

DEFINITIEF
1 december 2022
Pauline Bos

Verslag Marktconsultatie Utiliteitsprojecten Portfolio 2030

Inhoudsopgave

1	Inleiding	3
1.1	Aanleiding marktconsultatie	3
1.2	Planning	3
2	Resultaten	4
2.1	Algemene vragen	4
2.2	Project Terminal Zuid	9
2.3	Project C-Pier	10
2.4	Project Lounge 3 / 4	11
2.5	Thema's	12
	Bijlage A Lijst met partijen	15

1 Inleiding

Schiphol ziet de noodzaak om in de komende tijd verschillende grote ontwikkelingen verder vorm te geven, te weten:

- Terminal en bagagekelder
- Pieren
- Lounges

1.1 Aanleiding marktconsultatie

In voorbereiding op mogelijke aanbestedingen voor deze utiliteitsprojecten wil Schiphol Nederland BV (SNBV) de input van de markt betrekken. De informatie die met deze marktconsultatie wordt vergaard, heeft als doel te worden gebruikt bij het bepalen van de beste inkoopstrategie, de invulling van een mogelijke aanbesteding(en) en projectaanpak, en besluitvorming. De gewenste informatie focust op feedback, op haalbaarheid van de opgave, contractuele voorwaarden, mate en afhankelijkheid van interesse en omgang met Schiphol-context. De marktconsultatie richt zich tot private partijen, waaronder bouwondernemingen en installatiebedrijven in binnen- en buitenland.

Alle partijen zijn van harte uitgenodigd mee te denken over de wijze waarop de te sluiten overeenkomsten “in de markt gezet” zouden kunnen worden. Specifieker is het doel van deze marktconsultatie:

1. Toetsen of er marktpartijen (nationaal en internationaal) zijn die interesse hebben in dergelijke projecten op het gebied van bouw terminal, bouw bagagekelder, bouw pier of bouw lounges.
2. Generiek inzicht krijgen in de overwegingen bij marktpartijen om wel of niet in te schrijven op aanbestedingen van Schiphol.
3. Specifiek inzicht krijgen in de interesse van de markt voor wat betreft de projecten zoals een eventuele Terminal Zuid, Bagagekelder Zuid, C-Pier of Lounges 3 en 4.

SNBV benadrukt dat deze Marktconsultatie geen onderdeel is van een aanbesteding.

1.2 Planning

De planning van de marktconsultatie ziet er als volgt uit:

Activiteit	Datum
Publicatie marktconsultatie	15 augustus 2022
Uiterste termijn indienen respons	9 september 2022
Mondelinge toelichting	19 september t/m 7 oktober 2022
Verslag voor marktpartijen	November 2022

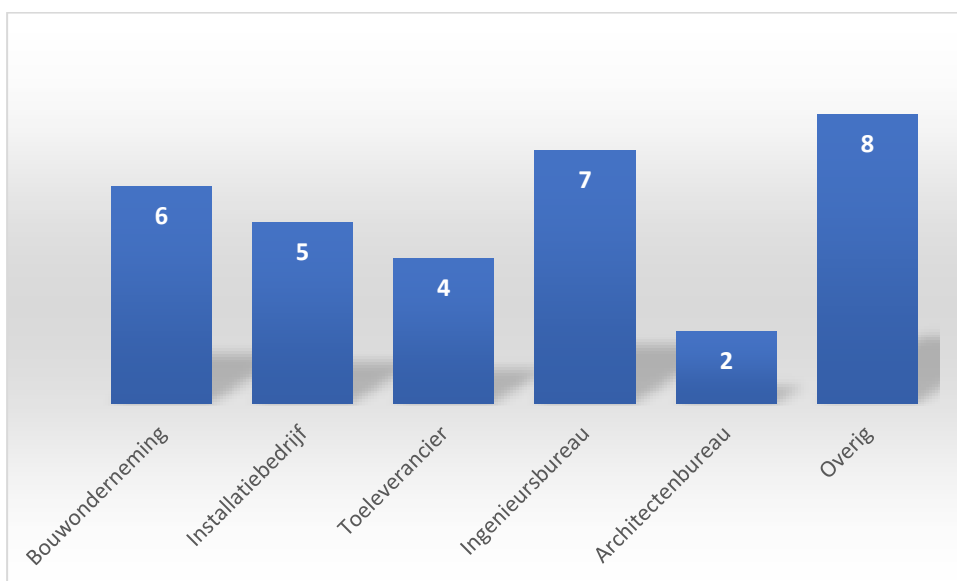
2 Resultaten

2.1 Algemene vragen

Na publicatie op TenderNed en TED hebben 32 partijen inhoudelijk gereageerd. In dit verslag zijn, daar waar mogelijk, tabellen weergegeven op basis van het aantal antwoorden. Alle gegeven antwoorden zijn niet letterlijk opgenomen in dit verslag, maar daar is een geabstraheerde samenvatting van gemaakt.

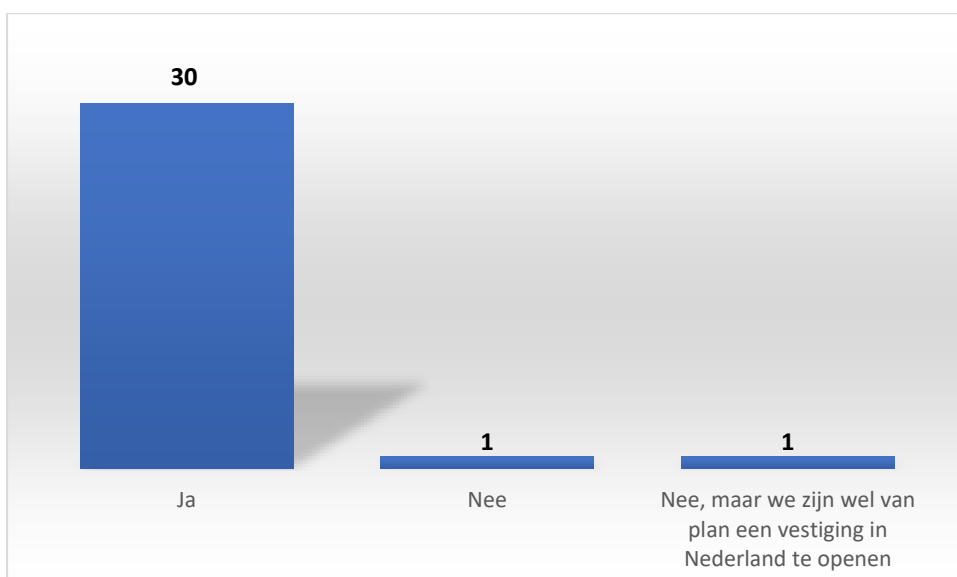
Uit oogpunt van transparantie is een lijst met partijen als bijlage bij dit verslag opgenomen (bijlage A).

1. Wat voor soort partijen hebben gereageerd?



De kolom 'Overig' bestaat uit combinaties van bouw- en installatiebedrijf of bouw- en ingenieursbureau en consultancy firma's.

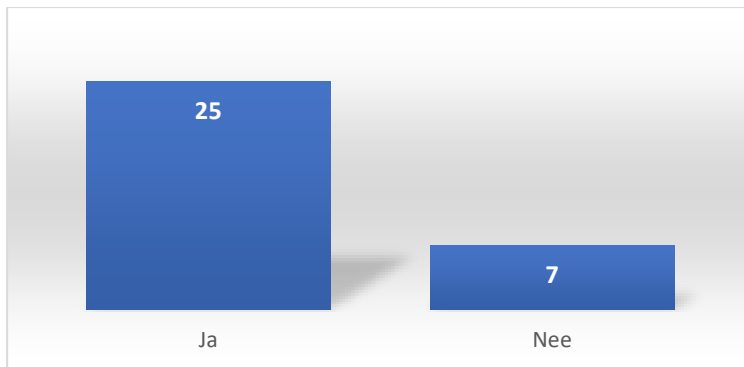
2. Heeft u een vestiging in Nederland?



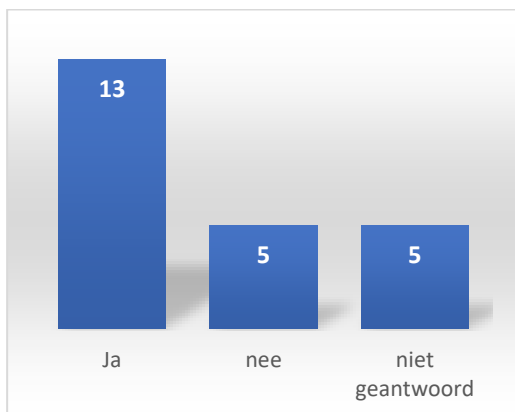
3. Heeft u ervaring met werken op een operationele luchthaven?

Ja, alle partijen hebben ervaring met werken op een operationele luchthaven en hebben een lijst met projecten als bijlage toegevoegd.

4. Heeft u de afgelopen 10 jaar werken uitgevoerd voor Schiphol?



5. Heeft u belemmeringen ervaren bij eerdere projecten van Schiphol?



Enkele vermelde belemmeringen hadden betrekking op het aantal gestelde (technische) eisen en regels van Schiphol, de risicoverdeling tussen Schiphol en de markt, onvoldoende zicht op voor het werk belangrijke context factoren, het aantal wijzigingen tijdens de uitvoering van het werk, een te ambitieuze planning en de communicatie tussen de verschillende partijen.

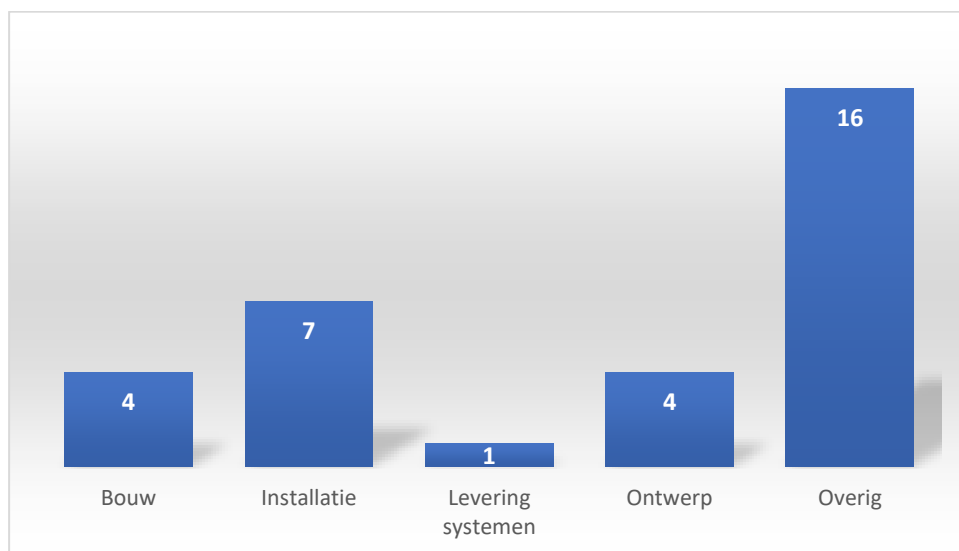
6. Wat zijn overwegingen om wel of niet op een aanbesteding van Schiphol in te schrijven?

De overwegingen om wel of niet met een aanbesteding van Schiphol mee te doen zijn talrijk. Hieronder zijn de meest genoemde aspecten opgenomen:

- Risicoverdeling.
- Contractvorm en contractvoorwaarden.
- Planning.
- Kwaliteit Ontwerp.
- Eisenspecificatie van Schiphol in relatie tot standaardproducten.

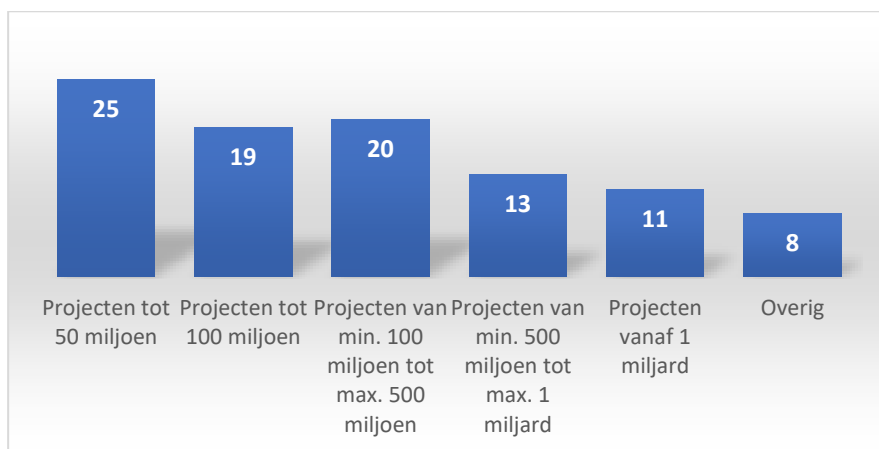
- Ontwerpverantwoordelijkheid en betrokkenheid bij het ontwerp
- Informatie over bestaande situatie.
- Beschikbaarheid van personeel in een uitdagende arbeidsmarkt.
- Tenderkosten in relatie tot concurrentievel.
- Gunningscriteria.
- Inperkingen m.b.t. innovatieve bouwmethodes zoals modulaire installaties.
- Complexe referentie eisen.
- locatie (air- of landside).
- Bouwkostenontwikkeling.

7. Voor welk type projecten heeft u interesse?



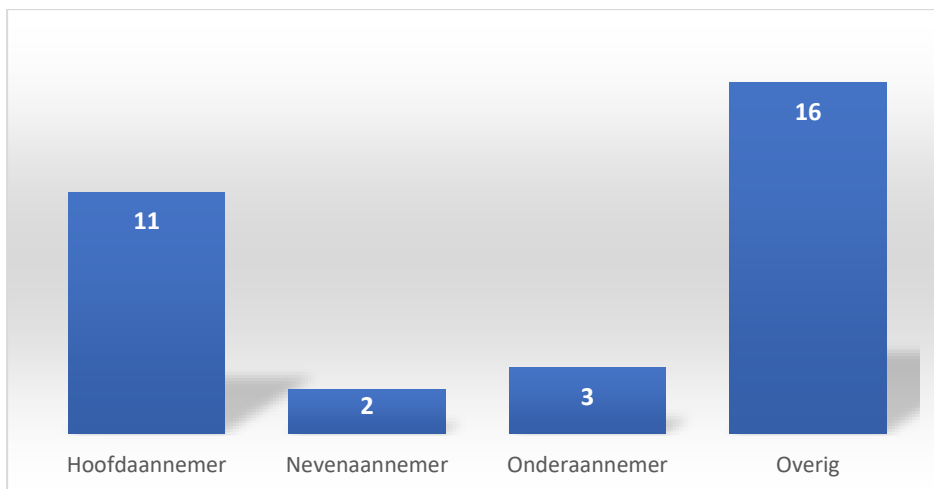
Onder de kolom overig werd vooral aangegeven dat de voorkeur uitgaat naar integrale projecten (combinatie van ontwerp, installatie of bouw) of projecten waarbij advies en consultancy een rol spelen.

8. Voor welke projecten heeft u qua omvang interesse?



Het antwoord op deze vraag is sterk afhankelijk van de aard van onderneming. Een aantal partijen is geïnteresseerd in alle projecten, omdat zij maar een klein onderdeel (bijv. ontwerp) voor hun rekening nemen.

9. Wilt u deelnemen als hoofdaannemer, nevenaannemer of onderaannemer?



Veel partijen (16) hebben aangegeven dat dit afhankelijk is het type project.

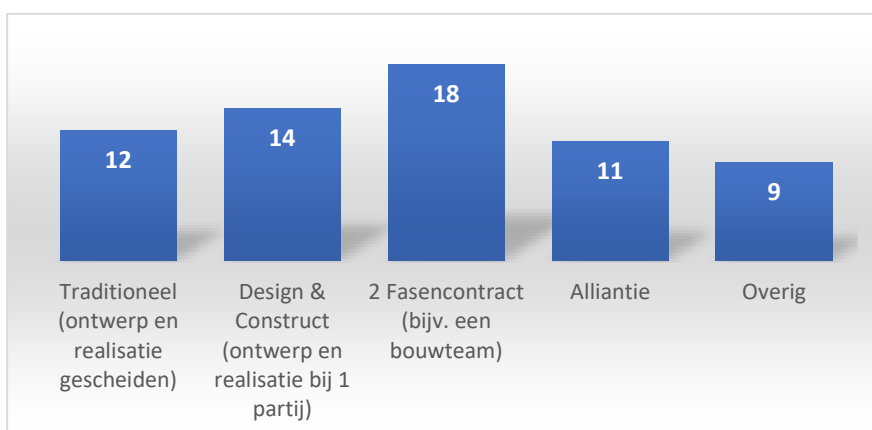
10. Wat kan Schiphol doen om aanbestedingen van Schiphol voor u aantrekkelijk te maken?

Er zijn veel suggesties gedaan om de aanbestedingen aantrekkelijk te maken. Het gaat dan voornamelijk om het eerder aan de markt bekend maken wanneer aanbestedingen op de markt komen, meer en duidelijke aanbestedingsdocumenten bij start aanbesteding, een beter voorspelbare doorlooptijd van het aanbestedingsproces, het stimuleren van een dialoog en de juiste verhouding tussen de inspanningen van offertefase bij de mogelijke opbrengsten, een meer evenwichtige risicoverdeling, minder aanvullende contractuele voorwaarden op paritair overeengekomen branche voorwaarden, en een duidelijk risicoprofiel van de opdracht.

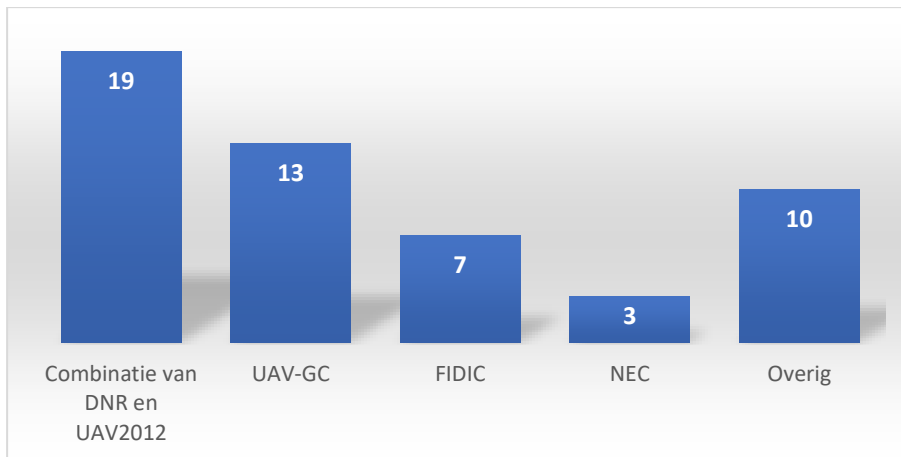
11. Wat kan Schiphol extra/ anders dan nu doen om het werken op Schiphol aantrekkelijk te maken?

Er zijn ook suggesties gedaan om het werken op Schiphol aantrekkelijk te maken. Voorbeelden hiervan zijn: Projecten zoveel mogelijk als landside projecten te bestempelen waardoor de complexiteiten van aan airside vermeden wordt, het verminderen van nachtwerk, minder dan vijf partijen selecteren, regelmatig een tenderkalender publiceren, een hogere tenderkostenvergoeding verstrekken en de markt eerder betrekken.

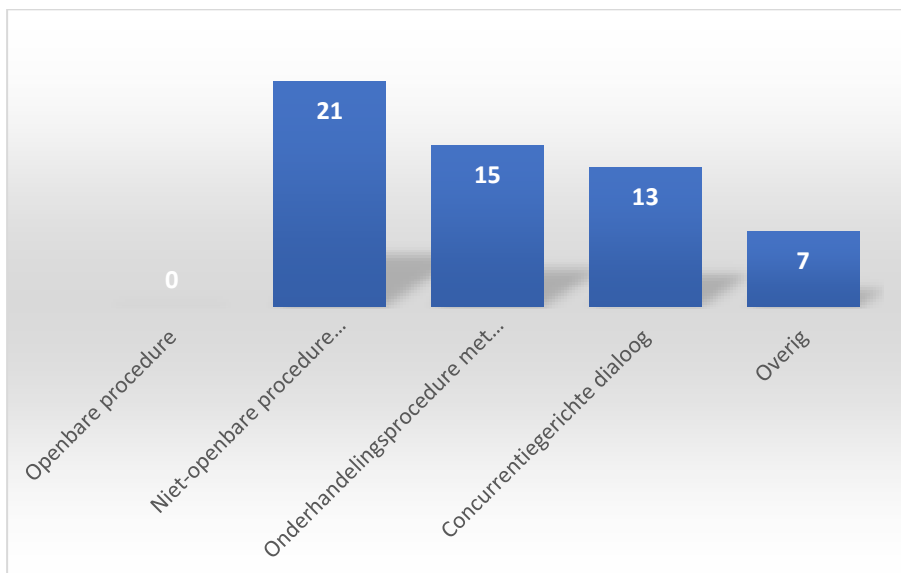
12. Wat voor contractvorm heeft uw voorkeur?



13. Welke soort voorwaarden heeft u voorkeur?



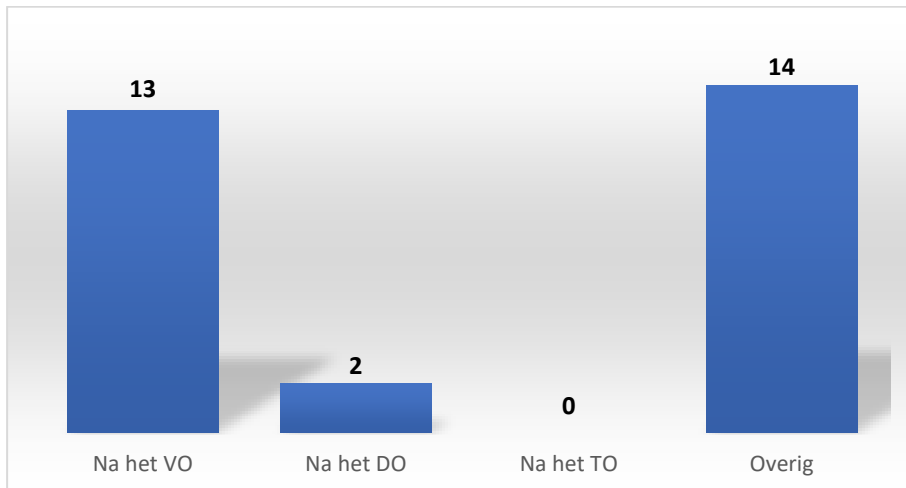
14. Welke soort (aanbestedings)procedure heeft uw voorkeur?



2.2 Project Terminal Zuid

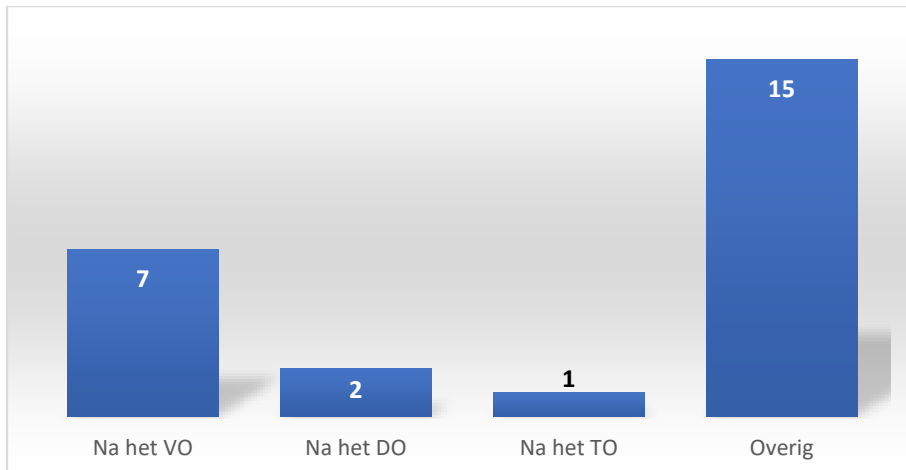
30 partijen hebben aangegeven geïnteresseerd te zijn in het project.

Wanneer willen marktpartijen bij het project betrokken worden:



De 14 partijen die voor overig hebben gekozen, zijn geen bouw- of installatiebedrijven en daarom was deze vraag niet voor hen niet van toepassing.

Vanaf welk moment wilt u de coördinatie (incl. BIM) en ontwerpverantwoordelijkheid overnemen?



Op de vraag welke bouwmethoden mogelijk zijn en leiden tot minder hinder van de operatie en/of een kortere bouwtijd, is onder andere het volgende geantwoord:

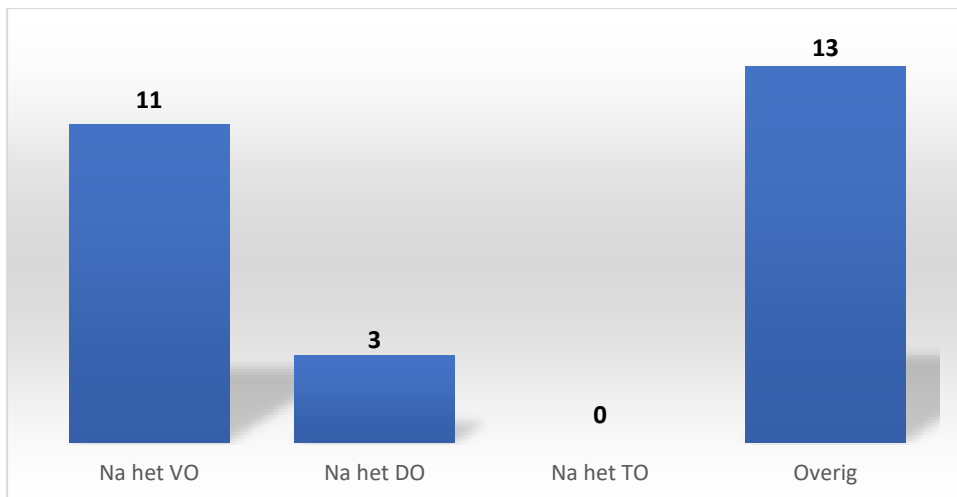
- Prefabriceren van (delen) van installaties in een fabriek
- Het prefabriceren van (ge)bouwdelen op een andere locatie en/of de nabijheid van Schiphol
- Minder fabriceren op Airside
- Tijdens het ontwerpen al rekening houden met prefabricage.
- Standaardiseren van installaties.

2.3 Project C-Pier

30 partijen hebben aangegeven geïnteresseerd te zijn in de vervanging en/of renovatie van de C-Pier.

De conceptfasering en conceptplanning vinden de meeste partijen realistisch en haalbaar.

Wanneer wil marktpartijen bij het project betrokken worden en de coördinatie (incl. BIM) en ontwerpverantwoordelijkheid overnemen?



Op de vraag welke bouwmethoden mogelijk zijn en leiden tot minder hinder van de operatie en/of een kortere bouwtijd, is onder andere het volgende geantwoord:

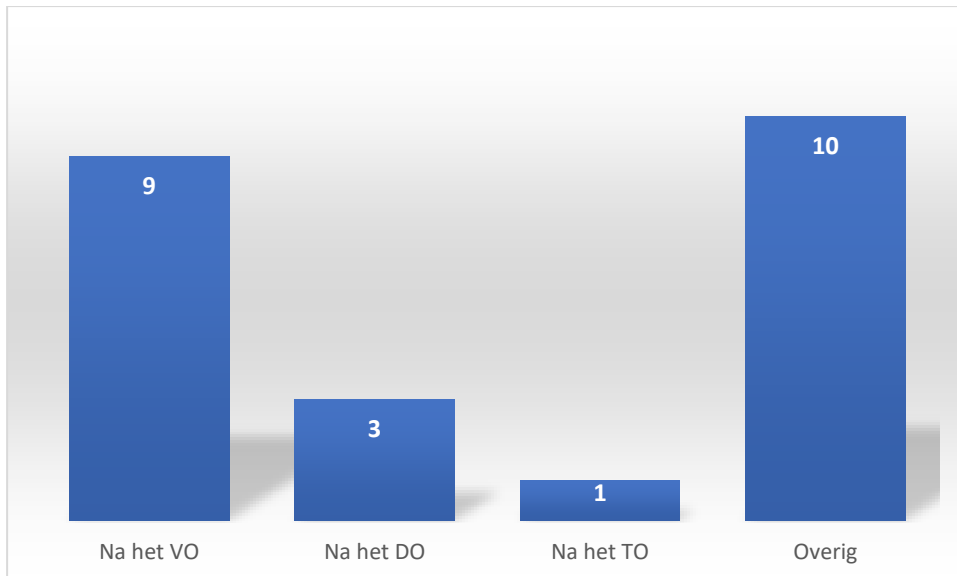
- Prefabriceren van (delen) van installaties in een fabriek
- Het prefabriceren van bouwdelen op een andere locatie en/of de nabijheid van Schiphol
- Minder fabriceren op Airside
- Tijdens het ontwerpen al rekening houden met prefabricage.
- Standaardiseren van installaties.

2.4 Project Lounge 3 / 4

27 partijen hebben aangegeven geïnteresseerd te zijn in de verbouwing van de Lounges 3/4

De concept fasering vinden bijna alle partijen realistisch en haalbaar.

Wanneer wil marktpartijen bij het project betrokken worden en de coördinatie (incl. BIM) en ontwerpverantwoordelijkheid overnemen?



Op de vraag welke bouwmethoden mogelijk zijn en leiden tot minder hinder van de operatie en/of een kortere bouwtijd, is onder andere het volgende geantwoord:

- Prefabriceren van (delen) van installaties in een fabriek
- Het prefabriceren van bouwdelen op een andere locatie en/of de nabijheid van Schiphol
- Minder fabriceren op Airside
- Tijdens het ontwerpen al rekening houden met prefabricage.
- Standaardiseren van installaties.

2.5 Thema's

Schiphol heeft eerder marktconsultaties gehouden en hieruit zijn terugkerende thema's te halen, waar we in de toekomst rekening mee willen houden. We hebben de mening gevraagd over de volgende thema's:

1. Risicoverdeling,
2. Aansprakelijkheid,
3. Zekerheden,
4. Vergunningen,
5. Bewijslast,
6. Eisen,
7. Support,
8. Planning,
9. Wijzigingen en
10. Vertraging.

29 partijen waren bereid om hun mening te geven over deze thema's.

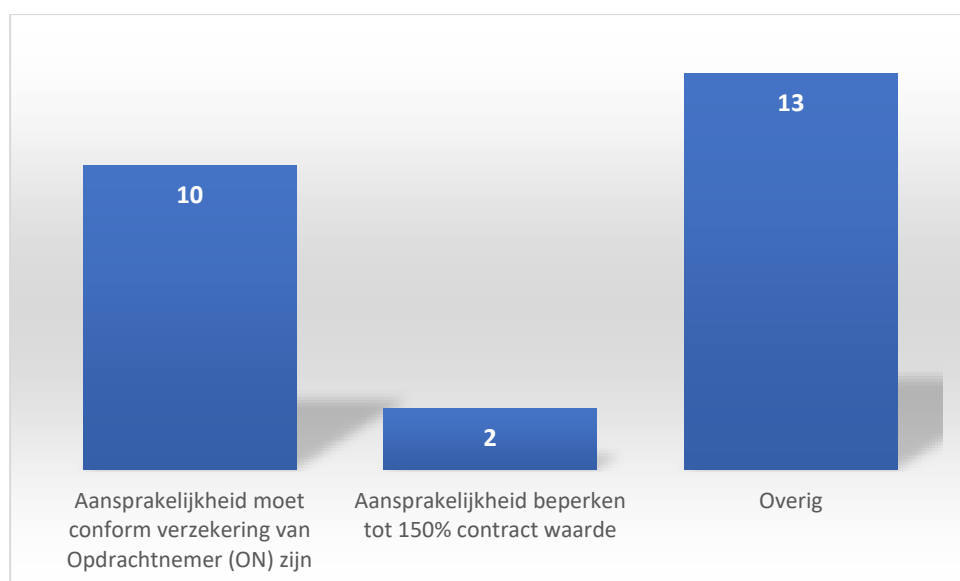
Thema 1: Risicoverdeling

De risico verdeling tussen Schiphol en Opdrachtnemers moet in balans zijn. Welke risico's zouden Opdrachtnemers kunnen dragen en welke risico's zou Schiphol op zich moeten nemen?

Partijen geven hierbij vooral aan dat meer dan in de sector gebruikelijk is risico's naar de markt verschuift. Opdrachtnemers kunnen alleen risico's overnemen voor onderdelen die opdrachtnemers ook zelf kunnen beïnvloeden/aansturen. Risico's die niet door een Opdrachtnemer genomen kunnen worden zijn bijv.: grond-/water kwaliteit, ontwerpuitgangspunten, afstemming en/of extra faseringen door de Schiphol organisatie.

Thema 2: Aansprakelijkheid Wat is redelijk?

De hoogte van de aansprakelijkheid moet in verhouding zijn tot de opdrachtwaarde, maar ook in verhouding tot de mogelijke schade welke kan worden geleden bij toerekenbare tekortkomingen. Wat is een redelijke regeling voor aansprakelijkheid?



De partijen die 'overig' hebben gekozen, hebben aangegeven dat de aansprakelijkheid in verhouding moet staan tot de waarde van het contract.

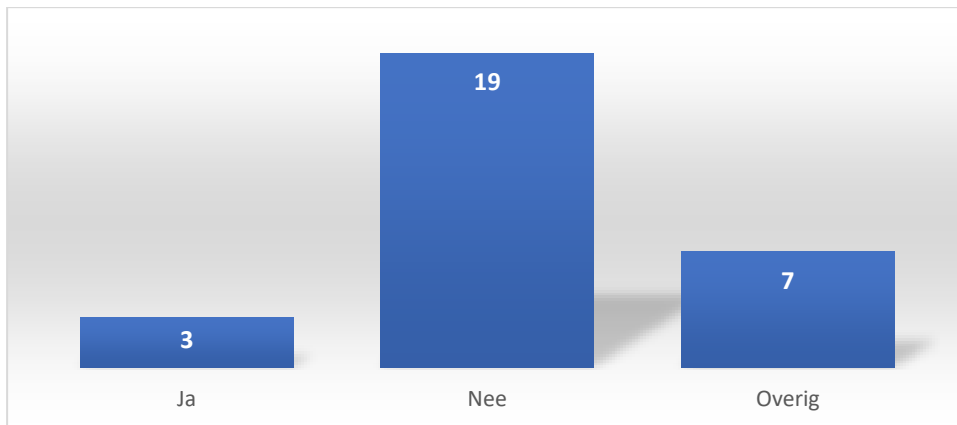
Thema 3: Zekerheden

Schiphol eist een direct opeisbare garantiestelling van minimaal 5%. Wat zou volgens u een proportionele financiële zekerheidstelling zijn (bankgarantie of dergelijke) om als Opdrachtgever (OG) te eisen van een Opdrachtnemer (ON)?

De meeste partijen kunnen instemmen met een zekerheidsstelling van 5%, maar dubbele zekerheden moet worden voorkomen.

Thema 4: Vergunningen

Schiphol wil resultaatverplichtingen voor vergunning bij de markt leggen; is dit voor alle vergunningen mogelijk?



Voor welke vergunningen is het mogelijk om deze als resultaatverplichting bij de markt te leggen?

Slechts 3 partijen hebben aangegeven dat het mogelijk is om alle vergunningen bij de markt te leggen. Veruit de meeste partijen geven aan dat de markt alleen een resultaatverplichtingen kunnen aangeven voor vergunningen die volledig binnen de invloedssfeer van de Opdrachtnemer liggen.

Thema 5: Bewijslast

Als er schade is ontstaan, moet worden onderzocht wie verantwoordelijk en aansprakelijk is voor de schade. Schiphol verlegt de bewijslast bij een tekortkoming naar de Opdrachtnemer. Opdrachtnemer (ON) moet dan na oplevering wel onderzoek kunnen doen naar de schade (toegang tot locatie, documentatie, wijze van gebruik, etc.).

De markt geeft aan dat de schade aangetoond dient te worden door diegene die aanspraak maakt op een vergoeding.

Thema 6: Eisen

Schiphol werkt met veel (technische) eisen en standaarden. Deze conflicteren soms met de (technische) eisen en standaarden van een Opdrachtnemer. Welke oplossingsrichtingen ziet u om dit soort conflicten te vermijden?

Partijen geven aan dat marktconsultaties zoals deze marktpartijen de kans geven om duidelijke input te leveren over de verschillende beschikbare oplossingen. Daarnaast kunnen er aparte sessies met marktpartijen worden gepland om samen de haalbaarheid van de eisenspecificaties te bespreken. Ook het vroegtijdig betrekken van uitvoerende partijen voorkomt het stellen van conflicterende eisen.

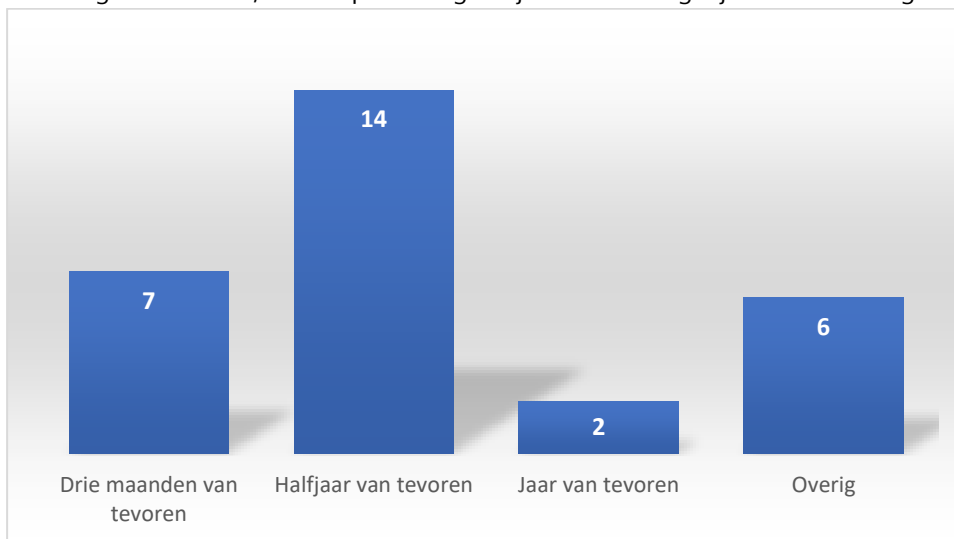
Thema 7: Support

Werken op Schiphol wordt als complex ervaren vanwege de vele regels en procedures. Wat zou Schiphol kunnen doen om het werken op Schiphol te vereenvoudigen c.q. de drempels voor werken op Schiphol te verlagen?

Er is onder andere geantwoord dat het enorm zou helpen als bij uitvragen aandacht is voor de hoeveelheid Schipholregels en procedures en deze bijvoorbeeld toegelicht worden met een aantal presentaties. Partijen kunnen dan een beter beeld krijgen en, daar waar nodig, vragen stellen ter verduidelijking. Ook zouden niet alle regels en procedures generiek voor elke situatie van toepassing verklaard moeten worden, meer aangepast kunnen worden aan de locatie waar werkzaamheden uitgevoerd worden. Partijen kunnen dan een beter beeld krijgen en, daar waar nodig, vragen stellen ter verduidelijking. Ook het inzetten van een soort 'omgevingsmanager' en/of Schiphol 'helpdesk' is gesuggereerd.

Thema 8: Planning

Hoe lang van tevoren, wilt u op de hoogte zijn van een mogelijke aanbesteding?



Thema 9: Wijzigingen

Tot welk moment zouden OG (grote) wijzigingen in de scope van het werk mogen doorvoeren? Welke impact hebben tussentijdse wijzigingen?

Partijen hebben onder andere geantwoord dat het sterk afhangt van het moment van doorvoeren binnen het project. Idealiter wordt er tijdens een ontwerp/ engineeringproces zo min mogelijk gewijzigd. Hoe later in het ontwerp en/of realisatie een wijziging wordt doorgevoerd, hoe groter de impact is van de wijziging in de organisatie, planning en budget van het project. Hoe later de wijziging, hoe hoger de kosten.

Thema 10: Vertraging

Vertragingen kunnen zowel bij Opdrachtgever als Opdrachtnemer optreden. Welke boetes en/of schadevergoedingen zouden daaraan gekoppeld moeten worden? Voor Opdrachtgever? Voor Opdrachtnemer?

Er wordt vooral aangegeven dat afhankelijk is van de vertraging en de gevolgen daarvan. Het is daarom lastig om hier een algemeen antwoord op te geven.

Bijlage A Lijst met partijen

Croonwolver&dros B.V.	Rotterdam
OTIS Nederland	Utrecht
Schindler Liften B.V.	Verheeskade 4 te Den Haag
Honeywell BV, onderdeel van Honeywell Inc. gevestigd in Charlotte US.	Stationsplein Zuid-West 961, 1117 CE Schiphol, Nederland,
Unica Installatietechniek b.v.	Hoevelaken en Amsterdam
Fluor Infrastructure BV	6700 Las Colinas Blvd Irving, TX 75039 U.S.
EGM architecten B.V.	Dordrecht
Hoefnagels Fire Safety Products B.V.	Zevenheuvelenweg 50 5048 AN Tilburg, Nederland
EQUANS Nederland	Bunnik, regiokantoren in Zaandam, Roden en Oisterwijk
Visser & Smit Bouw B.V. (voorheen VolkerWessels Bouw Schiphol)	Schiphol-Rijk Tupolevlaan 97 1119 PM Schiphol-Rijk
TTM Benelux B.V.	TTM Energiprodukt AB, Kalmar Sweden
Heijmans Utiliteit B.V.	Rosmalen
Halmos Adviseurs	Den Haag
BAUER Funderingstechniek BV the Dutch subsidiary of BAUER Spezialtiefbau GmbH	Schrobenhausen Duitsland
InControl Enterprise Dynamics	Woerden, The Netherlands
TWS Partners AG	Munich
Dura Vermeer NV	Airportplein 21, 3045 AP Rotterdam
Kone B.V.	Den Haag, Rijn 10
FCC Construcción SA	Madrid, Spain
WSP Nederland B.V.	WSP Nederland B.V, Tramsingel 2, 4814 AB Breda
De GSA Groep	Henndrik Walaardt Sacréstraat 437, 1117 BM Schiphol (Caravelle gebouw)hol
MVRO, Makers van Retailomgevingen	Den Bosch
Arup	Londen
Arcadis	Amsterdam
SPIE Nederland - Building Solutions (voorheen Strukton Workspere)	Breda Huifakkerstraat 15 4815 PN Breda
AECOM	London (Europe HQ). AECOM's activities in the Netherlands are organized as a business unit with a head office located in the Hague.

UNStudio	Amsterdam
BAM Bouw en techniek	Bunnik Nederland
AYESA INGENIERÍA Y ARQUITECTURA S.A.U	Spain
Bouygues Construction	1 avenue Eugène Freyssinet, 78280 Guyancourt, France (Paris area)
INECO, Ingeniería y Economía del Transporte SME MP SA	Madrid (Spain)
Valstar Simonis	Den Haag

