

**Selectieleidraad
GAST-ERTMS
Assentelsysteem voor ERTMS
TN209735**

Eigenaar	ProRail Procurement
Versie	1.0
Datum	12-05-2020
Status	Definitief
Kenmerk	TN209735 Selectieleidraad GAST-ERTMS
Auteur	W. de Blocq van Scheltinga en M. Lim



Inhoudsopgave

1	Inleiding	4
1.1	Wie is ProRail?.....	4
1.2	Leeswijzer	5
2	Informatie over de opdracht	6
2.1	Inleiding	6
2.1.1	Treindetectie voor ERTMS.....	6
2.2	Scope van de opdracht.....	7
2.2.1	Onderbouwing looptijd raamovereenkomst	8
2.2.2	Technische omschrijving.....	8
2.2.3	Gewenste samenwerking.....	12
2.2.4	CPV-code	13
2.3	Voorwaarden van de opdracht	13
3	Aanbestedingsprocedure	13
3.1	Procedure.....	13
3.1.1	Gebruik van TenderNed	14
3.1.2	Aanmelden via TenderNed	14
3.1.3	Taal.....	15
3.1.4	Fusies en overnames gedurende de aanbestedingsprocedure	15
3.2	Planning van de aanbestedingsprocedure.....	15
3.3	Uitwisseling van informatie	16
3.3.1	Algemene inlichtingen	16
3.3.2	Individuele inlichtingen	17
3.4	Rechtsverwerking	17
3.5	Contactinformatie	17
3.6	Herstel van gebreken.....	18
3.7	Tenderkostenvergoeding.....	18
3.8	Uitsluiting van procedure	18
3.9	Klachtenprocedure ProRail.....	19
3.10	Beroepsprocedure	19
4	Geschiktheid en selectie van de gegadigden	20
4.1	Inleiding	20
4.2	Uitsluitingsgronden	20
4.2.1	Verplichte uitsluitingsgronden	20
4.2.2	Facultatieve uitsluitingsgronden.....	20
4.2.3	Bewijsstukken.....	20
4.3	Geschiktheidseisen (minimumeisen)	21
4.3.1	Eisen en uitsluitingsgronden	21



4.3.2	Ervaringseisen.....	21
4.4	Selectie criterium.....	22
4.5	Samenwerken met andere partijen	25
4.6	Uniform Europees Aanbestedingsdocument (UEA)	25
4.6.1	UEA bij zelfstandige aanmelding	25
4.6.2	UEA bij aanmelding door een combinatie - artikel 10.3 ARN ²⁰¹⁶	25
4.6.3	UEA bij aanmelding met beroep andere entiteiten (natuurlijke personen of rechtspersonen).....	26
5	Beoordelingsproces.....	28
5.1	Aan te leveren documenten.....	28
5.2	Wijze van beoordelen	28
5.2.1	Stap 1 – Beoordelen UEA en aanverwante documenten	28
5.2.2	Stap 2 – Beoordelen in het kader van het selectie criterium	28
5.2.3	Stap 3 – Bepalen rangorde	28
5.2.4	Stap 4 – Indienen van bewijsstukken.....	29
5.2.5	Stap 5 – Beoordelen bewijsstukken.....	29
5.2.6	Stap 6 – Mededeling selectiebeslissing.....	29
5.3	Verzoeken tot Opheldering	29
6	Na de selectiefase	30
6.1	Hoe nu verder	30
7	Definities en afkortingen	31
	Bijlagen.....	32



1 Inleiding

1.1 Wat doet ProRail?

ProRail B.V. (hierna: ProRail) is verantwoordelijk voor het spoorweganet van Nederland: aanleg, onderhoud, beheer en veiligheid. Medewerkers zorgen ervoor dat elke dag, 24/7, 1.200.000 reizigers en 100.000 ton goederen op hun plaats van bestemming komen, met 6550 treinen over ruim 7000 kilometer spoor. Het spoorweganet is met recht het kloppend hart van mobiel Nederland.

ProRail werkt aan de bereikbaarheid van Nederland door te zorgen voor een optimaal spoornetwerk. We verdelen de capaciteit op het spoor, regelen alle treinverkeer, bouwen en beheren stations en leggen nieuw spoor aan. Tevens onderhoudt ProRail bestaande infrastructuur zoals spoor, wissels, seinen en overwegen. Zie ook www.prorail.nl.

De mobiliteitsbehoefte groeit. We moeten de capaciteit van ons al druk bereden netwerk daarom nog verder uitbreiden. Nieuwe technologieën bieden daarbij nieuwe kansen. Denk aan zelfsturende technologie, sensortechniek en big data. Daarnaast wordt duurzaamheid alsmaar belangrijker. Om op de toekomst voorbereid te zijn, geeft ProRail een antwoord op deze ontwikkelingen. Dit doet ProRail door zich te richten op drie ambities:

- ProRail **verbindt**: meer mobiliteit
- ProRail **verbetert**: betrouwbaardere mobiliteit
- ProRail **verduurzaamt**: duurzamere mobiliteit

ProRail besteedt werkzaamheden uit die marktpartijen kunnen uitvoeren. De aandacht van ProRail is gericht op het specificeren, het in concurrentie brengen, het in onderling verband managen van contracten en het integreren van diverse systemen in de infrastructuur.

ProRail richt het contracteren op het behalen van kosteneffectieve resultaten. Voor levering van producten en diensten streeft ProRail naar kwaliteit en functionaliteit tegen een reële prijs voor de gehele levensduur en een zo hoog mogelijk rendement op het vlak van beschikbaarheid, betrouwbaarheid, duurzaamheid en veiligheid van het spoor.

ERTMS en treindetectie

Het 'European Rail Traffic Management System' (ERTMS) is de Europese standaard voor treinbeveiliging en verkeersmanagement. ProRail wenst dit systeem, dat dient ter vervanging van huidige veiligheidssystemen, ook in Nederland te implementeren. De voordelen van ERTMS hebben betrekking op veiligheid en interoperabiliteit, maar daarnaast ook op capaciteit, snelheid en betrouwbaarheid. Op termijn zorgt ERTMS ervoor dat er met één treinbeveiligingssysteem binnen Europa kan worden gereden. ProRail is verantwoordelijk voor het infrastructuurdeel van de scope van het Programma ERTMS.¹

Om ERTMS te laten functioneren is onder meer treindetectie noodzakelijk. Deze treindetectie wil ProRail middels assentelsysteem via onderhavige aanbesteding verwerven. Hierna te noemen: GAST-ERTMS (Generiek ASsentelsysteem voor ERTMS).

¹ Definities (te herkennen aan een hoofdletter) en afkortingen worden in hoofdstuk 7 toegelicht.



1.2 Leeswijzer

Deze selectieleidraad beschrijft het verloop van de aanmeldings- en selectiefase, als onderdeel van een niet openbare aanbesteding². Deze selectieleidraad moet gelezen worden in samenhang met de publicatie in TenderNed, om als lezer een volledig overzicht te verkrijgen over (het verloop van) deze aanbestedingsprocedure. Aan het eind van dit document is een overzicht met definities en afkortingen opgenomen.

De selectieleidraad is één van de aanbestedingsdocumenten. Het volledige aanbestedingsdossier, bestaande uit alle door ProRail in het kader van deze aanbesteding verstrekte aanbestedingsdocumenten, wordt na de selectiefase verstrekt bij de start van de aanbestedingsfase. In het kader van de aanmeldings- en selectiefase is dit document van belang.

² Conform art. 3.34 Aanbestedingswet 2012.



2 Informatie over de opdracht

2.1 Inleiding

Met de invoering van ERTMS draagt Nederland bij aan de doelen van de Europese TEN-T verordening nr. 1315/2013. Deze verordening heeft tot doel een geïntegreerd Trans-Europees Vervoersnetwerk (TEN-T) op te richten en te ontwikkelen. Als onderdeel daarvan hebben de lidstaten in 2016 ingestemd met het bijgestelde Europese implementatieplan. Dit plan voorziet uiterlijk in 2030 in de realisatie van ERTMS op negen TEN-T corridors waarvan er drie beginnen/eindigen in Nederland. Mede om aan de Europese verplichtingen te voldoen is het Programma ERTMS ingericht.

In mei 2019 heeft de Nederlandse regering besloten om ERTMS uit te rollen. Dit houdt in dat ERTMS met beproefde technologie van Level 2 zal worden ingevoerd op het spoor, met de mogelijkheid om ook (Hybrid) Level 3 op enig moment toe te passen. Daaraan voorafgaand wordt ERTMS ingebouwd in het bestaande materieel dat rijdt op het Nederlandse spoor. Met onderhavige aanbesteding, die ProRail gelijktijdig in de markt zet, zet ProRail een belangrijke stap in de uitrol van ERTMS spoorinfrastructuur in Nederland. Een transitie die nodig is om het spoor gereed voor de toekomst te maken. Een transitie ook, die het spoor en de Nederlandse spoorsector verder digitaliseert.

Onderstaande de veranderopgaven die hiervoor zijn geïdentificeerd:

- Van systemen per baanvak naar één landelijk systeem;
- Van opdrachtgever-opdrachtnemer relaties naar partnerships;
- Van statische operationele technologie (OT) naar dynamische informatie technologie (IT);
- Van processen per kolom naar integrale processen.

De uitrol van ERTMS wordt door ProRail ook gebruikt om op de betreffende baanvakken over te stappen op GAST-ERTMS en treinbeveiligingsapparatuur die het einde van zijn levensduur heeft te vervangen. Deze aanbesteding ziet op de ontwikkeling, verwerving en instandhouding van GAST-ERTMS voor die ERTMS baanvakken.

2.1.1 Treindetectie voor ERTMS

Om ERTMS uit te rollen heeft ProRail behoefte aan GAST-ERTMS als treindetectiemiddel voor ERTMS, inclusief daartoe behorende onderdelen, van toepassing zijnde hulpmiddelen en daaraan verwante dienstverlening. Deze dienstverlening omvat onder andere de benodigde ontwikkeling en systeemintegratie, kennisoverdracht aan ProRail en derden en installatie- en instandhoudingsdiensten. Deze leveringen en diensten vormen het onderwerp van deze aanbesteding. Het doel van deze aanbesteding is om hiervoor met één partij (Opdrachtnemer) een raamovereenkomst te sluiten om invulling te geven aan deze behoeften.

ProRail vertrouwt voor zijn dienstverlening op de kwaliteit van de partijen en systemen. De aan te besteden raamovereenkomst is daarom primair gebaseerd op een prestatiegarantie van GAST-ERTMS, hetgeen inhoudt dat GAST-ERTMS gedurende een termijn van 25 jaar (de gebruiksduur) zal moeten voldoen aan de gestelde (prestatie-)eisen.

ProRail wenst tot slot een Systeem dat door het ontwerp, de bouw en het energie- en materiaalgebruik zoveel als mogelijk bijdraagt aan verduurzaming.



2.2 Scope van de opdracht

Deze paragraaf start met een algemene omschrijving waarna verschillende onderwerpen verder worden toegelicht.

ProRail wil door middel van deze aanbesteding met één partij (Opdrachtnemer) een raamovereenkomst aangaan. Gedurende de looptijd van de raamovereenkomst zullen baanvakken, indien deze worden voorzien van "ERTMS", worden uitgerold met GAST-ERTMS door middel van deze raamovereenkomst. De raamovereenkomst omvat producten en diensten voor het ontwikkelen en leveren van GAST-ERTMS en Systeem(reserve)onderdelen, bijbehorende (door)ontwikkeling en Systeem- en -gebruiksdocumentatie en hulpmiddelen om GAST-ERTMS gedurende de gebruiksduur te kunnen gebruiken (configureren, testen, installeren, bedrijfsvaardig opleveren en in stand houden inclusief benodigde opleidingen en updates) en ondersteunende dienstverlening aan project- en onderhoudsaannemers vanaf de eigen werkplek in Nederland of binnen de spoorinfrastructuur van ProRail.

Van Opdrachtnemer wordt een landelijk in te zetten GAST-ERTMS verworven inclusief aanverwante dienstverlening.

ProRail zal gedurende de looptijd van de raamovereenkomst GAST-ERTMS-systemen en diensten afnemen, te beginnen systemen voor een testomgeving (zoals ten behoeve van het ERTMS Integratielab) en opleidingsmateriaal.

Vervolgens: systemen en diensten in een volume waarbij ProRail uitgaat van het inrichten van een proefbaanvak, 7 baanvakken³ en de verwachte vervanging op overige lijnen in het kader van de landelijke uitrol. N.B.: het betreft een aanname. De volumes staan nog niet vast.

Uit de beginselen van gelijke behandeling en transparantie volgt dat ProRail gehouden is om de totale potentiële maximumwaarde, waarop de raamovereenkomst betrekking heeft, te specificeren en in de aankondiging van de aanbesteding bekend te maken. ProRail gaat uit van een maximale contractwaarde van ca. € 100 miljoen Euro. Aan deze opgave kunnen op geen enkele wijze verdere rechten ontleend worden.

In samenwerking met ProRail en derden (ingenieursbureaus, aannemers en andere leveranciers) draagt Opdrachtnemer bij aan de uitrol van GAST-ERTMS. De raamovereenkomst beslaat daarom 3 fases: ontwikkeling, uitrol en beheer. Voor elke fase levert Opdrachtnemer producten en diensten, overeen te komen in de overeenkomst. ProRail streeft ernaar deze overeenkomst voor de ontwikkeling, levering en instandhouding gelijktijdig met de gunning te kunnen ondertekenen.

De raamovereenkomst maakt het mogelijk om vanaf ondertekening, na succesvolle systeemacceptatie, gedurende 4 jaar GAST-ERTMS af te roepen voor de ombouw van baanvakken. Ingebruikname van de genoemde baanvakken is immers voorzien tussen 2026 en 2030. Ruim daarvoor, en essentieel voor de uitrol van ERTMS, dient GAST-ERTMS over de eerste baanvakken uitgerold te zijn.

Deze periode van 4 jaar kan eenzijdig door ProRail 2 maal voor een periode van 2 jaar verlengd worden, wanneer dit nodig is voor de te realiseren programmascope. De uitrol van ERTMS is noodzakelijk gelet op

³ Het gaat om de volgende baanvakken die zijn benoemd in het ERTMS Programma:

- Kijfhoek-Roosendaal grens
- OV- SaaL (Schiphol- Amsterdam Zuid-Almere-Lelystad) incl. Weesp-Hilversum
- Hoofddorp-Duivendrecht
- Utrecht-Meteren (Betuwelijn aansluitingen)-Eindhoven
- Roosendaal-Den Bosch
- Eindhoven-Venlo grens



afspraken die de Nederlandse regering in Europees verband heeft gemaakt. De bepaling van de maximale looptijd van 3 jaar (periode tot systeemacceptatie) + 4 (+2+2) jaar voor afroepen en de keuze voor de lengte van de looptijd in het kader van beheer, worden in paragraaf 2.2.1 gemotiveerd.

Indicatief geldt dat uiterlijk 3 jaar na gunning een representatieve en systeem-geaccepteerde versie van GAST-ERTMS beschikbaar moet zijn voor operationeel gebruik op (het) eerste baanvak(ken). Gedurende deze periode zullen acceptaties plaatsvinden op basis waarvan onderdelen van GAST-ERTMS kunnen worden geleverd. Daarnaast zal Opdrachtnemer ten tijde van de implementatie op het eerste baanvak diverse andere partijen opleiden en meewerken aan het inrichten van een structurele opleiding.

ProRail vraagt een prestatiegarantie (RAMS) omtrent de werking van GAST-ERTMS om de impact op de treindienst als gevolg van storingen en de onderhoudskosten binnen voorspelbare grenzen te kunnen managen. De vereiste termijn dat GAST-ERTMS dient te functioneren bedraagt 25 jaar en gedurende die periode zal GAST-ERTMS aan de eisen dienen te voldoen (de gebruiksduur).

De overeenkomst eindigt van rechtswege wanneer de maximale contractwaarde is bereikt of uiterlijk 25 jaar nadat de laatste levering van een nieuw GAST-ERTMS heeft plaatsgevonden. Daarmee bedraagt de maximale looptijd van de overeenkomst (inclusief verlengingen) 36 jaar (i.e.: 3 jaar tot en met systeemacceptatie + maximaal 8 jaar leveringen aan ProRail + 25 jaar instandhouding)

2.2.1 Onderbouwing looptijd raamovereenkomst

De maximale looptijd waarin kan worden afgeroepen onder de raamovereenkomst is 8 jaar (4 jaar vast en 2 keer een optionele verlengingsmogelijkheid voor ProRail van 2 jaar). De langere (optionele) looptijd van de raamovereenkomst is noodzakelijk – en is daarmee deugdelijk te onderbouwen conform het bepaalde in artikel 3.80 Aanbestedingswet – omdat:

- De overeenkomst is gericht op de ontwikkeling en levering van GAST-ERTMS als onderdeel van de ombouw van het spoor netwerk naar ERTMS. Het te leveren GAST-ERTMS moet in de ontwikkelfase geschikt worden gemaakt voor de Nederlandse situatie en technische context. Hiervoor is een periode van systeemontwikkeling voorzien met een vereiste systeemacceptatieprocedure voordat met de levering van GAST-ERTMS gestart kan worden. Dit in verband met de zware eisen die gesteld worden aan de aantoonbare veiligheid van het spoor netwerk. Dit betekent dat pas circa 3 jaar na start van de overeenkomst duidelijk zal zijn dat GAST-ERTMS voldoet aan de gestelde eisen en dat vervolgens een degelijke interface met het ERTMS systeem gerealiseerd is. De feitelijke leveringen zullen daarna gedurende ca. 4 jaar, en bij een eventuele uitloop van de planning gedurende 6 à 8 jaar, plaatsvinden (bij 2 x optionele verlenging van 2 jaar).
- De lange periode van systeemontwikkeling vergt een grote investering van zowel ProRail als Opdrachtnemer. Een overeenkomst met de hierboven geschetste looptijd maakt het voor marktpartijen mogelijk om in deze systeemontwikkeling voor GAST-ERTMS te investeren.

2.2.2 Technische scope

ProRail is op zoek naar GAST-ERTMS voor ERTMS baanvakken, zijnde een assentelsysteem welke passerende railvoertuigen aan de hand van de wielen detecteert en op basis van het aantal wielen in een Sectie, de Status van die Sectie tijdig meldt aan het Treinbeveiligingssysteem voor ERTMS. Hiertoe dient GAST-ERTMS met het Treinbeveiligingssysteem voor ERTMS te communiceren middels een redundant uitgevoerd netwerk t.b.v. het Treinbeveiligingssysteem voor ERTMS; het ProRail Signalling Netwerk.



De scope is niet beperkt tot de levering van GAST-ERTMS, maar omvat ook de levering van onderdelen en kennis ten behoeve van de instandhouding voor de beoogde gebruiksduur van 25 jaar, alsmede optionele dienstverlening als initiële en aanpassing van de configuratie van GAST-ERTMS.

Het Assentelsysteem zal door ProRail toegepast worden als onderdeel van interoperabele subsystemen voor besturing en seingeving van het spoorwegsysteem in de Europese Unie en daarom zal worden gevraagd reeds ten tijde van de aanbidding aan te tonen dat het Systeem voldoet aan de TSI CCS (EU Verordening 2016/919 incl. wijzigingen).

ProRail heeft conform de EN50592 de magnetische velden gemeten van een deel van de railvoertuigen die in Nederland zijn toegelaten. Hierbij is vastgesteld dat de gemeten magnetische velden niet passen binnen het gestelde in de ERA/ERTMS/033281 (European Railway Agency/ERTMS), dit betrof railvoertuigen die reeds toegelaten waren voordat de ERA/ERTMS/033281 gepubliceerd werd. Om de compatibiliteit tussen reeds toegelaten (niet-interoperabel) materieel en het Systeem te garanderen zal eveneens ten tijde van de aanbidding gevraagd worden, middels berekeningen en/of simulaties i.c.m. de eigenschappen van het Systeem, aan te tonen dat de door ProRail gemeten magnetische velden (cf. EN50592) niet leiden tot storing of het falen van het Systeem.

Opdrachtnemer dient conform de gestelde eisen te werken en Opdrachtnemer dient het ontwikkelproces uit te voeren op basis van de normen EN 50126-1, EN 50126-2, EN 50128 en EN 50129. Dit omvat bijvoorbeeld de wijze van aantoning, door verificatie en validatie, en het overleggen van ISA/NOBO/ASBO verklaringen. GAST-ERTMS dient zodanig ontworpen te zijn dat voldaan wordt aan eisen van cybersecurity. Het is aan Opdrachtnemer om de Generic Product Safety Case (GPSC) en Generic Application Safety Case (GASC) behorende bij GAST-ERTMS op te stellen en aan te passen wanneer dit noodzakelijk is.

Ten behoeve van de realisatie van deze technische scope worden -indicatief- de volgende leveringen en dienstverlening aanbesteed:

	Producten	Dienstverlening <Zie ook volgende paragraaf>
Ontwikkeling	- Levering van relevante systeemgebruiksdocumentatie en tooling zoals benodigd voor o.a. configuratie, gebruik, beheer - Levering t.b.v. magneetremtesten, een pilot, ERTMS integratielab, opleidingsomgeving, inclusief documentatie en ondersteuning	- Benodigde ontwikkeling van GAST-ERTMS en bijbehorende tooling tot en met systeemacceptatie inclusief ISA/NOBO/ASBO-werkzaamheden en opleveren GPSC en GASC - Ondersteunende activiteiten voor ontwikkeling
Uitrol	Levering van GAST-ERTMS apparatuur voor de baanvakken	Ondersteunende diensten voor configuratie, installatie en indienststellingstesten
Beheer	Verplichting om tijdens de gebruiksduur Systeemdelen voor GAST-ERTMS en kennis te (kunnen) leveren	- Updates en upgrades, waaronder ten behoeve van cybersecurity - Ondersteunende activiteiten voor beheer

Daarnaast kunnen er voorziene en onvoorziene wijzigingen aan GAST-ERTMS benodigd zijn, zowel in de hard- en software als in de gevraagde dienstverlening.

Samenvatting eisen aan GAST-ERTMS

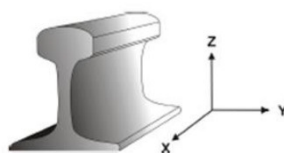
Het GAST-ERTMS assentelsysteem bestaat voor ProRail uit de navolgende logische delen:

1. Evaluator
2. Telpunt, zijnde Wieldetector met EAK of Wieldetector met AK

Hierna wordt in hoofdlijnen uiteengezet wat wordt verwacht van GAST-ERTMS:

Telpunt

Het Telpunt dient geschikt te zijn voor toepassing in de Nederlandse spoorinfrastructuur (ook zijnde kunstwerken als tunnels en/of stalen bruggen) en geschikt te zijn voor het detecteren van in Nederland toegelaten railvoertuigen (ook zijnde bijzondere en historische railvoertuigen) tot een maximum snelheid van 300 km/u, waarbij gebruik gemaakt wordt van een magneetveld waarvan de dominante veldrichting zich bij voorkeur over de spoorstaaf bevindt, zijnde de Y-as, zie figuur 1.



Figuur 1:

ProRail

Belangrijke aandachtspunten hierbij zijn het niet nadelig of onveilig beïnvloed worden van de werking van GAST-ERTMS door:

- Toepassing van wervelstroom- en magneetremmen op railvoertuigen;
- Elektromagnetische emissie van railvoertuigen en omliggende systemen, waarbij reeds ten tijde van de aanbidding gevraagd zal worden de niet nadelige beïnvloeding als gevolg van de elektromagnetische emissie van railvoertuigen te bewijzen, door het overleggen van meet- en testrapporten gebaseerd op de EN50617-2 of gelijkwaardige normering;
- Operationele situaties als bijvoorbeeld keren van rijrichting en/of effect van uitbufferen bij optrekkende of remmende railvoertuigen (*ook wel bekend als “wobbling wheels” of “rocking wheels”*);
- Vandalisme (muntjes) en/of gereedschappen toegepast voor onderhoud, ingeval het assentelsysteem los genomen dienen te worden;
- Wielen van railvoertuigen met kleine wielflenzen;
- Wielen van railvoertuigen die zich door zijwind of middelpuntvliedende krachten in bogen van de spoorstaaf af of omhoog verplaatsen;
- Foutieve montage van de Wieldetector (ook na onderhoud van de spoorstaaf).

Onderhoud aan het spoor

Om de impact op de onderhoudskosten voor ProRail te beperken heeft het de voorkeur dat de Wieldetector aan de in Nederland toegepaste spoorstaven gemonteerd kan worden zonder dat deze losgenomen hoeft te worden vóór bijvoorbeeld slijp- en/of stopwerkzaamheden (montage boven een dwarsligger zou een oplossing kunnen zijn). Aanbrengen kan zowel met een klemconstructie of een boutconstructie, welke eisen in het definitieve programma van eisen bekend worden gemaakt.

Indien de Wieldetector wel losgenomen dient te worden is dit toegestaan, echter de kosten en moeite hiervoor zal ProRail te zijner tijd meewegen bij het beoordelen van inschrijvingen.

Gebruik “ProRail Signalling Network”

ProRail wil bij uitrol van ERTMS, waar mogelijk, gebruik van koperkabel-signaalverbindingen langs het spoor vermijden. Overal waar mogelijk, wordt voorzien in aansluiting op de ProRail elektrische energievoorziening en de ProRail -IP- netwerkvoorziening, zijnde het ProRail Signalling Network

ProRail schrijft voor dat gebruik gemaakt wordt van een redundant ProRail Signalling Network op basis van het Internet Protocol (IP), waarbij de aansluitmogelijkheid fysiek bestaat uit twee afzonderlijke redundante digitale interfaces, voor de communicatie tussen:

- Evaluator en het Treinbeveiligingssysteem;
- Het Systeem en het ProRail monitoring Systeem;
- De Evaluatoren onderling.

Evaluator

De Evaluator dient of Evaluatoren van GAST-ERTMS dienen modulair van opbouw en onderhoudsvriendelijk te zijn. GAST-ERTMS dient de status van secties te kunnen doorgeven aan het Treinbeveiligingssysteem, waarbij:

- Een sectie bestaat uit een stuk spoor begrensd door Telpunten aan alle uiteinden, met uitzondering van een Telpunt aan slechts één uiteinde bij een stuk spoor dat alleen van één zijde betreden en verlaten kan worden (doodlopend stuk spoor);



- De status bepaald wordt door GAST-ERTMS, dat aan de hand van de detectie van wielen bepaalt of er zich wielen in de bepaalde sectie bevinden;
- De statusmelding dat een sectie vrij is van of bezet is met wielen of de statusmelding 'gestoord' bij een defect, wordt doorgegeven aan het Treinbeveiligingssysteem;
- De richtingen van wielpassages over individuele Telpunten van secties wordt doorgegeven aan het Treinbeveiligingssysteem.

Andere aandachtspunten in het -tijdens de aanbestedingsfase te publiceren- definitieve stuk dat de eisen aan het Systeem beschrijft:

- Op welke wijze er sprake is van elektromagnetische compatibiliteit;
- Op welke manier de Evaluator geschikt is voor bij ProRail toegepaste voedingen (24 VDC, 48 VDC, 60 VDC).

Raakvlakken en standaarden

Mede gezien de interoperabiliteitsbehoefte en de gewenste toekomstbestendigheid hanteert ProRail zoveel als mogelijk technische normen en (Europese) standaarden en houdt ProRail rekening met toekomstige ontwikkelingen.

2.2.3 Gewenste samenwerking

ProRail zoekt een Opdrachtnemer die gezamenlijk met ProRail en haar ketenpartners het maximale uit het Nederlandse ERTMS vervoerssysteem wil halen en zo kan bijdragen aan de doelstellingen van het ERTMS programma.

ProRail wenst een samenwerking met een partner: een langdurige en constructieve relatie tussen ProRail en Opdrachtnemer met wederzijds respect voor elkaars belangen. Dit is essentieel voor een langjarige uitrol en exploitatie van GAST-ERTMS. Om een optimaal resultaat te bereiken is in elke fase (ontwikkeling, levering, beheer) een bepaalde wijze van samenwerking tussen ProRail, systeemleverancier en andere betrokken partijen noodzakelijk. Een standaard klant-leveranciersverhouding gaat, gelet op de veranderdoelstellingen, onvoldoende bijdragen aan een succesvolle implementatie van ERTMS. Er is een dialoog nodig om voorziene én onvoorziene problemen in elke fase op een constructieve wijze door te voeren. Constructief in de zin dat er naar oplossingen wordt gezocht die de belangen van alle betrokkenen respecteren en die breed gedragen worden.

Samenwerking vereist vertrouwen en voor vertrouwen is transparantie noodzakelijk. Dat zijn zaken die in de aanbestedingsprocedure al een rol spelen, maar die na contractering van nog groter belang zijn. ProRail beseft dat dit ook iets betekent aan haar kant. De intensiteit van de samenwerking tussen ProRail en Opdrachtnemer zal variëren naar gelang de fase (ontwikkeling, uitrol, beheer) waar het project in verkeert en/of het onderwerp waar het om gaat.

Vanzelfsprekend kan er tijdens de looptijd van de overeenkomst sprake zijn van wijzigingen. ProRail en Opdrachtnemer zullen in die gevallen samen tot implementatie moeten komen en voorkomen dat wijzigingen de voortgang van werkzaamheden (onbedoeld) in de weg staan.

Kennisoverdracht

ProRail wenst Opdrachtnemer in te zetten op die punten waar Opdrachtnemer meerwaarde heeft. ProRail stuurt bij de uitrol van het assentelsysteem en ERTMS, de ombouw van baanvakken en de instandhouding van de systemen op een succesvolle samenwerking tussen ontwerpende, uitvoerende en leverende partijen.

Structurele opleidingen worden ook ingericht ten behoeve van andere derden die een rol hebben bij het gebruik van het Systeem, zoals (onderhouds)aannemers. ProRail zal voor de installatie van GAST-ERTMS



spooraanneemers contracteren. Voor het onderhoud aan de onderdelen van het Systeem maakt ProRail gebruik van PGO-aannemers. Van Opdrachtnemer vraagt ProRail voor deze activiteiten systeemgebruiksdocumentatie en een ondersteunende rol.

Systeemintegratie

Systeemintegratie is cruciaal om de ERTMS keten werkend en beheersbaar op te leveren. Het is aan de Opdrachtnemer om aan te tonen dat het geleverde systeem conform de geëiste (interface)specificaties kan functioneren. Opdrachtnemer is verantwoordelijk voor de integraliteit en systeemintegratie van zijn eigen Systeem.

Daarnaast heeft Opdrachtnemer een inspanningsverplichting en samenwerkingsverantwoordelijkheid voor werkende systemen in de ERTMS keten.

Op het niveau van (realisatie van) baanvakken is een samenwerkingsovereenkomst voorzien tussen ProRail en de betrokken opdrachtnemers. Ook Opdrachtnemer zal hier in mee werken.

2.2.4 CPV-code

34632000-6 Apparatuur voor spoorverkeersregeling
50220000-3 Reparatie, onderhoud en aanverwante diensten in verband met spoorwegen en andere uitrusting

2.3 Voorwaarden van de opdracht

ProRail maakt voor deze opdracht gebruik van een raamovereenkomst. De concept raamovereenkomst zal bij de start van de aanbestedingsfase worden gedeeld met de geselecteerde gegadigden. Deze raamovereenkomst ziet op ontwikkeling, uitrol en beheer van GAST-ERTMS.

Afroepers (ProRail maar ook door ProRail gecontracteerde partijen zoals projectaannemers, onderhoudsaannemers, opleiders en ingenieursbureaus) kunnen door middel van deelopdrachten leveringen en diensten afroepen van Opdrachtnemer, binnen de scope van de raamovereenkomst. Elke afroeper bestelt ten behoeve van (werkzaamheden voor) ProRail. Hiertoe zal relevante informatie door ProRail gedeeld worden met deze afroepers.

3 Aanbestedingsprocedure

3.1 Procedure

Op deze Europese aanbesteding is de Aanbestedingswet 2012 van toepassing. Deze aanbesteding verloopt volgens de Niet Openbare Procedure, conform de Aanbestedingswet 2012 aangevuld met Deel II van het Aanbestedingsreglement Nutssectoren 2016, versie 1 juli 2016 (ARN²⁰¹⁶).

Deze aanbesteding kent de volgende fases:

- Aanmeldingsfase;
- Selectiefase;
- Aanbestedingsfase;
- Gunningsfase.



Doel van de aanmeldings- en selectiefase is om te komen tot maximaal 3 geselecteerde partijen voor de volgende stap: de aanbestedingsfase die moet leiden tot gunning. De reden om tot maximaal 3 geselecteerde partijen te komen komt voort uit de wens om de transactiekosten voor marktpartijen en ProRail doelmatig te beperken.

3.1.1 Gebruik van TenderNed

De aanbestedingsprocedure verloopt via TenderNed. Om te kunnen deelnemen aan de aanbesteding dient u te zijn geregistreerd in TenderNed. U heeft een eHerkenningmiddel nodig om een onderneming in TenderNed te registreren. Voor meer informatie zie www.TenderNed.nl.

- Alle correspondentie met betrekking tot deze aanbestedingsprocedure dient (schriftelijk) te verlopen via de module 'Berichten' in TenderNed (gebruik hiervoor de optie 'Verstuur een bericht over deze aanbesteding naar ProRail B.V.'). Correspondentie verzonden via een andere weg wordt niet in behandeling genomen. Zie voor het proces van uitwisseling van informatie ook paragraaf 3.3.
- Indien de informatie in TenderNed en deze leidraad en bijbehorende bijlagen verschilt, prevaleert de tekst in TenderNed. Aan partijen wordt verzocht om tegenstrijdigheden per ommekeer te melden aan ProRail via de module 'Berichten' van TenderNed.
- Alle aanbestedingsdocumenten verstrekt ProRail digitaal via TenderNed. Indien van een bestand zowel een pdf-versie als een oorspronkelijke ('native')-versie is geleverd, prevaleert de pdf-versie boven de oorspronkelijke versie.
- ProRail is niet verantwoordelijk voor het niet (tijdig) kunnen aanmelden vanwege automatiserings- of telefoonproblemen van partijen.
- In geval TenderNed op het uiterste tijdstip van ontvangst van de aanmeldingen niet toegankelijk is als gevolg van een storing van TenderNed kan ProRail, afhankelijk van de situatie en de gevolgen, besluiten het uiterste tijdstip voor ontvangst van de aanmeldingen uit te stellen. ProRail zal in dat geval, zodra dat mogelijk is, het gewijzigde uiterste tijdstip voor ontvangst van de aanmeldingen bekendmaken via TenderNed onder 'Rectificatie'.

3.1.2 Aanmelden via TenderNed

Het is niet toegestaan om uw aanmelding op een andere wijze in te dienen dan via TenderNed. Een aanmelding, die anders dan via TenderNed wordt ingediend, wordt niet in behandeling genomen en is ongeldig.

Voor het indienen van uw aanmelding gaat u in TenderNed naar "Mijn aanmelding".

- Bij het onderdeel "Eisen beantwoorden" kunnen de gevraagde stukken met betrekking tot de uitsluitingsgronden, geschiktheidseisen en het selectie criterium worden ingediend.

Let op: wanneer niet alle stappen zijn doorlopen is uw aanmelding niet ingediend en kan ProRail deze niet in behandeling nemen!



3.1.3 Taal

Voertaal voor deze aanbesteding is Nederlands. Engels is mogelijk wanneer dit voor bepaalde (technische) overleggen wenselijk is en na goedkeuring door ProRail.

3.1.4 Fusies en overnames gedurende de aanbestedingsprocedure

Alstom Transport SA heeft op 17 februari 2020 bekendgemaakt voornemens te zijn Bombardier Transportation Inc. over te nemen. Partijen hebben een "Memorandum of Understanding" getekend en verwachten dat de transactie medio 2021 zal zijn afgerond.⁴

Op het moment dat deze transactie daadwerkelijk en definitief doorgang vindt, heeft dat mogelijk gevolgen voor onderhavige aanbesteding. Het is immers voorstelbaar dat in eerste instantie zowel Alstom als Bombardier als zelfstandige ondernemingen worden geselecteerd, terwijl na selectie dan één partij overblijft. ProRail hecht er aan dat op elk moment in de aanbesteding voldoende concurrentie aanwezig is maar ook dat de aanbesteding conform planning wordt doorgezet. Daarom bepaalt ProRail het volgende.

Indien de definitieve transactie plaatsvindt, of eender welke fusie of overname tussen deelnemende partijen, na de selectiefase (max. 3 partijen), zal de procedure ongewijzigd worden voortgezet. ProRail zal, wanneer fusierende partijen beide zijn geselecteerd, niet een aanvullende partij tot de selectiefase toelaten. In dat geval concurreren maximaal twee partijen om door te gaan na de trechterbeslissing.

Uiteraard zal ProRail in het kader van het bovenstaande te allen tijde de aanbestedingswetgeving in acht nemen.

3.2 Planning van de aanbestedingsprocedure

Activiteit	Datum
Publicatie van aankondiging door ProRail	13 mei 2020
Uiterste moment voor geïnteresseerden voor het indienen van vragen t.b.v. nota van inlichtingen 1	25 mei 2020, 12.00 uur
Verstrekken nota van inlichtingen 1 door ProRail	12 juni 2020
Uiterste moment voor het indienen van aanmelding door geïnteresseerden	25 juni 2020, 12.00 uur
Kenbaar maken selectiebeslissing door ProRail	2 juli 2020
<i>De hieronder genoemde data zijn indicatief en afhankelijk van het verloop van de selectiefase.</i>	
Verstrekken aanbestedingsdossier en start van de dialoog- en inschrijvingsfase met geselecteerde gegadigden	1 oktober 2020 NB: startbijeenkomst met de geselecteerde gegadigden is voorzien medio oktober in Utrecht
Individuele overleggronden	Medio oktober
Uiterste moment voor geïnteresseerden voor het indienen van vragen t.b.v. nota van inlichtingen 1	November 2020
Verstrekken nota van inlichtingen 1 door ProRail	November 2020

⁴ Ontleend aan het bericht op:

https://www.alstom.com/sites/alstom.com/files/2020/02/17/20200217_PR_Acquisition_of_Bombardier_Transportation_EN.pdf



Uiterste moment voor geïnteresseerden voor het indienen van vragen t.b.v. nota van inlichtingen 2	December 2020
Verstrekken nota van inlichtingen 2 door ProRail	Januari 2021
Uiterste moment voor geïnteresseerden voor het indienen van vragen t.b.v. nota van inlichtingen 3	Februari 2021
Verstrekken nota van inlichtingen 3 door ProRail	Maart 2021
Uiterste moment voor het indienen van de inschrijving	April 2021
Voorgenomen moment kenbaar maken gunningsbeslissing door ProRail	Mei 2021

De uiterste datum voor het indienen van vragen is ook vermeld in TenderNed. Na deze datum is ProRail niet gehouden eventuele vragen in behandeling te nemen.

De ook in TenderNed genoemde uiterste datum en tijdstip van aanmelding geldt als een fatale termijn. Te late of op andere wijze dan voorgeschreven in deze leidraad ingediende aanmeldingen worden niet beoordeeld en zullen als niet gedaan worden beschouwd. De overig genoemde termijnen zijn indicatief.

De kluis in TenderNed sluit automatisch op het in TenderNed genoemde tijdstip; uploaden van aanmeldingen is daarna niet meer mogelijk. Geïnteresseerde partijen die zich willen aanmelden als gegadigde zijn zelf verantwoordelijk voor het tijdig en correct uploaden van alle documenten en het tijdig ter beschikking stellen van alle documenten aan ProRail.

Bij tegenstrijdigheden met betrekking tot de planning prevaleert de planning zoals opgenomen in TenderNed.

3.3 Uitwisseling van informatie

Voor een goed begrip van de aanbestedingsdocumenten is het van belang dat partijen zo nodig tijdig vragen stellen over de inhoud hiervan.

Op de volgende wijzen kan ProRail inlichtingen verstrekken in het kader van deze aanmeldings- en selectiefase:

1. Algemene inlichtingen;
2. Individuele inlichtingen.

In algemene zin en bij tegenstrijdigheden geldt dat meer actuele inlichtingen gaan boven oudere inlichtingen (bijv. een latere nota van inlichtingen prevaleert boven een eerdere nota van inlichtingen).

3.3.1 Algemene inlichtingen

Partijen kunnen schriftelijk vragen stellen over het project, de aanbestedingsprocedure en de verstrekte aanbestedingsdocumenten. Vragen dienen helder en eenduidig geformuleerd te worden met een verwijzing naar het onderdeel van de aanbestedingsdocumenten waarop de vraag betrekking heeft.

Vragen dienen te worden gesteld via de module 'Berichten' van TenderNed (hier kunt u uw vragenlijst als bijlage toevoegen). Vragen dienen gesteld te zijn in bijgevoegd format (bijlage 3, één vraag per cel, indienen in Excel format).

De gestelde vragen worden door ProRail samengevoegd tot één algemene vragenlijst. Deze lijst wordt inclusief de beantwoording verstrekt als bijlage bij de nota van inlichtingen. Deze nota van inlichtingen wordt via TenderNed gepubliceerd.



3.3.2 Individuele inlichtingen

Een partij kan verzoeken inlichtingen individueel te verstrekken, indien openbaarmaking van de informatie schade zou toebrengen aan de gerechtvaardigde economische belangen van desbetreffende partij.

Het verstrekken van individuele inlichtingen mag niet leiden tot een ongeoorloofde kennisvoorsprong, waarmee strijdigheid kan ontstaan met het gelijkheidsbeginsel. In dat geval zal ProRail de vragende partij de keuze bieden om de vraag in te trekken, dan wel algemeen te laten beantwoorden.

Vragen dienen te worden gesteld via de module 'Berichten' van TenderNed (hier kunt u uw vragenlijst als bijlage toevoegen). Vragen dienen gesteld te zijn in het bijgevoegde format (bijlage 4, één vraag per cel, indienen in Excel format).

3.4 Rechtsverwerking

Alle aanbestedingsdocumenten zijn met de grootst mogelijke zorg samengesteld. Desondanks kunnen er onduidelijkheden, onvolkomenheden en/of tegenstrijdigheden in de documenten voorkomen. Partijen worden verzocht deze zo spoedig mogelijk te melden bij ProRail. ProRail verwacht een proactieve houding van partijen, hetgeen betekent dat eventuele onduidelijkheden, onvolkomenheden en/of tegenstrijdigheden in de aanbestedingsdocumenten zo spoedig mogelijk aan ProRail gemeld moeten worden en wel op een zodanig moment dat deze onduidelijkheden, onvolkomenheden en/of tegenstrijdigheden nog gecorrigeerd kunnen worden.

Partijen dienen alle vragen en/of bezwaren in het kader van deze aanbestedingsprocedure tijdig kenbaar te maken met een verzoek om inlichtingen.

Na het verstrijken van de uiterste termijn waarbinnen de aanmeldingen moeten zijn ingediend, kunnen partijen geen bezwaar meer maken tegen eventuele onduidelijkheden, onvolkomenheden en/of tegenstrijdigheden in de dan verstrekte aanbestedingsdocumenten. Derhalve verwerken partijen hun recht om na die termijn alsnog bezwaar te maken tegen (de gevolgen van) eventuele schendingen van het (aanbestedings)recht, voor zover daarvan sprake zou zijn in de verstrekte aanbestedingsdocumenten en worden partijen geacht onverkort en onvoorwaardelijk met de inhoud van die documenten te hebben ingestemd.

Met het doen van een aanmelding verklaart een partij zich onverkort en onvoorwaardelijk akkoord met de verstrekte aanbestedingsdocumenten.

3.5 Contactinformatie

Alle communicatie met betrekking tot deze aanbestedingsprocedure dient te verlopen via de tendermanager. Enkel correspondentie via de module 'Berichten' van TenderNed kan effect hebben op (het verloop van) deze aanbestedingsprocedure.

Tendermanager: Wouter de Blocq van Scheltinga, te bereiken via:

wouter.deblocq@prorail.nl

+31-6 2830 7531.



3.6 Herstel van gebreken

Gebreken ten aanzien van de aanmelding mogen conform artikel 6.1 ARN²⁰¹⁶ op verzoek van ProRail worden hersteld, mits dit herstel er niet toe leidt dat in werkelijkheid een nieuwe aanmelding wordt voorgesteld. Het volgende gebrek terzake de aanmelding komt in ieder geval niet voor herstel in aanmerking:

- Het te laat indienen van de aanmelding.

In het geval van een gebrek in het Uniform Europees Aanbestedingsdocument (UEA), zie bijlage 6, of in geval van een gebrek met betrekking tot de bewijsmiddelen stelt ProRail de betreffende partij in de gelegenheid om het gebrek te herstellen. De volgende gebreken terzake het UEA komen in ieder geval niet voor herstel in aanmerking:

- Bij aanmelding ontbreekt het UEA van de betreffende partij;
- Het te laat indienen van het UEA van betreffende partij;
- Indien de identiteit van combinant/derde (zie respectievelijke paragraaf 4.6.2 en 4.6.3) niet is vermeld op het UEA van de partij die zich aanmeldt als gegadigde en het UEA van de combinant/derde niet is ingediend;
- Het toevoegen of schrappen van een derde als bedoeld in paragraaf 4.6.3 (genomineerd onderaannemer), dit geldt ook na de selectiefase;
- Het toevoegen of schrappen van de partijen in het kader van combinatievorming, dit geldt ook na de selectiefase.

Herstel van gebreken dient binnen 48 uur (op werkdagen) na het verzoek van ProRail daartoe plaats te vinden. Indien herstel van gebreken niet plaatsvindt binnen deze termijn van 48 uur (op werkdagen) of indien het gebrek niet door het antwoord is hersteld, kan ProRail de aanmelding ongeldig verklaren.

In het geval van ongeldigheid wordt de partij hierover geïnformeerd met de gemotiveerde reden van deze afwijzing. Tegen deze beslissing is bezwaar mogelijk op grond van het ARN²⁰¹⁶ en de "Klachtenregeling aanbesteden" van ProRail.

3.7 Tenderkostenvergoeding

Door ProRail wordt in de selectiefase van deze aanbesteding geen tenderkostenvergoeding verstrekt.

3.8 Uitsluiting van procedure

Indien een partij zich niet conformeert aan de in deze aanbestedingsleidraad beschreven werkwijze, kan dit leiden tot uitsluiting van de procedure. Het gestelde in artikel 17 van het ARN²⁰¹⁶ is onverkort van toepassing. Daaruit volgt dat het niet is toegestaan een aanmelding of inschrijving te doen die afwijkt van het in de aanbestedingsdocumenten gevraagde. Ook is het niet toegestaan een voorwaardelijke inschrijving te doen.

Er wordt verder met klem op gewezen dat verklaringen, die achteraf (al dan niet na verificatie) onjuistheden blijken te bevatten, of toezeggingen die niet (kunnen) worden waargemaakt, door ProRail kunnen worden opgevat als valse verklaringen. Dit kan uitsluiting van deze en toekomstige aanbestedingsprocedure(s) van ProRail tot gevolg hebben.



Uitsluiting kan ook volgen wanneer een partij contacten onderhoudt met ProRail of aan het Programma ERTMS gelieerde partijen over onderhavige aanbesteding buiten de tendermanager om, of ingeval geconstateerd wordt dat partijen onderling contacten onderhouden over deze aanbesteding.

Het is voor partijen gedurende de procedure niet toegestaan met derden over de aanbesteding te communiceren zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van ProRail. Uitzondering hierop vormt het overleg met potentiële onderaannemers en/of combinanten, voor zover dat in verband met de uitvoering van hun deel relevant is. Ook publicaties worden in dit verband beschouwd als communicatie met derden.

3.9 Klachtenprocedure ProRail

Indien u in het kader van onderhavige aanbestedingsprocedure klachten of bezwaren heeft, kunt u deze op elk moment in de procedure richten aan het door ProRail ingestelde klachtenmeldpunt. De werkwijze is beschreven in de "Klachtenregeling aanbesteden" van ProRail. Het klachtenmeldpunt is te bereiken via aanbestedingsklachten@prorail.nl.

3.10 Beroepsprocedure

Partijen hebben het recht een beroepsprocedure te starten bij de Rechtbank Midden-Nederland indien zij dit noodzakelijk achten. De beroepsprocedure is beschreven in artikel 21 van het ARN²⁰¹⁶.



4 Geschiktheid en selectie van de gegadigden

4.1 Inleiding

Met de toets op geschiktheid beoordeelt ProRail of u, als ondernemer, geschikt bent om onderhavige opdracht te kunnen uitvoeren. Het is hierbij van belang dat op u geen uitsluitingsgronden van toepassing zijn en dat u voldoet aan de gestelde geschiktheidseisen (minimumeisen). Om deel te kunnen nemen aan de aanbesteding dient u het Uniform Europees Aanbestedingsdocument (UEA) in te vullen, zie bijlage 6. Daarnaast kunnen per uitsluitingsgrond/eis nog aanvullende documenten worden gevraagd.

U kunt zich zelfstandig, in combinatie of met onderaannemers aanmelden als gegadigde. Zie voor specifieke eisen hieromtrent paragraaf 4.5 en paragraaf 4.6.

Aan de hand van het selectiecriterium bepaalt ProRail een rangorde wanneer meer dan 3 partijen als geschikt worden beoordeeld. Indien zich niet meer dan 3 geschikte partijen aanmelden, zal de toetsing aan het selectiecriterium achterwege blijven.

Hieronder zijn de uitsluitingsgronden, geschiktheidseisen, het selectiecriterium en het UEA nader toegelicht.

4.2 Uitsluitingsgronden

4.2.1 Verplichte uitsluitingsgronden

Van deelneming aan de aanbesteding is eenieder uitgesloten, die verkeert in de omstandigheden zoals zijn verwoord in artikel 2.86 Aanbestedingswet 2012.

4.2.2 Facultatieve uitsluitingsgronden

Van deelneming aan de aanbesteding kan eenieder worden uitgesloten, die verkeert in de omstandigheden zoals zijn verwoord in artikel 2.87 lid 1 Aanbestedingswet 2012 met uitzondering van de volgende gronden die niet van toepassing zijn:

- de facultatieve uitsluitingsgrond ten aanzien van een ernstige fout (artikel 2.87 lid 1 onder c Aanbestedingswet 2012);
- de facultatieve uitsluitingsgrond ten aanzien van vervalsing van de mededinging (artikel 2.87 lid 1 onder d Aanbestedingswet 2012);
- de facultatieve uitsluitingsgrond ten aanzien van eerdere betrokkenheid bij de voorbereiding van de aanbestedingsprocedure (artikel 2.87 lid 1 onder f Aanbestedingswet 2012);
- de facultatieve uitsluitingsgrond ten aanzien van tekortkomingen bij de uitvoering van een wezenlijk voorschrift (artikel 2.87 lid 1 onder g Aanbestedingswet 2012).

4.2.3 Bewijsstukken

- Gedragsverklaring aanbesteden die op het tijdstip van het indienen van de aanmelding niet ouder is dan twee jaar;
- Uittreksel Handelsregister uit het land van vestiging dat op het tijdstip van het indienen van de aanmelding niet ouder is dan 6 maanden;
- Verklaring Belastingdienst uit het land van vestiging die op het tijdstip van indienen van de aanmelding niet ouder is dan 6 maanden.



4.3 Geschiktheidseisen (minimumeisen)

Zie ook TenderNed.

4.3.1 Eisen en uitsluitingsgronden

De eisen en uitsluitingsgronden inzake onder meer:

- Taal
- Kwaliteit
- Maatschappelijke geschiktheid
- Ervaring in ondersteuning

Zijn opgenomen in TenderNed onder Eisen. Deze worden hier niet verder uitgeweid.

4.3.2 Ervaringseis

Deze paragraaf beschrijft de gevraagde ervaring, aan te tonen door een referentie. De referentie, gerelateerd aan de datum van indienststelling, mag maximaal 5 jaar oud zijn op de datum van aanmelding. De ervaringseis inzake een 'In dienst genomen assentelsysteem' wordt hieronder nader toegelicht.

4.3.2.1 Ervaringseis 1 – In dienst genomen assentelsysteem in een referentieland

U hebt aantoonbaar ervaring met de levering van een assentelsysteem welke voor het detecteren van treinwielen aantoonbaar gebruik maakt van een magneetveld, leidend tot succesvolle indienststelling van het betreffende baanvak in **een land van de Europese Economische Ruimte (EER, alle EU Lidstaten en IJsland, Liechtenstein en Noorwegen), in Zwitserland, of in het Verenigd Koninkrijk** (verder: de Referentielanden). Het moet hierbij gaan om een baanvak met een minimale baanvaklengte van **20 kilometer of tenminste 50 telpunten**, en

- een heavy rail baanvak in een hoofdrailnetwerk (Conventional Line baanvak) dat gebruikt wordt door meerdere materieeltypen, geen metro of tram, voor zowel goederen- als personenverkeer, of
- een baanvak dat gebruikt wordt met snelheden boven 200 kilometer per uur (High Speed Line baanvak) dat gebruikt wordt door mogelijk slechts een enkel materieeltype, zijnde geen metro- of tram.

Bewijsstukken bij de ervaringseis:

- **Direct bij aanmelding:** Eén (1) verifieerbare* referentie (opgave van voltooide opdrachten of lopende overeenkomsten met een minimale looptijd van 6 maanden) conform bijlage 2.

De referentie dient vergezeld te gaan van een door de primaire opdrachtgever afgegeven verklaring die bewijst dat de opdracht naar behoren is / wordt uitgevoerd zowel met betrekking tot de wijze van uitvoering als met betrekking tot het resultaat; in die verklaring dient het opdrachtbedrag en periode van uitvoering te worden vermeld. ProRail kan contact opnemen met de referent om de opgegeven referentie te verifiëren.

Onder primaire opdrachtgever wordt verstaan de eerste opdrachtgever in de keten. In geval de betreffende opdracht is uitgevoerd in onderopdrachtneming voldoet een verklaring van de primaire opdrachtgever aan de onderopdrachtnemer als bewijs. Enkel de verklaring van een hoofdopdrachtnemer aan een onderopdrachtnemer, of enkel de verklaring van de primaire opdrachtgever aan de hoofdopdrachtnemer voldoet dan niet als bewijs. Een samenstel van deze twee verklaringen wordt dan wel als bewijs geaccepteerd.



* ProRail behoudt zich het recht voor om afgegeven omschrijvingen en verklaringen te verifiëren bij de bron. Gegadigde dient hiertoe contactinformatie op te nemen in de referentie.

NB: De partij die deze referentie overlegt kwalificeert, wanneer dit een derde partij is, als genomineerd onderaannemer en mag dienovereenkomstig alleen worden gewijzigd gedurende de looptijd van de overeenkomst wanneer de nieuwe onderaannemer ook voldoet aan de eisen die voor de oorspronkelijke onderaannemer golden (en dus ook over een referentie beschikt die voldoet).

4.4 Selectiecriteria

ProRail wenst maximaal 3 partijen te selecteren vóór de aanbestedingsfase. Wanneer meer dan 3 gegadigden zich hebben aangemeld waarop geen uitsluitingsgronden van toepassing zijn en die voldoen aan de gestelde geschiktheidseisen, zal ProRail tot een rangorde komen. De aanmeldingen waarop geen uitsluitingsgronden van toepassing zijn en die voldoen aan de gestelde geschiktheidseisen worden daartoe door ProRail beoordeeld aan de hand van onderstaande selectiecriteria (zie tabel en beschrijving daaronder). Per aspect is omschreven wat wordt gevraagd en hoe dit moet worden ingediend, hoeveel punten hier mee te verdienen zijn en wat het maximaal te behalen puntenaantal voor dat criterium is. Een team van minimaal 3 ProRail-medewerkers zal alle ingediende referenties beoordelen en op basis van consensus een puntenscore toekennen.

De nadere selectie is zo opgezet dat geschikt bevonden gegadigden beter scoren als zij meer referenties kunnen overleggen (maximaal 3) die een combinatie van competenties bevatten. ProRail heeft hiervoor gekozen gezien de complexiteit van de opdracht en het grote aantal raakvlakken die allemaal correct moeten functioneren voordat GAST-ERTMS daadwerkelijk in de baan werkt. Gelet hierop meent ProRail dat meer ervaring beter is. Een leverancier met meer ervaring zal naar verwachting beter in staat zijn de verschillende technische onderdelen met elkaar te verbinden. Daarnaast is er een zodanige samenhang tussen de competenties dat het kunnen beschikken over een combinatie van competenties, ontleend aan één referentie, een grotere mate van geschiktheid oplevert. De competentie van partijen om raakvlakken te verbinden, levert met andere woorden een grotere kans op dat een opdrachtnemer wordt geselecteerd die in staat is de behoefte van ProRail succesvol, binnen tijd, scope en budget te vervullen.

Tegen dat licht vindt ProRail het belangrijk om bij de volgende ervaringseisen meer referenties te vragen:

- ProRail gaat bij de nieuwe ERTMS baanvakken uit van een hoge betrouwbaarheid (reliability) en heeft daar een robuust werkend assentelsysteem voor nodig. ProRail heeft de voorkeur voor een wieldetector met een dominante richting van het magneetveld in de Y-as (over de spoorstaaf) vanwege de positieve invloed op de robuuste werking.
- ProRail zal de nieuwe ERTMS baanvakken uitrusten met een glasvezelnetwerk op basis van het Internet Protocol (IP), genaamd het "signalling netwerk". De communicatie met het ERTMS beveiligingssysteem zal via dit netwerk lopen.

De in het kader van de ervaringseisen gevraagde referentie (paragraaf 4.3.2.1 en -2) wordt ook beoordeeld ten behoeve van het selectie criterium.

Onderstaande tabel werkt vanaf hier het selectie criterium verder uit.

	Aspect en omschrijving competenties	Te verdienen punten	Maximum punten
	Voldoen aan de gestelde ervaringseisen	Voorwaarde	N.v.t.



A	Direct bij aanmelding: Aanvullende verifieerbare* referenties die voldoen aan de ervaringseis voor elk afzonderlijk Referentieland. Een aanvullende referentie, gerelateerd aan de datum van indienststelling, mag maximaal 5 jaar oud zijn op de datum van aanmelding. Er worden maximaal 3 referenties gevraagd, referenties 4 en verder worden niet beoordeeld.	1 punten per referentie	3 punten (meer dan 3 referenties levert geen extra punten op) Per afzonderlijk Referentieland wordt slechts één referentie beoordeeld. Elke referentie voor een Referentieland dient daarom van een volgnummer (1) te worden voorzien, waarbij alleen de eerste referentie per Referentieland wordt beoordeeld. De in het kader van de ervaringseis gevraagde referentie (4.3.2.1) wordt ook beoordeeld en telt dus mee.
	Per referentie voor een afzonderlijk Referentieland (maximaal 3, zie hierboven) kunnen de volgende extra punten worden gescoord.		
B	De referentie betreft een Systeem welke voor het detecteren van wielen aantoonbaar gebruikt maakt van een magneetveld.	10 punten per referentie indien het magneetveld een dominante veldrichting kent dat zich over de spoorstaaf bevindt, zijnde de Y-as (ofwel over de spoorstaaf) conform figuur 1. 3 punten per referentie indien de dominante veldrichting zich niet over de spoorstaaf bevindt, zijnde de Y-as (ofwel over de spoorstaaf) conform figuur 1. Dit is aan te tonen door een beschrijving / specificatie van het geleverde assentelsysteem aan die referentie .	30 punten (meer dan 3 referenties levert geen extra punten op)



C	Het Systeem beschikt over tenminste twee onafhankelijke netwerkaansluitingen voor de koppeling van het Systeem met het Treinbeveiligingssysteem, de betreffende communicatie vindt plaats middels het Internet Protocol (IP). <i>Toelichting: het ProRail Signalling Netwerk zal uit tenminste twee fysiek onafhankelijke netwerken bestaan. Functie onderbreking bij bijvoorbeeld herrouteren in één van beide netwerken dient vermeden te worden door het gelijktijdig en onafhankelijk gebruik van de twee netwerken.</i>	6 punten per referentie indien aangetoond wordt dat er tenminste twee onafhankelijke te gebruiken netwerkaansluitingen beschikbaar zijn op het Systeem voor de koppeling met een Treinbeveiligingssysteem middels het Internet Protocol (IP). 3 punten per referentie indien het Systeem over een andere koppeling beschikt. Dit is aan te tonen a.h.v. een beschrijving / specificatie van die koppeling die aan die referentie geleverd is.	18 punten (meer dan 3 referenties levert geen extra punten op)
---	--	--	--

* ProRail behoudt zich het recht voor om afgegeven omschrijvingen en verklaringen te verifiëren bij de bron. Gegadigde dient hiertoe contactinformatie op te nemen in de referentie.

Op basis van bovenstaande tabel kunt u, bij 3 referenties die volledig aan de gestelde eisen en aspecten voldoen, maximaal 51 punten toegekend krijgen (in tabel 1: leverancier 4).

		Weegfactor	leverancier 1		leverancier 2		leverancier 3		leverancier 4		Leverancier 5	
			# referenties	Score	# referenties	Score	# referenties	Score	# referenties	Score	# referenties	Score
A	Referenties	1	1	1	3	3	3	3	3	3	3	3
B	Criterium 1											
	Veldrichting Y-as	10	1	10	1	10	0	0	3	30	0	0
	Veldrichting niet Y	3	0	0	2	6	3	9	0	0	3	9
C												
	Criterium 2											
	Comm. over IP Protocol	6	1	6	1	6	3	18	3	18	0	0
	Comm. over ander protocol	3	0	0	2	6	0	0	0	0	3	9
		Totaal		17		31		30		51		21

Tabel 1: voorbeeld berekening rangorde

In bovenstaand overzicht worden de gegadigden 2, 3 en 4 geselecteerd en uitgenodigd voor de aanbestedingsfase.

De rangorde wordt bepaald op basis van het totaal behaalde aantal punten, waarbij een aanmelding die meer punten toegekend heeft gekregen hoger eindigt. Op basis van deze rangorde selecteert ProRail gegadigden, tot een maximum van 3 gegadigden. Indien twee of meer gegadigden op de 3^e plaats eindigen met een gelijk puntenaantal, beslist het lot wie van hen wordt geselecteerd. Dit geldt op gelijke wijze indien drie of meer gegadigden op de 2^e plek eindigen of indien vier of meer gegadigden op de 1^e plek eindigen. Loting vindt plaats onder notarieel toezicht. De desbetreffende gegadigden worden er tijdig van in kennis



gesteld dat een loting zal plaatsvinden en waar, wanneer en door wie de loting zal worden gehouden. Deze gegadigden zijn gerechtigd bij deze loting aanwezig te zijn.

4.5 Samenwerken met andere partijen

U kunt zelfstandig meedingen naar deze aanbesteding maar ook samen met andere ondernemers. Dit kan in combinatie of door een beroep te doen op derden ('onderaanneming'). Een samenwerking heeft de volgende consequenties:

- Alle partijen dienen aan te tonen dat er geen uitsluitingsgronden op hen van toepassing zijn;
- Alle partijen dienen ingeschreven te zijn in het handels- of beroepsregister in het land van vestiging;
- Alle partijen gezamenlijk dienen te voldoen aan de gestelde geschiktheidseisen;
- Alle partijen dienen het UEA in te vullen en te ondertekenen conform paragraaf 4.6;
- Voor zover de aanmelding bestaat uit een combinatie van meerdere ondernemers, dient te worden vermeld wie als gemachtigde optreedt om de combinatie voor alle zaken betreffende de opdracht te vertegenwoordigen.

4.6 Uniform Europees Aanbestedingsdocument (UEA)

Met inachtneming van het gestelde in het ARN²⁰¹⁶ zijn voor elke aanbesteding de te hanteren voorschriften en criteria aangegeven in het Uniform Europees Aanbestedingsdocument (UEA) en in TenderNed. De antwoorden in het UEA en de ingediende bewijzen dienen er enerzijds toe ProRail ervan te overtuigen dat een partij geschikt is voor de uitvoering van de werkzaamheden, anderzijds om de nodige bewijzen van geschiktheid jegens andere partijen op te kunnen leveren. Eventuele eigen wetenschap van ProRail met betrekking tot de aanmeldende partij wordt niet in de beoordeling betrokken.

4.6.1 UEA bij zelfstandige aanmelding

Bij de aanmelding in TenderNed dient het UEA te worden ingevuld, ondertekend en geüpload bij de eis 'Uniform Europees Aanbestedingsdocument'.

De ondertekenaar van het UEA dient bevoegd te zijn dit namens de betreffende partij te doen. Deze vertegenwoordigingsbevoegdheid dient te worden aangetoond middels overlegging van een uittreksel uit het handelsregister van de Kamer van Koophandel (zie paragraaf 4.2). Indien de ondertekenaar van het UEA niet staat geregistreerd als vertegenwoordigingsbevoegde dient een schriftelijke volmacht of een procuratieregeling te worden overgelegd waaruit de bevoegdheid blijkt.

4.6.2 UEA bij aanmelding door een combinatie⁵ - artikel 10.3 ARN²⁰¹⁶

Een partij die in combinatie met (een) andere ondernemer(s) - waaronder tijdelijke samenwerkingsverbanden - deelneemt aan een aanbestedingsprocedure, moet zowel zijn eigen UEA, als ook het afzonderlijke UEA van de combinant indienen met daarin ingevuld de gevraagde gegevens in de delen II tot en met VI. Als er meerdere combinanten zijn, moet voor elke combinant een afzonderlijke UEA worden ingediend.

- Alle UEA's dienen naar behoren te worden ingevuld en ondertekend en in TenderNed te worden geüpload;
 - De ondertekenaar van het UEA dient bevoegd te zijn dit namens de betreffende partij (combinant) te doen. Deze vertegenwoordigingsbevoegdheid dient te worden aangetoond middels overlegging van een uittreksel uit het handelsregister van de Kamer van Koophandel (zie paragraaf 4.2). Indien

⁵ *Combinaties of consortiums, joint ventures etc.*



de ondertekenaar van het UEA niet staat geregistreerd als vertegenwoordigingsbevoegde dient een schriftelijke volmacht of een procuratieregeling te worden overgelegd waaruit de bevoegdheid blijkt.

- In elk UEA dient onder deel IIA, op pagina 3 van het UEA onder 'wijze van deelneming' de optie 'ja' aangevinkt te worden;
- Tevens dient op elk UEA de rol van de ondernemer binnen de combinatie alsmede de identiteit van de andere combinant (bedrijfsnaam) te worden vermeld.

4.6.2.1 Bewijsstukken bij aanmelding door een combinatie - artikel 10 ARN²⁰¹⁶

Daar waar sprake is van aanmelding in een combinatie dienen, naast het UEA, alle voor de betreffende situatie van toepassing zijnde documenten (verklaring(en)/overeenkomst(en)), zoals vermeld in het ARN²⁰¹⁶ door partijen als bewijs ingediend te worden. Dit betreft de volgende documenten:

Van de combinanten samen:

- Combinatieovereenkomst met organisatieschema, waaruit tenminste blijkt welke onderneming voor welke werkzaamheden verantwoordelijk zal zijn en;
- een verklaring, dat indien de opdracht mocht worden verkregen, de in de combinatieovereenkomst opgenomen werkverdeling ook daadwerkelijk zal worden nageleefd (artikel 10.2 ARN²⁰¹⁶).

én van iedere afzonderlijke combinant:

- gevraagde bewijsstukken voor de uitsluitingscriteria (artikel 10.3 ARN²⁰¹⁶);
- Verklaring hoofdelijke aansprakelijkheid (artikel 10.4 ARN²⁰¹⁶);
 - De ondertekenaar dient bevoegd te zijn dit namens de betreffende partij (combinant) te doen. Deze vertegenwoordigingsbevoegdheid dient te worden aangetoond middels overlegging van een uittreksel uit het handelsregister van de Kamer van Koophandel (zie paragraaf 4.2). Indien de ondertekenaar niet staat geregistreerd als vertegenwoordigingsbevoegde dient een schriftelijke volmacht of een procuratieregeling te worden overgelegd waaruit de bevoegdheid blijkt.

4.6.3 UEA bij aanmelding met beroep andere entiteiten (natuurlijke personen of rechtspersonen)

Een partij die zelfstandig (of in combinatie) deelneemt en zich beroept op de financiële en economische draagkracht en/of technische of beroepsbekwaamheid van één of meer andere partijen, moet zijn eigen UEA samen met het UEA van deze derde op wiens draagkracht en/of bekwaamheid hij een beroep doet, samen met de relevante informatie, indienen. Als er meerdere derden zijn moet voor elke derde een afzonderlijk UEA worden ingediend.

- Alle UEA's dienen naar behoren te worden ingevuld en ondertekend en in TenderNed te worden geüpload;
 - De ondertekenaar van het UEA dient bevoegd te zijn dit namens de betreffende partij (aanmeldende partij of de derde) te doen. Deze vertegenwoordigingsbevoegdheid dient te worden aangetoond middels overlegging van een uittreksel uit het handelsregister van de Kamer van Koophandel (zie paragraaf 4.2). Indien de ondertekenaar van het UEA niet staat geregistreerd als vertegenwoordigingsbevoegde dient een schriftelijke volmacht of een procuratieregeling te worden overgelegd waaruit de bevoegdheid blijkt.
- In elk UEA dient onder deel IIC, op pagina 5 van het UEA onder 'informatie over beroep op draagkracht van andere entiteiten' de optie 'ja' aangevinkt te worden;
- Tevens dient op het UEA van de aanmeldende partij de identiteit van de derde (bedrijfsnaam) op wiens draagkracht een beroep wordt gedaan te worden vermeld.



4.6.3.1 Bewijsstukken bij aanmelding met beroep op derden (natuurlijke of rechtspersonen) - artikel 11 ARN²⁰¹⁶

Daar waar sprake is van aanmelding met een beroep op de financiële en economische draagkracht en/of technische of beroepsbekwaamheid van één of meer andere partijen, dienen alle voor de betreffende situatie van toepassing zijnde documenten zoals vermeld in het ARN²⁰¹⁶ door partijen als bewijs ingediend te worden. Dit betreft de volgende documenten:

Verklaring beroep op derden ex artikel 11 ARN²⁰¹⁶ (invullen/invoegen in bijlage 1):

- ten aanzien van de technische bekwaamheid en beroepsbekwaamheid van een derde waarbij de aanmeldende partij en de derde verklaren over de voor de uitvoering van de opdracht noodzakelijke middelen te beschikken (artikel 11.1 ARN²⁰¹⁶) en;
 - o vergezeld van een organisatieschema, waaruit ten minste blijkt welke onderneming voor welke werkzaamheden verantwoordelijk zal zijn (artikel 11.2 ARN²⁰¹⁶);
 - o een verklaring, dat indien de opdracht mocht worden verkregen, de opgenomen werkverdeling ook daadwerkelijk zal worden nageleefd (artikel 11.2 ARN²⁰¹⁶) en
- Voor zover een aanmeldende partij zich wenst te beroepen op de financiële en economische draagkracht van een derde dan dient uit de verklaring te blijken dat de derde hoofdelijke aansprakelijkheid aanvaardt voor de uitvoering van de opdracht voor het geval de opdracht aan de aanmeldende partij wordt gegund (artikel 11.3 ARN²⁰¹⁶);
 - o De ondertekenaar dient bevoegd te zijn dit namens de betreffende partij (aanmeldende partij of de derde) te doen. Deze vertegenwoordigingsbevoegdheid dient te worden aangetoond middels overlegging van een uittreksel uit het handelsregister van de Kamer van Koophandel (zie paragraaf 4.2). Indien de ondertekenaar niet staat geregistreerd als vertegenwoordigingsbevoegde dient een schriftelijke volmacht of een procuratieregeling te worden overgelegd waaruit de bevoegdheid blijkt.



5 Beoordelingsproces

5.1 Aan te leveren documenten

Uw aanmelding dient volledig en rechtsgeldig ondertekend vóór de in TenderNed genoemde datum en tijdstip te zijn ingediend via TenderNed.

Het UEA dient direct bij de aanmelding te worden ingediend. De volgende andere documenten dienen ook reeds direct bij de aanmelding worden ingediend:

- Ten behoeve van de ervaringseis;
- Ten behoeve van het Selectiecriterium – aanvullende referenties van verschillende Referentielanden. Beide conform bijlage 2.

Alle overige in TenderNed onder 'Eisen' genoemde documenten dienen op grond van het bepaalde in artikel 14, lid 3 ARN²⁰¹⁶ binnen 48 uur (op werkdagen) na het verzoek daartoe van ProRail via "Berichten" in TenderNed te worden ingediend.

Naast bewijsstukken ten aanzien van de geschiktheidseisen, dienen in het geval van een combinatie⁶ en/of in geval van een beroep op derden aanvullende bewijsstukken te worden ingediend. Zie hiervoor hoofdstuk 4.

Alle documenten dienen te voldoen aan de eisen zoals gesteld in hoofdstuk 4 van deze leidraad. Alle documenten dienen in algemeen toegankelijk format (bijvoorbeeld .pdf of MS-office) te worden ingediend, tenzij anders aangegeven. Bestanden dienen op verzoek van ProRail digitaal nagezonden te worden als bewerkbaar bestand.

5.2 Wijze van beoordelen

Nadat de aanmeldingen zijn ontvangen en de kluis in TenderNed is geopend worden vervolgens de volgende stappen doorlopen.

5.2.1 Stap 1 – Beoordelen UEA en aanverwante documenten

Het UEA wordt getoetst op volledigheid en rechtsgeldige ondertekening. Tevens vindt een inhoudelijke toets plaats van de UEA aan de hand van de gestelde voorschriften, uitsluitingsgronden en geschiktheidseisen (inclusief referentie). ProRail behoudt zich het recht voor om informatie te verifiëren. Zie aanvullend hoofdstuk 4.

5.2.2 Stap 2 – Beoordelen in het kader van het selectiecriterium

Wanneer er meer dan drie geldige aanmeldingen zijn, zoals vastgesteld in stap 1, worden de ingediende stukken beoordeeld op basis van het selectiecriterium zoals vermeld in hoofdstuk 4.

5.2.3 Stap 3 – Bepalen rangorde

De rangorde wordt bepaald op basis van de voorgaande stap, al dan niet na loting.

⁶ Of tijdelijk samenwerkingsverband



5.2.4 Stap 4 – Indienen van bewijsstukken

De gegadigden die bij de eerste drie zijn geëindigd, ontvangen van ProRail het verzoek als bedoeld in artikel 14 lid 3 ARN²⁰¹⁶ om de vereiste documenten (bewijsstukken betreffende uitsluitingsgronden en geschiktheidseisen) binnen 48 uur (op werkdagen) in te dienen via de module “Berichten” van TenderNed.:

Indien gegadigden aan wie het verzoek is gericht alsnog afvallen, is ProRail gerechtigd het verzoek als bedoeld in artikel 14 lid 3 ARN²⁰¹⁶ aan één of meer in de rangorde opvolgende gegadigden te richten.

5.2.5 Stap 5 – Beoordelen bewijsstukken

ProRail zal na ontvangst van alle vereiste documenten deze gaan beoordelen. Op grond van de uitkomst van de toetsing van de bewijsstukken wordt vastgesteld of de aanmelding geldig is of niet.

5.2.6 Stap 6 – Mededeling selectiebeslissing

Na beoordeling van de aanmeldingen zal ProRail de resultaten daarvan kenbaar maken door middel van het versturen van een selectiebeslissing. Tegen deze selectiebeslissing staat conform ARN²⁰¹⁶ bezwaar en beroep open.

Indien binnen de geldende termijnen geen bezwaar wordt gemaakt, zal ProRail over gaan tot de volgende fase en de geselecteerde gegadigden uitnodigen voor het doen van een inschrijving.

5.3 Verzoeken tot Opheldering

Indien ProRail onduidelijkheden aantreft in een aanmelding kan een Verzoek tot Opheldering (VTO) worden verstuurd aan de betreffende partij. Een partij dient elk verzoek afdoende en binnen 48 uur (op werkdagen) te beantwoorden, tenzij in het betreffende VTO een andere termijn is opgenomen.



6 Na de selectiefase

6.1 Hoe nu verder

Wanneer het proces om te komen tot selectie zoals beschreven in paragraaf 6.2 is doorlopen, zal ProRail de geselecteerde gegadigden uitnodigen voor de aanbestedingsfase.



7 Definities en afkortingen

AansluitKast (AK)	Een kleine behuizing nabij het spoor bij de Wieldetector, met daarin opgenomen klemmen ten behoeve van het verbinden van de kabel van de Wieldetector met de kabel naar de Evaluator.
ASBO	Assessment Body
Elektronische Aansluit Kast (EAK)	Het deel van GAST-ERTMS dat zorg draagt voor de elektronische verwerking van de signalen uit de Wieldetector tot een telling van wielen en deze doorgeeft aan de Evaluator.
ERTMS	European Rail Traffic Management System
ETCS	European Train Control System
EULYNX	Een Europees initiatief van railinframangers om interfaces van treinbeveiligingssystemen te standaardiseren
Europese Economische Ruimte (EER)	Alle EU Lidstaten en IJsland, Liechtenstein en Noorwegen
Evaluator	Het deel of de delen van GAST-ERTMS welke de verwerking van signalen verzorgt c.q. verzorgen van één of meerdere Telpunten en onder andere bepaalt/bepalen of er zich een wiel of wielen bevindt/bevinden in een Sectie en de Status doorgeeft aan het Treinbeveiligingssysteem.
ISA	Independent Safety Assessor
IXL	Interlocking
NOBO	Notified Body
	PrestatieGericht Onderhoud
Programma ERTMS	Samenwerkingsprogramma tussen het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, ProRail en NS.
Referentielanden	De landen van de Europese Economische Ruimte (EER, alle EU Lidstaten en IJsland, Liechtenstein en Noorwegen), Zwitserland, en het Verenigd Koninkrijk
Signalling netwerk	Het glasvezelnetwerk ten behoeve van datacommunicatie dat door ProRail wordt gerealiseerd en waar Opdrachtnemer GAST-ERTMS op dient aan te sluiten
Systeem	Het GAST-ERTMS systeem
Telpunt	Het deel van GAST-ERTMS dat zich in de buitenomgeving bevindt, nabij de spoorstaven en het samenstel is van de Systeemdelen Wieldetector en Elektronische Aansluit Kast of Wieldetector en Aansluitkast inclusief de verbinding tussen deze beide Systeemdelen.
TSI	Technische Specificatie voor Interoperabiliteit
Wieldetector	Het deel van GAST-ERTMS dat aan de spoorstaaf gemonteerd is en zorgt voor het detecteren van passerende wielen / railvoertuigen.



Bijlagen

Bijlage 1: Verklaring daadkracht derden

Apart in bewerkbaar format bijgevoegd

Bijlage 2: Format referenties

Apart in bewerkbaar format bijgevoegd

Bijlage 3: Format voor algemene inlichtingen

Apart in bewerkbaar format bijgevoegd

Bijlage 4: Format voor individuele inlichtingen

Apart in bewerkbaar format bijgevoegd

Bijlage 5: Verklaring ex artikel 11.1 ARN²⁰¹⁶

Apart in bewerkbaar format bijgevoegd

Bijlage 6: UEA ProRail

Apart in bewerkbaar pdf-format bijgevoegd