

Barendrecht – Ontwerp, Realisatie en Onderhoud VL en ICB Post

Projectinformatie selectiefase

Versie	1.0
Datum	11 mei 2020
Status	definitief
Eigenaar	Procurement

Inhoudsopgave

1	Inleiding	3
2	Projectscope.....	4
3	Projectambities	5
4	Selectiefase	6
5	Aanbestedingsfase	6

1 Inleiding

Bedankt voor uw interesse in de aanbesteding van het project 'Barendrecht - Ontwerp, Realisatie en Onderhoud VL en ICB Post'. Voor het ontwerpen, realiseren en onderhouden van de VL/ICB post Groot Rotterdam is ProRail op zoek naar een gedreven opdrachtnemer die samen met ProRail invulling kan geven aan de doelstellingen en ambities van het project.

In deze toelichting op het project informeren wij u nader over het project, zodat u kunt bepalen of de opgave past bij uw bedrijf. Mocht u vragen hebben naar aanleiding van dit document, of over de informatie op Tendered dan kunt u vanzelfsprekend contact met ons opnemen. Dit kan via de gebruikelijke contactmogelijkheden in Tendered.

Bent u de aannemer die zowel het ontwerp, de realisatie als het onderhoud voor de komende 10 jaar wil en kan verzorgen, passende ervaring heeft op dit vlak en het verschil kan maken, dan hopen wij dat u zich zult aanmelden voor deelname aan deze aanbesteding.

In het vervolg van dit document zal in eerste instantie worden ingegaan op de scope van het project. Vervolgens worden de ambities/ doelstellingen die ProRail bij het project heeft toegelicht. Ten slotte wordt een toelichting gegeven op de wijze waarop de selectie zal plaatsvinden.

2 Projectscope

ProRail is de railinfrabeheerder en vanuit haar rol verantwoordelijk voor het dagelijks vervoer van miljoenen reizigers en meer dan 100 000 ton goederen. De mobiliteitsvraag in Nederland groeit de komende jaren verder en het Nederlandse spoornet gaat nog intensiever gebruikt worden. Om het verder groeiende spoorvervoer in goede banen te kunnen leiden en eventuele calamiteiten op een adequate manier op te kunnen lossen is voor de regio Randstad Zuid een moderne Verkeersleidingspost gecombineerd met een Incidentenbestrijdingspost gepland in Barendrecht. Vanuit deze locatie gaat het treinverkeer van een groot deel van Zuid West Nederland, op de HSL en de Betuweroute in goede banen worden geleid. Deze verkeersleidingspost vervangt daarmee de huidige verkeersleidingsposten Kijfhoek, Rotterdam, Roosendaal, Den Haag en een locatie van Incidentenbestrijding in Rotterdam Lombardijen.

Dagelijks gaan ruim 100 treinverkeersleiders, 20 incidentenbestrijders, 50 kantomedewerkers en management op en vanuit deze locatie werken. De locatie bevindt zich in de directe omgeving van het station Barendrecht (zie figuur 2.1). Het pand en het terrein worden 24/7/365 gebruikt en worden gerealiseerd op een reeds aangekocht kavel van 9600m². Dit kavel is gelegen in een gebied wat de Gemeente Barendrecht aan het ontwikkelen is tot een gebied waar wonen, werken en leven samen komen: de 'Stationstuinen'.

Incidentenbestrijding zet vanuit deze locatie meerdere type voertuigen in voor zowel reguliere surveillance, coördinatie en inspectie werkzaamheden, als specialistische voertuigen voor het afhandelen van calamiteiten en werkzaamheden op en rond het spoor. Dit gebeurt vanuit een locatie die karakteristieken heeft van een brandweerkazerne. De locatie moet onder andere ruimte bieden aan ruim 20 voertuigen (bestelbussen tot railzetwagens), afzetcontainers, opslag en de mogelijkheid bieden om kleinschalige trainingen te verzorgen.



Figuur 2.1 - Locatie te realiseren VL/ICB-Post

De seinzaal van de verkeersleidingspost, het kloppend hart van het pand, vraagt om een zeer hoge beschikbaarheid van mens en apparatuur. De werkomgeving moet goed aansluiten bij het type werk en ruimte bieden aan ruim 40 werkplekken voor treinverkeersleiders en goed geconditioneerde technische ruimtes.

De omvang van het totale gebouw staat nog niet helemaal vast maar is nu bedacht op ca. 3.500m² / 18.000m³. Het terrein biedt tevens ruimte aan (elektrische) auto's, motoren, scooters en fietsen. Tijdens de pauze moet het voor medewerkers mogelijk zijn om te kunnen ontspannen in de tuin op het terrein en dient het pand spoor en duurzaam te zijn, alsmede te passen in de omgeving.

De scope van de Opgave bestaat in hoofdlijnen uit het ontwerpen, realiseren en gedurende een periode van 10 jaar na oplevering instandhouden van het gebouw en de omgeving van het gebouw, exclusief:

- De realisatie en instandhouding van ICT (wel het ontwerp!);
- De facilitaire soft services (waaronder schoonmaak, printers, e.d.);
- De inrichting van het gebouw (bureau's, stoelen, computers, e.d.).

3 Projectambities

Om Nederland nu en in de toekomst per spoor te blijven verbinden (onze missie), staat ProRail voor een aantal grote uitdagingen. De vraag naar reizigers- en goederenvervoer per trein groeit namelijk sterk tot 2040. We zien dat nieuwe technologieën kansen maar ook bedreigingen bieden. Daarnaast staat Nederland voor een grote duurzaamheidsopgave die wij willen helpen in te vullen.

ProRail heeft op bedrijfsniveau daarom drie doelstellingen:

- **Verbindt:** We ontwikkelen de capaciteit voor de mobiliteit van de toekomst.
- **Verbeterd:** We maken mobiliteit per spoor zo betrouwbaar mogelijk, nu en in de toekomst.
- **Verduurzaamt:** We maken spoormobiliteit zo duurzaam mogelijk.

De VL/ICB-Post Barendrecht dient aan te sluiten bij deze Doelstellingen. Specifiek voor het project zijn deze nader vertaald in de volgende projectambities:

- **Functionele en prettige werkomgeving** (Verbindt en Verbeterd): De werkomgeving ondersteunt de processen van Verkeersleiding / ICB en stimuleert samenwerken;
- **Nul op de meter** (Verduurzaamt): Het streven is minimaal een energieneutraal gebouw en liever nog een energie positief gebouw te realiseren;
- **Circulair gebouw** (Verduurzaamt): onze focus ligt op waardebehoud van grondstoffen die al in de kringloop aanwezig zijn en het minimaliseren van 'virgin' materials / nieuwe gedolven grondstoffen.
- **Flexibiliteit** (Verduurzaamt): De komende 15 jaar wordt bij verkeersleiding een verdere ontwikkeling van systemen en organisatie verwacht in meerdere fases waardoor zowel de seinzaal als de rest van de inrichting van het pand hier relatief eenvoudig op aangepast moet kunnen worden (flexibel). Ook is het denkbaar dat ProRail niet de gehele levensduur gebruik blijft maken van het pand, om die reden wenst ProRail een pand wat adaptief is en redelijk eenvoudig een andere functie kan krijgen die past binnen de toekomstige ontwikkelingen van het gebied, zodat het pand ook op de langere termijn waarde behoudt, zowel functioneel als economisch.

ProRail heeft zelf geen referentieontwerp, of beeldkwaliteitsplan, opgesteld voor het project. Er is daarmee daadwerkelijk sprake van een DCM opgave. De aanbestedingsfase van het project zal er op gericht zijn om in dialoog met de partijen, op specifieke onderdelen van de aanbidding, zoals de aangeboden plattegrond van het gebouw, te komen tot overeenstemming vóórdat er een aanbidding wordt ingediend.

Als gevolg van de keuze voor een DCM contract, alsmede het knippen van de scope in meerdere contracten, ontstaan een aantal (raakvlak)risico's. Gegadigden zullen als onderdeel van het gunningscriterium uitgedaagd worden om deze risico's maximaal te beheersen in de aanbidding. De exacte beoordelingscriteria zijn in het aanbestedingsdossier nader uitgewerkt. In hoofdlijnen gaat het om een beoordeling in welke mate de volgende wensen worden ingevuld:

- **First time right ontwerpen:** ProRail wenst, in verband met tijdige en correcte uitvoering van het project, een opdrachtnemer die producten levert die in één keer goed zijn en moeiteloos bruikbaar zijn in de te doorlopen processen: zowel interne processen, te leveren producten voor de toe te passen raamovereenkomsten, als het verkrijgen van publieke en private toestemmingen.
- **Systeemintegratie:** ProRail wenst een opdrachtnemer die de integrale werking van het gebouw borgt. Opdrachtnemer neemt de rol van integrator op zich en stemt met alle nevenopdrachtnemers (met name de raamcontractanten van de afdelingen ICT en Facilitaire Zaken) de nevenwerkzaamheden af en borgt dat er geen blokkades ontstaan (ook indien deze niet binnen het risicoprofiel van opdrachtnemer liggen).

- **First time right bouwen:** ProRail wenst een opdrachtnemer die first time right bouwt. Gegadigde dient inzicht te geven in de risicobeheersing op 3 in het aanbestedingsdossier opgenomen top risico's van ProRail en twee zelf aan te dragen risico's..
- **First time right implementatie instandhouding:** ProRail wenst een opdrachtnemer die in één keer succesvol de instandhouding van het gebouw implementeert. Gegadigde dient middels een implementatieplan inzichtelijk te maken hoe dit wordt bereikt.

De gunningscriteria zijn er op gericht om de opdracht te gunnen aan de partij die maximaal invulling geeft aan de projectdoelstellingen, waarbij de genoemde risico's zoveel mogelijk zijn beheerst en het beschikbare budget niet wordt overschreden.

4 Selectiefase

Voor een nadere toelichting op de selectiefase wordt verwezen naar het document 'Selectieleidraad' en de informatie zoals opgenomen op Tendered. Ter beheersing van de kosten van de aanbestedingsprocedure, voor de deelnemende gegadigden en ProRail, is er een maximum gesteld aan het aantal deelnemende partijen. Dit maximum bedraagt drie (3) partijen. Indien méér partijen voldoen aan de minimum ervaringseisen, dan zal middels de selectiecriteria bepaald worden welke partijen het meest geschikt zijn voor deelname aan de aanbestedingsprocedure.

Indien de selectiecriteria niet leiden tot een uitslag waarmee drie partijen geselecteerd kunnen worden, dan zal loting, naar analogie van artikel 18.4 van het ARN²⁰¹⁶, bepalen welke partijen in aanmerking komen voor deelname aan de procedure.

5 Aanbestedingsfase

Het proces tijdens de aanbestedingsfase, alsmede een nadere uitwerking van de gunningscriteria, zal worden gegeven in de aanbestedingsleidraad, die wordt verstrekt ná afronding van de selectiefase. Ten behoeve van de inspanning van gegadigden in de aanbestedingsfase wordt een tenderkostenvergoeding ter beschikking gesteld ter waarde van EUR 100.000,-.