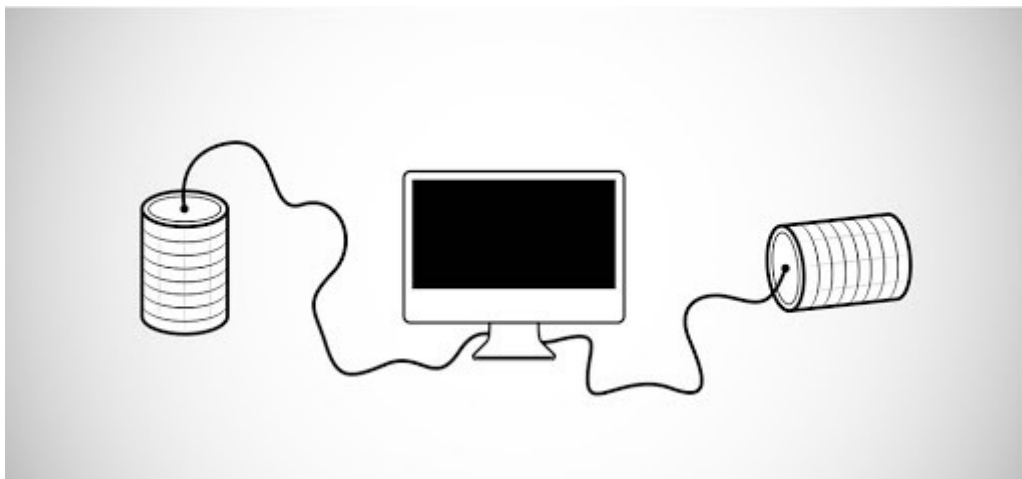


Bevindingenrapport marktconsultatie ProRail communicatiemiddelen Incidentenbestrijding



Versie	V1.1
Datum	5-9-2021
Status	Definitief
Eigenaar	ProRail BV

Inleiding

Op 29 januari 2021 heeft ProRail een marktconsultatiedocument Europees gepubliceerd op www.tenderned.nl met daarin beschreven de context en de vragen aan de markt in het kader van de mogelijkheden van communicatiemiddelen voor Incidentenbestrijding als mogelijke vervanging van de portofonie dienstverlening. Alle geïnteresseerde marktpartijen konden vrijelijk deelnemen aan deze consultatie en konden uiterlijk 16 februari 2021 via www.tenderned.nl een beantwoording op de gepubliceerde vragen bij ProRail indienen. Uit de ontvangen reacties zijn vervolgens door ProRail 5 marktpartijen geselecteerd waarmee op 4 & 9 maart 2021 interactieve sessies via Microsoft Teams zijn gehouden. Er is geen aanvullende hands-on sessie gehouden. Gedurende de sessies konden er vragen gesteld worden en is er informatie gegeven van de producten. Het doel van de schriftelijke marktconsultatie en het aanvullende overleg was om de reactie te vernemen van marktpartijen op de visie van ProRail op de mogelijkheden van de portofonie alternatieven met het oog op het voorbereiden van een mogelijke aanbesteding.

Doel van dit rapport

Dit rapport heeft als doel om in algemene zin onze bevindingen met alle deelgenomen marktpartijen te delen, zowel de deelnemers aan de overleggen als ook de marktpartijen die alleen aan de schriftelijke fase hebben kunnen deelnemen. ProRail streeft ernaar om hiermee alle marktpartijen dezelfde informatievoorziening te verschaffen. Tevens zal dit rapport opgenomen worden in de opvolgende relevante aanbesteding. Het rapport is geanonimiseerd opgesteld om de privacy van de deelgenomen marktpartijen te borgen.

Opmerkingen

- Deelname aan de marktconsultatie en/of opvolgende overleggen was geheel vrijwillig.
- Deelname leidt niet tot een eventueel beoordelingsvoordeel in geval van inschrijving op een opvolgende aanbesteding net zoals marktpartijen die niet hebben deelgenomen aan de marktconsultatie en/of de interactieve overleggen daardoor geen beoordelingsnadeel zullen ondervinden.
- Deelgenomen marktpartijen kunnen op geen enkele wijze rechten ontlenen aan verstrekte informatie tijdens de schriftelijke marktconsultatiefase en/of de interactieve overleggen.
- De marktconsultatiefase maakt geen onderdeel uit van een aanbestedingsproces. ProRail is op geen enkele manier gebonden aan verstrekte informatie gedurende de marktconsultatiefase en de interactieve overleggen waaronder onze gedeelde bevindingen uit dit rapport.

1. Algemene beschouwingen demo & vragen

Gezien de uitzonderlijke situatie waarin wij ons verkeren heeft het ‘persoonlijk’ contactmoment plaats gevonden via Microsoft Teams. De toelichting op de vragen van ProRail en eventuele aanvullende vragen konden via de videocast gegeven en gesteld worden. De optionele hands-on demo is niet verder uitgevraagd. We hebben een duidelijk beeld gekregen van de aangeboden systemen en de technische mogelijkheden en beperkingen van de 4/5g oplossingen (als alternatief van de huidige TETRA oplossing) die momenteel beschikbaar zijn. De toelichtingen waren aangepast en voor waar mogelijk toegespitst op de behoefte van ProRail zodat de aanwezigen zich voldoende konden inbeelden hoe het uiteindelijke resultaat zou zijn.

De communicatie via 4/5G dienstverlening (aangevuld met lokaal portofonieverkeer) is technisch mogelijk met 1 device.

De besproken 4/5G oplossingen zijn functioneel eenvoudig uit te breiden en goed configureerbaar. De functionele mogelijkheden zijn groot en worden nog steeds verder ontwikkeld. De ontwikkelingen zijn voor een breed werkveld van toepassingen. Voor de uitvraag “communicatiemiddelen” zijn er ontwikkelingen om ad-hoc het aantal devices binnen het netwerk tijdelijk te vergroten met middelen buiten de organisatie (bijv. NS). Kanttekening daarbij is de (in)comptabiliteit binnen verschillende leverancier systemen en het licentie gebruik van deze ad hoc middelen (dit was geen specifiek vraagonderdeel van de consultatie). Andere ontwikkelingen zijn combinaties van een hele ecosysteem waarin de communicatie middelen opgenomen. Deze ontwikkelingen zijn vooral buiten het ProRail primaire werkproces gebied van het ProRail primaire werkproces en daardoor voor ProRail minder van toegevoegde waarde. De TETRA oplossing kent minder nieuwe ontwikkelingen. Alle aangeboden oplossingen waren totaalpakketten van devices, meldkamertoegang, netwerktoegang en integrerende software.

Uit de gesprekken is gebleken dat er meerdere varianten van het 4/5G netwerk ontsluiting zijn. Met roaming tussen de netwerken krijgt ProRail een breed dekkinggebied, met een single provider solution kunnen we een hogere prioriteit krijgen om capaciteit te garanderen. De combinatie van roaming met een landelijke hogere prioriteit is niet in de gesprekken aangeboden.

Het gebruik van 4/5G systemen heeft impact op het bedrijfsproces van Incidentenbestrijding ten opzichte van de TETRA oplossing. ProRail ziet bij de 4/5G oplossing technische & functionele beperkingen.

ProRail ICB (incidentenbestrijding) heeft veelal met een Ad-Hoc situaties te maken waarbij naartoe het verkeer van de ICB vaak ook veel particulier verkeer is. In deze gevallen moeten we zekerheden hebben dat onze communicatie doorgang behoudt waar de particuliere communicatie (tijdelijk) gestopt wordt (aangedragen voorbeeld is dat bij een terroristische dreiging het particulier telefonie netwerk (inc 4/5g) beperkt of geblokkeerd wordt).

Tijdens de sessies is aangegeven dat berichten via de 4/5G oplossing niet altijd synchroon aankomen bij de gebruikers. ProRail is zich bewust geworden dat tijdens ProRail ICB werkzaamheden (bijv her-sporen) is er synchrone communicatie nodig. Ook bij incidenten inzet met bijv. een buitengebruik BG/VK2 moet men direct kunnen waarschuwen bij naderend gevaar. Zelfs bij de uitvoering van handhaving zijn er als situaties mogelijk waarbij elke seconde telt voor het aankomende bericht (noodoproepen).

Met de mission critical rol die ProRail ICB heeft, het feit dat ProRail de bevoegdheid heeft van levensreddende hulpdienst en in geval van veiligheidsincidenten (treinincidenten, spoorlopers, veiligheidsfunctie bij buitengebruik BG/VK2 situaties) heeft ProRail feilloze & directe en gelijktijdige communicatie nodig. De noodzaak van het altijd (gelijktijdig) kunnen communiceren binnen het werkveld (landelijke gebieden, stations, tunnels, (rangeer)gebieden onder hoogspanning 1500V-25000V) denkt ProRail dat de 4/5G oplossingen nu nog niet als een volledige vervanger van de huidige TETRA portofonie oplossing gezien kan worden.

2. Algemene beschouwingen schriftelijke reacties

De deelnemers hebben vooraf de vragen uit de marktconsultatie beantwoord. Op basis van de antwoorden heeft ProRail 5 deelnemers uitgenodigd voor een 'persoonlijk' contactmoment via Microsoft Teams.

De antwoorden op de vragen met bijbehorende screenshots van het systeem hebben ons een goed beeld gegeven van de mogelijkheden en beperkingen van de diverse oplossingen.

Communicatie is een standaard product waarbij weinig klant specifieke maatwerk nodig is. Sommige producten zijn uit te breiden met kant en klare modules voor extra functionaliteit. De producten worden al toegepast bij andere klant(en).

ICT ProRail heeft aansluitvoorwaarden voor ICT oplossingen. Alle besproken systemen lijken hieraan functioneel te voldoen.

De eisen/wensen rondom beheer van de middelen kan verder uitgewerkt worden. Denk hierbij aan device management, ProRail kan onderzoeken of zij niet slimmer gebruik kunnen maken van de bestaande netwerkprovidercontracten.

Naast technische zaken moeten we onze gedachten over het voorraadbeheer/ inzetpoule verder gestructureerd worden.

Het beheer blijft een gezamenlijke verantwoordelijkheid van de gebruikers en de ProRail organisatie. De systemen van de leveranciers kunnen daarin tot een bepaald niveau faciliteren maar uiteindelijk blijft de gebruiker een sleutelfiguur in het bijhouden van een correcte administratie.

Verschillende systemen bieden mogelijkheden tot het lokaliseren van exemplaren van devices.

Het onderverdelen van middelen in communicatie groepen biedt meerdere mogelijkheden welke in de implementatiefase uitgewerkt dient te worden. De business (en haar wensen) moet nauw betrokken worden bij de implementatiefase.

De systemen bieden vele rapportage en dashboard mogelijkheden.

De 3^{de} lijns support kan door de leveranciers aangeboden worden. De ICT systemen hebben tevens een LCM cyclus tbv het up to date houden van de software.

ProRail ICB wenst ontzorgd te worden voor alle situaties waarin ze kan verkeren voor het uitvoeren van communicatie via middelen en zoekt een geschikt service level hiervoor.

Colofon

Versie/Datum	V1.1
Status	Definitief
Datum	5-9-2021
Van	ProRail Incidenten bestrijding
Document	Bevindingenrapport Marktconsultatie communicatiemiddelen Incidentenbestrijding