

**Bijlage 11 – Scopebeschrijving
Netwerk Bouw en beheer (B&B)
t.b.v. selectiefase**

TN 439211

Van	Arjen Pfundt
Kenmerk	TN 439211
Versie	1.0
Datum	12-1-2024
Onderwerp	Scopebeschrijving Netwerk Bouw en beheer (B&B) t.b.v. selectiefase
Status	Concept

Inhoudsopgave

1	Inleiding	3
1.1	Wie is ProRail?	3
2	Scope	4
2.1	Werkzaamheden in scope:	4
3	Belangrijkste kenmerken (ter informatie)	6
3.1	Eisen (beperkte selectie)	6
3.2	Financiën	7
3.3	Werkgebieden	7
3.4	Geen erkenningsregeling van toepassing	8
3.5	Beperkte exclusiviteit	9
3.6	Contractering hardware	11
3.7	Leidende principes Partnerschap (beperkte selectie)	11

1 Inleiding

1.1 Wie is ProRail?

ProRail B.V. (hierna: ProRail) is verantwoordelijk voor het spoorwegnet 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 6.550 treinen over ruim 7.000 kilometer spoor. Het spoorwegnet is met recht het kloppend hart van mobiel Nederland. In 2020 en 2021 liep het spoorgebruik terug door Covid-19. De prognose is dat het spoorgebruik uiteindelijk weer aantrekt en zelfs verder groeit.

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.

ProRail levert een belangrijke bijdrage aan het toegankelijk houden van Nederland. De bevolking groeit, bedrijvigheid neemt toe en bijdragen aan het halen van de klimaatdoelstellingen wordt steeds urgenter. Daardoor neemt de vraag naar spoorvervoer als dé duurzame vorm van mobiliteit toe. Om aan die toenemende vraag te kunnen voldoen moeten we de capaciteit van ons al druk bereden netwerk nog verder uitbreiden. Dat kan in de vorm van infrastructuur (bijvoorbeeld meer sporen, langere perrons), nieuwe technieken (bijvoorbeeld zelfsturende technologie, sensortechniek, big data) en slimmer omgaan met logistiek op het spoor. Dit doen we met oog voor het klimaat, veiligheid, economische belangen en rekening houdend met vervoerders, reizigers, omwonenden en andere belanghebbenden. Zo houden we Nederland nu en in de toekomst duurzaam in beweging. 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 en het in onderling verband managen van contracten.

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. Tot slot beoogt ProRail optimaal gebruik te maken van het innovatieve vermogen van de markt waarbij ProRail een continue verbetering nastreeft.

2 Scope

2.1 Werkzaamheden in scope:

Binnen deze inkoop Netwerk Bouw en Beheer (B&B) vallen de producten en diensten uit onderstaande tabel:

Producten/Diensten	Toelichting
SCOPE: Het betreft dienstverlening voor bouw en beheer van het passieve netwerk	Onder het passieve netwerk verstaan we alle componenten die een fysieke verschijningsvorm hebben en dus tastbaar en zichtbaar zijn. Het betreft hier het stelsel van bekabeling (glasvezel en koper), patchpanelen, patchkabels, glasvezel- en netwerkkasten, kabelgoten, fysieke apparaten zoals bijvoorbeeld routers, switches, firewalls, voedingen, UPS-en, labels, monitoring-apparatuur, en overige communicatieapparatuur in en rondom technische ruimtes en Stationsomgevingen.
Werk	Het werken aan- en in deze passieve netwerken betreft activiteiten zoals (niet uitputtend): • Het patchen van bekabeling, het plaatsen van kasten inclusief het aansluiten op voedingsinstallaties, het monteren van fysieke apparatuur zoals routers, switches, firewalls, servers, overige communicatieapparatuur, voedingen, glaslades, patchpanelen, ups-en. • Het leggen van stambekabeling, het afmonteren ervan, het plaatsen van goten en werken in goten. • Het uitlassen van glasvezelbundels, meten van glasvezel, afwerken van bekabeling. Het aanbrengen van mutaties aan de glasvezelkabel- en Telecomkoperkabel-infra, zowel in de grond als in technische ruimtes. • Ook bestaat het werken in deze netwerken uit alles wat daar procedureel voor nodig is, zoals het reviseren van tekeningen, het participeren in interne ProRail procedures, het regelen van toegang tot locaties, de processen om tekeningen op te leveren, vermogens- en stroom calculaties/metingen. • Ook het pre-stagen en assembleren van geleverde apparatuur die in delen komt, en het uitvoeren van basale power-on testen behoort tot het werk. • Het aansluiten van apparatuur op netstroom en het eventueel aanleggen van (laag)spanningsvoorzieningen vanaf het voedingspunt (verdeelkast) • Verder kan het voorkomen dat elders gemaakte configuraties, software of softwarepatches door middel van een gegevensdrager op de apparaten geïnstalleerd dient te worden. • Het werk bestaat ook uit het saneren, verwijderen en afvoeren van apparatuur, bekabeling en kasten met oplevering van de bijbehorende documentatie en tekeningen en het brandwerend afdichten van resterende gaten. • Het schoonmaken van apparatuurkasten, telecomverdelers, glasvezelverdeelkasten en op verzoek inventariseren van de bestaande situatie . • Het beheren van het passieve netwerk. Dat betekent dat regelmatig, cyclisch terugkerende activiteiten nodig zijn om het netwerk in stand te houden, zoals het schoonmaken. Het beheren bestaat verder uit het oplossen van incidenten, het ondersteunen van het derdelijns beheer (elders belegd) en alle activiteiten die komen kijken bij preventief en correctief beheer op de genoemde componenten. Hiertoe behoort ook het 7 x 24 uur kunnen aannemen van incidenten door middel van een servicedesk. • Het op voorraad houden van een aantal componenten zoals de mediaconverters van de telefonie aansluitingen, ten behoeve van functieherstel. • Het vervangen van defecte mediaconverters en het herladen van de configuratie ten behoeve van functieherstel. • Het plaatsen van nieuwe mediaconverters en het laden van de configuratie ten behoeve van nieuwe aansluitingen. Diverse logische en fysieke netwerken van ProRail verzorgen connectiviteit tussen verschillende gebruikers, systemen, toepassingen en applicaties van – en tussen de

	verschillende domeinen binnen ProRail. Deze netwerken zijn, afhankelijk op de diverse locaties niet alleen logisch, maar ook fysiek aanwezig.	
Werk Beheer	Het passieve netwerk beheerd worden. Dat betekent regelmatig, cyclisch terugkerende activiteiten nodig zijn om het netwerk in stand te houden, zoals het schoonmaken, maar ook het inventariseren. Het beheren bestaat verder uit het oplossen van incidenten, het ondersteunen van het derdelijns beheer (elders belegd) en alle activiteiten die komen kijken bij preventief en correctief beheer op de genoemde componenten. Hiertoe behoort ook het 7 x 24 uur kunnen aannemen van incidenten door middel van een servicedesk.	
Afroepgebied contract voor beheeropdrachten	Door ProRail ICT beheerde fysieke netwerken	
Toepassingsgebied contract locaties	ProRail kent de volgende soorten locatietypen, waar het werk binnen het contract uitgevoerd wordt:	
	NDC's (datacenters)	Onderposthuizen
	Schakelstations	Brugposten
	Relaishuizen	Dienstgebouwen
	Onderstations	Combigebouwen
	Straatkasten	Kantoren
	Centrale Verdelers	OVT (Openbaar vervoer Terminals)
	Telecomruimtes	Elektrahuizen
	Verkeersleidingsposten	Tunnels
	Omvormergebouwen	Verdeelstations
	Kleine stations	Grote stations

3 Belangrijkste kenmerken (ter informatie)

Deze kenmerken worden tijdens de inschrijvingsfase nader toegelicht. De in dit document beschreven kenmerken zijn ter indicatie en informatie en geeft geen volledig overzicht.

3.1 Eisen (beperkte selectie)

Omschrijving				
De partner heeft haar 24/7 storingsdienst zodanig ingericht dat er te allen tijde voldoende capaciteit is om aan de contracteisen te voldoen.				
Denk hierbij aan de volgende reactie & oplostijden:				
Prioriteit	Impact	Actie	Functiehersteltijd Serviceniveau [per maand]	Opmerkingen
1	Groot	Activiteiten gericht op zo spoedig mogelijk wegnemen functieverlies (tijdelijk functieherstel), vervolgens definitief functieherstel	80% < 2 uur 90% < 8 uur 99% < 16 uur	Aaneengesloten inspanningsverplichting tot functieverlies weggenomen is op basis van 365 x 24 (tijdelijk functieherstel).
2	Middel	Direct definitief functieherstel	80% < 8 uur 99% < 48 uur	Aaneengesloten inspanningsverplichting tot definitief functieherstel op basis van 365 x 24.
3	Klein	Definitief functieherstel op werkdagen	80% < 16 uur 99% < 60 uur	Definitief functieherstel binnen werkuren op werkdagen.
Wijzigingen				
Onderhoudswindow	Via buitendienststelling procedure	Zondagochtend tussen 2.00-6.00	Maandag t/m donderdag buiten kantoortijden Tussen 0:00 – 6:00	Maandag t/m donderdag tijdens kantoortijden

Omschrijving
De partner (en alle direct en indirect ingeschakelde ketenpartners) conformeert zich aan de routekaart Schoon en Emissieloos Bouwen (SEB; https://www.opwegnaarseb.nl/ - versie definitief dd 30-10-2023)
De partner en alle direct en indirect ingeschakelde ketenpartners dienen bij de uitvoering van de werkzaamheden:
Mobiele Werktuigen in te schakelen die, op het moment dat ze worden ingeschakeld, aantoonbaar voldoen aan de emissie-eisen uit 'Basisniveau mobiele werktuigen' van de Routekaart, die voor dat moment gelden. Zie: routekaart: tabel 9, basisniveau bouwtransport, blz. 27. Bouwtransport materieel in te schakelen dat, op het moment dat het wordt ingeschakeld, aantoonbaar voldoet aan de emissie-eisen uit 'Basisniveau bouwtransport' van de Routekaart, die voor dat moment gelden. Zie: routekaart: tabel 11, basisniveau bouwtransport, blz. 29.

3.2 Financiën

Op basis van activiteiten in scope van deze inkoop is de volgende kostenraming opgesteld.

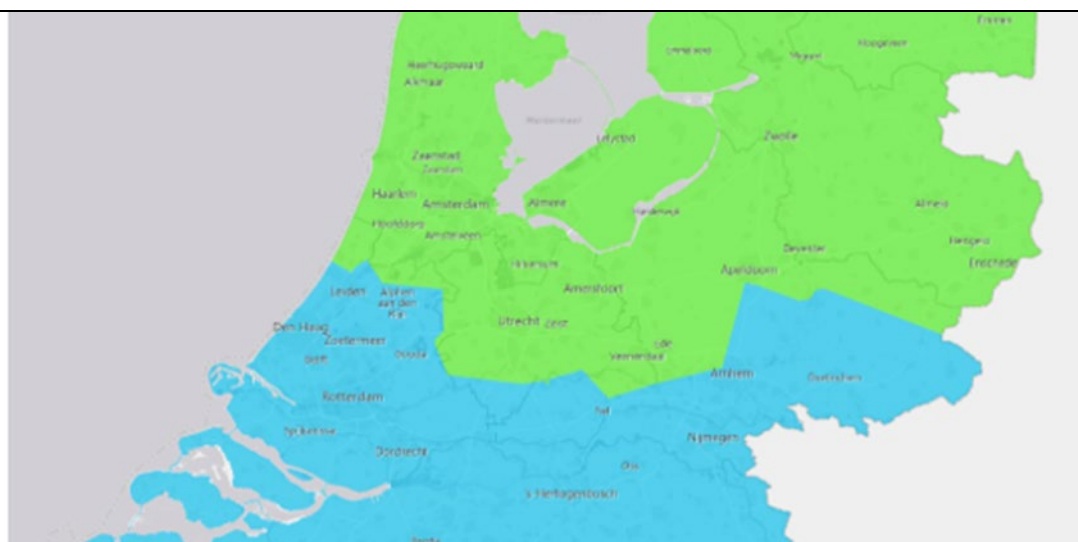
#	Naam Activiteit	Aantal (Q)	Prijs (P)	Gewenste looptijd (jaar) ¹	Totaal
1	Dienstverlening Noord	1	7.5 mln	8	60 mln
2	Hardware leveringen Noord	1	1,25 mln	8	10 mln
3	Dienstverlening Zuid	1	7.5 mln	8	60 mln
4	Hardware leveringen Zuid	1	1,25 mln	8	10 mln

Deze raming als ook de uitgangspunten behorend bij de onderbouwing van de raming zullen worden meegenomen in de Aanbestedingsleidraad, om de potentiële Inschrijvers een duidelijker beeld te geven van te verwachten diensten/producten gedurende de looptijd van de Overeenkomst. De totale gemaximeerde waarde bedraagt: 70 mln. (per perceel) voor dienstverlening (140 mln. totaal)

Er worden er minimum en maximumtarieven meegegeven.

Minimum tarief = € 80,-, maximum tarief = € 150,- (dit zijn uurtarieven incl. materieel gebruik)

3.3 Werkgebieden



Tot werkgebied Noord behoren de contractgebieden Neerlands Midden, Eemland, Veluwe, Twente, Kennermerland, Amsterdam, Amstelse Poort, Hollands Noorderkwartier, Drenthe en Wadden. Dit zijn in ca. 740 ProRail-locaties.

Tot werkgebied Zuid behoren de contractgebieden Den Haag, Rijn Gouwe, Peel, Betuwe, Brabant, Limburg, Zeeland, Zee-Zevenaar, Dordrecht, Gelre en Rotterdam. Dit zijn in ca. 690 ProRail-locaties.

¹ In geval van een raamovereenkomst mag dit maximaal 8 jaar zijn, of anders dient het gemotiveerd te worden a.d.h.v. de technische levensduur van de dienst/ levering en dat de beschikbare informatie wel van dusdanige omvang moet zijn dat de opdracht 'voldoende bepaalbaar is'. Bij twijfel of vragen neem contact op met de betrokken jurist.

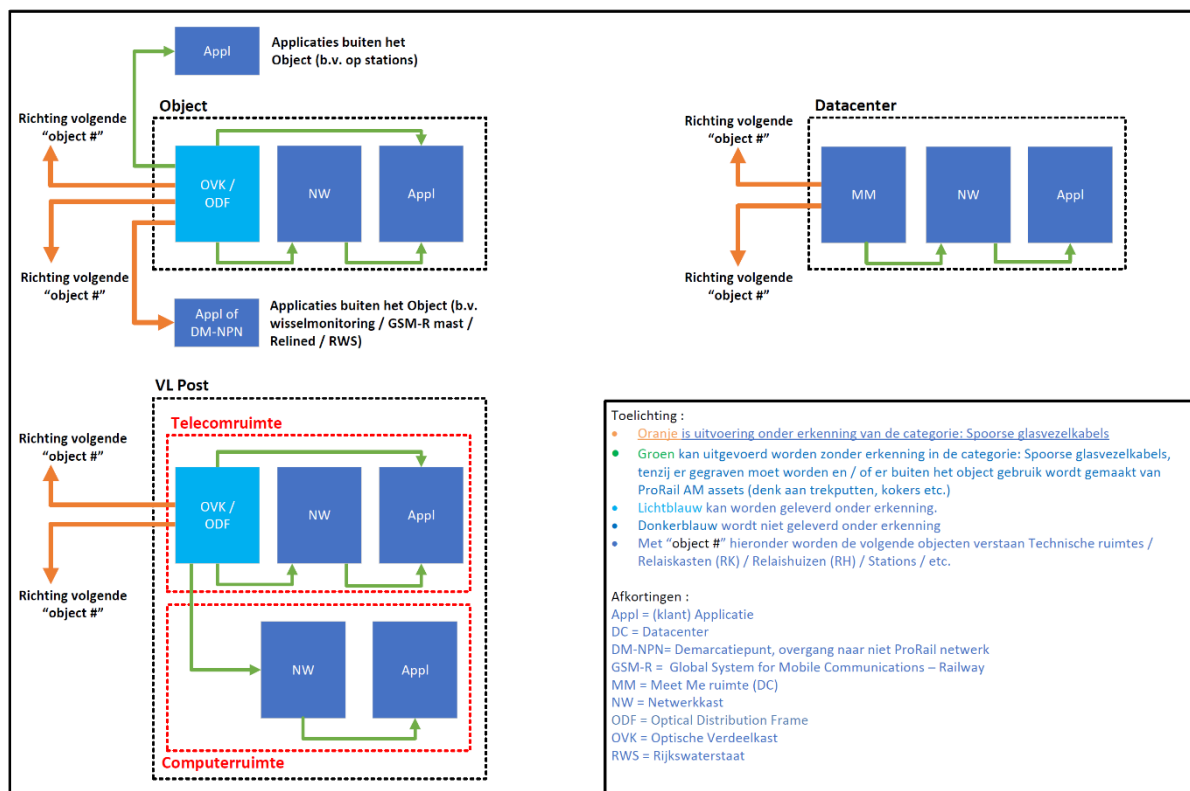
3.4 Geen erkenningsregeling van toepassing

We stellen de erkenningsregeling voor de dienstverlening niet van toepassing, ondanks er werk verricht wordt uit de categorie "spoorse kabels". Om dit werk beter te duiden wordt onderstaande nadere toelichting meegestuurd (glasvezel scenario's). De groene pijltjes in deze uitwerking zijn dus glasvezelverbindingen/glasvezelwerken die wel in dit contract uitgevoerd mogen worden.

De erkenningsregeling is momenteel in revisie, waardoor het werk van B&B ook zonder erkenning uitgevoerd kan worden. Verwachting is dat bij het publiceren van de inschrijvingsleidraad deze regeling aangepast is, anders wordt er in de stukken een nadere toelichting geschreven op het voorgenomen besluit.

Onderstaande uitwerking is de laatst bekende versie mocht er een nieuwe uitwerking komen voor of tijdens publicatie zal deze laatste uitwerking gedeeld worden.

Glasvezel scenario's



3.5 Beperkte exclusiviteit

Het is mogelijk dat het aanleggen van ondergrondse infrastructuur / UAV-gc contracten voor de realisatie van het aansluitnet glasvezel (RAG) een aantal overlappende activiteiten heeft. Hierdoor kan er soms een keuze gemaakt (moeten) worden tussen opdrachten. In onderstaande beslisboom zijn de logische paden opgenomen waarmee men de keuze maakt voor het gebruik van een bepaald opdracht

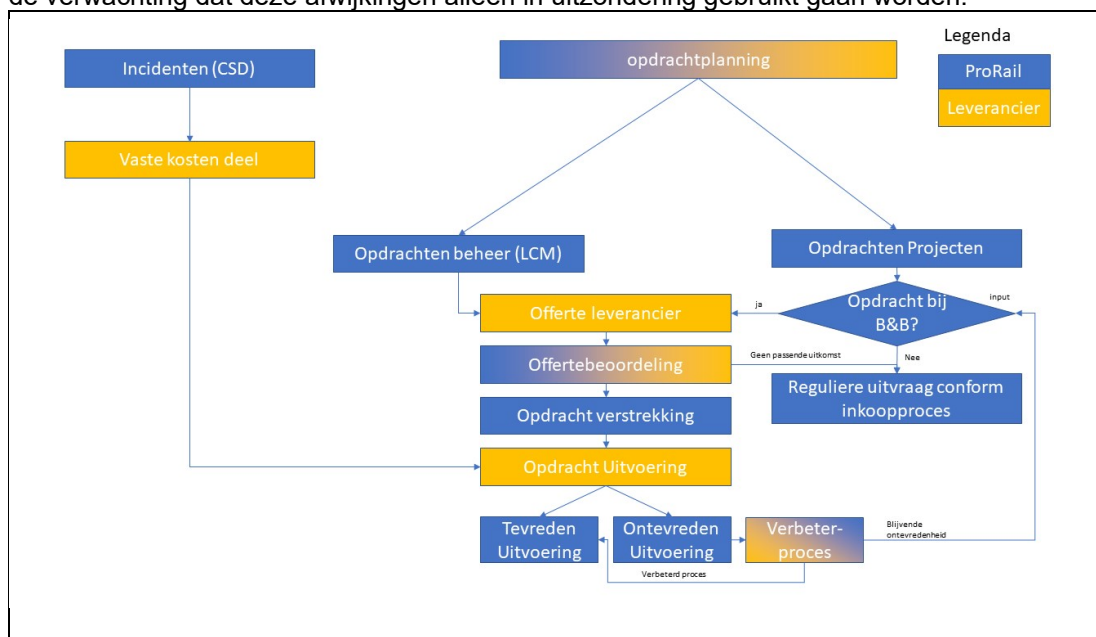
Beslisboom tussen toepassen B&B of de RAG opdrachtvorm (of soortgelijke aanleggen van ondergrondse infrastructuur / UAV-gc contracten)



Bij de geplande opdrachten is er nog wel een verschil tussen beheer opdrachten als opdrachten van projecten. Beheeropdrachten zullen altijd uitgezet worden bij de B&B partij. Bij Projectopdrachten is dit ook de intentie, maar ontevreden opdrachten waar ook het verbetertraject onvoldoende heeft gewerkt kunnen resulteren in een tijdelijke uitsluiting van projectopdrachten. Er kan dan buiten de mantel uitgevraagd worden.

Daarnaast kan tijdens de offertebeoordeling een te grote financiële afwijking gevonden worden, wanneer we daar niet gezamenlijk uit kunnen komen is er een mogelijkheid, alleen met goedkeuren van de Cost Engineer, om ook buiten deze mantel het werk uit te vragen. Daardoor is er geen volledige exclusiviteit binnen de mantel.

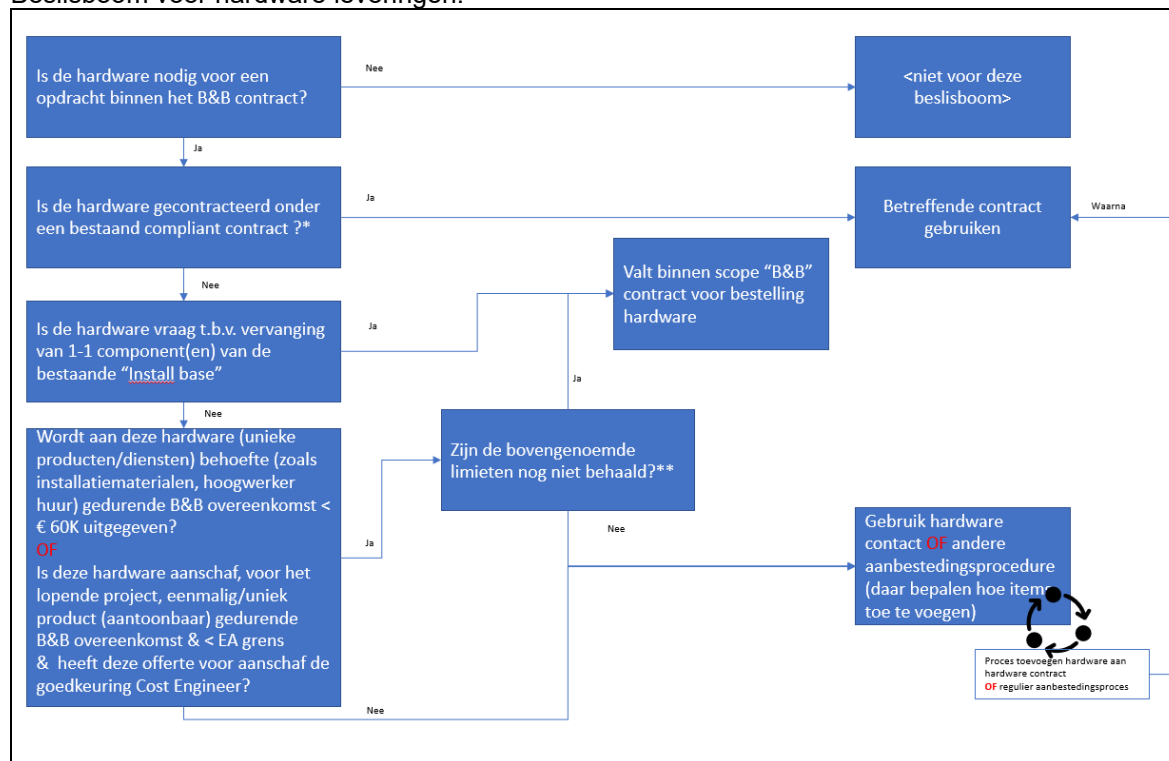
Deze uitzonderingen zijn bedoeld om te kunnen blijven sturen op de kwaliteit van het werk. Het is de verwachting dat deze afwijkingen alleen in uitzondering gebruikt gaan worden.



3.6 Contractering hardware

Hardware kan beperkt worden geleverd binnen dit contract, hiervoor zijn er een aantal beperkende bepalingen opgenomen om onbeperkte bestellingen te voorkomen. Alleen voor instandhouding is er geen Financiële beperking anders dan de maximale contractwaarde. Onderstaande beslisboom geeft weer in welke situatie er hardware besteld kan worden en welke beperkingen dit heeft. Naast onderstaande beperkingen is ook aangegeven dat hardware (aantoonbaar) tegen 0% opslag geleverd moet worden. De uren die voor het doen van de bestellingen nodig zijn kunnen wel gedeclareerd worden.

Beslisboom voor hardware leveringen:



3.7 Leidende principes Partnerschap (beperkte selectie)

ProRail hecht eraan, om samen te werken vanuit een aantal leidende principes, die hieronder kort omschreven worden zonder uitputtend uitgewerkt te zijn. Van belang hierbij is, dat zowel de partners als ProRail deze leidende principes ondersteunen en onderschrijven in woord en daad.

Gemeenschappelijke doelstellingen

ProRail en de te contracteren leveranciers streven gezamenlijke doelstellingen na. Tijdens de transitie zullen een aantal cultuursessies met elkaar doorlopen worden met als doel dat zowel ProRail als de nieuwe leveranciers zich in elkaars doelstellingen verdiepen. Een gemeenschappelijke visie en lange termijn doelstellingen zijn hierbij van doorslaggevend belang. Leidend principe: de doelstellingen van de partners en die van ProRail zijn met elkaar in lijn.

Ontzorging en eigenaarschap nemen

Nadat opdrachten gegeven zijn aan de partner, de KPI's voor de opdrachten zijn afgestemd mag ProRail verwachten dat de partner actief en zelfstandig regie voert over de uitvoering van de opdracht. Dat wil zeggen dat de juiste expertise wordt ingezet en dat afspraken worden nagekomen. Anderzijds mag de partner van ProRail verwachten dat ProRail zelf de verantwoordelijkheid neemt voor de interactie met de ProRail organisatie en ook haar afspraken daarin nakomt. Onder eigenaarschap verstaat ProRail dat er helderheid is over wie waarvan is en dat ook in die geest geacteerd wordt.

Innovatie en verbeteringen

In de samenwerking tussen de partners en ProRail zal altijd ruimte zijn voor verbeteringen, dat kan in techniek zijn maar ook in processen. ProRail vraagt partners die willen investeren in innovatie, en die actief met verbetervoorstellen komen. Dat kan in techniek zijn, maar ook in proces en organisatie.

Omgaan met onvoorziene omstandigheden, wijzigen en oplossend vermogen

In de complexe omgeving waarin het werk van de partner zich afspeelt zullen gebeurtenissen plaatsvinden die niet voorzien waren. Ook zijn wijzingen in opdrachten en inhoud een gegeven. We zijn flexibel en veerkrachtig, proberen daar waar wenselijk wijzigingen mee te nemen zonder zakelijkheid uit het oog te verliezen. Onvoorziene omstandigheden proberen we het hoofd te bieden en daar waar dat niet mogelijk is zijn we transparant naar de ProRail opdrachtgever toe om deze omstandigheden toe te lichten en daar gezamenlijk antwoord op te vinden. We hebben een oplossend vermogen, werken niet naar de discussie of het dispuut toe maar proberen gezamenlijk oplossingen te vinden voor problemen die we onderweg tegenkomen. We hebben focus op de oplossing, niet op de discussie.

Efficiënt werken en werkverdeling

Om efficiënt te kunnen zijn, worden met name bij gebiedsoverschrijdende opdrachten soms opdrachten aan de ene partner gegeven, soms aan de andere. Dit doen we om efficiënt te werken. We streven ernaar om geen onnodig werk, onnodige kennisopbouw of procedures te volgen, als er gebiedsoverstijgend gewerkt wordt. ProRail streeft in de gebiedsindeling naar een evenwichtige verdeling van werk, zodat beide partners ongeveer dezelfde omzet mogen verwachten. Ook bij gebiedsoverschrijdende opdrachten is het de intentie dat beide partners gemiddeld even veel werk in opdracht krijgen.