

Toelichting Inkoopprocedure aanpassing EBILock950 t.b.v. wijziging wissels

Inleiding

ProRail is voornemens om op baanvak Amsterdam – Utrecht een tweetal 1:39 wissels te vervangen voor 1:29 wissels. Dit baanvak is beveiligd door middel van een EBILock950 treinbeveiligingsinstallatie. De hydraulische aansturing van de 1:29 wissels in combinatie met het treinbeveiligingssysteem EBILock950 is echter een nog niet vrijgegeven configuratie. Niet alleen het lokale systeem maar ook de generieke applicatie dient te worden aangepast. De vrijgave van de technische oplossing (GASC: Generic Application Safety Case) en het ontwerp van realisatie (SASC: Specific Application Safety Case) van de nieuwe/aangepaste infra zijn onderdeel hiervan. ProRail wenst (vrijwillig) transparant te handelen ten aanzien van het afsluiten van de overeenkomst met Alstom Netherlands B.V. voor de ontwikkeling, vrijgave en implementatie van aanpassingen aan het EBILock950 treinbeveiligingssysteem op het baanvak Amsterdam – Utrecht.

Onderbouwing beroep op art. 3.36, lid 1 sub c Aw:

Ingevolge art. 3.36, lid 1, sub c van de Aanbestedingswet kan ProRail een onderhandelingsprocedure met voorafgaande aankondiging toepassen indien de opdracht slechts door een bepaalde ondernemer kan worden verricht omdat (in dit geval) de mededinging om technische redenen ontbreekt of uitsluitende rechten moeten worden beschermd. Voorwaarde hierbij is dat er geen redelijk alternatief of substituuut bestaat en het ontbreken van de mededinging niet het gevolg is van een kunstmatige beperking van de voorwaarde van de aanbesteding. In het navolgende worden de technische redenen alsmede uitsluitende rechten toegelicht. Vervolgens wordt uitgewerkt of er redelijke alternatieven beschikbaar zijn en of ProRail enige mate van kunstmatige beperking valt te verwijten.

Technische redenen en uitsluitende rechten:

Alstom is de enige leverancier met kennis en ervaring van het EBILock950 systeem, doordat zij de oorspronkelijk leverancier zijn. Voor een andere leverancier is het technisch onhaalbaar om kennis over aanpassing van het systeem te hebben, dan wel te verwerven (daar Alstom geen commercieel gevoelige gegevens deelt). De doorlooptijd van de ontwikkeling van een nieuw interlockingsysteem duurt minimaal twee à drie jaren, waarbij de kosten significant zijn. Dit heeft onder andere te maken met de engineering, installatie, veiligheid, testplannen en reviews. Voor de aanpassing binnen het systeem zelf moet bijvoorbeeld de EBILock950 uitgelezen en geprogrammeerd te worden. Hiervoor is specifieke hard- en software nodig. Alstom heeft de kennis en apparatuur om de software uit te kunnen lezen en indien nodig updates uit te kunnen voeren. De benodigde broncode is namelijk niet openbaar en vormt daarmee een uitsluitend recht. EBILock950 bestaat uit verschillende Alstom (computer)systemen die interactie vertonen met verschillende ProRail systemen. Alstom beheert de software van de eigen producten (ICR, Pro-Trace, CBI's, CBR's, PCU's en CCU's). En Alstom beheert de broncode en de applicaties van de generieke en specifieke software met betrekking tot het Alstom systeem (ICR, Pro-Trace, CBI's, CBR's, PCU's en CCU's).

Geen redelijk alternatief of substituuut:

Voor deze opdracht wordt geen redelijk alternatief of substituuut voorzien, daar de extra activiteiten voortborduren op reeds bestaande infra. De vervanging van EBILock950 voor enkel dit wisselgebied vormt geen redelijk alternatief of substituuut zijn omdat daarbij raakvlakken worden geïntroduceerd (meerdere verschillende treinbeveiligingsystemen) die risico's op interoperabiliteit met zich meebrengen, geen kant en klaar systeem in de markt voor handen is (dan wel een onevenredig forse ontwikkeltijd met zich meebrengt) en een onevenredige hoeveelheid kosten met zich meebrengt. Een ander theoretische substituuut voor EBILock950 zou betekenen dat alle bestaande treinbeveiligingsapparatuur (welke nog niet aan de technisch einde levensduur is) op baanvak Amsterdam-Utrecht moet worden vervangen. Dit zou naast een aanzienlijke inzet van schaars technisch personeel, onverantwoorde hoeveelheid extra kosten alsook zeer ongewenste extra doorlooptijd betekenen voor de beschikbaarheid van het baanvak. Dit laatste terwijl dit één van de drukste corridor met reizigersvervoer is. De kosten van het alternatief zijn daarmee een veelvoud van de kosten van de voorgestelde contractering. Hierdoor is er geen redelijk alternatief of substituuut beschikbaar.

Ontbreken van de mededinging is niet het gevolg is van een kunstmatige beperking van de voorwaarde van de aanbesteding:

Er zijn geen eisen gesteld in de voorgenomen opdracht die al dan niet bedoeld zijn om mededinging te beperken. Alle eisen volgen uit het gebruiksdoel van het systeem en uit de omstandigheden waaronder de tests uitgevoerd moeten worden teneinde het systeem geaccepteerd en toegelaten te krijgen en zijn derhalve noodzakelijke en objectieve eisen. De afhankelijkheid van de oorspronkelijke leverancier is niet het gevolg van een door ProRail gecreëerde situatie, maar van de destijds wereldwijd gangbare technische en contractuele inrichting van ERTMS-systemen. De toenmalige ERTMS-standaard stelde geen eisen aan interoperabiliteit tussen systemen van verschillende leveranciers. Daardoor is het alleen de oorspronkelijke leverancier die deze kan aanpassen of updaten. Bij de aanleg van het treinbeveiligingssysteem is daarbij geen sturing geweest richting een specifieke leverancier door ProRail. Daarmee is ProRail afhankelijk van Alstom voor de instandhouding en aanpassing van de EBILock950 en dat de voorwaarden niet tot een kunstmatige beperking leiden.

Resumerend:

Gelet op het voorgaande wordt een beroep op art. 3.36, lid 1, sub c Aw onderbouwd verdedigbaar geacht. Zowel de technische redenen alsmede de bescherming van uitsluitende rechten zijn van toepassing bij onderhavig overeenkomst. Voorts zijn er geen redelijke alternatieven beschikbaar en/of valt ProRail enige mate van kunstmatige beperking te verwijten.