

Innovatiepartnerschap Proeftuin Duurzame keerwanden Amersfoort Centraal Spoor 1 (of een nader te bepalen locatie)

Aanbestedingsleidraad



Eigenaar	Procurement
Versie	42.0
Datum	17-06-06-08-2021
Status	Definitief

Inhoudsopgave

1	Inleiding	3
1.1	Inleiding	3
1.2	Doel uitvraag	3
1.3	Leeswijzer	3
2	Het vraagstuk: duurzame keerwanden	4
2.1	Inleiding	4
2.2	Doelstelling	4
2.3	Functionele eisen	4
3	Fasering: planning en criteria	6
3.1	Keuze voor innovatiepartnerschap	6
3.2	Fasering	6
3.3	Planning en criteria	7
3.4	Informatiebijeenkomst start	9
3.5	Nota van Inlichtingen	9
3.6	Informatiebijeenkomst over gebruik TenderNed	9
3.7	Planning gunningsfase	9
4	Beoordelingsproces	11
4.1	Aan te leveren documenten	11
4.2	Wijze van beoordelen	11
4.3	Overeenkomsten	13
4.4	Evaluatie	13
5	Procedure en voorwaarden	14
5.1	Procedure	14
5.2	Planning	14
5.3	Uitwisseling van informatie	15
5.4	Rechtsverwerking	16
5.5	Contactinformatie	16
5.6	Herstel van gebreken	16
5.7	Tenderkostenvergoeding	16
5.8	Uitsluiting van procedure	17
5.9	Gestanddoeningstermijn	17
5.10	Klachtenprocedure ProRail	17
5.11	Beroepsprocedure	17
	Bijlagen	18

1 Inleiding

1.1 Inleiding

ProRail is verantwoordelijk voor het spoorwagennet 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 spoorwagennet is met recht het kloppend hart van mobiel Nederland. 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.

Voor ProRail is innovatie een essentieel ingrediënt om de hoge ambities in te vullen en de bereikbaarheid van Nederland op een duurzame en betaalbare manier te verbeteren. De mobiliteitsbehoefte groeit. We moeten de capaciteit van ons al druk bereden netwerk daarom nog verder uitbreiden. Nieuwe technologieën en ontwikkelingen bieden daarbij nieuwe kansen. Om op de toekomst voorbereid te zijn richt ProRail zich op drie ambities:

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

Innoveren kunnen wij niet alleen. Om de ambities voor de toekomst waar te maken werkt ProRail samen met marktpartijen aan innovaties: van het eerste idee tot de uiteindelijke toepassing.

1.2 Doel uitvraag

Het uiteindelijke doel van deze uitvraag betreft het inkopen van één of meerdere oplossingen waarmee maatschappelijke vraagstukken kunnen worden aangepakt: in dit geval hoe we een flinke stap kunnen maken in het verduurzamen van onze keerwanden.

1.3 Leeswijzer

Deze aanbestedingsleidraad beschrijft de gunningsfase van de aanbesteding van het Innovatiepartnerschap duurzame keerwanden. Deze leidraad moet gelezen worden in samenhang met de publicatie op TenderNed, waaronder om als lezer een volledig overzicht te verkrijgen over (het verloop van) deze aanbestedingsprocedure. Het uiteindelijke doel van de gunningsfase is om te komen tot getekende samenwerkingsovereenkomsten met de partijen met wie een Innovatiepartnerschap wordt gesloten.

Gedurende de aanbestedingsprocedure kan ProRail nieuwe versies van (delen van) het aanbestedingsdossier verstrekken ter vervanging van eerdere versies. Dit kan zowel op initiatief van gegadigden als op initiatief van ProRail gedaan worden.

In hoofdstuk 2 wordt het vraagstuk van de duurzame keerwand nader toegelicht. In hoofdstuk 3 beschrijven we de fasering, inclusief planning en criteria. De stappen van het beoordelingsproces worden beschreven in hoofdstuk 4. Hoofdstuk 5, tot slot, licht de aanbestedingsprocedure en voorwaarden toe.

2 Het vraagstuk: duurzame keerwanden

2.1 Inleiding

ProRail Verbindt, Verbetert en Verduurzaamt. De invulling van dezer derde strategische pijler “verduurzaamt” loopt via vier sporen: Mobiliteit, Energie, Natuur en Materialen. Binnen het spoor materialen is een van de belangrijkste materiaalstromen met een hoge CO2 footprint: beton. Mede daarom is ProRail ook ondertekenaar en actief deelnemer van het betonakkoord waarin met de hele betonsector de doelstelling is neergezet om de CO2 footprint van betonproducten terug te brengen met minimaal 49% in 2030. Ook binnen de “strategie naar klimaatneutrale en circulaire infrastructuurprojecten” is samen met Rijkwaterstaat en het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat is afgesproken dat er maximale inspanning geleverd zal worden om in 2030 al flinke stappen te hebben gemaakt richting het uiteindelijke doel om CO2 neutraal en volledig circulair te worden.

Keerwanden zijn een van de elementen in het spoor die geproduceerd worden van beton. Hierdoor hebben zij een vrij hoge CO2 footprint. Middels keerwanden kunnen we een mooie stap naar het verduurzamen van kleine, constructieve, prefab producten maken waardoor we in de toekomst ook weer makkelijker de stap naar het verduurzamen van grote constructieve kunstwerken kunnen zetten.

2.2 Doelstelling

Keerwanden zijn (conform specificatie van ProRail) standaard van conventioneel cementhoudend beton wat resulteert in een relatief hoge energie-/CO2 footprint. In het “ProRail perron op norm” contract wordt al wel gewerkt met een dalende MKI referentiewaarde (Milieu Kosten Indicator) voor keerwanden tot een max van een MKI van 8 euro per meter keerwand in 2024. De MKI is een single-score indicator uitgedrukt in euro's. Het voegt alle relevante milieueffecten samen in één enkele score van milieukosten die de milieu schaduw prijs /schaduwkosten van een product of project aantoont. Echter, door de huidige eisen in de SPC (zoals het voorschrijven van beton) lijkt deze 8 euro per meter momenteel ook het maximaal haalbare. Het doel van dit innovatiepartnerschap is vaststellen of keerwanden van een duurzamere materiaalsamenstelling kunnen leiden tot een product met vergelijkbare constructieve eigenschappen en een (sterk) gereduceerde MKI waarde en als neven doel minder verzakken van de keerwanden. Afhankelijk van de uitkomsten passen wij de eisen in de huidige specificatie aan naar meer functionele eisen. Hoger doel daarbij is om op termijn ook grotere constructieve objecten op een meer duurzame manier te realiseren dan van conventioneel beton.

Het innovatiepartnerschap duurzame keerwanden biedt ProRail en marktpartijen de kans om samen in de praktijk te onderzoeken hoe nieuwe typen ‘duurzame’ keerwanden presteren op het gebied van CO2-uitstoot, en circulariteit (MKI) en constructieve eigenschappen ten opzichte van de huidige standaard toegepaste betonnen keerwanden.

2.3 Functionele eisen

Wij zoeken oplossingen die in ieder geval voldoen aan de volgende functionele eisen:

- Is de interface voor een zelfstandige gelijkvloerse instap van het perron de trein in en omgekeerd.
- Presteert beter op gebied van CO2 en circulariteit (MKI) dan de standaard betonnen keerwand met ambitie CO2 neutraal en 100% circulair.
- Is over de gehele levensduur duurzamer dan de huidige standaard betonnen keerwand.
- Dient de belasting op en tegen het perron te kunnen dragen (veroorzaakt door bijvoorbeeld gronddruk, personen of voertuigen).
- Dient voldoende sterk te zijn om de dragende functie gedurende de gebruiksduur te kunnen uitoefenen zonder voortijdig te bezwijken (constructieve veiligheid).
- Voldoet in de testfase aan veiligheidseisen om Toestemming voor Gebruik te krijgen (dit is een veiligheidsdossier waarin de eventuele risico's en mitigerende maatregelen zijn opgenomen).

De uiteindelijke oplossing die wordt toegepast in de testfase op perron Amersfoort of een nog nader te bepalen locatie moet voldoen aan de eisen zoals beschreven in Bijlage 1 (of tijdens het innovatiepartnerschap komen marktpartij en ProRail tot overeenstemming om af te wijken, c.q. een eis aan te passen).

Daarnaast vinden we het belangrijk dat de opdrachtnemer gedurende het innovatiepartnerschap:

- Actief meewerkt aan het opstellen van een testprotocol.
- 1 meter keerwanden levert ten behoeve van het uitvoeren van laboratorium testen.
- Actief meewerkt aan het uitvoeren van de testen.
- 5 strekkende meter keerwand levert op het Werk op Amersfoort Centraal of een nog nader te bepalen locatie, die in afstemming met ProRail door derden of door de opdrachtnemer zelf geplaatst wordt op het station Amersfoort voor test in operationele omgeving (veldtest). De keerwand moet met hetzelfde materieel (krol) als een conventionele keerwand geplaatst kunnen worden.

3 Fasering: planning en criteria

3.1 Keuze voor innovatiepartnerschap

Voor deze aanbesteding is een marktverkenning gedaan om inzicht te krijgen in wat de markt op dit moment kan bieden en welke ontwikkelingen er zijn. Uit de verkenning blijkt dat er diverse ontwikkelingen en kansen zijn voor vernieuwing en verbetering van de duurzaamheid van keerwanden.

In een innovatiepartnerschap wil ProRail met marktpartijen diverse oplossingen (door)ontwikkelen en geschikt maken voor de spoorse sector. De procedure van het Innovatiepartnerschap biedt oplossingsruimte voor marktpartijen om samen met ProRail vernieuwende, effectieve oplossingen te ontwikkelen. Daarnaast biedt het innovatiepartnerschap de mogelijkheid om innovatieve oplossingen te testen en uiteindelijk toe te passen.

3.2 Fasering

Het innovatiepartnerschap bestaat uit meerdere fasen met aan het eind van elke fase weer een go/no go moment:

0. Mededingingsfase
1. Onderzoeks- en ontwikkelfase
2. Testfase
 - a. Labtesten op 1 meter keerwand
 - b. Praktijktest met 5 strekkende meter keerwanden in het perron op Amersfoort Centraal of op een nog nader te bepalen locatie
3. Commerciële/ toepassingsfase: inkoop en implementatie

3.2.1 Mededingingsfase

ProRail heeft er bewust voor gekozen om het aantal minimumeisen in de eerste fase van deze aanbestedingsprocedure te beperken om zo maximaal de ruimte te geven aan de innovatiekracht van marktpartijen. De innovatieve oplossing hoeft bij indiening van het projectvoorstel niet meteen te voldoen aan alle functionele eisen uit de vraagspecificatie Bijlage 1. Wel moet duidelijk zijn hoe gegadigde aan deze functionele eisen gaat voldoen en wat daarvoor nodig is. In de Onderzoeksfase zullen zowel de functionele eisen als de ProRail ontwerpvoorschriften en regelgeving besproken worden en zullen de stappen die nodig zijn om tot overeenstemming te komen opgenomen worden in de businesscase en plan van aanpak voor de testfase.

3.2.2 Onderzoeksfase

De onderzoeksfase heeft als doel de mate van impact, haalbaarheid en economisch perspectief van de innovaties verder uit te werken in een businesscase. Tevens stellen partijen in deze fase een plan van aanpak voor de testfase op. Partijen ontvangen een vergoeding van €15.000 voor deze fase.

3.2.3 Ontwikkel- en testfase

De ontwikkel- en testfase bestaat uit twee onderdelen (fase 2a en 2b). 2a: Als eerste gaan we een prototype van de keerwand testen in een laboratorium omgeving. 2b: Voor de test in een operationele omgeving is een testsectie beschikbaar van 25 meter op station Amersfoort Centraal, perron 1 of een nog nader te bepalen locatie. De keerwanden kunnen hier 2 jaar blijven staan. Daarna volgt een project dat het perron inkort, waarbij de testsectie verwijderd wordt. Een keerwand is standaard 1 meter breed, maar voor de proef zijn ook andere afmetingen toegestaan. De overige keerwanden van perron 1 van Amersfoort Centraal of de nog nader te bepalen locatie kunnen dienen als referentie in het veld. Wij verwachten de volgende testen te gaan doen:

2a Labtesten:

- Veiligheidstesten
 - Sterktetesten
 - Materiaalafhankelijke beproevingen om aan te tonen dat de materialen zich goed gaan houden in het werk.
- Denk hierbij aan:
- Veroudering als gevolg van fysische of chemische processen van buitenaf of van binnenuit.
 - Bevriezing
 - Waterindringing

- Corrosie
- Zonlicht (UV)
- Chemicaliën (reinigingsmiddelen, strooimiddelen tegen sneeuw/ijs, remslijpsel, koperslijpsel)
- Organismen (Bacteriën, schimmels)
- Slijtage (loopvlak)
- Vermoeing
- Vonken als gevolg van slijpen of lassen
- Brand

2b Test operationele omgeving perron op Amersfoort Centraal of een nader te bepalen andere locatie:

- Monitoring functionaliteit
- Onderhoudstesten

Daarnaast wordt er ook een LCA onderzoek gedaan. Hiervoor wordt een externe deskundige partij beschikbaar gesteld. De benodigde testen wordt in de onderzoeksfase verder met de marktpartijen afgestemd en uitgewerkt in het plan van aanpak voor de testfase. ProRail stelt voor de testfase een externe deskundige partij ter beschikking die gaat ondersteunen bij het uitvoeren van de testen. Daarnaast stelt ProRail voor deze fase in totaal maximaal 80.000 euro ter beschikking voor het:

- Ontwikkelen en testen van prototypen in laboratorium omgeving (uitgangspunt hierbij is ca 15.000 euro per deelnemer)
- Produceren en testen van 5 strekkende meter keerwand per deelnemer op perron in Amersfoort Centraal of een nog nader te bepalen locatie (uitgangspunt hierbij is 1000 euro per deelnemer, kosten voor het plaatsen van de keerwand worden door ProRail betaald).

Financiering vindt plaats op basis van de begroting en daadwerkelijk gemaakte kosten als onderdeel van plan van aanpak Testfase dat in de onderzoeksfase wordt opgeleverd.

3.2.4 Commerciële (toepassings)fase

Partijen die succesvol de testfase hebben doorlopen mogen een commerciële aanbieding doen voor toepassing van hun oplossing op een perron binnen het contract Perrons op Norm (PON). Het huidige PON contract loopt nog tot juni 2023 en kan twee keer met een jaar tot maximaal juni 2025 verlengd worden. Dit betekent dat de inzet van nieuwe keerwanden potentieel pas plaats kan vinden per juni 2025. In overleg met het programma PON en de marktpartijen wordt gekeken welke perrons het meest geschikt zijn. Daarnaast wordt op basis van de uitkomsten van dit innovatiepartnerschap ook nieuwe duurzaamheidscriteria opgenomen in het nieuwe PON contract.

3.3 Planning en criteria

Fase/planning	Doel	Op te leveren resultaat	Criteria
0: Mededingings-fase Juni '21 – september '21	Komen tot een selectie van maximaal 5 partijen die ingediende oplossing nader mogen gaan onderzoeken en ontwikkelen.	Projectvoorstel (maximaal 10 A4) waarin is uitgewerkt: Visie op de oplossingsrichting: <ul style="list-style-type: none"> • Wijze waarop innovatie bijdraagt aan het geschetste vraagstuk. • Globale vergelijking met alternatieve oplossingsrichtingen • Globale indicatie waarom de gekozen oplossingsrichting technisch en economisch haalbaar lijkt en goed bruikbaar is voor beoogde gebruikers. • Huidige status waarin de oplossingsrichting zich bevindt en de innovatie die nodig is om de oplossingsrichting grootschalig(er) toe te passen. 	Impact (50%) <ul style="list-style-type: none"> • Mate waarin de innovatie bijdraagt aan het oplossen van het vraagstuk duurzame keerwanden (zie hoofdstuk 2). • Mate van innovatie: hoe groot is de doorbraak en hoeveel nieuwe functionaliteiten ontstaan er voor ProRail. • Mate van onderscheidend vermogen t.o.v. regulier beschikbare alternatieven. • Geeft het voorstel vertrouwen dat de ondernemer een product en/of dienst ontwikkelt waar klanten voor willen betalen? Plan van aanpak uitwerken businesscase (25%) <ul style="list-style-type: none"> • Duidelijkheid omtrent het (technologische) startpunt en de fase van ontwikkeling. • Mate waarin duidelijk is welke vragen moeten worden beantwoord in de onderzoeksfase voor een complete businesscase en op welke wijze

		<p>De kernvragen om de businesscase verder uit te werken en de wijze waarop deze worden uitgewerkt.</p> <p>Beschrijving van het partnerschap Hoe met ProRail en eventueel andere relevante stakeholders wordt samengewerkt en beschrijving van de partij(en) die zijn betrokken bij de ontwikkeling en vermaking van de innovatie en de persoon (personen) die gaan deelnemen aan de uitvraag: expertise, ervaring, en relevante referenties.</p>	<p>de antwoorden op deze vragen worden verkregen</p> <ul style="list-style-type: none"> Mate waarin (niet) technische risico's, onzekerheden, afhankelijkheden inzichtelijk zijn. Met name het risico op onbeschikbaarheid van het spoor. <p>Invulling partnership (25%)</p> <ul style="list-style-type: none"> In hoeverre is de ondernemer (of het consortium) de juiste partij om de innovatie op de markt te brengen? Kwaliteit van de visie op samenwerking met ProRail en eventueel andere belangrijke stakeholders.
<p>1: Onderzoeksfase* Oktober '21 – december '22</p>	<p>Komen tot uitgewerkte business case en testplan als basis voor selectie van maximaal 5 partijen die mogen gaan testen in de proeftuin.</p>	<p>Uitgewerkte business case en testplan</p>	<p>Business case</p> <p>a) Impact</p> <ul style="list-style-type: none"> Mate waarin de innovatie bijdraagt aan het oplossen van het vraagstuk van duurzame keerwanden (zie hoofdstuk 2). Mate waarin het om een oplossing gaat waarvoor de beoogde klanten willen betalen. Totale kosten en opbrengsten van de oplossing t.o.v. (optelsommen van) regulieren oplossingen aan de hand van o.a. LCA en MKI berekening. Mate van innovatie: hoe groot is de doorbraak en hoeveel nieuwe functionaliteiten ontstaan er voor klanten. Mate van onderscheidend vermogen t.o.v. regulier beschikbare alternatieven. <p>b) Haalbaarheid</p> <ul style="list-style-type: none"> Mate van duidelijkheid omtrent het (technologische) startpunt, de fase van ontwikkeling en wanneer innovatie structureel toepasbaar is. Mate waarin technische risico's, onzekerheden en afhankelijkheden onderkend en beheerst worden. Mate waarin niet-technologische aspecten van de marktintroductie onderkend en beheerst worden (gebruikersadoptie- en acceptatie, wet- en regelgeving, normering en certificering, kennisbescherming e.d.). <p>c) Economisch perspectief</p> <ul style="list-style-type: none"> Verdienmodel: de mate waarin duidelijk is hoe de onderneming geld gaat verdienen met de oplossing. Mate waarin de potentiële markt en de doelmarkt voor de innovatie aanwezig is. Mate van duidelijkheid over hoe de oplossing wordt vermarkt. Mate waarin er financiering is voor de commercialisatiefase. Competenties, vaardigheden, referentie van de uitvoeringspartij(en): waarom is de onderneming/ het consortium de juiste partij voor ontwikkeling en vermarkting van de innovatie. <p>Plan van aanpak fase 2 testen</p> <ul style="list-style-type: none"> Volledigheid van het plan Duidelijkheid van het plan

<p>2. Ontwikkel- en testfase*</p> <p>Laboratorium test Januari – april '22</p> <p>Veld test Voorjaar '22 – Voorjaar '23</p>	<p>Komen tot getest prototype van maximaal 5 partijen</p>	<p>Testrapport en aangescherpte business_case</p>	<p>Testresultaten Mate waarin een positieve uitkomst is op de onderzoeksvragen in de testfase (deze onderzoeksvragen worden in het plan van aanpak voor de testfase door ondernemer geformuleerd).</p> <p>Aangescherpte business_case Mate waarin aangescherpte business case positief is (de nog openstaande vragen over de businesscase worden meegegeven in de beoordeling van fase 2).</p>
<p>3. Toepassen (binnen PON project)</p> <p>Start medio 2023 / 2025: afhankelijk startdatum raam-overeenkomst Perron op Norm</p>	<p>Eerste commerciële toepassing binnen functiehand-havingsproject PON van maximaal 5 partijen.</p>	<p>Commerciële aanbieding voor specifiek functiehandhavingsproject binnen PON</p>	<p>Commerciële aanbieding Prijs/kwaliteit verhouding oplossing t.o.v. reguliere oplossing.</p>

Tabel 1 – fasering en criteria

* De planning is indicatief en wordt definitief vastgesteld nadat de definitieve testlocatie bekend is.

3.4 Informatiebijeenkomst start

Voorafgaand aan de start van het programma (tijdens de inschrijvingsperiode) wordt een informatiebijeenkomst georganiseerd voor alle geïnteresseerde partijen op 8 juli van 9.00 – 11.00 (digitaal). Tijdens deze bijeenkomst wordt meer informatie gegeven over de vraagstukken, de aanbestedingsprocedure en kunt u vragen stellen. Aanmelding voor deelname is verplicht en kan uiterlijk tot 6 juli via deze [link](#).

3.5 Nota van Inlichtingen

Alle partijen krijgen de kans om vragen te stellen over zowel de procedure als de inhoud. Deze vragen dienen via TenderNed te worden gesteld en worden vervolgens beantwoord door ProRail. De informatie die bedrijven hieruit opdoen kunnen zij vervolgens meenemen in de inschrijving. De uiterste datum voor het stellen van (algemene en individuele) vragen tijdens de twee vragenronden is vermeld in onderstaande tabel en op TenderNed. Na deze data is aanbestede niet gehouden eventuele vragen in behandeling te nemen.

3.6 Informatiebijeenkomst over gebruik TenderNed

Omdat niet alle geïnteresseerde partijen bekend zijn met het gebruik van het aanbestedingsplatform TenderNed, organiseren wij een informatiebijeenkomst. Hiermee bieden we partijen de kans om vragen te stellen en geven we informatie, zodat fouten door onbekendheid met TenderNed die leiden tot niet of foutief inschrijven, zoveel als mogelijk voorkomen worden.

3.7 Planning gunningsfase

Onderstaande planning is leidend ten opzichte van de data op TenderNed. De reden van de verschillen is dat TenderNed een selectiefase standaard toepast. In dit innovatiepartnerschap is er gekozen om géén selectie toe te passen en alle partijen direct toe te laten tot de gunningsfase.

Dat betekent:

1. U dient zich uiterlijk 1 dag voor de dag van ontvangst inschrijvingen voor het aangegeven tijdstip zich aan te melden.
2. Daarna worden tegelijkertijd alle partijen toegelaten tot de gunningsfase, hiervan ontvangt u bericht.

3. U dient direct uw inschrijving in op TenderNed voor de uiterste termijn zoals onderstaand is aangegeven.

Activiteit	Datum
Informatiebijeenkomst start	8 juli 2021 tussen 9:00 en 11:00 uur
Indienen vragen t.b.v. vragenronde 1	15 juli 2021
Verstrekken Nota van Inlichtingen 1	2 <u>5</u> augustus 2021
Informatiebijeenkomst voor stellen van vragen over gebruik TenderNed	26 augustus 2021 tussen 10:00 en 11:00 uur
Indienen vragen t.b.v. vragenronde 2	2 september 2021
Verstrekken Nota van Inlichtingen 2	10 september 2021
Uiterste datum ontvangst aanmelding	20 september 2021 voor 23:59 uur
Uiterste datum ontvangst inschrijvingen	21 september 2021 voor 12:00 uur
Presentaties	28 en 30 september 2021
Mededeling gunningsbeslissing	18 <u>18</u> oktober 2021
Definitieve gunning	21 <u>29</u> oktober 2021
<u>Start overeenkomst</u>	<u>1 november 2021</u>

Tabel 2 – planning

4 Beoordelingsproces

4.1 Aan te leveren documenten

De volgende documenten moeten worden aangeleverd:

- Inschrijvingsformulier: conform het model in Bijlage 4 van deze leidraad.
- Projectvoorstel: maximaal 10 A4, conform eisen tabel 1 hoofdstuk 3 wanneer het voorstel meer pagina's omvat dan het gegeven maximum, worden de aanvullende pagina's niet beoordeeld.

Uw documenten en/of inschrijving dienen volledig en rechtsgeldig ondertekend vóór de in TenderNed genoemde datum en tijdstip te zijn ingediend via TenderNed. Gegadigden dienen hun documenten in het Nederlands in te dienen.

Alle documenten dienen in algemeen toegankelijk format (zowel in PDF als in MS-office, om beoordeling te vergemakkelijken) te worden ingediend, tenzij anders aangegeven in de toelichting bij de gunningscriteria. Bestanden dienen op verzoek van ProRail digitaal nagezonden te worden als bewerkbaar bestand.

Alle overige in TenderNed onder 'Eisen' genoemde documenten dienen op grond van het bepaalde in artikel 14, lid 3 ARN²⁰¹⁶ binnen 72 uur (op werkdagen) na het verzoek daartoe van ProRail via "Berichten" in TenderNed te worden ingediend.

4.2 Wijze van beoordelen

Nadat de documenten zijn ontvangen worden de volgende stappen doorlopen.

4.2.1 Stap 1 – Beoordelen documenten

De documenten worden getoetst op volledigheid en rechtsgeldige ondertekening. Indien aanbesteder onduidelijkheden aantreft in een document en/of inschrijving kan een verzoek tot opheldering (VTO) worden verstuurd aan de inschrijver. De inschrijver dient elk verzoek afdoende en binnen 72 uur (op werkdagen) te beantwoorden, tenzij in het betreffende VTO een andere termijn is opgenomen.

4.2.2 Stap 2 – Beoordelen in het kader van de criteria

De inschrijvingen worden beoordeeld op basis van de Beste Prijs Kwaliteit Verhouding (BPKV). De beoordeling wordt uitgevoerd door een kundige commissie door leden met inhoudelijke kennis. De score per criterium wordt gebruikt voor de berekening van de BPKV om te komen tot een rangorde. De maximale kwaliteitswaarde per gunningscriterium is vermeld in onderstaande tabel:

Criterion	Maximale kwaliteitswaarde (€)	Beoordelings-cijfer	Behaalde kwaliteitswaarde (€)	Totalen (€)
1. Impact	€7.500			
2. Plan van aanpak	€ 3.750			
3. Partnership	€ 3.750			
Totale kwaliteitswaarde				
Vaste vergoeding				€ 15.000
Fictieve inschrijvingsom (vaste vergoeding minus totale kwaliteitswaarde)				

Tabel 3 – Rekenblad BPKV criteria

Zie voor verdere toelichting van de criteria tabel 1 in hoofdstuk 3. Het berekeningsresultaat van het rekenblad is de 'Fictieve inschrijvingsom'. Deze wordt verkregen door het richtbedrag te verminderen met de 'Totale kwaliteitswaarde'. De inschrijving die op grond van dit rekenblad de laagste fictieve inschrijvingsom heeft, is de inschrijving met de BPKV. Inschrijver dient in TenderNed bij prijs van de inschrijving de vaste vergoeding van € 15.000 te vermelden.

In algemene zin geldt:

- Dat een aanpak SMART (Specifiek, Meetbaar, Acceptabel, Realistisch (waaronder maakbaarheid), Tijdgebonden) dient te zijn, waarbij een meer SMART omschreven aanpak beter scoort. Een aanpak die goed onderbouwd is (goed inzicht geeft en compleet, correct en consistent is) scoort hoger dan een aanpak die minder goed onderbouwd is.
- Dat zaken of diensten die optioneel worden aangeboden en/of waarvan niet duidelijk wordt of deze onderdeel uitmaken van de inschrijving, niet worden meegewogen.

De relatie tussen beoordelingscijfer, waardering en kwaliteitswaarde is voor alle kwaliteitscriteria als volgt:

Beoordelingscijfer	Waardering	% van maximale kwaliteitswaarde
10	Uitstekend: de onderwerpen en vragen zijn volledig beantwoord en de beantwoording sluit uitstekend aan bij het betreffende criterium. Daarnaast bestaat de beantwoording uit zodanige elementen dat de doelstelling overtroffen wordt.	100
8	Goed: de onderwerpen en vragen zijn overwegend beantwoordt en de beantwoording sluit goed aan bij het betreffende criterium.	50
6	Voldoende: de onderwerpen en vragen zijn enigszins beantwoord en de beantwoording sluit voldoende aan bij het betreffende criterium.	0
4	Matig: een deel van de onderwerpen en vragen zijn niet beantwoord en/of de beantwoording sluit niet of nauwelijks aan bij het betreffende criterium.	- 50
2	Slecht: de onderwerpen en vragen zijn in zijn geheel niet beantwoord. Indien wel een uitwerking is gegeven maar deze uitwerking aantoonbaar geen betrekking heeft op het (sub)criterium en/of de het criterium in zijn geheel niet beoordeeld kan worden, wordt tevens deze waardering toegekend.	- 100

Tabel 4 – Kwaliteitswaarde

De lineaire relatie: 'Behaalde kwaliteitswaarde' = ('Beoordelingscijfer' – 6) / 4 * 'Maximale kwaliteitswaarde'. De 'maximale kwaliteitswaarde' is vermeld in tabel 3 van deze Inschrijvingsleidraad.

Indien voor één of meerdere gunningscriteria een score 2 (slecht) wordt toegekend volgt uitsluiting en zal de betreffende gegadigde niet verder in de beoordeling worden meegenomen. Dit geldt ook voor een herziene score naar aanleiding van de beoordeling van de toelichting op het projectvoorstel.

4.2.3 Stap 3 – Bepalen voorlopige rangorde

De rangorde van de inschrijvingen wordt op basis van de resultaten van beoordeling vastgesteld. Indien de fictieve inschrijvingssom van twee of meerdere inschrijvers gelijk is, zal de rangorde door middel van loting worden bepaald.

4.2.4 Stap 4 – Uitnodigen inschrijvers voor toelichting op het projectvoorstel

Aanbesteder nodigt de 10 beste inschrijvers uit voor het geven van een toelichting op het projectvoorstel.

4.2.5 Stap 5 – Beoordelen toelichting projectvoorstel

De toelichting op het projectvoorstel wordt beoordeeld op basis van de criteria zoals vermeld in hoofdstuk 3, tabel 1 van deze aanbestedingsleidraad. De beoordeling wordt uitgevoerd door dezelfde beoordelingscommissie als bij stap 2 met als doel om te komen tot een definitieve beoordeling per criterium.

4.2.6 Stap 6 – Bepalen definitieve rangorde

De rangorde van de inschrijvingen wordt op basis van de resultaten van beoordeling definitief vastgesteld. Indien de fictieve inschrijvingsom van twee of meerdere inschrijvers gelijk is, zal de rangorde door middel van loting worden bepaald.

4.2.7 Stap 7 – Mededeling gunningsbeslissing

Aanbesteder maakt de rangorde kenbaar door middel van het versturen van een gunningsbeslissing. Tegen deze gunningsbeslissing staat conform ARN²⁰¹⁶ bezwaar en beroep open.

Indien binnen de geldende termijnen geen bezwaar wordt gemaakt, kan aanbesteder over gaan tot het gunnen van de opdracht. Aanbesteder is niet verplicht om tot gunning over te gaan.

4.3 Overeenkomsten

4.3.1 Samenwerkingsovereenkomst onderzoeksfase

Wanneer kan worden overgegaan tot gunning van de opdracht, zal aanbesteder op basis van de rangorde met de winnende partijen de Samenwerkingsovereenkomst sluiten, zie bijlage 6. In overleg met de contactpersoon van deze aanbesteding zal een afspraak worden gemaakt voor ondertekening van de overeenkomst.

4.3.2 Wachtkamerovereenkomst

Met de inschrijvers die een toelichting op het projectvoorstel hebben gegeven maar met wie geen Innovatiepartnerschap is gesloten, wordt een zogenaamde Wachtkamerovereenkomst gesloten. De Wachtkamerovereenkomst voorziet in de mogelijkheid dat aanbesteder de gegadigden waarmee een Wachtkamerovereenkomst wordt gesloten, conform de bij gunning vastgestelde rangorde, tot uiterlijk 8 weken na start van de Onderzoeks- en ontwikkelingsfase, kan toelaten tot de Onderzoeks- en ontwikkelingsfase. Aanbesteder kan hiertoe besluiten als een Opdrachtnemer zich terugtrekt. Op deze manier wil aanbesteder het potentieel van de ingediende projectvoorstellen optimaal te benutten. Het model Wachtkamerovereenkomst is als Bijlage 5 aan het aanbestedingsdossier toegevoegd.

4.3.3 Overeenkomst testfase en commerciële fase

In de Onderzoeks- en ontwikkelingsfase wordt de concept Overeenkomst Testfase opgesteld. Het type overeenkomst is afhankelijk van het projectvoorstel en de innovatie. In de Testfase wordt vervolgens de concept Overeenkomst Commerciële fase opgesteld. Ook dit type overeenkomst is afhankelijk van het projectvoorstel en omvang van de inkoop. Aanbesteder is voornemens om de concept Overeenkomst van de betreffende fase bij de start van de voorgaande fase te verstrekken zodat Opdrachtnemer en Opdrachtgever gezamenlijk de concept Overeenkomst nader kunnen specificeren.

4.4 Evaluatie

ProRail wil graag leren van ervaringen van gegadigden en inschrijvende partijen in het kader van een aanbestedingsprocedure. Daarom kan ProRail deze partijen benaderen voor een (algemene) evaluatie. Met het oog op het verder kunnen verbeteren van haar aanbestedingen, hoopt ProRail op ieders medewerking.

5 Procedure en voorwaarden

5.1 Procedure

De aanbestedingsprocedure wordt gevoerd volgens de Europese Procedure van het Innovatiepartnerschap. Op deze aanbestedingsprocedure is de volgende wet- en regelgeving van toepassing:

- Richtlijn 2014/25/EU van het Europees Parlement de Raad van 26 februari 2014 betreffende het plaatsen van overheidsopdrachten en tot intrekking van Richtlijn 2004/17/EG (Pb. L 94/65, 28 maart 2014).
- Wet van 1 november 2012 inhoudende nieuwe regels omtrent aanbestedingen (Aanbestedingswet 2012).
- Het Aanbestedingsreglement Nutssectoren 2016 (ARN2016).
- Gids Proportionaliteit, 1e herziening, april 2016.

5.1.1 Aanbestedingsprocedure via 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 deze leidraad. 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'.

5.1.2 Inschrijven via TenderNed

Het is niet toegestaan om uw inschrijving op een andere wijze in te dienen dan via TenderNed. Een document of inschrijving die anders dan via TenderNed wordt ingediend, is ongeldig.

Voor het indienen van uw inschrijving, het projectvoorstel, gaat u in TenderNed naar "Mijn inschrijving":

- Bij het onderdeel "Gunningscriteria beantwoorden" kunnen onder het tabblad "Criteria" de stukken ten behoeve van de inschrijving worden ingevuld. U dient bij alle criteria het hokje aan te vinken bij "Dit criterium is beantwoord";
- Na het beantwoorden van alle gunningscriteria dient de stap "Inschrijving op de aanbesteding" te worden doorlopen om uw inschrijving in te dienen. Let op: zonder deze stap is uw inschrijving niet ingediend en kan ProRail deze niet in behandeling nemen!

5.2 Planning

De planning van deze procedure is opgenomen in hoofdstuk 3, tabel 2 planning gunningsfase. **De in tabel 2 van indienen inschrijving en toelichting projectvoorstel gelden als fatale termijnen.** Te late of op andere wijze dan voorgeschreven in deze leidraad ingediende inschrijvingen, danwel het niet verstrekken van de toelichting op het projectvoorstel worden niet beoordeeld en zullen als niet ingediend worden beschouwd. Op het moment dat de termijnen zoals opgenomen in Tabel 2 onverhoopt wijzigen, zal aanbesteder dit communiceren en prevaleert de nieuwe planning. De overige genoemde termijnen in Tabel 2 en TenderNed zijn indicatief.

De kluis op TenderNed voor de inschrijvingen sluit automatisch op het in TenderNed genoemde tijdstip; uploaden van inschrijvingen is daarna niet meer mogelijk. Inschrijver is zelf verantwoordelijk voor het tijdig uploaden van alle documenten en het tijdig ter beschikking stellen van alle documenten aan aanbestedder.

5.3 Uitwisseling van informatie

Aanbesteder beseft dat deze aanbesteding zowel voor de gegadigden als voor ProRail een langdurige en intensieve periode van samenwerking (informatievergaring, -verwerking en -verstrekking) betekent. De ervaring leert dat het uitwisselen van informatie tussen opdrachtgever en gegadigden een relevante factor is in het verkrijgen van goede innovaties en inschrijvingen. Vandaar dat ProRail zich tot het uiterste inspannt om het samenwerken en uitwisselen van informatie zo goed mogelijk te organiseren. Voor een goed begrip van het aanbestedingsdossier is het van belang dat gegadigden tijdig vragen stellen over de inhoud hiervan en het gesprek hierover aangaan tijdens de geplande overleggen.

Wanneer gegadigde een wijziging van een eis of bepaling voorstelt, wenst aanbesteder een onderbouwing om hier sneller over te kunnen besluiten. NB: Minimale eisen komen niet voor wijziging in aanmerking. Op de volgende wijzen kan aanbesteder informatie verstrekken in het kader van deze aanbestedingsprocedure:

1. Via algemene inlichtingen tijdens gehele inschrijvingsfase.
2. Via individuele inlichtingen tijdens gehele inschrijvingsfase.

Vragen zullen, om onderdeel te gaan uitmaken van het aanbestedingsdossier, altijd ook als verzoek tot inlichting moeten worden ingediend conform paragraaf 5.3.1 en 5.3.2.

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).

5.3.1 Algemene inlichtingen

Gegadigden kunnen schriftelijk vragen stellen over het project, het aanbestedingsdossier en de aanbestedingsprocedure. Vragen dienen helder en eenduidig geformuleerd te worden met een verwijzing naar het onderdeel van het aanbestedingsdossier 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 2, één vraag per cel, indienen in Excel format).

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

Het is mogelijk om vragen te stellen tot de sluitingsdatum die voor elke periode genoemd staat in Tabel 2. ProRail doet zijn uiterste best om vragen zo spoedig mogelijk te beantwoorden, zodat gegadigden in een zo vroeg mogelijk stadium over de juiste informatie beschikken.

5.3.2 Individuele inlichtingen

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

Het verstrekken van individuele inlichtingen mag niet leiden tot een ongeoorloofde kennisvoorsprong, waarmee strijdigheid kan ontstaan met het gelijkheidsbeginsel. Wanneer dit naar het oordeel van ProRail het geval is, zal ProRail de gegadigde 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 2, 3).

Het is mogelijk om vragen te stellen tot de sluitingsdatum die staat benoemd in Tabel 2. Aanbesteder doet zijn uiterste best om vragen zo spoedig mogelijk te beantwoorden, zodat gegadigden in een zo vroeg mogelijk stadium over de juiste informatie beschikken.

5.4 Rechtsverwerking

Alle aanbestedingsstukken zijn met de grootst mogelijke zorg samengesteld. Desondanks kunnen er onduidelijkheden, onvolkomenheden en/of tegenstrijdigheden in de documenten voorkomen. Gegadigden worden verzocht deze zo spoedig mogelijk te melden bij ProRail. ProRail verwacht een proactieve houding van de gegadigden, 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.

Gegadigden 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 Inschrijvingen moeten zijn ingediend, kunnen gegadigden geen bezwaar meer maken tegen eventuele onduidelijkheden, onvolkomenheden en/of tegenstrijdigheden in de aanbestedingsdocumenten. Derhalve verwerken gegadigden hun recht om na die termijn alsnog bezwaar te maken tegen (de gevolgen van) eventuele schendingen van het (aanbesteding)recht, voor zover daarvan sprake zou zijn in de aanbestedingsdocumenten en worden gegadigden geacht onverkort en onvoorwaardelijk met de inhoud van die documenten te hebben ingestemd.

Met het doen van een inschrijving verklaart inschrijver zich onverkort en onvoorwaardelijk akkoord met het aanbestedingsdossier.

5.5 Contactinformatie

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

Tendermanager: Marijke van Laar te bereiken via:

Marijke.vanlaar@prorail.nl

+31-6 42 799608

5.6 Herstel van gebreken

Gebreken ten aanzien van de inschrijving kunnen op verzoek van aanbesteder worden hersteld, mits dit herstel er niet toe leidt dat in werkelijkheid een nieuwe inschrijving wordt voorgesteld. Gebreken waaraan de consequentie van ongeldigheid/uitsluiting is verbonden, mogen volgens vaste rechtspraak niet worden hersteld. De volgende gebreken terzake het inschrijvingsformulier komen in ieder geval niet voor herstel in aanmerking:

- Bij inschrijving ontbreekt het inschrijvingsformulier en/of het projectvoorstel van inschrijver.
- Het te laat indienen van het inschrijvingsformulier en/of het projectvoorstel van inschrijver.

Herstel van gebreken dient binnen 72 uur (op werkdagen) na het verzoek van aanbesteder daartoe plaats te vinden. Indien herstel van gebreken niet plaatsvindt binnen deze termijn van 72 uur (op werkdagen) of indien het gebrek niet door het antwoord is hersteld, kan aanbesteder de inschrijving ongeldig verklaren.

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

5.7 Tenderkostenvergoeding

Door ProRail worden geen tenderkostenvergoeding verstrekt.

In de Onderzoeks- en ontwikkelingsfase worden aan de innovatiepartners waarvan de concept businesscase voldoet aan de minimumeisen met betrekking tot het opstellen van de businesscase een vergoeding van EUR 15.000 verstrekt. Deze vergoeding is voor alle partijen gelijk en is gebaseerd op de huidige inzichten om te komen tot een concept businesscase.

Daarnaast is er sprake van een vergoeding van de Testfase op basis van de overeen te komen Samenwerkingsovereenkomst en aan de hand van de concept businesscase (prijsstelling). Deze vergoeding wordt in de Onderzoeks- en ontwikkelfase vastgesteld.

5.8 Uitsluiting van procedure

Indien de gegadigde zich niet conformeert aan de in deze leidraad 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 inschrijving te doen die afwijkt van het in dit aanbestedingsdossier 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 aanbesteder kunnen worden opgevat als valse verklaringen. Dit kan uitsluiting van deze en verdere aanbestedingsprocedures(s) van ProRail tot gevolg hebben.

Uitsluiting kan ook volgen wanneer een gegadigde contacten onderhoudt met ProRail of aan de proeftuin duurzame keerwanden gelieerde partijen over onderhavige aanbesteding buiten het projectteam om, of ingeval geconstateerd wordt dat gegadigden onderling contacten onderhouden over deze aanbesteding. Tot het projectteam behoren:

Rol	Naam
Projectmanager	Luc Grooten
Programmamanager Innovatiegericht inkopen	Jantsje op de Hoek
Tendermanager	Marijke van Laar
Projectmanager duurzame innovatie	Eva Dijkema
Rail systems engineer	Dé Schols
Rail systems engineer	Henk van Es

Het is voor gegadigden gedurende de procedure niet toegestaan met derden over het object van 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.

5.9 Gestanddoeningstermijn

Met verwijzing naar artikel 15.1 van de ARN²⁰¹⁶ geldt in plaats van de daar genoemde termijn van 60 dagen, een gestanddoeningstermijn van 60 dagen.

Indien een partij een kort geding aanhangig maakt tegen de voorlopige gunningsbeslissing, wordt de gestanddoeningstermijn van uw inschrijving (automatisch) verlengd tot het moment dat 4 weken zijn verstreken nadat in het betreffende kort geding vonnis is gewezen.

5.10 Klachtenprocedure ProRail

Indien u in het kader van onderhavige aanbestedingsprocedure klachten of bezwaren heeft, kunt u deze 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.

5.11 Beroepsprocedure

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

Bijlagen

- Bijlage 1:** **1.a Eisenspecificatie keerwanden - wz (wijzigingen zichtbaar t.o.v. productspecificatie)**
 1.b Eisenspecificatie keerwanden
 Apart bijgevoegd
- Bijlage 2:** **Format voor algemene inlichtingen**
 Apart in bewerkbaar format bijgevoegd
- Bijlage 3:** **Format voor individuele inlichtingen**
 Apart in bewerkbaar format bijgevoegd
- Bijlage 4:** **Inschrijvingsformulier**
 Apart bijgevoegd
- Bijlage 5:** **Model Wachtkamerovereenkomst**
~~Deze wordt aan het dossier toegevoegd voorafgaand aan de startbijeenkomst~~ [Apart bijgevoegd](#)
- Bijlage 6:** **Model Samenwerkingsovereenkomst**
 Apart bijgevoegd
- Bijlage 7:** **Inkoopvoorwaarden ProRail**
~~Deze wordt aan het dossier toegevoegd voorafgaand aan de startbijeenkomst~~ [Apart bijgevoegd](#)