

Innovatiepartnerschap Duurzame Geluidschermen

Aanbestedingsleidraad

TN 318037



Eigenaar	ProRail Procurement
Versie	3.0
Datum	05-08-2021
Status	Definitief
Kenmerk	Aanbestedingsleidraad, v3

Inhoudsopgave

1	Inleiding	4
1.1	Inleiding	4
1.2	Doel uitvraag.....	4
1.3	Leeswijzer.....	4
2	Het vraagstuk: duurzame geluidsschermen	5
2.1	Inleiding	5
2.2	Doelstelling	5
2.3	Functionele eisen	6
3	Fasering: planning en criteria	7
3.1	Keuze voor innovatiepartnerschap	7
3.2	Fasering.....	7
3.3	Planning en criteria fases	10
3.4	Informatiebijeenkomst start	13
3.5	Nota van Inlichtingen.....	13
3.6	Informatiebijeenkomst over gebruik TenderNed	13
3.7	Planning.....	13
4	Beoordelingsproces	14
4.1	Aan te leveren documenten	14
4.2	Wijze van beoordelen mededingsfase	14
4.3	Beoordeling fases 1, 2a & 2b innovatiepartnerschap	16
4.4	Overeenkomsten.....	16
4.5	Evaluatie.....	16
5	Procedure en voorwaarden	17
5.1	Procedure	17
5.2	Planning.....	19
5.3	Uitwisseling van informatie.....	19
5.4	Rechtsverwerking	20
5.5	Contactinformatie.....	20
5.6	Herstel van gebreken	20
5.7	Tenderkostenvergoeding.....	21
5.8	Uitsluiting van procedure.....	21
5.9	Gestandoeningstermijn	21
5.10	Klachtenprocedure ProRail	22
5.11	Beroepsprocedure.....	22
6	Bijlagen.....	22

1 Inleiding

1.1 Inleiding

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 6550 treinen over ruim 7000 kilometer spoor. Het spoorwegnet 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, overwegen en geluidsschermen. 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 onder andere Rijkswaterstaat en marktpartijen aan innovaties: van het eerste idee tot de uiteindelijke toepassing. Rijkswaterstaat en ProRail zijn beiden gebaat bij verduurzaming van geluidsschermen langs het spoor en de rijkswegen. Daarom leren zij van elkaar en is Rijkswaterstaat betrokken in de totstandkoming van dit innovatiepartnerschap. ProRail is opdrachtgever van het innovatiepartnerschap in deze uitvraag

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 verlagen van de CO2 footprint en het verhogen van de circulariteit van onze geluidsschermen waarbij de ambitie CO2 neutraal en volledig circulair is.

1.3 Leeswijzer

Deze aanbestedingsleidraad beschrijft de gunningsfase van de aanbesteding van het Innovatiepartnerschap duurzame geluidsschermen. 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.

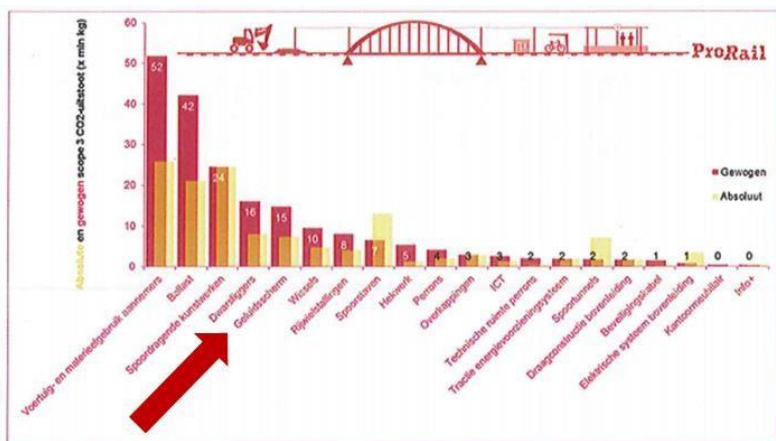
In hoofdstuk 2 wordt het vraagstuk van het duurzame geluidsscherm nader toegelicht. In hoofdstuk 3 beschrijven we de fasering, inclusief planning en criteria. De stappen van het beoordelingsproces worden beschreven in hoofdstuk 4. Hoofdstuk 5, tot slot, licht de aanbestedingsprocedure en voorwaarden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

2 Het vraagstuk: duurzame geluidsschermen

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 de “strategie naar klimaatneutrale en circulaire infrastructuurprojecten” is samen met Rijkswaterstaat en het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat afgesproken dat er maximale inspanning geleverd zal worden om in 2030 CO₂ neutraal en volledig circulair te worden.

Geluidsschermen hebben een relatief groot aandeel in de materiaalstromen van ProRail zoals te zien is in de figuur hieronder, afkomstig uit de ProRail dominantieanalyse 2017. Met een geschatte omvang van ruim 7kton CO₂ op jaarbasis staan ze op plek 5 van meest CO₂ intensieve producten binnen. De komende jaren gaan er binnen MJPG bovendien meer kilometers geluidsscherm geplaatst worden dan gemiddeld waardoor dit aandeel nog zal stijgen.



Figuur 2: Top 20 meest dominante scope 3 CO₂-emissies van ProRail.

ProRail is zich bewust van meerdere innovaties in Nederland en Europa die een sterk positieve impact kunnen hebben op de milieudruk en circulariteit van geluidsschermen. ProRail wil de toepassing van deze innovaties faciliteren door dit innovatiepartnerschap.

2.2 Doelstelling

In meerdere geluidsschermprojecten, waaronder het Meerjarengeluidsprogramma (MJPG), wordt gewerkt met een fictief aanbestedingsvoordeel gerelateerd aan de MKI (Milieu Kosten Indicator). 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 milieuschaduw prijs /schaduwkosten van een product of project aantoont. Het inzetten van de MKI helpt om te optimaliseren binnen de huidige mogelijkheden. Echter, zien we ook dat de drempel om geluidsschermen te realiseren met een echt wezenlijk lagere MKI (denk aan 50-100% reductie) hoog is.

Het innovatietraject voor duurzame geluidsschermen helpt om deze stap te zetten en biedt ProRail, Rijkswaterstaat en marktpartijen de kans om samen in de praktijk te onderzoeken hoe nieuwe typen duurzame geluidsschermen kunnen presteren op het gebied van duurzaamheid en constructieve eigenschappen ten opzichte van de huidige standaard toegepaste geluidsschermen.

In ontwerpvoorschrift (OVS)00058 zijn de eisen voor toepassing van geluidsschermen op ProRail areaal voorgeschreven (zie bijlage). Rijkswaterstaat kent een vergelijkbare eisenset. In de praktijk worden meestal

slechts enkele typen materialen en constructiemethoden toegepast aangezien men daarvan zeker weet dat ProRail die goedkeurt, en ProRail meestal één van deze types voorschrijft in haar projecten n.a.v. afstemming met de omgeving.

In het innovatiepartnerschap bieden we partijen die een innovatie hebben met duidelijk lagere milieu-impact dan de huidige standaard toegepaste geluidsschermen de kans om hun innovatie te testen. Zo verlagen we het risico voor aannemers bij toepassing van deze innovaties en dagen we projecten uit om met hun stakeholders te kiezen voor andere materialisatie. Hierdoor kunnen we een volgende stap zetten in onze duurzaamheidsambities: een nog lagere MKI waarde en zoveel mogelijk richting 100% circulair toe werken.

Afhankelijk van de uitkomsten past ProRail de eisen in het huidige OVS00058 aan naar meer functionele eisen.

2.3 Functionele eisen

ProRail zoekt in principe oplossingen die voldoen aan de volgende basale functionele eisen:

- **Het geluidsscherm absorbeert en isoleert geluid**
(Conform Reken- en Meetvoorschrift Geluid 2012 (publicatiedatum 01-01-2020) - bijlage IV - paragraaf 5.3.7. Deze bijlage van het reken- en Meetvoorschrift Geluid 2012 is te vinden op <https://wetten.overheid.nl/BWBR0031722/2021-04-01#BijlageIV>)
- **Weerstaat de belasting van wind- en trein-stuwdruk (constructieve veiligheid)**
conform eisen paragraaf 3.3 van OVS00058.
- **Presteert over de gehele levensduur beter op gebied van CO2 en circulariteit (MKI) dan de huidige bekende geluidsschermtypes** met ambitie CO2 neutraal en 100% circulair.
(De huidige branchemiddelde MKI van een 3 meter hoog geluidsscherm inclusief fundering bedraagt 44€/m2).

De beste innovaties worden toegepast in het MJPG van ProRail. Daarvoor behoren ze te voldoen aan de eisen die in bijlage 1b gekenmerkt zijn als 'ja', 'indien aanwezig' en 'discussie'. Mogelijk komen tijdens het innovatiepartnerschap de marktpartijen en ProRail tot overeenstemming om hiervan af te wijken, c.q. een eis aan te passen.

ProRail vindt het belangrijk dat de opdrachtnemer gedurende het innovatiepartnerschap actief meewerkt aan het:

- opstellen van een testprotocol.
- het uitvoeren van testen.
- het realiseren van een testopstelling.

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 geluidsschermen.

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. Onderzoek en ontwikkeling
2. Testfase
 - a. Bureau-analyses en laboratorium testen
 - b. Veldtest
3. 1^e Toepassing (ca. 250m²)

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 eisen uit OVS00058. Wel moet duidelijk zijn of en hoe gegadigde aan deze eisen gaat voldoen en wat daarvoor eventueel nodig is. In de Onderzoeksfase (fase 1) zullen 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 Ontwikkel- en testfase (fase 2).

In deze fase worden geen tenderkosten vergoed door ProRail.

3.2.2 Fase 1: Onderzoek en ontwikkeling

Met de 12 partijen die als beste uit de fase van inschrijving/mededinging zijn gekomen (voor de beoordelingsaanpak, zie hoofdstuk 4), wordt bij de start van fase 1 een overeenkomst gesloten voor de duur van de Onderzoek- en ontwikkelingsfase.

De onderzoeksfase ziet toe op het opstellen en vaststellen van de mate van impact, haalbaarheid en economisch perspectief van de voorstellen.

Doel is om vast te stellen:

1. In welke mate de innovatie bijdraagt aan het oplossen van het vraagstuk 'duurzaamheidsambities: dalende MKI-waarde, CO2 reductie en circulariteit',
2. In welke mate er sprake is van daadwerkelijke innovatie en doorbraak,
3. Wat de haalbaarheid is van de voorgestelde ontwikkeling t.o.v. onder andere de regelgeving van ProRail. Daarbij is de bijgeleverde eisenset 'OVS00058-V007 - incl relevantie voor innovatie DGLS' (bijlage 1b) leidend. Hierin is voor alle 173 eisen aangegeven of, en zo ja in welke mate, ze als eis gelden in dit innovatietraject. Ter indicatie: 52 eisen gelden (deels) in dit innovatietraject

4. Of er sprake is van een product en/of dienst waarvoor binnen ProRail en Rijkswaterstaat marktpotentie is. Het beschikbare budget per schermeenheid van MJPG spoor is hiervoor onze norm, waarbij rekening gehouden wordt met de totale toegevoegde waarde (total value of ownership) van een innovatie.
5. of er nieuwe functionaliteiten ontstaan voor ProRail.

In deze fase wordt door de deelnemende partijen ook een plan van aanpak voor de testfase (fase 2) opgesteld. Voor het opstellen van dit plan zijn ProRail experts beschikbaar om mee te denken.

In deze fase en in de volgende fase wordt het team ondersteund door 2 adviesbureaus voor duurzaamheidsanalyses en de testwerkzaamheden.

Voor fase 1 geldt een vaste vergoeding van € 15.000 per deelnemer

3.2.3 Fase 2: Ontwikkelen en testen

3.2.3.1 Fase 2a: Bureau-analyses en laboratorium testen

Met de 8 partijen die als beste door fase 1 komen en daarmee deel mogen nemen aan fase 2a, wordt een overeenkomst gesloten voor de duur van fase 2a.

Deze fase heeft tot doel om de LCA-eigenschappen van de innovaties vast te stellen en de innovaties te beproeven op de belangrijkste akoestische en technische eisen.

LCA:

Een gecertificeerde bureau stelt een LCA op, op basis van de informatie die aangeleverd wordt door de leverancier, of controleert de LCA die wordt aangeleverd door de leverancier.

Labtesten:

De laboratoriumtesten zien toe op:

- beproeving geluidsabsorberend vermogen;
- beproeving geluidsisolerend vermogen;
- beproeving (Aero)dynamische effecten windbelasting;
- beproeving (aero)dynamische effecten stuwdruk;
- beproeving vermoeiing;
- beproeving vervormingen;
- beproeving brandwerendheid;
- beproeving reinigbaarheid;
- Materiaalafhankelijke beproevingen zoals:
 - Bevriezing
 - Waterindringing
 - Corrosie
 - Zonlicht (UV)
 - Chemicaliën (reinigingsmiddelen, strooimiddelen tegen sneeuw/ijs, remslijpsel, koperslijpsel)
 - Organismen (Bacteriën, schimmels)

Voor de labtesten zijn waarschijnlijk 12m² proefstukken nodig.

3.2.3.2 Fase 2b: Veldtest

Met de partijen die succesvol door fase 2a komen en daarmee deel mogen nemen aan fase 2b, wordt een overeenkomst gesloten voor de duur van fase 2b.

In fase 2b worden van elk van de innovaties ca 12 strekkende meter en 2 meter hoogte gebouwd om de verschillende typen geluidsschermen te kunnen testen op hun bouwbaarheid en andere beheer aspecten zoals vandaalbestendigheid. De prototypes worden geplaatst op een vrije locatie (niet direct naast spoor). Er is dus geen risico voor de treinenloop. De geluidsschermen zullen hier een beperkte periode (enkele maanden) blijven

staan. Daarna wordt de staat van de geluidsschermen vastgesteld en worden de schermen verwijderd of indien mogelijk herplaatst.

Voor heel fase 2 wordt uitgegaan van maximaal €20.000 vergoeding per deelnemer (€10.000 voor fase 2a en €10.000 voor fase 2b) op basis van de begroting en daadwerkelijk gemaakte kosten. Daarnaast stelt ProRail voor deze fase een onderzoekbudget ter beschikking voor het uitvoeren van de benodigde proeven.

3.2.4 Fase 3: 1^e Toepassing

ProRail is voornemens om met 4 partijen die het best door fase 2b komen een overeenkomst te sluiten voor de levering van ca 250m² innovatief geluidsscherm.

Dit heeft tot doel om de innovaties ook daadwerkelijk hun weg te laten vinden in projecten.

Dit krijgt mogelijk de vorm van 4 directieleveringen aan de contractanten (aannemers) van het nog aan te besteden concurrerende raamovereenkomst MJPG.

Daarnaast kunnen de resultaten uit de proeven/testen leiden tot nieuwe duurzaamheidscriteria in een volgende MJPG Fase 2 contract. Ook zal in MJPG fase 2 worden gekeken of de eis kan worden gesteld dat de aanbiedingen maximaal een MKI mogen hebben ter hoogte van de MKI die haalbaar blijkt in het innovatietraject.

Voor het vaststellen van de opdrachtwaarde in deze fase, worden de volgende uitgangspunten toegepast:

- Het leveren en aanbrengen van een conventioneel geluidsscherm in spoorse omgeving kost € 200 tot € 300 per m².
- Een duurzaam alternatief kost mogelijk in het begin meer dan het conventionele alternatief. ProRail is voornemens om tot maximaal tot 500 €/m² vergoeden voor levering en aanbrengen van de innovatie. Eventuele meerkosten zijn voor de partij.
- Financiering vindt plaats op basis van de begroting en daadwerkelijk gemaakte kosten als onderdeel van plan van aanpak dat in de voorgaande fase wordt opgeleverd.

3.3 Planning en criteria fases

Fase/ planning	Doel	Op te leveren resultaat	Criteria
<p>0: Mededingingsfase</p> <p>Juli '21 – oktober '21</p>	<p>Komen tot een selectie van maximaal 12 partijen die ingediende oplossing nader mogen gaan onderzoeken en ontwikkelen.</p>	<p>Projectvoorstel waarin is uitgewerkt:</p> <p>Visie op de oplossingsrichting:</p> <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. <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>Impact (50%)</p> <ul style="list-style-type: none"> Mate waarin de innovatie verwacht bij te dragen de duurzaamheidsambities. (Uitgangspunt hierbij is de milieukostenindicator (MKI), met onderliggend hieraan de LCA fasen A1 t/m D. Voor fases waar de partij zelf geen invloed op heeft kunnen branchegemiddelde waardes gebruikt worden uit de Nationale Milieu Database. In deze fase wordt nog geen volledige LCA gevraagd maar een goede onderbouwing van de verwachte impact op de duurzaamheidsambities.) Mate van innovatie: hoe groot is de doorbraak en hoeveel nieuwe functionaliteiten ontstaan er voor ProRail. Mate van onderscheidend vermogen t.o.v. bestaande alternatieven. Geeft het voorstel vertrouwen dat de ondernemer een product en/of dienst ontwikkelt waar klanten voor willen betalen? <p>Plan van aanpak uitwerken businesscase (25%)</p> <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 de antwoorden op deze vragen worden verkregen 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: Onderzoeks- en ontwikkelfase</p> <p>Medio november '21 – eind januari '21</p>	<p>Komen tot uitgewerkte business case en testplan als basis voor selectie van maximaal 8 partijen die mogen gaan testen in het innovatietraject.</p>	<p>Uitgewerkte business case en testplan waarin is uitgewerkt:</p> <ul style="list-style-type: none"> -De impact van de innovatie, de technische en economische haalbaarheid. -Welke testen moeten er nog plaats vinden in de volgende fase en hoe moeten deze testen eruit zien? 	<p>1. Business case</p> <p>a) Impact</p> <ul style="list-style-type: none"> • Mate waarin de innovatie bij draagt aan de duurzaamheidsambities middels LCA analyse. • Mate waarin het om een oplossing gaat waarvoor de beoogde klanten willen betalen; • Totale kosten en opbrengsten van de oplossing (LCC, total cost of ownership). • Mate van innovatie: hoe groot is de doorbraak en hoeveel nieuwe functionaliteiten ontstaan er voor klanten; • Mate van onderscheidend vermogen t.o.v. alternatieven; <p>b) Haalbaarheid</p> <ul style="list-style-type: none"> • Mate van duidelijkheid omtrent het (technologische) startpunt, de fase van ontwikkeling en wanneer de innovatie structureel toepasbaar is; • Mate waarin technische risico's, onzekerheden en afhankelijkheden onderkend en beheerst worden; • De verwachte technische levensduur van het product; • De mate waarin het product voldoet - of in de loop van het traject zal voldoen - aan de eisen die in bijlage 1b gekenmerkt zijn als 'ja', 'indien aanwezig' en 'discussie'. In deze fase is er ook ruimte om de dialoog te voeren over deze eisen. • Mate waarin niet-technologische aspecten van de marktintroductie onderkend en beheerst worden (gebruikersadoptie- en acceptatie, wet- en regelgeving, normering en certificering, kennisbescherming e.d.). • Tijdige beschikbaarheid van prototype (12m2 in fase 2a en 24m2 in fase 2b) <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; • Duidelijkheid over vermarkten van de oplossing, helderheid over en ervaring met verkoopkanaal, kosten van marktontwikkeling; • 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>2. Testplan</p> <ul style="list-style-type: none"> • Volledigheid van het plan. Welke technische testen moeten er nog uitgevoerd worden? Welke niet-technische testen moeten er nog uitgevoerd worden? • Duidelijkheid van het plan. Wat is er nodig om de beoogde testen te kunnen uitvoeren?
--	---	--	---

Fase/ planning	Doel	Op te leveren resultaat	Criteria
2. Testfase Fase 2a) Laboratorium Februari '22 – September '22	Komen tot getest prototype van maximaal 8 partijen.	Testrapport laboratorium en aangescherpte businesscase waarin is uitgewerkt: -De uitkomsten van de laboratoriumtesten en de effecten hiervan op de businesscase.	1. Testresultaten laboratorium <ul style="list-style-type: none"> Mate waarin de onderzoeksvragen in de testfase positief beantwoord kunnen worden. Deze onderzoeksvragen bestaan uit vragen die benoemd zijn in het testplan voor laboratorium- en veldtesten dat ProRail heeft opgesteld alsmede onderzoeksvragen die in het plan van aanpak voor de testfase door ondernemer geformuleerd. Het gaat hier om de eisen die in bijlage 1b gekenmerkt zijn als 'ja', 'indien aanwezig' en 'discussie': <ul style="list-style-type: none"> Akoestische prestaties Constructie Levensduur Reinigbaarheid Brandwerendheid 2. Aangescherpte businesscase <ul style="list-style-type: none"> Mate waarin aangescherpte business case positief is (de nog openstaande vragen over de businesscase worden meegegeven in de beoordeling van fase 2).
Fase 2b) Veld Februari '22 – September '22	Komen tot getest prototype van maximaal 8 partijen.	Testrapport veld en aangescherpte businesscase waarin is uitgewerkt: -De uitkomsten van de veldtesten en de effecten hiervan op de businesscase.	1. Testresultaten veld <ul style="list-style-type: none"> Mate waarin een positieve uitkomst is op de onderzoeksvragen in de testfase (deze onderzoeksvragen bestaan uit vragen die benoemd zijn in het testplan voor laboratorium en veld wat ProRail heeft opgesteld alsmede onderzoeksvragen die in het plan van aanpak voor de testfase door ondernemer geformuleerd). Het gaat hier om: <ul style="list-style-type: none"> Bouwbaarheid Beheerbaarheid 2. Aangescherpte businesscase <ul style="list-style-type: none"> Mate waarin aangescherpte business case positief is (de nog openstaande vragen over de businesscase worden meegegeven in de beoordeling).
3. Commerciële fase (toepassen binnen project) Najaar 2022 en verder	Eerste commerciële toepassing binnen MJPG	Eerste toepassing binnen raamovereenkomst MJPG Fase 1	Geen criteria van toepassing meer na deze laatste fase (einde partnerschap)

Tabel 1 – fasering en criteria

3.4 Informatiebijeenkomst start

Voorafgaand aan de start van het programma (tijdens de inschrijvingsperiode) wordt een informatiebijeenkomst georganiseerd voor alle geïnteresseerde partijen op 6 juli van 14.30 – 16.30 (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 2 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. U kunt zich hiervoor per e-mail aanmelden via marijke.vanlaar@prorail.nl. We verzoeken vooraf uw vragen aan ProRail toe te sturen.

3.7 Planning

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 daarna uw inschrijving in op TenderNed voor de uiterste termijn zoals onderstaand is aangegeven.

Activiteit	Datum
Informatiebijeenkomst start	5 juli 2021 tussen 14:30 en 16:30 uur
Indienen vragen t.b.v. vragenronde 1	15 juli 2021 voor 10:00 uur
Verstrekken Nota van Inlichtingen 1	5 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	7 september 2021 voor 10:00 uur
Verstrekken Nota van Inlichtingen 2	17 september 2021
Uiterste datum ontvangst aanmelding	30 september 2021 voor 23:59 uur
Uiterste datum ontvangst inschrijvingen	1 oktober 2021 voor 12:00 uur
Presentaties	11 en 12 oktober 2021
Mededeling gunningsbeslissing	19 oktober 2021
Definitieve gunning	10 november 2021

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 mededingsfase

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 aanbestedder 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:

Criterium	Maximale kwaliteitswaarde (€)	Beoordelingscijfer	Behaalde Kwaliteitswaarde (€)	Totalen (€)
1.Impact	€ 5.000			
2.Plan van aanpak	€ 2.500			
3.Partnership	€ 2.500			
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, fase 0 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 inschrijvingsom 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 15 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 Beoordeling fases 1, 2a & 2b innovatiepartnerschap

Deze staan beschreven in de overeenkomsten bijlage 5 en 6. Aan het eind van elke fase vind er een go/no go moment plaats.

4.4 Overeenkomsten

4.4.1 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.

4.4.2 Wachtkamerovereenkomst

Met de inschrijvers die een toelichting op het projectvoorstel hebben gegeven maar met wie geen Innovatiepartnerschap is gesloten, wordt een zogenaamde Wachtkamerovereenkomst gesloten zie bijlage 5. 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.

4.4.3 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.

4.5 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 eHerkenningsmiddel 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!
- Het Uniform Europees Aanbestedingsdocument (UEA) en het inschrijvingsformulier (conform bijlage 8) dienen **direct bij de aanbesteding** te worden ingediend.

5.1.3 Inschrijving met Uniform Europees Aanbestedingsdocument (UEA)

a. UEA bij zelfstandige inschrijving

Bij de inschrijving in TenderNed dient het UEA door de inschrijver te worden geüpload bij de eis “Uniform Europees Aanbestedingsdocument”.

Het ontbreken van het UEA of het Inschrijvingsformulier bij inschrijving leidt tot een ongeldige inschrijving. Een inschrijving, die anders dan via TenderNed wordt ingediend is eveneens ongeldig.

De in TenderNed genoemde uiterste datum met tijdstip geldt als een fatale termijn.

Er wordt 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 ProRail kunnen worden opgevat als valse verklaringen. Dit kan uitsluiting van verdere aanbestedingsprocedures van ProRail tot gevolg hebben.

b. UEA bij inschrijving door een combinatie¹ - artikel 10.3 ARN²⁰¹⁶

Een ondernemer die in combinatie met (een) andere ondernemer(s) - waaronder tijdelijke samenwerkingsverbanden - deelneemt aan een aanbestedingsprocedure, moet zowel **zijn eigen UEA, alsook het afzonderlijke UEA van de combinant** indienen met daarin ingevuld de gevraagde gegevens in de delen II tot en met VI. Als er meerdere combinanten zijn, moet voor elke combinant een afzonderlijke UEA worden ingediend.

- Alle UEA's dienen naar behoren te worden ingevuld en ondertekend en in TenderNed te worden geüpload.
- In elk UEA dient onder deel IIA, op pagina 3 van het UEA onder “wijze van deelneming” de optie “ja” aangevinkt te worden.
- Tevens dient op elk UEA de rol van de ondernemer binnen de combinatie alsmede de identiteit van de andere combinant (bedrijfsnaam) te worden vermeld.
- **Indien de identiteit niet is vermeld en het UEA van de andere combinant(en) is niet ingediend, leidt dit tot ongeldigheid van de aanmelding.**

c. UEA bij inschrijving met beroep op draagkracht van andere entiteiten (natuurlijke personen of rechtspersonen)

Een ondernemer die zelfstandig (of in combinatie) deelneemt en zich **beroept op de draagkracht** van één of meer andere entiteiten (voor technische of beroepsbekwaamheid en/of financiële en economische draagkracht), **moet zijn eigen UEA samen met het UEA van de derde** op wiens draagkracht hij een beroep doet, samen met de relevante informatie, indienen. Als er meerdere derden zijn moet voor elke derde een afzonderlijk UEA worden ingediend.

- Alle UEA's dienen naar behoren te worden ingevuld en ondertekend en in TenderNed te worden geüpload.
- In elk UEA dient onder deel IIC, op pagina 5 van het UEA onder ‘informatie over beroep op draagkracht van andere entiteiten’ de optie “ja” aangevinkt te worden.
- Tevens dient op de UEA van gegadigde de identiteit van de derde (bedrijfsnaam) op wiens draagkracht een beroep wordt gedaan te worden vermeld.
- **Indien de identiteit niet is vermeld op het UEA van de gegadigde en het UEA van de derde(n) is niet ingediend leidt dit tot ongeldigheid van de aanmelding.**

¹ Combinaties of consortiums, joint ventures etc.

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 aanbesteder.

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 inspanst 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 het innovatiepartnerschap duurzame geluidsschermen 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
Programmamanager Innovatiegericht inkopen	Jantsje op de Hoek
Projectmanager duurzame innovatie	Eva Dijkema
Systeem specialist Geluidsschermen	Stijn Debets
Trekker duurzaamheid binnen MJPG	Robbert Vroomen

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.

6 Bijlagen

Bijlage 1a: Ontwerpvoorschrift 00058, [in PDF]

Apart bijgevoegd

Bijlage 1b: Ontwerpvoorschrift 00058-V007 - incl relevantie voor innovatie DGLS, [in PDF en XLS]

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 in bewerkbaar format bijgevoegd

Bijlage 5: Model Wachtkamerovereenkomst

Apart bijgevoegd

Bijlage 6: Model Samenwerkingsovereenkomst

Apart bijgevoegd

Bijlage 7: Inkoopvoorwaarden ProRail

Apart bijgevoegd

Bijlage 8: UEA

Apart in bewerkbaar format bijgevoegd