

Nr	Document	Paragraaf / Eis - Bepaling	Vraag Gegadigde	Antwoord	Gewijzigd document
1	NVI 1: vraag 8; Bijlage 05 - Handleiding Stochastische Ondergrond Schematisatie	2.1	Aanbesteder wil van Tenderers graag een proeven van bekwaamheid zien, waarbij de SOS-tool een belangrijke toevoeging kan zijn. Waarom stelt Aanbesteder de SOS-tool niet ter beschikking? Zijn er partijen die al beschikking hebben over de SOS-tool en daarmee een voordeel hebben boven de andere Tenderers, zie o.a. vraag 46?	<p>De eerste versie van de SOS-tool was alleen intern bij Deltares beschikbaar en dus zou deze tool bij niemand beschikbaar moeten zijn. Daarnaast is de oude tool niet meer geschikt, gezien de meest recente ontwikkelingen. De nieuwe SOS tool is toegespits op het gebruik binnen de spoorse omgeving.</p> <p>De belangrijkste reden, om deze tool niet beschikbaar is tweeledig.</p> <p>1) Het berekenen van de scenario's is een belangrijk onderdeel van de Pilot en is dus onderdeel van de beoordeling.</p> <p>2) De SOS-tool zit nog in de test fase. Deadline ligt op het aanbestedings moment.</p>	
2	NVI 1: vraag 17; Leidraad Openbare Aanbesteding	B2.4	Dient sleutelfunctionaris 4 ook bij de Proeve van bekwaamheid betrokken te worden? Zo ja, wat is dan zijn rol?	Dit is aan de inschrijvende partij.	
3	NVI 1: vraag 19; Leidraad Openbare Aanbesteding	B2.4	Sleutelfunctionaris 4 dient over ervaring van met name dijken te beschikken. Worden hier waterkeringen bedoeld of worden hier ook spoordijken mee bedoeld?	Dit betreft zowel waterkeringen als spoordijken. De persoon moet op basis van ervaring en kennis resultaten kunnen beoordelen.	
4	NVI1: Vraag 30		Volgens de raming impliceert het dat deelopdracht per fase is, terwijl het antwoord op NVI1 vraag 30 aangeeft dat het per werkpakket is. Kunt u aangeven waar je een deelopdracht voor krijgt? Als het per werkpakket is, kan het dan zijn dat een andere partij het volgende werkpakket van een fase gaat uitvoeren?	De werkpakketten per fase zullen niet over meerdere partijen worden verdeeld.	
5	NVI1 vraag 39 en 112		Krijgt iedere gegadigde dezelfde trajecten in fase 1, 2 en 3, of kunnen dit ook andere trajecten betreffen?	Het is niet de bedoeling om de Fasen te verdelen over meerdere contractanten, tenzij andere factoren een rol gaan spelen, zoals bijvoorbeeld beschikbaarheid van resources.	

Nr	Document	Paragraaf / Eis - Bepaling	Vraag Gegadigde	Antwoord	Gewijzigd document
6	NVI1 vraag 43		Als er 1 partij is, dan zal die alle trajecten moeten doen. Dit betekent een meer dan een verdrievoudiging van de opdracht tov vier partijen. Dit kan qua planning en personele inzet tot een probleem leiden. Hoe ziet u dit?	Aanbestedende partij verwacht, dat er in Nederland voldoende partijen de kwaliteit kunnen leveren die wordt gevraagd. Indien de door u geschetste situatie optreedt dan treden wij uiteraard in gesprek met de desbetreffende partij.	
7	NVI1 vraag 45		Het is dus mogelijk dat het SOS moet worden aangepast voor zettingsberekeningen in fase 3?	Nee, dat is niet correct. De SOS mag niet worden aangepast. Er is alleen geen link gelegd tussen de verschillende lagen en een zettingsberekening, zoals wel gedaan voor de berekening van de constructieve veiligheid en de kritische snelheid.	
8	NVI1 vraag 75		U geeft aan dat alle documenten bindend zijn, maar ook dat er een aantal documenten ter achtergrondinformatie zijn toegevoegd (bijv. bijlage 25). Hoe moeten wij dit zien?	Aanbestedende partij heeft geprobeerd een zo goed mogeijk beeld weer te geven hoe de ondergrondschematisatie en toetsmethoden zijn ontstaan en welke informatie hiervoor is gebruikt. Bijlage 25 is daar een goed voorbeeld van.	
9	NVI1 vraag 63	Beoordeling B2.1 t/m B2.4	De leden van de beoordelingscommissie beoordelen de beantwoording per onderwerp.' Wij interpreteren deze als volgt: 'De leden lezen integraal het gehele plan, maar geven per onderdeel een beoordeling.' Is dit akkoord?	Uw intrepetatie is correct.	
10	NVI1 vraag 63	Beoordeling B2.1 t/m B2.4, alinea 5 = uitstekend	Komt er ook een beoordelingscommissielid die oordeelt over duurzaam? En wat verstaat ProRail onder 'Duurzaam' in het kader van deze raamovereenkomst?	In het kader van de de gunning op CO2 prestatieladder is er een beoordelingscommissie die toets of u voldoet aan dit criterium en of de opgave van de aangeboden 'CO2 trede' juist is.	

Nr	Document	Paragraaf / Eis - Bepaling	Vraag Gegadigde	Antwoord	Gewijzigd document
11	Nvl1 vraag 78	B.2.3	Het belang van de doorlooptijden krijgt grote nadruk van ProRail. Uiteraard betekent dit dat wij hiervoor maatregelen opnemen in 2.4. Hier lijkt een dubbeling te zitten met de Fall back scenarios uit 2.3. Bedoelt ProRail met Fall Back scenario's de beheersmaatregelen die wij voor onze risico's met betrekking tot doorlooptijd benoemen?	De doorlooptijden zoals door ProRail geschetst zijn van belang maar vooral ook zeer realistisch. U refereert aan een dubbeling tussen 2.4 en 2.3 die ziet ProRail niet. Wellicht doelt u op een dubbeling tussen de risico's en beheersmaatregelen gevraagd in 2.2 in relatie tot het Fall back scenario 2.3. Hierbij zou ProRail willen opmerken dat er in 2.2 om een bredere visie gevraagd wordt en dat er meer risico's zijn dan 'uit de planning lopen'. In 2.3 vraagt ProRail sec om dat laatste. En wat u voorstelt als Fall Back mechanisme.	
12	Nvl1 vraag 111		Normaal is de accountmanager gebonden aan een raamovereenkomst en niet aan een project. Nu is er een sterk verband tussen het project en de raamovereenkomst. Welke rol ziet ProRail voor de accountmanager? En mag deze ook vervuld worden door de projectmanager?	Ja, dit mag. ProRail bedoelt één aanspreekpunt. Idealiter is dit een projectmanager die vakinhoudelijk betrokken is.	
13	NV11 vraag 20 en 99		Dit lijkt nog niet aangepast in de aanbestedingsleidraad. Kunt u dit nog aanpassen? Bij vraag 99 is aangegeven dat er de bijlage voor CV's maximaal 6 pagina's mag zijn, terwijl in vraag 20 is aangegeven dat de CV2 maximaal 2 pagina's mogen zijn. Er zijn 4 sleutelfunctionarissen en met 4x2 pagina's zou je dan uitkomen op maximaal 8 pagina's. Kunt u aangeven of de bijlage uit maximaal 6 of maximaal 8 pagina's mag bestaan? Worden de CV's meegenomen in de beoordeling of vallen deze daarbuiten?	Maximaal 8. Per Abuis is vraag 20 foutief beantwoord. Dit is aangepast in herziene leidraad. Op basis van de CV's toest ProRail of u voldoet aan wensen. Ze maken dus onderdeel uit van de beoordeling. Voorbeeld: Beschrijft u in het Plan van Aanpak dat het team uit 4 geologen bestaat dan controleert ProRail dit in de CV's.	Leidraad openbare aanbesteding versie 4.0_wz & Leidraad openbare aanbesteding versie 4.0
14	NV11 vraag 93 en 135		In fase 3 wordt een behoorlijke inspanning gevraagd. Ons inziens is de opgehoogde maximale prijs per eenheid niet kostendekkend. Wij verzoeken de toegestane prijs per eenheid voor fase 3 verder te verhogen.	De aanbesteder heeft een goede onderbouwing voor het bedrag dat in de initiele uitvraag is opgenomen. Deze is reeds met 25% verhoogd, Aanbesteder ziet geen aanleiding om deze verder te verhogen.	

Nr	Document	Paragraaf / Eis - Bepaling	Vraag Gegadigde	Antwoord	Gewijzigd document
15	NVI1 vraag 95		Uitgaande van 180 km baan per partij, met ca 10 km per deelopdracht zou dit dus per partij circa 54 overleggen met Procurement CE in Utrecht betreffen. Is dat correct? Is het eventueel mogelijk de overleggen betreffende verschillende deelopdrachten te combineren?	Dat is niet correct. Het gaat om 3 overleggen per deelopdracht, niet per 10 km. Het is mogelijk een deel van deze bijeenkomsten digitaal te organiseren echter dient dit niet het uitgangspunt te zijn van uw inschrijving.	
16	NVI1 vraag 114		Kunt u het antwoord op deze vraag toelichten. Het antwoord is voor ons niet duidelijk. Kunt u aangeven met welke frequentie en vanaf wanneer de deelopdrachten worden verstrekt? Kunt u aangeven of de deelopdrachten per ON sequentieel worden verstrekt, of dat er meerdere deelopdrachten tegelijkertijd kunnen worden verstrekt?	De voortgang per deelopdracht, uitgaande van 10 km / 5 dagen is leidend.	
17	NVI1: Vraag 124 en 125		Gelden de formules van Annex 10, par. 2.2 en 2.3 ook voor fase 2 en 3?	Zie antwoord vraag 5	
18	NVI1: Vraag 130		Wij spelen met de gedachte een ZZP-er in te schakelen voor één van de sleutelposities en zijn cv mee te sturen, wij zijn wel in staat deze functie zelf in te vullen, maar denken dat zowel u als wij er bij gebaat zijn de brede technische ervaring van betreffende ZZP-er in te kunnen zetten. Kunt u bevestigen dat in voornoemd geval (dus bij een beroep op een derde zijnde een ZZP-er), het CO2-bewust certificaat van de inschrijver onverkort als basis wordt genomen bij de bepaling van het CO2-ambitieniveau en de bijbehorende puntentoekenning?	Dit kunnen wij bevestigen. Zie ook de beantwoording van Vraag 130 van Nvl 1	
19	NVI1: Vraag 148		Onder WP1 staat: 'De doorlooptijd is maximaal 10 km per 5 werkdagen per team van 2.'. Dit is een rare zinsconstructie. Je mag dus niet meer dan 10 km in 5 werkdagen analyseren?	Inderdaad, bedoeld is maximaal 5 dagen per 10 km.	Annex 2 is aangepast.

Nr	Document	Paragraaf / Eis - Bepaling	Vraag Gegadigde	Antwoord	Gewijzigd document
20	vraag 124		Dienen wij voor de berekening van de prijs / km van WP5-8 uit te gaan van 640km?	<p>Nee, de opgegeven kilometers zijn fictief en zijn gebruikt voor het bepalen van de inschrijfsom.</p> <p>Op dit moment is er budget beschikbaar voor het uitvoeren van Fase 0 en Fase 1. Aanbesteder verwacht dat in Fase 1 delen van het netwerk niet gaan voldoen aan de gestelde norm.</p> <p>Aanbesteder verwacht, dat IenW, ProRail en Vervoerders om aanvullend onderzoek vragen, waarbij Fase 2 en/of Fase 3 opgestart moet worden.</p> <p>Voor het snel kunnen doorpakken, zijn deze Fasen toegevoegd aan de ROVK, enige afhankelijkheid hierbij is de organisatie van financiering.</p>	
21	vraag 125		Dienen wij voor de berekening van de prijs / km van WP9-10 uit te gaan van 180km?	Zie antwoord vraag 20.	
22	vraag 124		Wanneer in een vervolgfase blijkt dat het aantal gegunde kilometers aanzienlijk afwijkt van wat we hanteren bij WP5-8 is er dan recht op correctie van de prijs/km?	Zie antwoord vraag 20.	
23	vraag 125		Wanneer in een vervolgfase blijkt dat het aantal gegunde kilometers aanzienlijk afwijkt van wat we hanteren bij WP9-10 is er dan recht op correctie van de prijs/km?	Zie antwoord vraag 20.	
24	vraag 124		Als een traject obv fase 1 onvoldoende stabiel is zal ProRail dan <u>complete</u> trajecten uitgevragen voor fase 2 (als besloten is dat er een vervolgfase komt)?	<p>Nee, alleen voor die delen, die de toetsnorm niet hebben gehaald.</p> <p>Het is wel de bedoeling om dit per traject te blijven doen.</p>	
25	vraag 124		Als een traject obv fase 1 onvoldoende stabiel is kan ProRail er dan voor kiezen om enkel selectieve segmenten (obv fase1) uit te laten werken in fase 2?	Zie antwoord vraag 25.	

Nr	Document	Paragraaf / Eis - Bepaling	Vraag Gegadigde	Antwoord	Gewijzigd document
26	vraag 125		Als een traject obv fase 2 onvoldoende stabiel is zal ProRail dan <u>complete</u> trajecten uitgevragen voor fase 3 (als besloten is dat er een vervolgfase komt)?	Nee, alleen voor die delen, die de toetsnorm niet hebben gehaald. Het is wel de bedoeling om dit per traject te blijven doen. Let op: Het kan zijn dat Fase 2 in zijn geheel wordt overgeslagen. Dan wordt Fase 3 na fase 1 gestart.	
27	vraag 125		Als een traject obv fase 2 onvoldoende stabiel is kan ProRail er dan voor kiezen om enkel selectieve segmenten uit te laten werken in fase 3?	Zie antwoord vraag 26.	
28	vraag 111		Accountmanagement heeft bij ons de betekenis van contact met ProRail aangaande alle lopende projecten, mogelijke ontwikkelingen en innovaties. In het kader van deze opdracht lijkt het alsof accountmanagement wordt bedoeld als projectmanagement, waarbij communicatie aangaande dit project een belangrijke rol speelt. Is dat een correcte interpretatie?	Zie antwoord op vraag 12.	
29	Leidraad openbare aanbesteding	2.4	In vervolg op Nvl 1 – Nr 130 begrijpen wij dat de eisen ten aanzien van de CO2 prestatieladder gericht zijn op de prestaties van de ondernemingen die de werkzaamheden voor het project uitvoeren. In dat kader heeft u de inzet van ZZP-ers afgewezen. We zouden graag van u vernemen of de inzet van een enkel individueel gespecialiseerd persoon (sleutelfunctionaris), die wordt ingeleend door ON om onder de instructie en supervisie van ON bij ON op kantoor als onderdeel van het project team van ON de specialistische werkzaamheden uit te voeren, toegestaan wordt zonder dat daarmee de CO2 prestatieladder van de uitlenende onderneming waar de sleutelfunctionaris in loondienst is wordt meegewogen.	ProRail wil benadrukken dat de CO2 Prestatieladder van toepassing is op de ondernemer indien geen beroep wordt gedaan op technische of beroepsbekwaamheid en/of financiële en economische draagkracht van derden , deze staan beschreven in Hoofdstuk 3 van de Leidraad. Dat geldt dus voor zowel ZZP'ers als uitleen van derden. Dat geldt dus niet voor het opvoeren van enkel CV's in het kader van de gunningscriteria. ProRail wil benadrukken dat in de beantwoording van vraag 130 van Nvl 1 geen uitspraken gedaan worden over de inzet van ZZP'ers. Zie hiervoor ook de beantwoording van vraag 130 van Nvl 1 en vraag 18 van deze Nvl (Nvl 2).	

Nr	Document	Paragraaf / Eis - Bepaling	Vraag Gegadigde	Antwoord	Gewijzigd document
30	Annex 10 Concept raamovereenkomst	13	In vervolg op Nvl 1 - Nr 30. Kan ProRail bevestigen dat het genoemde maximum van 5% (was 10%) ook betrekking heeft op de schadevergoeding die eventueel betaalbaar is vanwege vertraging en dat dus de bedragen van de boetes en schadevergoeding gezamenlijk het genoemde maximum niet overstijgen?	Nee, de bepaling laat het recht van ProRail onverlet om schadevergoeding te vorderen, voor zover de schade het bedrag van de boete te boven gaat.	
31	Annex 10 Concept raamovereenkomst	14.3	Opdrachtnemer is niet in staat om alle maatregelen tot 1 september 2021 in te schatten omdat de situatie per dag verschilt. Is ProRail bereid om de regeling aan te passen naar start met datum van aanbidding?	Nee. Het bepaalde in de artikelen 1, 3 en 4 ondervangen ook de onvoorzienbare situaties.	
32	Annex 10 Concept raamovereenkomst	16	Omdat er geen maximum is bepaald voor de omvang van een individuele Deelopdracht is onduidelijk wat de maximale aansprakelijkheid van Opdrachtnemer is per Deelopdracht en welke verzekeringsdekking er diensgevolge nodig is. Is ProRail bereid om een maximum aansprakelijkheid op te nemen van de reeds genoemde waarde van de Deelopdracht met een maximum van bijvoorbeeld €1.000.000?	Ja, daartoe is ProRail bereid.	Annex 10 Concept Raamovereenkomst versie 3.0_wz
33	Annex 11 - Inkoopvoorwaarden Prorail 2017	24.1	Kan ProRail bevestigen dat de verzekering zoals genoemd in 24.1 een algemene aansprakelijkheidsverzekering voor bedrijven betreft? De tekst noemt namelijk "een op de Overeenkomst en deze Inkoopvoorwaarden afgestemde aansprakelijkheidsverzekering"	Ja.	
34	Annex 11 - Inkoopvoorwaarden Prorail 2017	26.2	De huidige tekst van artikel 26.2 verwijst naar een onbeperkt gebruiksrecht van eventueel geleverde software in Programmatuur. De betreffende software wordt echter verstrekt alleen voor dit Project. Is ProRail bereid om het gebruiksrecht te beperken tot gebruik alleen op het huidige Project?	Ja. De bepaling in art. 26 verwijst naar o.a. lid 1 van art. 25. Daarin is bepaald dat het gebruik overeenkomt met de bestemming van de Levering en het doel van de Overeenkomst.	
35	Annex 11 - Inkoopvoorwaarden Prorail 2017	30	Artikel 30 bevat geen uitsluiting voor indirecte schade terwijl dit schade is die normaal gesproken niet verzekeraar is. Is ProRail bereid om een wederkerige uitsluiting van indirecte schade op te nemen?	Nee. De Overeenkomst betreft een overeenkomst van opdracht. Hierbij bepaalt art 30.1 Inkoopvoorwaarden al dat de aansprakelijkheid voor (toerekenbare) schade beperkt is tot de opdrachtwaarde.	

Nr	Document	Paragraaf / Eis - Bepaling	Vraag Gegadigde	Antwoord	Gewijzigd document
36	Leidraad openbare aanbesteding	3.1	Aanmelding door een combinatie: Is het noodzakelijk dat in de UEA is opgenomen welke partij van het samenwerkingsverband als penvoerder optreedt? Zo ja, waar in de UEA wenst u dit terug te zien?	U dient dit op te nemen onder Deel II A bij 'Wijze van deelneming'.	
37	Leidraad openbare aanbesteding	3.1	Aanmelding door een combinatie: Heeft u een format voor de combinatieovereenkomst inclusief verklaring dat de opgenomen werkverdeling daadwerkelijk nageleefd wordt?	Nee, dat heeft ProRail niet. Echter indien u beroep doet op technische bekwaamheid en beroepsbekwaamheid van andere natuurlijke personen of rechtspersonen dat dient u Annex 7 in te vullen. Hier vult u tevens de werkverdeling in conform het gevraagde in Annex 7.	
38	Leidraad openbare aanbesteding	3.1	Aanmelding door een combinatie: Heeft u een format voor de hoofdelijke aansprakelijkheid?	Nee, u dient in deze verklaring minimaal het volgende op te nemen: Hierbij verklaart iedere ondergetekende dat zijn/haar onderneming voor de hierna vermelde Combinatie hoofdelijke en gezamenlijke aansprakelijkheid aanvaardt voor de gestanddoening van de verplichtingen voortvloeiend uit de Aanbestedingsprocedure, alsmede uit de eventuele uitvoering van de Overeenkomst.	
39	Annex 10 Concept raamovereenkomst	15.3	In art. 15.3 is gesteld dat indien de overgang van naar het zbo ProRail leidt tot een kostenverhoging van één der Partijen in het kader van deze Overeenkomst, iedere partij haar eigen kosten draagt. De omvorming tot zbo is een proces waar wij geen zicht op hebben en waarvan wij de risico's en gevolgen niet kunnen inschatten. Bent u bereid om dit aan te passen conform het volgende voorstel: de kosten die door de Opdrachtnemer(s) gemaakt worden als direct gevolg van de omvorming van ProRail tot zbo kunnen worden verrekend op basis van de werkelijk gemaakte kosten. Deze kosten dienen te worden voorzien van een onderbouwing.	Nee. Een kostenverhoging is ook door ProRail niet te voorzien. Zij acht het redelijk dat eventuele kosten gedragen worden door degene bij wie ze vallen. Vooralsnog gaat ProRail ervan uit dat er alleen sprake zal zijn van kosten die bij een eventuele wijziging in de administratie ontstaan.	

Nr	Document	Paragraaf / Eis - Bepaling	Vraag Gegadigde	Antwoord	Gewijzigd document
40	Annex 11 - Inkoopvoorwaarden Prorail 2017	30	In de Inkoopvoorwaarden ProRail 2017 is geen vervalltermijn voor de aansprakelijkheid opgenomen. Bent u bereid in de raamovereenkomst de volgende bepaling toe te voegen: De aansprakelijkheid van de Opdrachtnemer vervalt door verloop van vijf jaren vanaf de dag waarop de opdracht door voltooiing of opzegging is geëindigd.	ProRail is daartoe niet bereid. De wet kent al een verjaringstermijn voor aansprakelijkheid. Voor het daarnaast overeenkomen van een vervalltermijn ziet ProRail geen aanleiding.	
41	Annex 11 - Inkoopvoorwaarden Prorail 2017	30.2	Opdrachtnemer dient ProRail te vrijwaren tegen alle aanspraken van derden, tot het bedrag ter hoogte van de opdrachtsom. Vraag: In de Inkoopvoorwaarden is de bepaling opgenomen dat de Opdrachtnemer ProRail dient te vrijwaren tegen alle aanspraken van derden die in enig verband staan met de werkzaamheden. Bent u bereid om deze bepaling te laten vervallen?	Nee. ProRail wil dat risico dat naar haar mening volledig in de invloedssfeer van Opdrachtnemer ligt, niet van Opdrachtnemer overnemen.	
42	Nvl 1	antwoord vraag 31	Er zijn meerdere vragen gesteld over de te verwachten lengtes (km baan) van de deelopdrachten. Op basis van het antwoord op vraag 31 leiden wij af dat de trajecten langer dan 100 km kunnen zijn, maar dat geeft nog onvoldoende informatie over de lengtes. Een indicatie van de verdeling van de lengtes van de trajecten is voor ons cruciaal, aangezien dit direct invloed heeft op onze efficiëntie en daarmee een directe impact op onze commerciële aanbidding. Zou u alsnog een indicatie kunnen geven van de verwachte verdeling van de lengtes van de deelopdrachten?	Nee, Aanbesteder geeft geen indicatie van de routes. Aangezien de Aanbesteder denkt, dat iedereen is gebaat bij een constante productie, is het wel de bedoeling om de overgangen van de ene deelopdracht na de andere deelopdracht zo soepel mogelijk te laten verlopen.	
43	Nvl 1	antwoord vraag 99	In uw antwoord geeft u aan dat de CV's maximaal 6 pagina's mogen beslaan, terwijl er in antwoord 20 wordt gesproken van een maximum van 2 pagina's per CV, wat bij 4 CV's optelt tot 8 pagina's. Kan u bevestigen dat bij het indienen van 4 CV's het maximum aantal pagina's 8 bedraagt?	Zie antwoord vraag 13	
44	Nvl 1	antwoord vraag 114	U geeft aan dat de doorlooptijd per 5 km leidend is. Is dit een typefout en bedoelt u hier de doorlooptijd per 10 km (conform werkpakketbeschrijvingen)?	Zie antwoord vraag 16.	

Nr	Document	Paragraaf / Eis - Bepaling	Vraag Gegadigde	Antwoord	Gewijzigd document
45	Nvl 1	antwoord vraag 116	Bedoelt u met uw antwoord dat voor het IC-Berlijn traject een mijlpaal op Q3 2021 is vastgesteld, of betreft dit een typefout voor de mijlpaal van de gehele toetsing fase 1 (oftewel Q3 2021 zou in dat geval Q3 2022 moeten zijn)?	Fase 1 op het traject IC-Berlijn dient in 2021-Q3 te zijn afgerond.	
46	Nvl 1	antwoord vraag 135	De onzekerheid van de gevraagde inspanning van fase 3 en in iets mindere mate fase 2 is erg groot. In uw antwoord heeft u aangegeven de maximale prijs van Fase 3 met 25% te verruimen. Echter, de onzekerheid omtrent de kosten voor deze fases blijft hoog. In annex 10 artikel 4.2 is aangegeven dat indien de vaste all-in bedragen niet in rede liggen ProRail kan besluiten dat honorering gedeeltelijk of volledig plaatsvindt op basis van bestede tijd en gemaakte kosten. Vraag: Wanneer kan opdrachtnemer zich beroepen op deze clause?	Opdrachtnemer kan zich bij ProRail beroepen op deze clause indien hij meent dat er sprake is van een onzeker capaciteitsbeslag en opdrachtnemer verzoekt ProRail daarop honorering gedeeltelijk of volledig te laten plaatsvinden op tijd en/of gemaakte kosten.	
47	Nvl 1	antwoord vraag 135	Aansluitend op voorgaande vraag over annex 10 artikel 4.2: In artikel 4.2 wordt eveneens gesproken over een beoordeling door een onafhankelijk deskundige voor honorering van vaste all-in bedragen die nog niet zijn overeengekomen. Geldt deze passage van de inzet over de onafhankelijke deskundige ook voor de tweede alinea van 4.2: oftewel een onafhankelijke beoordeling of de vaste all-in bedragen wel of niet in de rede liggen?	Nee. Het oordeel van de onafhankelijke deskundige betreft alleen de raming van de hoogte van de kosten.	
48	Nvl 1	antwoord vraag 135	Aansluitend op voorgaande vraag over annex 10 artikel 4.2 inzet onafhankelijke deskundige: Zo nee, hoe wordt dan bepaald of de honorering al dan niet in de rede liggen?	Zie de beantwoording van vraag 10.	

Nr	Document	Paragraaf / Eis - Bepaling	Vraag Gegadigde	Antwoord	Gewijzigd document
49	Nvl 1	antwoord vraag 167	In uw antwoord geeft u aan dat in de inschrijfstaat (annex 5) en op Tendered de fictieve inschrijfsom moet worden ingevuld. Dit is voor ons onhandig, aangezien het in feite niet de daadwerkelijke aanneemsom betreft. Onze commerciële aanbidding is dan gebaseerd op een fictief bedrag inclusief een (fictieve) wegingsfactor. Dit fictieve bedrag zou ons inziens uitsluitend voor de EMVI-beoordeling moeten worden meegenomen. Bent u bereid annex 6 aan te vullen met een extra regel waarin de totale inschrijfprijs wordt berekend zonder weegfactor, welk bedrag dan vervolgens in annex 5 wordt opgenomen als aanneemsom? De "totale fictieve inschrijfsom" kan dan vervolgens alsnog gebruikt worden voor de beoordeling van de EMVI.	Niet akkoord. ProRail begrijpt ook de gebruikte argumentatie niet. Het opgegeven kilometers is immers ook fictief. In alle gevallen zal er om die reden een fictief inschrijfbedrag uitkomen. Dat wordt niet opgelost door de door u voorgestelde methodiek toe te passen.	
50	Leidraad openbare aanbesteding v2.0	Algemeen	De gegevens die van Geotop beschikbaar zijn, zijn niet dekkend voor heel Nederland. Dit is een groot nadeel bij het opstellen van het ondergrondmodel. Hoe wordt dit deel van Nederland verdeeld onder de geselecteerde partijen?	Dit wordt niet anders verdeeld dan de andere trajecten.	