

Nr	Document	Paragraaf / Eis - Bepaling	Antwoord	Antwoord	Gewijzigd document
1	Annex 10 Concept raamovereenkomst	art. 1, 3 en 13	Bij de begripsbepalingen is aangegeven dat de mijlpaaldata fatale termijnen zijn, welke ingevolge artikel 3.6 onderdeel zullen zijn van de Deelopdracht. Echter is onze verzekering afgesloten op basis van DNR, ingevolge welke wij altijd een herstelmogelijkheid moeten krijgen, ook ingeval van een (dreigende) overschrijding van gestelde termijnen, alvorens werkzaamheden kunnen worden uitbesteed aan derden of wij schadeplichtig zijn. In geval van een fatale termijn ontbreekt zo'n herstelmogelijkheid doorgaans, maar op basis van artikel 13 lijkt deze mogelijkheid wel te worden geboden. Is deze aanname over art. 13 aanname juist? Zo niet, bent u bereid deze herstelmogelijkheid in te bouwen (verzuim na ingebrekestelling met een redelijke termijn), te meer nu wij op dit moment geen inschatting kunnen maken haalbaarheid en beheersbaarheid van de (later) bij Deelopdracht te stellen mijlpaaldata?	ProRail is daartoe bereid. Zij zal de tekst van de overeenkomst aanpassen.	Annex 10 Concept raamovereenkomst_NvI3_wz
2	Annex 10 Concept raamovereenkomst	art. 13 + NvI2, vraag 32	Bij overschrijding van de mijlpaaldata is een boete tot maximaal 5% van de opdrachtwaarde van toepassing. Bent u bereid – vergelijkbaar met de bepaling inzake aansprakelijkheid – tevens een vast bedrag als maximum op te nemen van 50.000,= Euro (5% van 1.000.000,=) nu voor de omvang van een individuele Deelopdracht geen maximum is bepaald?	ProRail is daartoe bereid. Zij zal de tekst van de overeenkomst aanpassen.	Annex 10 Concept raamovereenkomst_NvI3_wz
3	Annex 11 Inkoopvoorwaarden	art. 30.1 en NvI2 vraag 35	In de nota van inlichtingen maakt u kenbaar voor het schadebegrip geen aansluiting te zoeken bij DNR (direct/indirecte schade). Bent u – ook gelet op ons verzekeringskader – wel bereid winstderving, rentederving en imagoschade uit te sluiten van vergoeding? Deze schadesoorten zijn doorgaans moeilijk bepaalbaar/ voorspelbaar en uitsluiting hiervan is derhalve gebruikelijk.	ProRail is daartoe bereid. Zij zal de tekst van de overeenkomst aanpassen.	Annex 10 Concept raamovereenkomst_NvI3_wz

Nr	Document	Paragraaf / Eis - Bepaling	Antwoord	Antwoord	Gewijzigd document
4	Annex 11 Inkoopvoorwaarden	diversen	Garanties en vrijwaringen zijn voor ons onverzekerbaar, nu in deze gevallen – mede afhankelijk van de exacte bewoording en uitleg – de verder volgens de overeenkomst geldende aansprakelijkheidsbeperkingen en/of herstelmogelijkheid (ingebrekestelling met een redelijke termijn alvorens de werkzaamheden kunnen worden uitbesteed aan derden of wij schadeplichtig zijn) mogelijk niet van toepassing zijn. Bent u derhalve bereid te bevestigen dat de opgenomen garanties en vrijwaringen zo zijn bedoeld, dat de hiervoor genoemde aansprakelijkheidsbeperkingen en herstelmogelijkheid gewoon van toepassing zullen zijn? Het gaat om de volgende bepalingen uit de inkoopvoorwaarden: 14 (14.5 gezien het algemene karakter in het bijzonder), 15, 25.3-25.4, 26.1, 30.2 (gezien het algemene karakter in het bijzonder), 32.3, 34.1, 37.1 en 37.2.	ProRail kan dat bevestigen.	
5	Vraagspecificatie Annex 2 - Realiseren van de Opdracht - Nvl 2	2.1	Sprake is van kennissies in Q1 en Q2 2021. Gunning is in Q2. Kan OG dit wijzigen in Q2 en Q3 2021. Daarnaast is bij "Te leveren product/dienst" ook melding van een kennissessie in 2022 die bij de proceseisen niet wordt vermeld. Ons inziens dient deze sessie aan de proceseisen te worden toegevoegd.	Dat is correct en wordt aangepast.	Vraagspecificatie Annex 2 - Realiseren van de Opdracht - Nvl 3
6	Leidraad openbare aanbesteding	2.4	In vervolg op Nvl 2 – Nr 29 om de laatste onduidelijkheid bij ons weg te nemen. Kan Prorail bevestigen dat de CO2-prestatieladder alleen van toepassing is op de onder(aan)nemers die worden ingezet voor de eisen van hoofdstuk 3 van de aanbestedingsleidraad?	ProRail kan dit bevestigen.	
7	Annex 11 - Inkoopvoorwaarden Prorail 2017	30.2	In vervolg op Nvl 2 - Nr 41. Bent u bereid om deze bepaling te herformuleren zodanig dat dit alleen de aanspraken van derden betreft die in direct verband staan met de uitvoering van verplichtingen van Opdrachtnemer?	Nee. Het risico blijft bij Opdrachtnemer, vanzelfsprekend op basis van de bepalingen in het BW m.b.t. causaliteit.	

Nr	Document	Paragraaf / Eis - Bepaling	Antwoord	Antwoord	Gewijzigd document
8	BIJLAGE 05 - Handleiding Stochastische Ondergrond Schematisatie	5	<p>Hoe wordt omgegaan met de variatie in dikte van lagen. In het WBI SOS is de bovenkant van de laag beschreven met een maximale en minimale waarde. Moet dit op een zelfde manier beschreven worden of als een apart scenario beschouwd worden? Bijvoorbeeld een scenario met een 3 m dikke veenlaag en een apart scenario met een 4 m dikke veenlaag. Of 1 scenario met een variatie in bovenkant laag?</p> <p>Indien deze variatie als maximale en minimale waarde bovenkant laag meegenomen moet worden zoals het WBI SOS, hoe vertaal je deze variatie uiteindelijk in de stabiliteitsberekeningen?</p>	<p>Voor het schematiseren van ondergrondsegmenten voor de spoorbanen wordt direct een lokale schematisatie gemaakt, in tegenstelling tot een globaal SOS met min/max waarden voor diepteligging van lagen zoals voor WBI-SOS is gedaan. De variatie in dikte kan expliciet meegenomen in verschillende opties, door bijvoorbeeld de dikste en dunste variant mee te nemen in aparte scenario's, de gemiddelde dikte te gebruiken, de worst-case dikte te gebruiken of op een andere onderbouwde wijze worden meegenomen. De keuze hangt af van het beoogde doel van de SOS. In dit geval dient er dus rekening gehouden te worden met de voorwaarden die in Bijlage 13 van de aanbesteding, Hoofdstuk 3 worden genoemd. Bijvoorbeeld: als een veenlaag vlak onder maaiveld met een dikte van 3 of 4 m voor kan komen, is het gewenst om die als twee verschillende opties mee te nemen (eisen A.6 en A.7). Echter, als de 3 of 4 m dikke veenlaag op een diepte van 10 m onder maaiveld ligt zou er beter één veenlaag van 3.5 m geschematiseerd kunnen worden (volgt uit eis A.6). Als er een te groot aantal scenario's zou volgen uit de schematisatie (eis A.9), is het wellicht een overweging om het segment verder op te splitsen of de dikte met een representatieve waarde te schematiseren.</p>	

Nr	Document	Paragraaf / Eis - Bepaling	Antwoord	Antwoord	Gewijzigd document
9	Annex 2	5.1, WP9, proceseis 46h	Gegadigde maakt zich zorgen over het feit of er een gelijk beeld is tussen de gevraagde opgave en het maximum budget van €2.050 per km. Een goed voorbeeld hiervan is het moeten opstellen van een 3d model voor het ontwerp. Kan ProRail nader toelichten wat haar visie op de werkzaamheden van WP9 is en welke output daar bij hoort. Mogelijk zullen enkele eisen moeten vervallen uit de huidige Annex 2 om te passen binnen de bandbreedte van de gestelde eenheidsprijs.	Het WP9 is alleen bedoeld voor het uitwerken van de constructieve aanpassingen tot een SO. ProRail verwacht dat ON dit WP in korte slagen samen met OG tot een goed einde kan brengen.	
10	Annex 6	Tablad begroting	Is de maximum toegestaande prijs per eenheid van toepassing per fase of per werkpakket?	Per fase.	
11	NVI 2	Vraag 6 en 42	Hoe worden de trajecten verdeeld onder de gecontracteerde partijen? Is er gelijk speelveld?	Ja er is een gelijk speelveld. Er zal verdeeld worden conform paragraaf 2.2. van de Raamovereenkomst. ProRail heeft als uitgangspunt dat er goed wordt gekeken naar de verdeling van trajecten op basis van vermoedelijke 'inspaning'. Echter kunnen er aan dit beginsel geen rechten worden ontleend.	
12	Nvl 1	antwoord vraag 56	Wordt de inhoudelijke review van de deelopdrachten uitgevoerd door ProRail of door een onafhankelijke partij buiten het raamcontract?	ProRail verzorgt de inhoudelijke review van de deelopdrachten. Het is mogelijk dat hierbij een onafhankelijke derde ingeschakeld wordt. Vanzelfsprekend zal deze onafhankelijke derde geenszins betrokken zijn bij de Raamovereenkomst.	

Nr	Document	Paragraaf / Eis - Bepaling	Antwoord	Antwoord	Gewijzigd document
13	nvi2_vraag1		DE SOS-tool berekent eenduidig voor alle partijen de scenario's en kans bij de opgestelde invoer. Dit is dus niet iets waarop onderscheid tussen gegadigde wordt gemaakt. Wil u overwegen om enkel de invoer voor de SOS-tools (zoals tabel op blz25 van bijlage 05) te vragen als op te leveren informatie onder scenario's par1.1.2 bij bijlage 21 in plaats van de figuren en kansberekeningen? Dit reduceert inspanningen bij de gegadigden. Inspanningen die na vrijgave SOS-tool en zou tot een onbedoeld onderscheid tussen partijen kunnen leiden.	De aanbesteder heeft de volgende overwegingen om de sos-tool niet voor aanbesteding ter beschikking te stellen: - Aanbesteder deelt de mening niet, dat het niet onderscheidend is, voor het vaststellen van de kwaliteit van de inschrijvers. - Om de SOS-tool goed te kunnen gebruiken is het van belang om de methode goed te begrijpen. - Het gebruik van de SOS-tool heeft invloed op beoordelingscriteria. - Belangrijk aspect bij de uitvoering van deelopdrachten is het juist interpreteren van de data uit de SOS-tool. Op deze wijze toetst ProRail of inschrijvers hiertoe in staat kunnen worden geacht. Aanbesteder past dit dan ook niet aan.	
14	NVI 1: vraag 8; Bijlage 05 - Handleiding Stochastische Ondergrond Schematisatie	2.1	Kan Aanbesteder de handleiding van de SOS tool ter beschikking stellen, zodat Tenderers de uit te voeren werkzaamheden voor het opstellen van het SOS beter kunnen inschatten, ook met het oog op het repeteren van werkzaamheden?	ProRail stelt de handleiding pas na opdracht verlening ter beschikking.	
15	NVI1 vraag 39 en 112		Indien één gegadigde alle fasen van een deelopdracht doet, kan er een behoorlijke scheve verdeling optreden voor fase 2 en 3, en wordt mogelijk niet meer voldaan aan de verdeling zoals beschreven in Annex 10, paragraaf 2.2. Is dit correct?	Dit is een van de uitzonderingen zoals bedoeld in de beantwoording van vraag 5 in NVI 2. Indien het leidt tot scheve verhoudingen in het kader van paragraaf 2.2. van Annex 10 dan zal er dus niet op die wijze verdeeld worden. De verdeling zoals beschreven in paragraaf 2.2 van Annex 10 is leidend.	
16	NVI1 vraag 45		In NVI vraag 7 geeft u aan dat het SOS niet mag worden aangepast. Geldt dit ook voor fase 2?	In fase 2 dient de invoer informatie te worden verbeterd. Dit kan ook betekenen, dat de SOS moet worden verbeterd.	

Nr	Document	Paragraaf / Eis - Bepaling	Antwoord	Antwoord	Gewijzigd document
17	NVI2 vraag 10, NVI vraag 63		In combinatie met de beoordeling 'Uitstekend' van het Plan van Aanpak zoals omschreven in de leidraad: '... en is kwalitatief hoogwaardig/duurzaam.', betekend dit dan dat de CO2 trede dus ook invloed heeft op de beoordeling van het Plan van Aanpak? Zo niet, wat wordt dan verstaan onder duurzaam in het kader van de beoordeling van het Plan van Aanpak?	ProRail begrijpt de verwarring die hier optreedt. Daar waar het woord 'Duurzaam' wellicht een connotatie met zich meebrengt. Hier wordt het woord duurzaamheid echter gebruikt in zijn oorspronkelijke vorm: Solide / Stabiel / Voor lange tijd. Hier wordt niet per definitie bedoeld op impact op mens en milieu.	
18	NVI 1 vraag 95		Uit hoeveel km bestaat een deelopdracht ongeveer?	Het doel is trajectgewijs aanbieden. Dit kan dus variëren van grofweg 25 km tot 150 km per deelopdracht.	
19	Raming		Hoe kleiner de deelopdrachten, hoe groter de administratieve last voor OG en ON. Wat is ongeveer het minimale budget wat ProRail in gedachten heeft voor een deelopdracht?	Zie de beantwoording van vraag 18. Daarnaast is er een gegeven maximum budget per kilometer zie aanbiedingsbegroting.	
20	Artikel 25 lid 6 Intellectueel eigendom		Kunt u bevestigen dat de software welke wij aanschaffen van een derde partij (en waarop wij dus enkel een beperkt gebruiksrecht hebben en geen intellectuele eigendomsrechten) gedurende het project willen inzetten, niet kwalificeert als een "Levering"?	Dit kan ProRail bevestigen.	
21	Artikel 26.2 Intellectueel eigendom met betrekking tot Programmatuur		Opdrachtnemer begrijpt dat de intellectuele eigendomsrechten op de Programmatuur/software welke zullen ontstaan gedurende het project bij opdrachtgever komen te berusten en is bereid om een licentie op de intellectuele eigendomsrechten van opdrachtnemer, welke opdrachtnemer inbrengt voor de duur van het project aan opdrachtgever te verstrekken, echter is de niet-exclusieve, eeuwigdurende, wereldwijde, licentie als omschreven in artikel 26 lid 2 zeer verstrekkend en onzes inziens niet in lijn met het doel van de overeenkomst. Kunt u akkoord gaan met een niet-overdraagbare licentie op de inbreng van de intellectuele eigendomsrechten van opdrachtnemer, waar – in het kader van samenwerking – zowel opdrachtgever als de andere opdrachtnemers gedurende de looptijd gebruik van kunnen maken?	De overeenkomst bepaalt niets over overdracht van Programmatuur. Dat betekent dat art 26 maar ook art 25 lid 1 Inkoopvoorwaarden van toepassing zijn op Programmatuur. Dat betekent hier dat ProRail alleen het gebruiksrecht verlangt voorzover het gebruik betreft binnen het doel van de overeenkomst. Zo is dit ook bedoeld in de beantwoording van vraag 83 in Nvl 1.	

Nr	Document	Paragraaf / Eis - Bepaling	Antwoord	Antwoord	Gewijzigd document
22	Artikel 26.2 Intellectueel eigendom met betrekking tot Programmatuur		Vraag: "In die gevallen waarin t/m in de Overeenkomst bepaalde" is volgens ons in strijd met het nemo plus beginsel, we kunnen immers niet meer rechten overdragen dan wij zelf hebben. Indien wij technologie die wij afnemen van derde partijen inzetten gedurende het project, zullen wij ons inspannen om deze technologie gedurende de termijn van het project ook aan opdrachtgever en de overige opdrachtnemers ter beschikking te stellen. Dit is echter afhankelijk van de rechten die wij ten aanzien van deze technologie van de derde partijen kunnen verkrijgen. Kunt u hiermee akkoord gaan?	Nee. T.a.v. die rechten verlangt ProRail ook geen overdracht (zie art 26.2 Inkw). Wij zien niet hoe u kunt aanbieden en de opdracht zou kunnen uitvoeren zonder dat u zich ervan verzekerd hebt dat u gebruik mag maken van benodigde I.E. van derden.	
23	Leidraad openbare aanbesteding	2.4	In vervolg op Nvl 2 – Nr 29 om de laatste onduidelijkheid bij ons weg te nemen. Kan ProRail bevestigen dat de CO2-prestatieladder alleen van toepassing is op de onder(aan)nemers die worden ingezet voor de eisen van hoofdstuk 3 van de aanbestedingsleidraad?	Dit kan ProRail bevestigen.	
24	Annex 11 - Inkoopvoorwaarden ProRail 2017	30.2	In vervolg op Nvl 2 - Nr 41. Bent u bereid om deze bepaling te herformuleren zodanig dat dit alleen de aanspraken van derden betreft die in direct verband staan met de uitvoering van verplichtingen van Opdrachtnemer?	Nee. Het risico blijft bij Opdrachtnemer, vanzelfsprekend op basis van de bepalingen in het BW m.b.t. causaliteit.	