

Oproep voor innovaties die bijdragen aan een stofloos spoor!



Inhoudsopgave

1. Inleiding	3
1.1 ProRail	3
1.2 Leeswijzer	3
2. Het innovatievraagstuk.....	4
2.1 Aanleiding	4
2.2 Doelen	4
2.3 Functionele eisen	5
3. De aanpak	6
3.1 Aanmeldingsfase	6
3.2 Procedure	6
3.3 Financiële bijdrage van ProRail	9
4. Procedurebeschrijving en beoordelingsproces	10
4.1 Fase 1 Selectiefase.....	10
4.2 Fase 2 Onderzoeksfase	14
4.3 Fase 3 Ontwikkel- en testfase	17
4.4 Fase 4 Vrijgave innovatie	19
5. De planning	20
6. Bijlagen	21
Bijlage 1.....	22
Bijlage 2.....	23
Bijlage 3.....	24

1. Inleiding

1.1 ProRail

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 6.550 treinen over ruim 7000 kilometer spoor. Het spoorwegnet is met recht het kloppend hart van mobiel Nederland. ProRail verdeelt de capaciteit op het spoor, regelt alle treinverkeer, bouwt en beheert stations en legt 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. ProRail moet de capaciteit van het 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 kan ProRail niet alleen. Om de ambities voor de toekomst waar te maken werkt ProRail samen met onder andere marktpartijen aan innovaties: van het eerste idee tot de uiteindelijke toepassing.

1.2 Leeswijzer

Dit is een oproep voor innovaties die bijdragen aan een stofloos spoor. ProRail is namelijk op zoek naar innovatieve oplossingen die het vrijkomen van inhaleerbaar en respirabel stof verder reduceren of uiteindelijk zelfs volledig terugbrengen tot nul. Een van de oplossingsrichtingen waaraan gedacht wordt is het toepassen van hulpstoffen aan de ballast, maar ProRail is zeker ook op zoek naar innovaties op andere gebieden die een bijdrage leveren aan het stofloos krijgen van het Nederlandse spoor.

In dit document wordt het proces beschreven hoe ProRail partijen uitdaagt en faciliteert in het ontwikkelen en valideren van hun innovaties. In hoofdstuk 2 wordt het innovatievraagstuk uitgebreid beschreven, zoals de doelen van de innovatie oproep en de functionele eisen waaraan een ingediende innovatie moet voldoen. De aanpak, inclusief de financiële bijdrage van ProRail, wordt in hoofdstuk 3 toegelicht. In hoofdstuk 4 wordt per fase van de procedure beschreven welke stappen worden doorlopen, welke documenten partijen moeten indienen en op welke wijze alle ingediende stukken door ProRail zullen worden beoordeeld. In hoofdstuk 5 is de planning opgenomen en hoofdstuk 6 is een overzicht van de bijlagen.

2. Het innovatievraagstuk

2.1 Aanleiding

Het totale Nederlandse spoornetwerk is ongeveer 7000 kilometer lang en het grootste gedeelte daarvan is uitgevoerd met ballaststenen tussen de spoorstaven. Deze ballaststenen zorgen voor stabiliteit, het dempen van de trillingen en voor de afvoer van overtollig regenwater. Nederland heeft per jaar ongeveer 500.000 ton ballast nodig voor vernieuwing en/of vervanging van de spoorbaan. ProRail haalt de ballast nu voornamelijk uit steengroeves in België en Noorwegen.

Het proces dat deze spoorwegballast doorloopt vanaf het delven in de steengroeves tot aan het neerleggen in de Nederlandse spoorbaan ziet er ongeveer als volgt uit:



Bij transport en verwerking van deze stenen komt altijd (bouw)stof vrij. Sommige deeltjes zijn zo klein dat ze bij inademing voor gezondheidsproblemen kunnen zorgen. Bij hoge concentraties van dit zogenoemde respirabel stof en bij langdurige blootstelling kunnen ernstige longproblemen ontstaan.

Kwartsstof (kristallijn silica) kan onderdeel zijn van dit respirabel stof. In het Nederlandse spoor wordt op dit moment namelijk voornamelijk gebruik gemaakt van kwart houdende ballast. Kwarts is een van de meest voorkomende mineralen in de aardkorst. Zowel zand als graniet bestaan voor een groot deel uit kwarts. Respirabel kwartsstof kan kankerverwekkend zijn. De stof van kwartshoudende ballast vormt zo een specifiek risico op ernstige gezondheidsproblemen bij het verwerken van kwartshoudende ballast. Daarom vindt ProRail het ontzettend belangrijk dat alle stofvorming bij ballastwerkzaamheden zoveel mogelijk voorkomen wordt, of onder grenswaarden voor verantwoorde blootstelling blijft.

ProRail wil als opdrachtgever en werkgever binnen de spoorbranche gezond en veilig werken mogelijk maken. Samen met die spoorbranche zijn de afgelopen jaren dan ook allerlei maatregelen geïntroduceerd die het risico op blootstelling aan stof moeten beperken. De stofvorming wordt beperkt door het nathouden van ballast en blootstelling aan de stof wordt op dit moment beperkt door het verplicht gebruik van stofmaskers, machines met overdrukcabines en filters die het stof buiten houden etc.

Om nog meer te doen, om de gezondheid van de spoorwerkers te kunnen garanderen, roept ProRail de markt op om met haar mee te denken! Oftewel ProRail is opzoek naar innovatieve oplossingen om stof nog verder te beperken of helemaal tegen te gaan.

2.2 Doelen

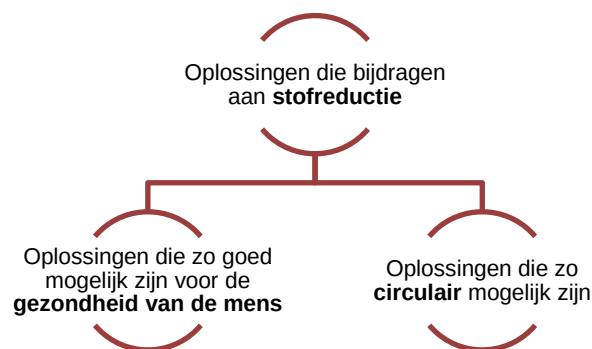
ProRail heeft de ambitie om spoorwerkers te beschermen tegen blootstelling aan inhaleerbaar en respirabel stof. **Het hoofddoel van deze innovatie oproep is om innovatieve oplossingen te vinden die het vrijkomen van inhaleerbaar en respirabel stof verder reduceren of uiteindelijk zelfs volledig terugbrengen tot nul.**

Met deze oproep wil ProRail bereiken dat er geteste oplossingen voor handen zijn die herhaaldelijk kunnen worden toegepast in projecten van ProRail.

Als een van de oplossingsrichtingen denkt ProRail aan het toepassen van hulpstoffen aan de ballast om het ontstaan van stof zoveel mogelijk te voorkomen. Welke hulpmiddelen zijn er of kunnen ontwikkeld worden om het stof dat nu ontstaat bij de productie en het verwerken van ballast zoveel mogelijk te voorkomen of zelfs volledig terug te brengen tot nul?

Daarnaast staat ProRail ook open voor innovaties op andere gebieden die een bijdrage kunnen leveren om het vrijkomen van inhaleerbaar en respirabel stof te reduceren.

Hoofddoel van de innovatie oproep is dus het vinden van oplossingen die bijdragen aan stofreductie. Daarnaast zijn er twee subdoelen, die hieronder worden weergegeven:



Dit betekent dat door ProRail wordt gezocht naar innovatieve oplossingen die zoveel mogelijk bijdragen aan het verbeteren van de gezondheid van de mens. Hoe meer een oplossing het vrijkomen van inhaleerbaar en respirabel stof reduceert ofwel tot nul terugbrengt, hoe hoger de waardering die ProRail daaraan zal geven.

Daarnaast dienen de ingebrachte oplossingen zo circulair mogelijk te zijn. Onder *circulair* wordt in dit verband verstaan dat al het materiaal kan worden gebruikt als grondstof voor nieuwe producten. Er mag met andere woorden geen afval ontstaan. Innovaties die leiden tot afval worden het minst gewaardeerd. De innovaties die volledig circulair zijn, worden het best gewaardeerd.

2.3 Functionele eisen

ProRail zoekt innovatieve oplossingen die in ieder geval voldoen aan de volgende **functionele eisen**:

- De integriteit van het gesteente moet gehandhaafd blijven, dat wil zeggen dat alle kenmerkende eigenschappen van het gesteente niet mogen wijzigen (hardheid, weerstand tegen vorst-dooi, waterabsorptie e.d.).
- De innovatie mag in geen enkele vorm een reactie aangaan met het gesteente (in het gesteente zitten veel chemische elementen die mogelijk een (chemische) reactie met andere stoffen kunnen aangaan),
- De innovatie dient volledig te voldoen aan het voorzorgbeginsel uit de Wet Milieubeheer en de zorgplicht uit de Wet Bodembescherming (per 1 juli 2022 Omgevingswet).
- De innovatie mag geen enkel negatief effect hebben op de functies van het ballastbed: dragen spoor, afwatering, afdragen krachten spoor naar onderbaan en demping.
- De innovatie mag geen enkel negatief effect uitoefenen op de spoorconstructies die in de ballast voorkomen (bijvoorbeeld aantasting van staal, kabels(ommanteling), aantasting van houten, betonnen of kunststof liggers, elektrische geleiding e.d.).
- De innovatie mag geen arbeid hygiënisch probleem vormen of toevoegen, met andere woorden de gezondheid van de mens mag niet nadelig beïnvloed worden.
- De innovatie moet bijdragen aan de herbruikbaarheid van de ballast, omdat de ambitie van ProRail 100% circulair.

Voorgaande functionele eisen zijn de eisen die ProRail nu in beeld heeft. Daarnaast zal tijdens de procedure verder duidelijk worden wat de mogelijke consequenties van de ingediende innovatievoorstellen zullen zijn. Daarom kan ProRail gaandeweg ook nog andere functionele eisen vaststellen, die nu nog niet genoemd worden. Als dat het geval is, wordt hierover duidelijk en tijdig gecommuniceerd door ProRail.

3. De aanpak

In dit hoofdstuk wordt allereerst beschreven hoe de aanmeldingsfase eruit ziet. Daarna wordt kort weergegeven welke 4 fases tijdens de procedure worden doorlopen. Tenslotte wordt in dit hoofdstuk uitgelegd welk investeringsbudget ProRail ter beschikking stelt en in hoeverre dit budget bepalend is voor het aantal partijen dat met hun ingediende innovatievoorstel kan worden toegelaten tot de verschillende fases van de procedure.

3.1 Aanmeldingsfase

3.1.1 Informatiebijeenkomst start

Na publicatie van de oproep organiseert ProRail op donderdag 24 maart 2022 een informatiebijeenkomst voor alle geïnteresseerde partijen. Tijdens deze bijeenkomst bespreekt ProRail met de aanwezigen de opgave waar zij voor gesteld staat en het innovatievraagstuk waar zij de markt graag bij betreft. Ook zal worden uitgelegd welke stappen er tijdens de ingerichte procedure bij deze innovatie oproep worden doorlopen en er is gelegenheid tot het stellen van vragen.

Geïnteresseerde partijen dienen zich aan te melden voor de informatiebijeenkomst. De informatiebijeenkomst is niet verplicht. **Aanmelding** kan uiterlijk tot maandag 21 maart 2022 door een mail te sturen naar stofloosspoor@prorail.nl.

Documenten of presentaties die worden getoond of verstrekt en een verslag van de bijeenkomst worden na afloop onderdeel van het dossier van deze innovatie oproep.

3.1.2 Vraag en antwoord

Alle partijen kunnen tijdens de aanmeldingsfase aan ProRail vragen stellen over zowel de inhoud als de procedure. Vragen dienen helder en eenduidig geformuleerd te worden met een verwijzing naar het onderdeel van het dossier waarop de vraag betrekking heeft. Om het stellen van vragen en het beantwoorden ervan te vergemakkelijken, wordt partijen verzocht om gebruik te maken van het format vragenlijst zoals opgenomen in Bijlage 1.

ProRail zal de binnengekomen vragen schriftelijk beantwoorden in een pdf-document en dit document gelijktijdig delen met alle geïnteresseerde partijen. Daarmee worden de gestelde vragen met bijbehorende antwoorden onderdeel van het dossier. De informatie die partijen hieruit opdoen kunnen zij meenemen bij het indienen van hun projectvoorstellen.

Als een vraag of het antwoord daarop een commercieel vertrouwelijk karakter heeft, kan een partij een gemotiveerd verzoek doen de vraag in vertrouwelijkheid te behandelen. Indien ProRail het commercieel vertrouwelijk karakter herkent, zal de vraag alleen naar die partij worden beantwoord en niet via het dossier worden gedeeld met de andere partijen.

Vragen worden ingediend conform het format van Bijlage 1 via stofloosspoor@prorail.nl. De uiterste datum voor het stellen van vragen is opgenomen in de planningstabel in hoofdstuk 5.

3.2 Procedure

Met deze innovatie oproep vraagt ProRail partijen om hun innovatieve oplossingen te delen voor het reduceren of wegnemen van blootstelling aan inhaalbaar en respirabel stof. Met een ingerichte procedure faciliteert ProRail

deze partijen in het onderzoeken, ontwikkelen en testen van hun innovaties om daarmee een bijdrage te leveren aan het oplossen van de genoemde problemen.

De marktintroductie en opschaling van oplossingen (lees: de inkoop) is geen onderdeel van de procedure van deze innovatie oproep. Vanzelfsprekend zet ProRail zich in om geteste innovaties die voldoen aan de gestelde doelen en functionele eisen, herhaaldelijk toe te kunnen passen in spoorse projecten, bijvoorbeeld door het aanpassen van bestaande regelgeving en/of het opstellen van nieuwe regelgeving ten behoeve van vrijgave. Het zijn echter uiteindelijk de uitvoerders (aannemers) die de oplossing moeten 'inkopen', dat doet ProRail niet zelf. Maar ProRail hecht als opdrachtgever en werkgever groot belang aan het scheppen van randvoorwaarden voor werknemers en opdrachtnemers om gezond en veilig te werken aan het spoor. Daarom neemt ProRail ook het initiatief voor deze innovatie oproep.

ProRail zal de resultaten van de procedure in overleg met de samenwerkingspartners na afloop breed met de markt delen, zodat er bekendheid kan worden gegeven aan de ontwikkelde innovatieve oplossingen die ook de testfasen goed hebben doorlopen. Samenwerkingspartners zullen daarbij worden betrokken en stemmen expliciet in met het publiceren van de resultaten van de procedure, waarbij gevoelige informatie omtrent intellectueel eigendom niet wordt gedeeld.

De ingerichte procedure bestaat uit vier fases, met aan het eind van elke fase een go/no go moment.

- Fase 1: Selectiefase
- Fase 2: Onderzoeksfase
- Fase 3: Ontwikkel- en testfase
 - a. Laboratoriumtest
 - b. Praktijkttest
- Fase 4: Vrijgave innovatie

In deze paragraaf worden de vier fases kort weergegeven. In hoofdstuk 4 wordt uitgelegd wat er per fase van de deelnemers wordt verwacht en het beoordelingsproces dat ProRail zal gebruiken. In paragraaf 3.3 wordt uitgelegd welk investeringsbudget ProRail ter beschikking stelt voor het onderzoeken en het ontwikkelen en testen van de innovatievoorstellen. Het beschikbare investeringsbudget is bepalend voor het aantal partijen dat zal worden geselecteerd om door te gaan naar de volgende fase.

Fase 1: Selectiefase

In fase 1 dient elke partij een indieningsformulier en een uitgewerkt projectvoorstel in, op basis waarvan ProRail een selectie maakt van partijen die hun ingediende oplossing nader mogen gaan onderzoeken. Het indieningsformulier is opgenomen in Bijlage 2.

Tijdens deze fase worden de indieners van de projectvoorstellen die voorlopig als best beoordeeld worden, uitgenodigd voor een pitch van hun projectvoorstel. De pitch dient daarbij van toegevoegde waarde te zijn op het schriftelijk ingediende projectvoorstel. Ook heeft ProRail dan de gelegenheid om vragen te stellen aan de indieners.

Aan het einde van fase 1 worden de partijen geselecteerd die doorgaan naar fase 2. Met die partijen zal ProRail een Samenwerkingsovereenkomst aangaan, zoals opgenomen in Bijlage 3.

In die samenwerkingsovereenkomst staat ook een bepaling over de omgang met informatie. ProRail en deelnemende partijen dienen alle gedeelde informatie vertrouwelijk te behandelen. Indien het voor een succesvol verloop van de procedure van de Oproep noodzakelijk is dat ProRail informatie deelt die door ProRail is gekwalificeerd als informatie met een hoog vertrouwelijk karakter, dan kan deze pas door ProRail worden gedeeld nadat hiervoor een aanvullende geheimhoudingsovereenkomst/non-disclosure agreement (NDA) tussen ProRail en de betreffende deelnemende partijen is gesloten. Deelnemende partijen stemmen hier expliciet mee in.

Fase 2: Onderzoeksfase

Tijdens fase 2 werken de geselecteerde partijen een business case uit en een plan van aanpak voor de ontwikkel- en testfase.

Dit zal in samenwerking met ProRail plaatsvinden. Aan het begin van deze fase worden de uitgangspunten voor de samenwerking gezamenlijk vormgegeven. ProRail wil in ieder geval samenwerkingsmomenten (digitaal en/of fysiek) organiseren rondom verschillende thema's die zij samen met de deelnemers gaat invullen. Eén of meerdere werknemers van samenwerkingspartner die inhoudelijk nauw betrokken zijn bij de ontwikkeling van de innovatie dienen aanwezig te zijn bij de te organiseren activiteiten. Daarnaast faciliteert ProRail de deelnemers door het beschikbaar stellen van alle noodzakelijke informatie vanuit ProRail om tot een goede business case en plan van aanpak te komen.

Aan het einde van fase 2 worden de partijen geselecteerd die doorgaan naar fase 3. Met die partijen zal ProRail een Overeenkomst voor de ontwikkel- en testfase aangaan.

Fase 3: Ontwikkel- en testfase

Fase 3 is bedoeld voor het daadwerkelijk ontwikkelen en testen van de aangeboden oplossingen. Deze fase kent twee onderdelen, namelijk:

- a) Het ontwikkelen en testen van een prototype van de oplossing in een **laboratoriumomgeving met simulatie**, en bij geslaagde uitkomst
- b) Het ontwikkelen en testen van een prototype van de oplossing in een **operationele omgeving (praktijktesten in het spoor)**.

Alleen als de laboratoriumtesten in fase 3a geslaagd zijn, zullen de praktijkproeven van fase 3b plaatsvinden. Tijdens fases 3a en 3b moeten partijen testrapporten en een aangescherpte business case opleveren.

De testen die moeten worden uitgevoerd zijn uiteraard afhankelijk van de ingediende oplossingen. Als een leverancier voor zijn innovatievoorstel een of beide fases van het testen al geheel of deels heeft doorlopen, dan kunnen die testrapporten uiteraard ook worden aangedragen. Ondanks deze rapporten dient er echter altijd een praktijktest uitgevoerd te worden in ProRail omgeving.

ProRail stelt voor de testfase externe, onafhankelijke expertise ter beschikking om de uitkomsten van de testen te beoordelen en waar nodig kan ProRail voor fase 3b zorgdragen voor een stuk testspoor.

Op basis van de opgeleverde testrapporten en aangescherpte business cases gaat ProRail over tot besluitvorming over de aanpassing van de ProRail voorschriften en/of het opstellen van nieuwe regelgeving.

Als de doorlopen testen tijdens fases 3a en 3b als positief zijn beoordeeld en er is een positieve business case opgesteld, dan wordt met het betreffende innovatievoorstel fase 4 gestart.

Fase 4: Vrijgave innovatie

In de laatste fase wordt door ProRail op basis van de testresultaten van fase 3 bepaald of het voor de ingediende innovatieve oplossing(en) nodig is om een vrijgavetraject te starten. Een eventueel vrijgavetraject is geen onderdeel van deze procedure voor een innovatie oproep. Het besluit om een vrijgavetraject te starten kan wel een resultaat zijn van deze innovatie oproep.

Daarbij zou het kunnen zijn dat het nodig is dat ProRail de huidige regelgeving aanpast of nieuwe regelgeving ontwikkelt, zoals een nieuwe specificatie (SPC), Ontwerpvoorschrift (OVS), Richtlijn (RLN) of Installatievoorschrift (ISV). Tijdens fase 4 wordt betrokken partij verzocht om alle benodigde documenten voor zo'n vrijgavetraject aan te leveren.

Als een innovatieve oplossing vervolgens voldoet aan de (eventueel aangepaste) ProRail-regelgeving, is toepassing in de spoorinfra mogelijk.

3.3 Financiële bijdrage van ProRail

ProRail streeft ernaar om door middel van deze oproep samen met de markt tot nieuwe innovatieve oplossingen te komen voor de genoemde problemen. Daarom stelt ProRail een investeringsbudget beschikbaar waarvan partijen in de onderzoeksfase en de ontwikkel- en testfase van de procedure gebruik kunnen maken.

Het totale investeringsbudget voor de innovatie oproep bedraagt € 875.000, - en wordt als volgt verdeeld:

Fase	Investeringsbudget
2: onderzoeksfase	€ 275.000
3: ontwikkel- en testfase	€ 600.000
Totaal	€ 875.000

Financiële bijdrage voor de onderzoeksfase

Tijdens fase 1 werkt elke partij een projectvoorstel uit, waarin onder meer de begroting voor de onderzoeksfase is opgenomen. Daarnaast dient in het projectvoorstel te worden aangegeven in welke mate de partij zelf investeert en de financiële bijdrage die zij van ProRail vraagt voor de onderzoeksfase. Het geheel aan aspecten dat in het projectvoorstel moet worden uitgewerkt, wordt in de tabel van paragraaf 4.1.1 opgesomd.

Voor de onderzoeksfase stelt ProRail een totaal investeringsbudget van € 275.000,- ter beschikking, waarbij ProRail per projectvoorstel maximaal € 25.000,- bijdraagt. Partijen worden daarbij aangemoedigd om een kleinere financiële bijdrage te vragen dan het maximum van € 25.000,-.

Het precieze aantal partijen dat tot de onderzoeksfase zal worden toegelaten, is daarmee afhankelijk van de per projectvoorstel gevraagde financiële bijdrage van ProRail. Concreet betekent dit dat minimaal de elf best beoordeelde projectvoorstellen (die voldoen aan alle eisen en voorwaarden) door mogen naar fase 2. Als deze elf best beoordeelde projectvoorstellen een kleinere bijdrage dan € 25.000,- van ProRail vragen, ontstaat er mogelijk ruimte om meer dan elf partijen door te laten naar fase 2 zolang dat mogelijk is binnen het totale investeringsbudget van € 275.000,-.

Stel ProRail ontvangt vijftien projectvoorstellen. De elf beste projectvoorstellen hebben in totaal een budget nodig van €265.000,-. Dit betekent dat er dan €10.000,- aan bestedingsruimte over is van het beschikbare investeringsbudget van ProRail. Als de partij die op de twaalfde plek is geëindigd in haar projectvoorstel een budget van €10.000,- heeft opgegeven, kan ProRail deze partij toelaten tot de onderzoeksfase.

Als deze partij in haar projectvoorstel echter een budget heeft opgegeven van €12.500,-, kan zij niet worden toegelaten tot de onderzoeksfase, omdat het totale investeringsbudget dan wordt overschreden. ProRail kan in dat geval niet met nummer twaalf in onderhandeling treden over het benodigde budget. Daarnaast kan ProRail ook niet alsnog nummer dertien in rangorde benaderen indien zij wel een budget heeft opgegeven van €10.000,-.

Financiële bijdrage voor de ontwikkel- en testfase

Tijdens fase 2 werkt elke partij een plan van aanpak voor het testen uit, waarin onder meer de begroting voor de testfase is opgenomen. Daarnaast dient in het plan van aanpak voor het testen te worden aangegeven in welke mate de partij zelf investeert en de financiële bijdrage die zij van ProRail vraagt voor de ontwikkel- en testfase. Het

geheel aan aspecten dat in het plan van aanpak voor het testen moet worden uitgewerkt, wordt in de tabel van paragraaf 4.2.1 opgesomd.

Voor de ontwikkel- en testfase stelt ProRail een totaal investeringsbudget van € 600.000,- ter beschikking, waarbij ProRail per innovatievoorstel maximaal € 75.000,- bijdraagt. Het bedrag van € 75.000,- is het maximumbedrag dat ProRail zal bijdragen voor fase 3a (laboratoriumtesten) en 3b (praktijktesten) tezamen. Partijen worden daarbij aangemoedigd om een kleinere financiële bijdrage te vragen dan het maximum van € 75.000,-.

Het precieze aantal partijen dat tot de ontwikkel- en testfase zal worden toegelaten, is daarmee afhankelijk van de per innovatievoorstel gevraagde financiële bijdrage van ProRail. Concreet betekent dit dat minimaal de acht best beoordeelde innovatievoorstellen door mogen naar fase 3. Als deze acht best beoordeelde innovatievoorstellen een kleinere bijdrage dan € 75.000,- van ProRail vragen, ontstaat er mogelijk ruimte om meer dan acht partijen door te laten naar fase 3 zolang dat mogelijk is binnen het totale investeringsbudget van € 600.000,-. Hierbij gelden dezelfde spelregels zoals weergegeven bij het gegeven voorbeeld voor de financiële bijdrage voor de onderzoeksfase.

4. Procedurebeschrijving en beoordelingsproces

In dit hoofdstuk wordt uitgelegd welke documenten partijen per fase moeten indienen en de criteria met wegingsfactor die ProRail zal gebruiken voor de beoordeling daarvan.

4.1 Fase 1 Selectiefase

4.1.1 In te dienen documenten en beoordelingscriteria

In fase 1 dienen partijen een indieningsformulier en een projectvoorstel¹ voor hun innovatieve oplossing in. In onderstaande tabel wordt weergegeven wat partijen in het projectvoorstel moeten uitwerken. Het projectvoorstel hoeft niet de definitieve versie van de oplossing te zijn, omdat de verdere ontwikkeling van de business case onderdeel is van de volgende fase.

De ingediende projectvoorstellen worden door ProRail beoordeeld aan de hand van de criteria en wegingsfactoren zoals opgenomen in de onderstaande tabel. De elf best beoordeelde projectvoorstellen worden door ProRail geselecteerd voor de onderzoeksfase (fase 2). In paragraaf 3.3 is uitgelegd dat er een mogelijkheid is dat er nog meer dan elf partijen door kunnen naar fase 2, mits dat mogelijk is binnen het totale investeringsbudget van ProRail.

Fase	Doel	Door partijen in te dienen documenten	Beoordelingscriteria met wegingsfactor
1: Selectie	Komen tot een selectie van partijen die hun ingediende oplossing nader mogen gaan onderzoeken	<u>Indieningsformulier</u> conform het model in Bijlage 2	
		<u>Projectvoorstel</u> waarin is uitgewerkt: - Visie op de oplossingsrichting: - Wijze waarop de innovatie bijdraagt aan het geschetste vraagstuk: de gestelde doelen en functionele eisen (zie paragraaf 2.2 en 2.3)	Impact (40%) - Mate waarin de innovatie bijdraagt aan het oplossen van het vraagstuk: de gestelde doelen en functionele eisen (zie paragraaf 2.2 en 2.3) - Mate van onderscheidend vermogen t.o.v. alternatieve

¹ Deze twee documenten samen worden in de (concept) Samenwerkingsovereenkomst aangemerkt als 'Aanbieding'.

Fase	Doel	Door partijen in te dienen documenten	Beoordelingscriteria met wegingsfactor
		- o Globale vergelijking met alternatieve oplossingsrichtingen - o Globale indicatie waarom de gekozen oplossingsrichting technisch en economisch haalbaar lijkt en goed bruikbaar is voor beoogde gebruikers - o Indicatie bij welke handeling(en) binnen de keten van groeve tot spoor de innovatie moet worden toegepast en voor welke handeling(en) de innovatie een stof reducerend effect zal geven - o Huidige status waarin de oplossingsrichting zich bevindt en de innovatie die nodig is om de oplossingsrichting grootschalig(er) toe te passen ▪ De kernvragen om de business case in fase 2 verder uit te werken en de wijze waarop deze kernvragen zullen worden uitgewerkt ▪ Beschrijving hoe met ProRail en eventueel andere relevante stakeholders wordt samengewerkt en beschrijving van de partij(en) die zijn betrokken bij de ontwikkeling en vermarkting van de innovatie en de persoon (personen) die gaan deelnemen aan de oproep: expertise, ervaring en relevante referenties ▪ Begroting van de onderzoeksfase en de mate waarin de partij zelf investeert en de financiële bijdrage die zij van ProRail vraagt, welke niet meer mag bedragen dan het genoemde maximum van € 25.000,- zoals beschreven in paragraaf 3.3.	oplossingsrichtingen beschikbaar in de markt. ▪ Mate van innovatie: hoe groot is de doorbraak en hoeveel nieuwe of verbeterde functionaliteiten ontstaan er voor de klant? Plan van aanpak uitwerken business case (25%) ▪ Duidelijkheid omtrent het (technologische) startpunt en de fase van ontwikkeling ▪ Mate waarin technische en niet-technische haalbaarheidsaspecten worden onderkend ▪ Duidelijkheid over welke vragen moeten worden beantwoord en op welke wijze dat wordt aangepakt Economisch Perspectief (35%) ▪ Mate waarin uit het voorstel blijkt dat de ondernemer een innovatie ontwikkelt waar klanten voor willen betalen ▪ De kwaliteit van de voorgenomen strategie en aanpak om de innovatie te vermarkten en grootschalig(er) toe te passen. ▪ Mate waarin de ondernemer (of het consortium) de juiste kennis, competenties en middelen heeft om de innovatie verder te ontwikkelen en op de markt te brengen

Aan het projectvoorstel worden de volgende **eisen** gesteld:

- Maximaal 10 A4 -> wanneer een voorstel meer pagina's omvat dan het gegeven maximum, worden de laatste pagina's van het voorstel niet beoordeeld;
- Aangeleverd in een algemeen toegankelijk format (zowel in PDF als MS-office, om beoordeling te vergemakkelijken).
- In de Nederlandse of Engelse taal opgesteld;
- SMART (Specifiek, Meetbaar, Acceptabel, Realistisch, Tijdsgebonden) geformuleerd.

De deadline van fase 1 voor het indienen van het indieningsformulier en het projectvoorstel is te vinden in de planningstabel, zie Hoofdstuk 5. Indiening dient te geschieden via stofloosspoor@prorail.nl.

Er wordt met nadruk op gewezen dat partijen zelf verantwoordelijk zijn voor de volledigheid en juistheid van de door hen ingediende documenten. Een onvolledig document of een document dat niet voldoet aan de gestelde (vorm)vereisten of voorwaarden kan leiden tot uitsluiting van verdere deelname aan de procedure.

Tot twee weken voorafgaand aan het moment van indienen biedt ProRail partijen de mogelijkheid een concept projectvoorstel en/of indieningsformulier ter controle in te dienen. ProRail zal deze toetsen op vormfouten en de partij hierop attenderen. Het betreft nadrukkelijk geen toets of waardeoordeel op inhoudelijke aspecten van het projectvoorstel. Deze mogelijkheid voor controle van de documenten is een hulpmiddel voor partijen en biedt geen garantie dat er na controle geen vormfouten meer zijn in de documenten. Ook na deze controle blijft de verantwoordelijkheid voor de volledigheid en juistheid van de ingediende stukken bij de partijen die de documenten indienen.

4.1.2 Beoordelingsproces

Nadat de documenten zijn ontvangen worden de onderstaande stappen doorlopen om de partijen te selecteren die hun innovatieve oplossing mogen gaan onderzoeken (fase 2).

Stap 1 – Controle volledigheid van de ingediende documenten

ProRail toetst de ingediende documenten op volledigheid.

Indien ProRail onduidelijkheden aantreft in een document kan zij om opheldering verzoeken. Indiener dient de vragen van ProRail afdoende te beantwoorden binnen de in het verzoek gestelde termijn. Na het moment van indienen kan ProRail uitsluitend kleine niet-inhoudelijke omissies door indiener laten herstellen, zolang dit de mededinging niet op onregelmatige wijze verstoort.

Stap 2 – Inhoudelijke beoordeling projectvoorstellen

Vervolgens worden de ingediende projectvoorstellen beoordeeld aan de hand van de beoordelingscriteria en wegingsfactoren die in de tabel in paragraaf 4.1.1 zijn opgenomen.

De beoordeling wordt gedaan door een kundige en onafhankelijke **beoordelingscommissie** bestaande uit experts op verschillende relevante onderwerpen, zoals ballast, innovatie, arboveiligheid en milieu. Het is niet toegestaan om, in het kader van deze oproep, contact te zoeken met de leden van de beoordelingscommissie.

Ieder lid van de commissie beoordeelt eerst individueel, op grond van zijn eigen kennis en ervaring, de projectvoorstellen op de drie criteria: 1) impact, 2) plan van aanpak uitwerken business case en 3) economisch perspectief. Elk projectvoorstel krijgt per beoordelingscriterium een score aan de hand van de onderstaande beoordelingstabel:

Beoordelingscijfer	Waardering
10	Uitstekend: het criterium met bijbehorende eisen is volledig beantwoord en SMART onderbouwd. Daarnaast bestaat de beantwoording uit meerdere positieve, verrassende en vernieuwende elementen, waardoor het de verwachtingen van ProRail overtreft.
8	Goed: het criterium met bijbehorende eisen is volledig beantwoord en SMART onderbouwd. Daarnaast bestaat de beantwoording uit één positief, verrassend en vernieuwend element.
6	Ruim voldoende: Het criterium met bijbehorende eisen is volledig beantwoord en onderbouwd en de beantwoording is ruim voldoende (SMART) uitgewerkt.

4 ²	Voldoende: het criterium met bijbehorende eisen is beantwoord en onderbouwd, maar de beantwoording en/of onderbouwing is matig en niet volledig overtuigend.
2	Onvoldoende: een merendeel van het criterium met bijbehorende eisen is niet beantwoord en/of de beantwoording sluit niet of nauwelijks aan bij het betreffende criterium.

Let op: een projectvoorstel dient op ieder van de beoordelingscriteria minimaal een voldoende te halen om in aanmerking te komen voor deelname aan fase 2. Dat wil zeggen dat het projectvoorstel op elk beoordelingscriterium bij de consensus beoordeling van stap 3 met tenminste een 4 moet zijn beoordeeld door de beoordelingscommissie. Wanneer een projectvoorstel, naar het oordeel van de commissie, volgens de maatstaven van de beoordelingstabel van onvoldoende kwaliteit is, zal de partij die het heeft ingediend niet verder mogen deelnemen aan de procedure van deze innovatie oproep.

Stap 3 – Bepalen voorlopige rangorde

Bij stap 3 delen de experts in een plenaire sessie hun individuele oordeel en bespreken zij de projectvoorstellen om met elkaar tot consensus te komen over de beoordelingscijfers per criterium. Op basis daarvan worden de projectvoorstellen voorlopig gerangschikt.

Stap 4 – Uitnodigen partijen voor toelichting op het projectvoorstel o.b.v. voorlopige rangorde

ProRail nodigt de twintig partijen die bovenaan in de voorlopige rangorde uitkomen uit voor het geven van een toelichting/presentatie op hun projectvoorstel. De uitgenodigde partijen krijgen maximaal 5 minuten de tijd om hun projectvoorstel te pitchen, waarbij wordt gevraagd om de pitch van toegevoegde waarde te laten zijn op het schriftelijk ingediende projectvoorstel. Daarbij mag gebruik worden gemaakt van beeld en geluid. Daarna neemt ProRail 10 minuten de tijd om vragen te stellen aan de partijen. Met welkom heten en afronding zal deze toelichting op het projectvoorstel globaal 25 minuten duren. De pitch wordt door ProRail beoordeeld op basis van dezelfde beoordelingscriteria die in de tabel van paragraaf 4.1.1 zijn opgenomen.

Stap 5 – Definitieve beoordeling projectvoorstellen

Na afloop van stap 4 komt de beoordelingscommissie plenair samen om voor die twintig projectvoorstellen tot een definitieve beoordeling per beoordelingscriterium (zie paragraaf 4.1.1) te komen.

Stap 6 – Bepalen definitieve rangorde

De rangorde wordt op basis van de resultaten van de beoordeling definitief vastgesteld en bepaalt welke partijen door mogen naar fase 2: de onderzoeksfase. In geval van gelijke scores is de beoordeling van het criterium 'impact' leidend. Wanneer hieruit nog geen onderscheid blijkt, volgt een loting.

Voor fase 2 (onderzoeksfase) stelt ProRail een totaalbudget van €275.000,- ter beschikking, met een maximum van €25.000,- per projectvoorstel, zie daarvoor de uitleg onder 3.3. Dit betekent dat op basis van de definitieve rangorde minimaal de elf best beoordeelde projectvoorstellen doorgaan naar fase 2. In het geval de elf best beoordeelde projectvoorstellen een kleinere bijdrage dan €25.000,- van ProRail vragen, kunnen er meer dan elf partijen toegelaten worden tot fase 2 zolang dat mogelijk is binnen het totale investeringsbudget van €275.000,-.

Stap 7 – Bekendmaking resultaten beoordeling

De definitieve rangorde van fase 1 (selectiefase) wordt aan alle partijen bekendgemaakt en iedere partij zal het definitieve beoordelingsresultaat van zijn projectvoorstel ontvangen.

ProRail staat daarbij open om aan de partijen die niet geselecteerd zijn voor fase 2 een nadere mondelinge toelichting te geven op de behaalde scores, als dat gewenst is.

² Let op: een score 4 betekent dus een positieve waardering, namelijk 'voldoende' zoals omschreven in deze tabel.

De partijen die hun ingediende oplossing nader mogen gaan onderzoeken en doorgaan naar fase 2 (onderzoeksfase) zullen daartoe een uitnodiging ontvangen. Die partijen zullen met ProRail een Samenwerkingsovereenkomst sluiten, zie Bijlage 3.

4.2 Fase 2 Onderzoeksfase

4.2.1 In te dienen documenten en beoordelingscriteria

Fase 2 (de onderzoeksfase) bestaat uit het uitwerken van de business case en het opstellen van een plan van aanpak voor de ontwikkel- en testfase.

In onderstaande tabel staat beschreven welke aspecten partijen in die documenten moeten uitwerken en de beoordelingscriteria met wegingsfactor die ProRail zal gebruiken om die documenten te beoordelen. De acht best beoordeelde innovatievoorstellen worden door ProRail geselecteerd voor de ontwikkel- en testfase (fase 3). In paragraaf 3.3 is uitgelegd dat er een mogelijkheid is dat er nog meer dan acht partijen door kunnen naar fase 3, mits dat mogelijk is binnen het totale investeringsbudget van ProRail.

Fase	Doel	Door partijen in te dienen documenten	Beoordelingscriteria met wegingsfactor
2: Onderzoek	Komen tot een uitgewerkte business case en een plan van aanpak voor het testen, op basis waarvan een selectie wordt gemaakt van partijen die doorgaan naar fase 3 (ontwikkel- en testfase)	Business case waarin is uitgewerkt: - De impact van de innovatie op het vraagstuk - De haalbaarheid van de innovatie - Het economisch perspectief om de innovatie verder te gaan vermarkten	Beoordelingscriteria business case (70%) Impact (40%) - Mate waarin de innovatie bijdraagt aan het oplossen van het vraagstuk: de gestelde doelen en functionele eisen (zie paragraaf 2.2 en 2.3) - Totale kosten en opbrengsten van de oplossing t.o.v. (optelsommen van) reguliere oplossingen - Mate van innovatie: hoe groot is de doorbraak en hoeveel nieuwe functionaliteiten ontstaan er voor klanten - Mate van onderscheidend vermogen t.o.v. alternatieve oplossingsrichtingen Haalbaarheid (25%) - 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 - Mate waarin niet-technologische aspecten van de marktintroductie onderkend en beheerst worden (gebruikersadoptie en -acceptatie, wet- en regelgeving, normering en certificering, kennisbescherming e.d.). Economisch perspectief (35%) - 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

Fase	Doel	Door partijen in te dienen documenten	Beoordelingscriteria met wegingsfactor
			- Duidelijkheid over vermarkten van de oplossing, helderheid over en ervaring met verkoopkanaal en kosten van marktontwikkeling - Mate waarin er financiering is voor de commercialisatiefase - Mate waarin de ondernemer (of het consortium) de juiste competenties, vaardigheden en referenties heeft om de innovatie verder te ontwikkelen en op de markt te brengen - Beschrijving van de samenwerking met de uitvoeringspartij(en) (aannemers) en ProRail bij de eerste toepassing
		Plan van aanpak testen waarin is uitgewerkt: - Doelstelling van de testen: zowel de laboratoriumtest als de praktijktest - Vragen waarop deelnemer expliciet een antwoord zoekt - Omschrijving hoe deelnemer tot de beantwoording van de gestelde vragen komt - De risico's die zich hierbij kunnen voordoen en de maatregelen om deze te kunnen beheersen - De projectorganisatie, de taakverdeling (inclusief eventueel in te schakelen derden en samenwerking met ProRail), fasering en de belangrijke medewerkers in het project (voeg een motivatie toe, bijv. korte CV's) - Begroting van de testfase en de mate waarin indiener zelf investeert en de financiële bijdrage die zij van ProRail vraagt, welke niet meer mag bedragen dan het genoemde maximum van € 75.000,- zoals beschreven in paragraaf 3.3.	Beoordelingscriteria plan van aanpak fase 3 (30%) Volledigheid (30%): mate waarin het plan van aanpak testen specifiek genoeg is uitgewerkt op basis van de in deze tabel genoemde punten Duidelijkheid (30%): mate waarin het plan van aanpak testen begrijpelijk genoeg is Prijs (40%): mate waarin indiener zelf investeert en de financiële bijdrage die zij van ProRail vraagt

Aan de business case en het plan van aanpak testen worden de volgende **eisen** gesteld:

- Aangeleverd in een algemeen toegankelijk format (zowel in PDF als MS-office, om beoordeling te vergemakkelijken).
- In de Nederlandse of Engelse taal opgesteld;
- SMART (Specifiek, Meetbaar, Acceptabel, Realistisch, Tijdsgebonden) geformuleerd.

De deadline van fase 2 voor het indienen van de uitgewerkte business case en het plan van aanpak voor het testen is te vinden in de planningstabel, zie Hoofdstuk 5. Indiening dient te geschieden via stofloosspoor@prorail.nl.

4.2.2 Beoordelingsproces

Nadat de documenten zijn ontvangen worden de onderstaande drie stappen doorlopen om de partijen te selecteren die hun innovatieve oplossing mogen gaan ontwikkelen en testen (fase 3).

Stap 1 – Inhoudelijke beoordeling business case en plan van aanpak testen

De business case en het plan van aanpak voor het testen worden beoordeeld aan de hand van de beoordelingscriteria en wegingsfactoren die in de tabel in paragraaf 4.2.1 zijn opgenomen.

De beoordeling wordt net als in fase 1 gedaan door een beoordelingscommissie bestaande uit een groep experts. Het is niet toegestaan om, in het kader van deze oproep, contact te zoeken met de leden van de beoordelingscommissie.

Ieder lid van de commissie beoordeelt eerst individueel, op grond van zijn eigen kennis en ervaring, de business case op de drie criteria: 1) impact, 2) haalbaarheid en 3) economisch perspectief en het plan van aanpak voor het testen op de drie criteria: 1) volledigheid, 2) duidelijkheid en 3) prijs.

Per beoordelingscriterium wordt een score toegekend aan de hand van de onderstaande beoordelingstabel:

Beoordelingscijfer	Waardering
10	Uitstekend: het criterium met bijbehorende eisen is volledig beantwoord en SMART onderbouwd. Daarnaast bestaat de beantwoording uit meerdere positieve, verrassende en vernieuwende elementen, waardoor het de verwachtingen van ProRail overtreft.
8	Goed: het criterium met bijbehorende eisen is volledig beantwoord en SMART onderbouwd. Daarnaast bestaat de beantwoording uit één positief, verrassend en vernieuwend element.
6	Ruim voldoende: Het criterium met bijbehorende eisen is volledig beantwoord en onderbouwd en de beantwoording is ruim voldoende (SMART) uitgewerkt.
4 ³	Voldoende: het criterium met bijbehorende eisen is beantwoord en onderbouwd, maar de beantwoording en/of onderbouwing is matig en niet volledig overtuigend.
2	Onvoldoende: een merendeel van het criterium met bijbehorende eisen is niet beantwoord en/of de beantwoording sluit niet of nauwelijks aan bij het betreffende criterium.

Let op: op ieder van de beoordelingscriteria dient minimaal een voldoende te worden gehaald om in aanmerking te komen voor deelname aan fase 3. Dat wil zeggen dat de business case en het plan van aanpak voor het testen op elk beoordelingscriterium bij de consensus beoordeling van stap 2 met tenminste een 4 moet zijn beoordeeld door de beoordelingscommissie. Wanneer een van die documenten, naar het oordeel van de commissie, volgens de maatstaven van de beoordelingstabel van onvoldoende kwaliteit is, zal de partij die het heeft ingediend niet verder mogen deelnemen aan de procedure van deze innovatie oproep.

Stap 2 – Bepalen definitieve rangorde

Bij stap 2 delen de leden van de beoordelingscommissie in een plenaire sessie hun individuele oordeel en bespreken zij de business case en het plan van aanpak voor het testen om met elkaar tot consensus te komen over de beoordelingscijfers per criterium.

Op basis daarvan worden de innovatievoorstellen definitief gerangschikt en wordt bepaald welke partijen door mogen naar fase 3: de ontwikkel- en testfase. In geval van gelijke scores is de beoordeling van het criterium 'impact' leidend. Wanneer hieruit nog geen onderscheid blijkt, volgt een loting.

³ Let op: een score 4 betekent dus een positieve waardering, namelijk 'voldoende' zoals omschreven in deze tabel.

Voor fase 3 (de ontwikkel- en testfase) stelt ProRail een totaalbudget van €600.000,- ter beschikking, met een maximum van €75.000,- per innovatievoorstel, zie daarvoor de uitleg onder 3.3. Dit betekent dat op basis van de definitieve rangorde minimaal de acht best beoordeelde innovatievoorstellen doorgaan naar fase 3. In het geval de acht best beoordeelde innovatievoorstellen een kleinere bijdrage dan €75.000,- van ProRail vragen, kunnen er meer dan acht partijen toegelaten worden tot fase 3 zolang dat mogelijk is binnen het totale investeringsbudget van €600.000,-.

Stap 3 – Bekendmaking resultaten definitieve beoordeling

De definitieve rangorde van fase 2 wordt aan alle partijen bekendgemaakt. Iedere partij zal daarnaast het definitieve beoordelingsresultaat van zijn business case en plan van aanpak voor het testen ontvangen.

ProRail staat daarbij open om aan de partijen die niet geselecteerd zijn voor fase 3 een nadere mondelinge toelichting te geven op de behaalde scores, als dat gewenst is.

De partijen die hun ingediende oplossing nader mogen gaan ontwikkelen en testen en dus doorgaan naar fase 3 zullen daartoe een uitnodiging ontvangen. Zij ontvangen tevens van ProRail inhoudelijke input op hun business case en het plan van aanpak voor het testen, welke zij moeten uitwerken tijdens fase 3. Daarnaast zullen die partijen met ProRail een Overeenkomst voor de ontwikkel- en testfase sluiten.

4.3 Fase 3 Ontwikkel- en testfase

4.3.1 In te dienen documenten en beoordelingscriteria

In fase 3 (de ontwikkel- en testfase) worden de innovatieve oplossingen daadwerkelijk getest. Dit gebeurt op basis van het plan van aanpak testen dat tijdens fase 2 is opgesteld. De input die partijen daarbij van ProRail hebben ontvangen, moet door de betrokken partij voldoende worden verwerkt in een definitief plan van aanpak testen. Dit definitieve plan moet door ProRail worden goedgekeurd.

Tijdens fase 3a wordt een prototype van de innovatieve oplossing ontwikkeld en getest in een laboratoriumomgeving aan de hand van simulatietesten. Alleen als de laboratoriumtesten van fase 3a geslaagd zijn, wordt doorgegaan naar fase 3b. Tijdens fase 3b wordt het prototype in het spoor getest, oftewel vinden praktijktesten plaats.

In onderstaande tabel staat beschreven welke aspecten partijen in de in te dienen documenten moeten uitwerken en de criteria die ProRail zal gebruiken om die documenten te beoordelen.

Fase	Doel	Door partijen in te dienen documenten	Beoordelingscriteria
3: ontwikkelen en testen	Komen tot geteste innovaties	<u>Definitief plan van aanpak testen</u> Dit betreft de definitieve versie van het plan van aanpak testen (zoals opgesteld tijdens fase 2), waarin de input die ProRail daarop heeft gegeven is verwerkt.	<u>Definitief plan van aanpak testen</u> De door ProRail na afloop van de beoordeling van fase 2 meegegeven input voor het plan van aanpak testen is verwerkt.
		<u>Testrapport fase 3a laboratorium en simulaties</u>	<u>Testresultaten</u> De in het definitieve plan van aanpak testen geformuleerde onderzoeksvragen hebben een

Fase	Doel	Door partijen in te dienen documenten	Beoordelingscriteria
		Daarin moeten de testvragen voor fase 3a uit het definitieve plan van aanpak testen worden beantwoord.	stof reducerende uitkomst bij de laboratoriumtesten. - Door het innovatieve karakter van het onderzoek en toenemend inzicht is het mogelijk dat ProRail aanvullende testen of simulaties wil laten uitvoeren. - Op basis van alle verkregen testresultaten zal ProRail aangeven welke grenswaarde voor stofreductie gehanteerd zal worden. - ProRail beoordeelt of de innovatieve oplossing voldoet aan de gestelde eisen.
		<u>Testrapport fase 3b praktijk</u> Daarin moeten de testvragen voor fase 3b uit het definitieve plan van aanpak testen worden beantwoord.	<u>Testresultaten</u> - De in het definitieve plan van aanpak testen geformuleerde onderzoeksvragen hebben een stof reducerende uitkomst bij de praktijktest(en). - ProRail beoordeelt of de innovatieve oplossing voldoet aan de gestelde eisen.
		<u>Aangescherpte business case</u> Daarin moeten de vragen die tijdens de beoordeling van fase 2 naar voren zijn gekomen en door ProRail aan de partij zijn teruggekoppeld, worden beantwoord.	<u>Aangescherpte business case</u> De openstaande vragen van de business case (die meegegeven zijn in de beoordeling van fase 2) zijn voldoende beantwoord.

De deadline van fase 3 voor het indienen van het definitieve plan van aanpak testen, de testrapporten van fases 3a en 3b en de aangescherpte business case is te vinden in de planningstabel, zie Hoofdstuk 5. Indiening dient te geschieden via stofloosspoor@prorail.nl.

De testen die moeten worden uitgevoerd zijn uiteraard afhankelijk van de aard van de ingediende innovatieve oplossingen. Als een leverancier voor zijn innovatievoorstel een of beide fases van het testen al geheel of deels heeft doorlopen dan kunnen die testrapporten uiteraard ook worden aangedragen. Deze testrapporten dienen voorzien te zijn van de betreffende instanties (contactpersonen) voor referentie. ProRail beoordeelt of deze testrapporten van voldoende kwaliteit zijn om deels of geheel te worden toegelaten. Het blijft wel noodzakelijk dat er een praktijktest in een ProRail omgeving plaatsvindt.

ProRail stelt voor de testfase externe expertise ter beschikking om de uitkomsten van de testen te beoordelen en waar nodig kan ProRail voor fase 3b zorgdragen voor een stuk testspoor.

De resultaten van fases 3a en 3b (testrapporten) en de aangescherpte business case zullen worden gepresenteerd aan ProRail.

Op basis van de opgeleverde testrapporten en aangescherpte business case wordt door ProRail bepaald of de innovatie toegepast kan worden in ProRail infra en/of voorgeschreven kan worden in ProRail voorschriften.

Als de doorlopen testen tijdens fases 3a en 3b als positief zijn beoordeeld en er is een positieve business case opgesteld, dan gaat ProRail over tot fase 4. In die fase onderzoekt ProRail wat er nodig is om de innovatie in de praktijk toe te kunnen passen, denk daarbij bijv. aan het aanpassen van richtlijnen en/of het opstellen van nieuwe regelgeving ten behoeve van vrijgave.

4.4 Fase 4 Vrijgave innovatie

ProRail en de betrokken partij doen gezamenlijke inspanningen om deze laatste fase goed te doorlopen. Hiervoor zal per ingediende oplossing moeten worden bepaald welke concrete stappen er nodig zijn om de oplossing in de praktijk toe te kunnen passen. Als het voor een specifiek innovatievoorstel nodig is kan er een vrijgavetraject gestart worden. In de te zetten stappen wordt duidelijk welke documenten er ingediend moeten worden en hoeveel tijd het traject in beslag zal nemen. Afhankelijk van welke innovatieve oplossingen fase 4 bereiken, kan het mogelijk zijn dat er een certificeringstraject moet worden doorlopen.

Op basis van de testresultaten zal ProRail per innovatieoplossing vaststellen of specifieke ProRail-regelgeving moet worden aangepast en/of gemaakt. De betrokken partij levert op verzoek van ProRail alle benodigde documenten aan. Te denken valt aan productinformatie en gegevens over bijvoorbeeld installatie, onderhoud, sloop en opslag.

ProRail zal op basis van die documentatie overgaan tot het aanpassen van de huidige ProRail-regelgeving of het ontwikkelen van nieuwe regelgeving, zoals een nieuwe specificatie (SPC), Ontwerpvoorschrift (OVS), Richtlijn (RLN) of Installatievoorschrift (ISV). Einddoel is daarbij dat de nieuwe oplossing gebruikt kan worden in de ProRail-praktijk.

Als een innovatieve oplossing vervolgens voldoet aan de (eventueel aangepaste) ProRail-regelgeving, kan de innovatieve oplossing door de aannemers onbeperkt worden ingezet als zij spoorwerkzaamheden met ballast voor ProRail verrichten.

Zoals onder 3.2 uitgelegd is de marktintroductie en opschaling van innovatieve oplossingen geen onderdeel van de procedure van deze innovatie oproep. Vanzelfsprekend zal ProRail er alles aan doen om geteste innovaties herhaaldelijk toe te kunnen passen in spoorse projecten, maar het zijn uiteindelijk de uitvoerders (aannemers) die de oplossing moeten 'inkopen', dat doet ProRail niet zelf.

ProRail zal in overleg met de samenwerkingspartners de resultaten van de procedure na afloop breed met de markt delen, zodat er bekendheid kan worden gegeven aan de ontwikkelde innovatieve oplossingen die ook de testfases goed hebben doorlopen. Samenwerkingspartners zullen daarbij worden betrokken en stemmen expliciet in met het publiceren van de resultaten van de procedure, waarbij gevoelige informatie omtrent intellectueel eigendom niet wordt gepubliceerd.

5. De planning

Planningstabel		
Fase	Activiteit	Datum
Aanmeldingsfase	Aankondiging en publicatie via diverse kanalen	01-03-2022
	Uiterste datum voor aanmelden informatiebijeenkomst	21-03-2022
	Informatiebijeenkomst	24-03-2022
	Uiterste datum voor het stellen van vragen	07-04-2022
	Uiterste datum beantwoording binnengekomen vragen door ProRail	14-04-2022
1: selectiefase	Uiterste datum voor indiening van: - Indieningsformulier - Uitgewerkt projectvoorstel	09-05-2022
	Uitnodiging voor toelichting op het projectvoorstel voor geselecteerde partijen o.b.v. voorlopige rangorde	23-05-2022
	Presentaties van geselecteerde projectvoorstellen	30,31 mei en 2 juni
	Bekendmaking definitieve rangorde fase 1 en beoordelingsresultaat van eigen projectvoorstel	Week 24
	Uitnodiging voor fase 2 voor geselecteerde partijen	Week 24
2: onderzoeksfase	Start onderzoeksfase: kick-off	Week 25
	Uiterste datum voor indiening van: - Uitgewerkte business case - Plan van aanpak testen	30-09-2022
	Presentatie van business case en plan van aanpak testen	Week 41
	Bekendmaking definitieve rangorde fase 2 en beoordelingsresultaat van eigen business case en plan van aanpak testen	Week 42
	Uitnodiging voor fase 3 voor geselecteerde partijen	Week 42
3: ontwikkel- en testfase	Start ontwikkel- en testfase: kick-off	Week 44
	Uiterste datum voor indiening van definitieve plan van aanpak testen	PM
	3a. Ontwikkelen en testen prototype via laboratoriumtesten	PM
	Uiterste datum voor indiening van: - Testrapport laboratoriumtesten/simulaties - Aangescherpte business case	PM
	Opleveren en presenteren resultaten fase 3a	PM
	Beoordeling go/no go	PM

		Uitnodiging voor fase 3b voor partijen die fase 3a goed hebben doorlopen	PM
	3b.	Ontwikkelen en testen prototype via praktijktesten	PM
		Uiterste datum voor indiening van: - Testrapport praktijktesten	PM
		Opleveren en presenteren resultaten fase 3b	PM
		Toelating tot fase 4 in geval van goed doorlopen testen	Beoogd Q1 2023

6. Bijlagen

- Bijlage 1 Format vragenlijst voor aanmeldingsfase
- Bijlage 2 Indieningsformulier
- Bijlage 3 Samenwerkingsovereenkomst

Bijlage 1

Algemene vragenlijst

Project: Oproep voor innovaties die bijdragen aan een stofloos spoor!

Datum: <datum invullen>

Deelnemer: <naam deelnemende partij invullen>

[illegible]

Bijlage 2

Indieningsformulier *Oproep voor innovaties die bijdragen aan een stofloos spoor!*

ProRail is opzoek naar innovatieve oplossingen die het vrijkomen van inhaalbaar en respirabel stof verder reduceren dan wel volledig terugbrengen tot nul. Om deze reden vraagt ProRail u om deel te nemen aan deze oproep.

Bent u geïnteresseerd en heeft u een goede oplossing voor de geschetste problematiek? Vul dan hieronder de gevraagde gegevens in, aangevuld met een beschrijving van uw oplossing in een uitgewerkt projectvoorstel (voor de specifieke vereisten wordt verwezen naar hoofdstuk 4 van de oproep).

Organisatie / naam	
Kvk-nummer (optioneel)	
Contactpersoon	
Straat + huisnummer	
Postcode / Plaats	
Postbus (optioneel)	
Postcode / Plaats (optioneel)	
Telefoon	
E-mail	
Korte beschrijving innovatieve oplossing:	
Bijlagen:	
<<vul hier de bijlagen in waarnaar u verwijst>>	

Met het ondertekenen van dit indieningsformulier gaat u akkoord met deelname aan de procedure overeenkomstig de inhoud en werkwijze van de oproep (incl. bijlagen zoals de samenwerkingsovereenkomst).

Met uw deelname aan de procedure houdt u daarbij rekening met de verplichtingen op het gebied van het milieu-, sociaal en arbeidsrecht uit hoofde van het recht van de Europese Unie, nationale recht of collectieve arbeidsovereenkomsten of uit hoofde van de in bijlage X van Richtlijn 2014/24/EU vermelde bepalingen van internationaal milieu-, sociaal en arbeidsrecht.

Wij zien uw aanmelding graag vóór 9 mei 2022 tegemoet via stofloosspoor@prorail.nl.

Aldus naar waarheid ingevuld en ondertekend:

Plaats:

Datum:

Naam:

Handtekening:

Bijlage 3

Samenwerkingsovereenkomst

betreffende

Innovaties voor een stofloos spoor!

tussen

en

Naam Samenwerkingspartner

versie: V1.0
datum: februari 2022
status: Definitief

Partijen:

De besloten Vennootschap met beperkte aansprakelijkheid ProRail B.V., gevestigd te Utrecht aan het Moreelsepark 3, te dezen rechtsgeldig vertegenwoordigd door [naam & functie], hierna te noemen “ProRail”,

en

[naam Samenwerkingspartner], gevestigd te [naam vestigingsplaats], te dezen rechtsgeldig vertegenwoordigd door [naam & functie], hierna te noemen “Samenwerkingspartner”,

hierna gezamenlijk ook te noemen “Partijen”,

Overwegende:

- dat ProRail op [datum] de “Oproep voor innovaties die bijdragen aan een stofloos spoor!”, heeft gepubliceerd;
- ProRail in het kader van die Oproep de deelnemers de gelegenheid heeft geboden innovatieve oplossingen aan te dragen voor het genoemde Innovatievraagstuk van ProRail;
- Samenwerkingspartner daartoe op [datum] een Aanbieding heeft ingediend, op basis waarvan Samenwerkingspartner door de beoordelingscommissie van ProRail is geselecteerd als één van de partijen waaraan deze Overeenkomst wordt aangeboden voor de uitwerking van het Projectvoorstel in de vorm van een Business case en een Plan van Aanpak Testen;
- dat ProRail in dat verband een Overeenkomst wenst te sluiten met Samenwerkingspartner;
- dat Partijen de rechten en verplichtingen tussen partijen als volgt wensen vast te leggen.

En verder overwegende:

- dat in het regeerakkoord ‘Vertrouwen in de toekomst’ (2017-2021) is opgenomen dat ProRail wordt omgevormd tot een publiekrechtelijk zelfstandig bestuursorgaan met eigen rechtspersoonlijkheid (hierna: zbo);
- dat deze omvorming wordt gerealiseerd door inwerkingtreding van de ‘Wet tot wijziging van de Spoorwegwet en enige andere wetten in verband met de omvorming van ProRail tot een publiekrechtelijke zelfstandig bestuursorgaan’ (hierna: Wet publiekrechtelijke omvorming ProRail);
- dat Partijen beogen de onderhavige tussen ProRail en Samenwerkingspartner gesloten Overeenkomst na de omvorming ongewijzigd van kracht te laten blijven;
- dat indien de Wet publiekrechtelijke omvorming ProRail in werking treedt, de Overeenkomst onder algemene titel overgaat op het zbo ProRail;

En zijn overeengekomen als volgt:

1 Begripsbepalingen

Aanbieding:	Een overeenkomstig de in de Oproep gestelde eisen door Samenwerkingspartner tijdens Fase 1 ingediend indieningsformulier en Projectvoorstel, opgenomen als Annex 2 bij deze Overeenkomst.
Acceptatie:	Een schriftelijk, positief bericht van ProRail dat de ingediende Business Case en Plan van Aanpak Testen voldoen aan alle eisen zoals beschreven in de Oproep, zie ook onder 5.3 van deze Overeenkomst.
Annex:	Aanhangsels bij de Overeenkomst, die integraal deel uitmaken van de Overeenkomst.
Business case:	Het door Samenwerkingspartner tijdens Fase 2 op te stellen document ter uitwerking van het Projectvoorstel, waarin onder andere de impact, de haalbaarheid en het economisch perspectief van de innovatieve oplossing worden beschreven.
Fase 1:	Selectiefase. De fase waarin partijen een indieningsformulier en een Projectvoorstel indienen, welke vervolgens door de beoordelingscommissie wordt beoordeeld. Aan het eind van Fase 1 vindt er een selectie plaats van partijen die mogen deelnemen aan Fase 2.
Fase 2:	Onderzoeksfase. De fase waarin de geselecteerde partijen hun Projectvoorstel verder uitwerken tot een Business case en een Plan van Aanpak Testen voor Fase 3. Aan het eind van Fase 2 vindt er een selectie plaats van partijen die mogen deelnemen aan Fase 3.
Fase 3:	Ontwikkel- en testfase. De fase waarin de geselecteerde partijen de door hen aangedragen innovatieve oplossing verder gaan ontwikkelen en testen in een laboratorium- en praktijkomgeving. Bij het goed doorlopen van Fase 3 wordt bepaald of partijen doorgaan naar Fase 4.
Fase 4:	Vrijgave innovatie. De fase waarin Samenwerkingspartner en ProRail zich gezamenlijk inzetten om de ingediende innovatieve oplossing toegepast te krijgen voor de ProRail-praktijk.
Innovatievraagstuk:	Het vraagstuk waarvoor ProRail innovatieve oplossingen zoekt en dat in de Oproep wordt beschreven.
Oproep:	De “Oproep voor innovaties die bijdragen aan een stofloos spoor!” zoals door ProRail gepubliceerd en opgenomen als Annex 1 bij deze Overeenkomst.
Plan van Aanpak Testen:	Het door Samenwerkingspartner gedurende Fase 2 op te stellen plan voor de uitvoering van Fase 3: de ontwikkel- en testfase.

Projectvoorstel: Het document waarin Samenwerkingspartner tijdens Fase 1 het voorstel voor zijn innovatieve oplossing heeft uitgewerkt, opgenomen als Annex 2 bij deze Overeenkomst.

2 Contractdocumenten

2.1 Bij deze Overeenkomst horen de volgende documenten:

- a) De antwoorden op de gestelde vragen tijdens de aanmeldingsfase van de Oproep
- b) Deze Overeenkomst
- c) Annexen
 - Annex 1 Oproep
 - Annex 2 Aanbieding van Samenwerkingspartner

2.2 Voor zover deze documenten met elkaar in tegenspraak zijn, gaat het eerdergenoemde document boven het later genoemde.

2.3 Op deze Overeenkomst zijn geen Algemene voorwaarden van toepassing.

3 Doel van Fase 2

3.1 Samenwerkingspartner stelt een uitgewerkte Business case en een Plan van Aanpak Testen op ten behoeve van het interne besluitvormingsproces van ProRail.

3.2 De Business case en het Plan van Aanpak Testen worden door ProRail beoordeeld aan de hand van de in de Oproep beschreven beoordelingscriteria met bijbehorende wegingsfactoren. Dit leidt tot een definitieve rangschikking op basis waarvan door ProRail een selectie wordt gemaakt van partijen die doorgaan naar Fase 3.

4 Samenwerkingsafspraken

4.1 Aan de hand van deze Overeenkomst werken Partijen samen om Fase 2 goed te doorlopen.

4.2 Samenwerkingspartner stelt binnen de door ProRail ingerichte procedure een Business case en een Plan van Aanpak Testen op, waarmee een oplossing wordt beoogd voor het in de Oproep genoemde Innovatievraagstuk. De Business case en het Plan van Aanpak Testen zijn een nadere uitwerking van het Projectvoorstel en dienen te worden opgesteld in overeenstemming met de eisen zoals opgenomen in de Oproep.

Eén of meerdere werknemers van Samenwerkingspartner die inhoudelijk nauw betrokken zijn bij de ontwikkeling van de innovatie zijn aanwezig bij de te organiseren activiteiten.

4.3 Samenwerkingspartner zal bij het uitvoeren van de Overeenkomst waar mogelijk rekening houden met de wensen van ProRail, mits redelijk en bevorderlijk voor de uitvoering van de Overeenkomst.

4.4 ProRail ondersteunt Samenwerkingspartner in de uitwerking van de Business case en het Plan van Aanpak Testen door actieve betrokkenheid en het beschikbaar stellen van alle noodzakelijke informatie vanuit de ProRail organisatie om tot een goede Business case en Plan van Aanpak Testen te komen.

- 4.5 ProRail zal de Business case en het Plan van aanpak Testen beoordelen, zoals beschreven in de Oproep.
- 4.6 Samenwerkingspartner accepteert de opdracht en aanvaardt daarmee de volle verantwoordelijkheid voor het op juiste wijze uitvoeren van de overeengekomen werkzaamheden. Uitvoering dient te geschieden overeenkomstig de eisen die daaraan in de Contractdocumenten worden gesteld. Indien Samenwerkingspartner toerekenbaar tekortschiet in de nakoming van zijn verplichtingen uit de Overeenkomst, kan ProRail hem schriftelijk in gebreke stellen.
- 4.7 Het staat Samenwerkingspartner vrij de werkzaamheden voor eigen rekening en risico geheel of ten dele te laten uitvoeren door derden, waaronder ondergeschikten. Samenwerkingspartner blijft evenwel verantwoordelijk voor de kwaliteit van het werk en het naleven van de gemaakte afspraken.

5 Looptijd van de Overeenkomst en planning

- 5.1 Deze Overeenkomst wordt aangegaan voor de duur van Fase 2 en eindigt als de in artikel 9 lid 1 bedoelde schriftelijke verklaring door Samenwerkingspartner is ontvangen.
- 5.2 Samenwerkingspartner dient de Business case en het Plan van Aanpak Testen bij ProRail ter Acceptatie in, in overeenstemming met de planningstabel van de Oproep. In het geval van bijzondere omstandigheden kan ProRail besluiten om uitstel te verlenen. Samenwerkingspartner verzekert zich ervan dat de stukken in goede orde en compleet aan ProRail ter beschikking worden gesteld.
- 5.3 ProRail deelt Samenwerkingspartner binnen 10 werkdagen schriftelijk mee of Acceptatie wordt verleend. ProRail verleent Acceptatie als de ingediende documenten voldoen aan alle eisen zoals beschreven in de Oproep. Acceptatie heeft niet tot gevolg dat enigerlei verantwoordelijkheid of aansprakelijkheid van Samenwerkingspartner, betrekking hebbend op verplichtingen uit de Overeenkomst, komt te vervallen of overgaat op ProRail of op een andere grond aan ProRail wordt toegerekend. Bovendien kunnen aan Acceptatie geen rechten worden ontleend in het kader van de in artikel 9.1 beschreven beoordeling.

Indien ProRail onduidelijkheden aantreft in de Business Case en het Plan van Aanpak Testen kan zij om opheldering verzoeken. Indiener dient de vragen van ProRail afdoende te beantwoorden binnen de in het verzoek gestelde termijn.

- 5.4 ProRail kan de Overeenkomst te allen tijde (gedeeltelijk) buitengerechtelijk ontbinden, indien wettelijke of bestuurlijke procedures ProRail verhinderen de Overeenkomst geheel of ten dele uit te voeren. Samenwerkingspartner heeft in dat geval slechts aanspraak op een vergoeding naar redelijkheid en billijkheid van gemaakte kosten. ProRail informeert, voor zover van toepassing, Samenwerkingspartner over welk deel van de Overeenkomst wordt ontbonden.
- 5.5 Indien ProRail de Overeenkomst opzegt op grond van een aan Samenwerkingspartner toerekenbare oorzaak, met inachtneming van een redelijke opzegtermijn, distantieert Samenwerkingspartner zich verder van de uitvoering van de Overeenkomst en mengt zich niet op enigerlei wijze in eventuele ontwikkelingen ter zake tussen ProRail en andere partijen. Samenwerkingspartner wordt geacht in bovenbedoeld geval afstand te hebben gedaan van enigerlei aanspraak op vergoeding van kosten, c.q. overige schadeloosstellingen en/of compensatie anders dan hetgeen hem op grond van de Overeenkomst rechtstreeks toekomt.

6 Financiële bijdrage namens ProRail

- 6.1 ProRail stelt voor Fase 2 een maximale vergoeding van EUR 25.000 ter beschikking. Samenwerkingspartner heeft op geen enkele manier recht op aanvullende vergoeding van kosten en uitgaven in verband met de uitvoering van de Overeenkomst.
- 6.2 Samenwerkingspartner heeft tijdens Fase 1 in het Projectvoorstel, zie Annex 2, een begroting voor Fase 2 opgenomen, waarin ook wordt aangegeven in welke mate Samenwerkingspartner zelf investeert en de financiële bijdrage die zij van ProRail vraagt voor Fase 2. Deze financiële bijdrage voor Fase 2 zal ProRail aan Samenwerkingspartner vergoeden.
- 6.3 De vergoeding zoals in artikel 6.2 genoemd, wordt betaalbaar gesteld na Acceptatie van de Business case en het Plan van Aanpak Testen door ProRail. Binnen 7 dagen na Acceptatie verstrekt ProRail Samenwerkingspartner een prestatieverklaring. Aan Acceptatie kunnen geen rechten worden ontleend in het kader van de in artikel 9.1 beschreven beoordeling.
- 6.4 De factuur voor Fase 2 (ingediend in PDF-formaat) dient vergezeld te gaan van een door ProRail geaccepteerde prestatieverklaring en dient te worden verzonden aan:
- ProRail B.V.
Financiële Administratie ProRail FA-P
Email: crediteurenadministratie@prorail.nl

Op de factuur dient te worden vermeld:

- Naam opdracht waarop de factuur betrekking heeft;
- Vermelding van de geleverde dienstverlening met het daarbij behorende bedrag waarop de declaratie betrekking heeft;
- Ordernummer:
- Regelnummer:
- Datum opdracht:
- Uw crediteurennummer:
- BTW-codenummer van ProRail: 804170009 B01

Voor zover de hierboven bedoelde gegevens ten tijde van het ondertekenen van deze Overeenkomst nog niet verstrekt kunnen worden, worden deze zo spoedig mogelijk aan Samenwerkingspartner meegedeeld.

- 6.5 Alle in de Overeenkomst genoemde prijzen zijn exclusief omzetbelasting en omvatten alle (bijkomende) kosten om de overeengekomen opdracht uit te voeren.

7 Intellectueel eigendom

- 7.1 Samenwerkingspartner staat er jegens ProRail voor in dat de uitvoering van de Overeenkomst geen inbreuk zal opleveren op octrooien, licenties, auteursrechten en overige rechten van derden.
- 7.2 Samenwerkingspartner is enige rechthebbende op de intellectuele eigendomsrechten van de oplossing en alles wat verband houdt met de ontwikkelde oplossing. Niets in deze Overeenkomst zal uitgelegd worden als een overdracht

met betrekking tot enige intellectuele eigendomsrechten aan ProRail, of als een licentie voor een gebruik buiten het kader van deze Oproep.

- 7.3 De kennis ingebracht door ProRail ten behoeve van de Overeenkomst blijft dan wel blijven eigendom van ProRail. Te denken valt aan kennis die ziet op processen, kosten en andere informatie over ProRail, maar eventueel ook aan tekeningen, materialen en andere hulpmiddelen. Het staat ProRail vrij deze kennis met andere partijen te delen. Het staat Samenwerkingspartner niet vrij om deze kennis met andere partijen te delen.
- 7.4 Partijen spreken met deze Overeenkomst geen exclusiviteit af.
- 7.5 Alle publicaties, persevents en andere media-uitingen van Samenwerkingspartner over deze Oproep dienen vooraf qua inhoud en timing te worden afgestemd met ProRail. Publicaties, persevents en andere media-uitingen door ProRail worden vooraf qua inhoud en timing afgestemd indien de naam van Samenwerkingspartner of diens innovatie, als beschreven in het Projectvoorstel, wordt genoemd.

8 Vertrouwelijke informatie en geheimhouding

- 8.1 Alle informatie die Samenwerkingspartner verstrekt met betrekking tot technische oplossingen, de Business case en het Plan van Aanpak Testen die in het kader van de Oproep wordt gedeeld, is enkel bestemd voor ProRail ten behoeve van gebruik voor de uitvoering van de Overeenkomst en is uitdrukkelijk niet bestemd voor verspreiding, vermenigvuldiging of andere wijze van openbaarmaking door ProRail.
- 8.2 Alle informatie die ProRail verstrekt met betrekking tot het Innovatievraagstuk is enkel bestemd voor Samenwerkingspartner ten behoeve van gebruik voor de uitvoering van de Overeenkomst en is uitdrukkelijk niet bestemd voor verspreiding, vermenigvuldiging of andere wijze van openbaarmaking door Samenwerkingspartner.
- 8.3 Alle informatie die ten behoeve van de uitvoering van deze Overeenkomst tussen Partijen wordt verstrekt dient vertrouwelijk te worden behandeld door ProRail en Samenwerkingspartner en mag niet zonder voorafgaande schriftelijke wederzijdse toestemming openbaar gemaakt worden. Dit artikel is niet van toepassing op informatie die:
- a) voorafgaand aan openbaarmaking volledig in bezit was van de ontvangende partij zonder dat de verstrekende partij daarbij aan een geheimhoudingsplicht jegens de ontvangende partij of een derde was gebonden;
 - b) op het moment van openbaarmaking reeds algemeen bekend of beschikbaar was of dit nadien is geworden, anders dan door een doen of nalaten van de ontvangende partij;
 - c) door de ontvangende partij werd verworven van een derde die niet gebonden was door een geheimhoudingsplicht met betrekking tot die informatie;
 - d) door de ontvangende partij zelfstandig is ontwikkeld zonder enige gebruikmaking van door de verstrekende partij geopenbaarde informatie; of
 - e) op grond van de wet, enig voorschrift of regel van een van overheidswege erkende instantie, dan wel een bindende en niet voor beroep vatbare uitspraak van een rechter of een ander overheidsorgaan, door de ontvangende partij openbaar moet worden gemaakt. In dat geval bericht de ontvangende partij de verstrekende partij hiervan tijdig en schriftelijk zodat de omvang van de openbaarmaking door de ontvangende partij in overleg met de verstrekende partij kan worden beperkt tot hetgeen strikt noodzakelijk is.

- 8.4 Indien het voor een succesvol verloop van de procedure van de Oproep noodzakelijk is dat ProRail informatie deelt die door ProRail is gekwalificeerd als informatie met een hoog vertrouwelijk karakter, dan kan deze pas door ProRail worden gedeeld nadat hiervoor een aanvullende geheimhoudingsovereenkomst/non-disclosure agreement (NDA) tussen ProRail en de betreffende deelnemende partijen is gesloten. Samenwerkingspartner stemt hier expliciet mee in.
- 8.5 Het is Samenwerkingspartner of door haar bij de uitvoering van de Overeenkomst betrokken derden niet toegestaan zonder instemming van ProRail enige vorm van publiciteit te geven aan de uitvoering of de bijzonderheden van de Overeenkomst tenzij als referentie of als enkele vermelding van de opdracht op de website van Samenwerkingspartner zonder openbaarmaking van inhoudelijke gegevens. ProRail kan voorwaarden aan haar instemming verbinden.

9 Overgang naar Fase 3

- 9.1 ProRail beoordeelt de geaccepteerde Business case en Plan van Aanpak Testen overeenkomstig het bepaalde in de Oproep. Afhankelijk van deze beoordeling wordt Samenwerkingspartner toegelaten tot Fase 3. ProRail maakt zijn beslissing om Samenwerkingspartner al dan niet toe te laten tot Fase 3 gemotiveerd en schriftelijk kenbaar aan Samenwerkingspartner.
- 9.2 De schriftelijke mededeling als bedoeld in lid 1 wordt verstuurd uiterlijk 6 weken na Acceptatie van de Business case en het Plan van Aanpak Testen. ProRail is gerechtigd deze beslissing gemotiveerd met maximaal 4 weken uit te stellen.
- 9.3 ProRail doet Samenwerkingspartner binnen 30 dagen na verzending van de in lid 1 bedoelde schriftelijke verklaring dat Samenwerkingspartner wordt toegelaten tot Fase 3, een aanbod voor Fase 3. Partijen treden met elkaar in overleg ten aanzien van dit aanbod met als doel te komen tot een overeenkomst voor Fase 3.

10 Overige bepalingen

- 10.1 Bij afwijking tussen de Nederlandstalige tekst en een vertaling in een andere taal prevaleert de Nederlandstalige tekst.
- 10.2 Partijen zijn gerechtigd een voorstel aan de andere partij te doen met de bedoeling de aard en omvang van (een) verplichting(en) op grond van de Overeenkomst in redelijkheid en in overeenstemming met hoofdstuk 2.5 van de Aanbestedingswet 2012 te wijzigen.
- 10.3 Wijzigingen van de Overeenkomst gelden vanaf het moment van schriftelijke aanvaarding door Partijen van de voorgestelde wijziging, welke wijzigingsdocumenten als Annex bij deze Overeenkomst zullen worden gevoegd.
- 10.4 Mondelinge orders of opdrachten of afwijkingen daarop binden ProRail niet voor zover deze niet door een daartoe bevoegde medewerker van ProRail uitdrukkelijk schriftelijk is of zijn bevestigd.
- 10.5 Aansprakelijkheid voor schade als gevolg van een tekortkoming in de nakoming van de verplichtingen of als gevolg van het handelen of nalaten van Samenwerkingspartner dan wel zijn personeel of door hem ingeschakelde derden is beperkt tot het bedrag dat ProRail bij juiste en tijdige uitvoering van de Overeenkomst aan Samenwerkingspartner zou zijn verschuldigd, tenzij de schade wordt gedekt of redelijkerwijs kan worden gedekt

door een door Samenwerkingspartner gesloten op een hoger bedrag luidende verzekering of indien de schade ingevolge de Overeenkomst had behoren te zijn gedekt door een zodanige verzekering. De beperkingen gelden niet indien de schade te wijten is aan opzet of grove schuld van Samenwerkingspartner, zijn personeel of door hem ingeschakelde derden.

- 10.6 Partijen zijn niet bevoegd personeelsleden van elkaar te bewegen tot prestaties, toezeggingen en dergelijke, tegen enige vorm van beloning of gift aan dat personeelslid, zonder welke beloning of gift de prestatie of toezegging niet, dan wel onder andere voorwaarden, tot stand zou zijn gekomen.
- 10.7 Zodra de Wet publiekrechtelijke omvorming ProRail in werking treedt gaan de rechten en verplichtingen aan de zijde van ProRail uit hoofde van de Overeenkomst onder algemene titel over op het zbo ProRail en blijft deze Overeenkomst ongewijzigd van kracht.
- 10.8 Mocht de overgang onder algemene titel zoals bedoeld in artikel 10.7 leiden tot een kostenverhoging van één der Partijen in het kader van de Overeenkomst dan draagt iedere Partij haar eigen kosten.
- 10.9 Op de Overeenkomst is Nederlands recht van toepassing, met uitsluiting van het Weens Koopverdrag.
- 10.10 Partijen verklaren de rechter van de rechtbank Midden-Nederland te Utrecht, Nederland als de bevoegde rechter voor beslechting van geschillen, voortvloeiend uit deze Overeenkomst, tenzij dwingendrechtelijk een andere rechter als bevoegd wordt aangewezen.

Aldus in tweevoud opgemaakt en ondertekend door elk der partijen,

Namens
ProRail

Namens
Samenwerkingspartner

Naam:

Datum:

Plaats:

Naam:

Datum:

Plaats:

Annex 1 Oproep

Annex 2 Aanbieding van Samenwerkingspartner