

Marktconsultatie contracteringsaanpak PHS Den Bosch – Vught



Auteur	H. Plantinga
Versie	1.0
Datum	30-08-2022
Status	definitief

Inhoudsopgave

1	Marktconsultatie PHS Den Bosch - Vught.....	3
1.1	Aanleiding tot deze marktconsultatie.....	3
1.2	Het project en de bouwfaserings.....	3
1.3	Korte samenvatting van de algehele contracteringsaanpak.....	6
1.4	Bijzondere kenmerken Contract 2	6
1.5	Aangepast ontwerp voor alliantievorming.....	7
1.6	Aangepast ontwerp voor alliantie-organisatie.....	9
2	Vragen	10
3	Procedure van de marktconsultatie.....	11
3.1	Procedure	11
3.2	Planning	11
3.3	Contact.....	12
3.4	Open en eerlijk.....	12
4	Bijlagen	13
	Bijlage 1: Notitie 'de ProRail Projectalliantie'	13
	Bijlage 2: Concept Aanbestedingsleidraad.....	13
	Bijlage 3: Concept Alliantieovereenkomst incl. bijlagen C, D en E.....	13

1 Marktconsultatie PHS Den Bosch - Vught

1.1 Aanleiding tot deze marktconsultatie

Medio juli 2022 heeft ProRail voor marktpartijen een informatiebijeenkomst gehouden over het project PHS Den Bosch – Vught. Tijdens die informatiebijeenkomst is onder andere een overzicht gegeven van de realisatiecontracten die ProRail voor dit project in de markt wil zetten.

Eén van die contracten betreft de realisatie van de open tunnelbak voor de verdiepte ligging van het spoor. Dit is ook wel aangeduid als 'contract 2'. In contract 2 (verder: C2) zijn naast de open tunnelbak voor de verdiepte ligging van het spoor, ook een spoorviaduct, een ongelijkvloerse spoorkruising, drie trillingswerende ondergrondse constructies, twee onderdoorgangen, geluidsschermen en aanpassingen van de N65 ter hoogte van de passage met het spoor opgenomen.

ProRail wil voor C2 afzonderlijk de visie van marktpartijen op de voorgenomen contracteringsaanpak vragen. Met name de vrij forse fysieke – en daarmee ook financiële - omvang van deze onderdelen van C2, het feit dat ze voor een belangrijk deel midden in de bebouwde kom van de gemeente Vught gerealiseerd moet worden, en het gegeven dat ontwerp en realisatie van deze onderdelen in allerlei opzichten raakvlakken heeft met de andere contracten voor dit project, maakt dat de visie van marktpartijen een belangrijke factor is om tot een definitieve contracteringsaanpak te komen.

ProRail heeft een geschiedenis opgebouwd van projectallianties voor grote, complexe en dynamische projecten. Voorbeelden hiervan zijn de Waardse Alliantie, De Bataafse alliantie, de gelijktijdige allianties Amstelspoor en Amsterdamse Waltz van het project SAAL, de Lingense alliantie en Zwaluw, de Zwolse alliantie. Kenmerkend voor projectallianties is dat opdrachtgever en opdrachtnemer werken vanuit een 'samen uit, samen thuis' principe om de omvang, complexiteit en/of dynamiek van het project voor beide partijen beheersbaar te houden.

Gelet op de scope en kenmerken van C2 is - naar mening van het contracteringsteam van ProRail - een projectalliantie dan ook de meest geschikte contractuele vorm om op dit onderdeel van het project samen te werken. Echter, gegeven de wisselende ervaringen met projectallianties van ProRail en de uitkomsten van de hierover gehouden evaluaties, heeft het contracteringsteam nogmaals het 'ontwerp' van de aanbestedingsprocedure en het contract voor projectallianties tegen het licht gehouden. Dit heeft geleid tot een aangepast ontwerp van met name de aanbestedingsprocedure en de organisatiestructuur zoals die voor de meest recente twee projectallianties was vormgegeven.

Het contracteringsteam wil het aangepaste ontwerp aan u voorleggen met als doel om te vernemen of het naar uw mening goed gaat uitwerken, en of het ook inderdaad geschikt is om juist voor de contractering van C2 in te zetten.

Dit marktconsultatiedocument beschrijft de hoofdlijnen van de aanpassingen. In de bijlagen is meer gedetailleerde informatie opgenomen in de vorm van een algemene notitie over 'de ProRail Projectalliantie' en concept documenten van het aanbestedingsdossier van C2.

Zoals ook in de informatiebijeenkomst aangegeven hechten wij eraan dat u in de gelegenheid gesteld wordt om uw visie in te brengen. Op basis van uw inbreng wil ProRail komen tot een definitieve versie van het algehele aanbestedingsdossier voor C2. Die definitieve versie is geslaagd, indien die door u, uw concullega's en door ProRail gezien wordt als een aanbestedingsprocedure met bijbehorende overeenkomst die daadwerkelijk een optimale samenwerking tussen ProRail en marktpartij voor dit bijzondere projectonderdeel faciliteert. Deze marktconsultatie vormt dus het middel waarmee ProRail dit **samen met u** wil bereiken.

1.2 Het project en de bouwfaserings

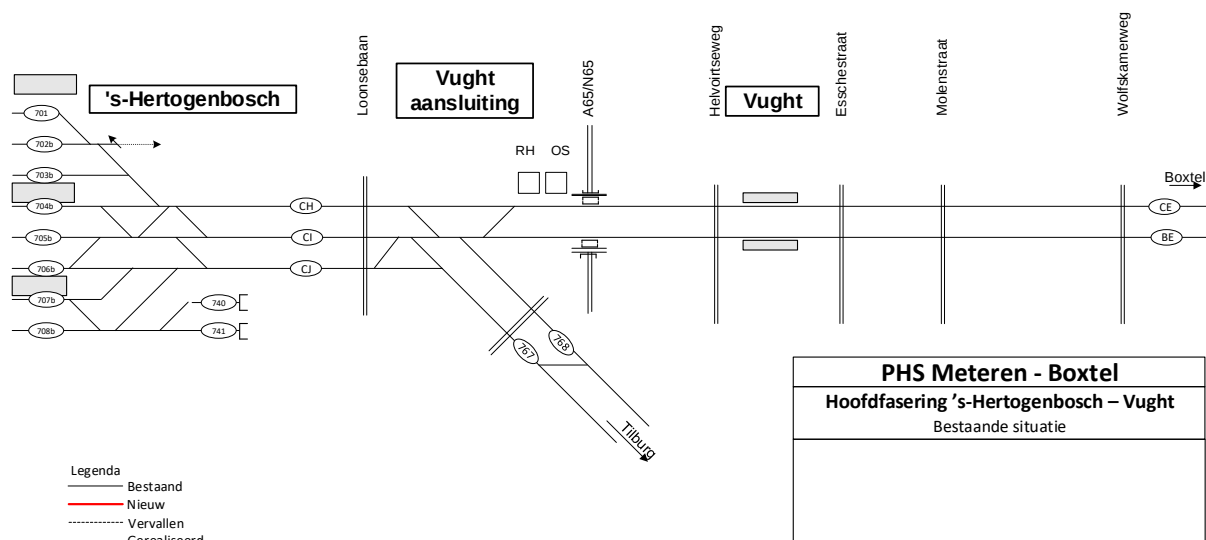
PHS Den Bosch – Vught voorziet in de aanpassing van de sporen vanaf 's-Hertogenbosch naar Vught. Het betreft

- de uitbreiding van drie naar vier sporen tussen 's-Hertogenbosch en Vught Aansluiting met een uitbreiding van het spoorviaduct over de Vlijmenseweg en Drongelens kanaal;

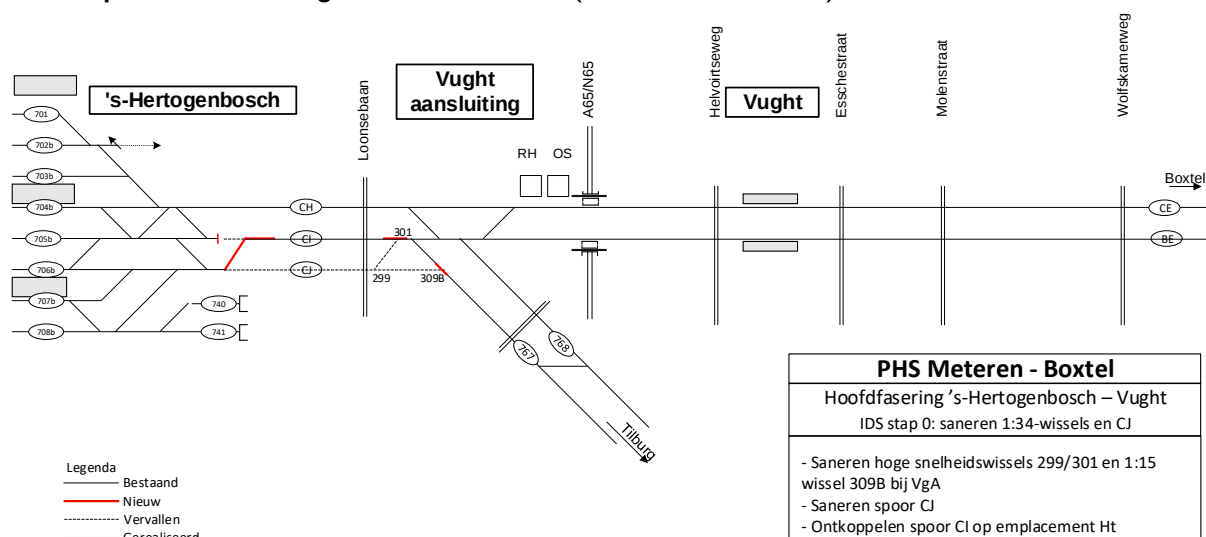
- het realiseren van een ongelijkvloerse spoorkruising op de aansluiting Vught;
- de aanleg van een verdiepte ligging van de sporen richting Eindhoven tussen de Loonsebaan en de Wolfskamerweg en de aanleg van twee onderdoorgangen (Loonsebaan en de Wolfskamerweg), waardoor 5 overwegen opgeheven kunnen worden en omgevingseffecten kunnen worden vermindert;
- de aanleg van geluidsschermen en trillingswerende ondergrondse constructies waardoor de omgevingseffecten verder worden beperkt.
- de aanpassing van de N65 ter plaatse van de passage met de sporen naar Eindhoven

Om de verdiepte ligging te kunnen bouwen op de plek van het huidige spoor is voorzien in de aanleg van twee tijdelijke sporen. In onderstaande schema's wordt de bouwfasering toegelicht.

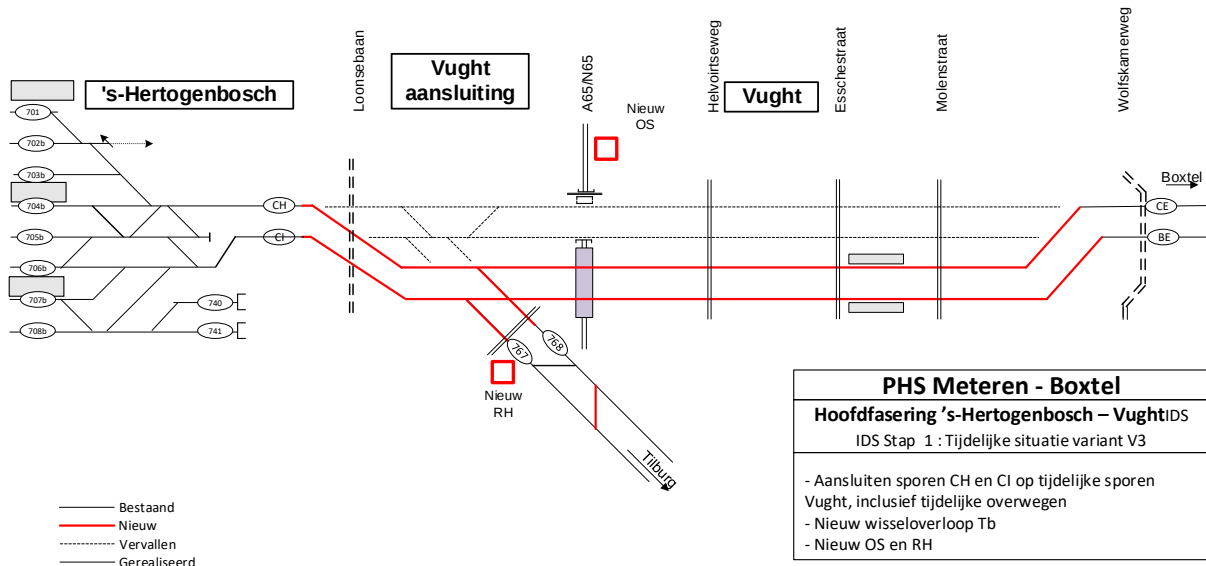
Bestaande situatie:



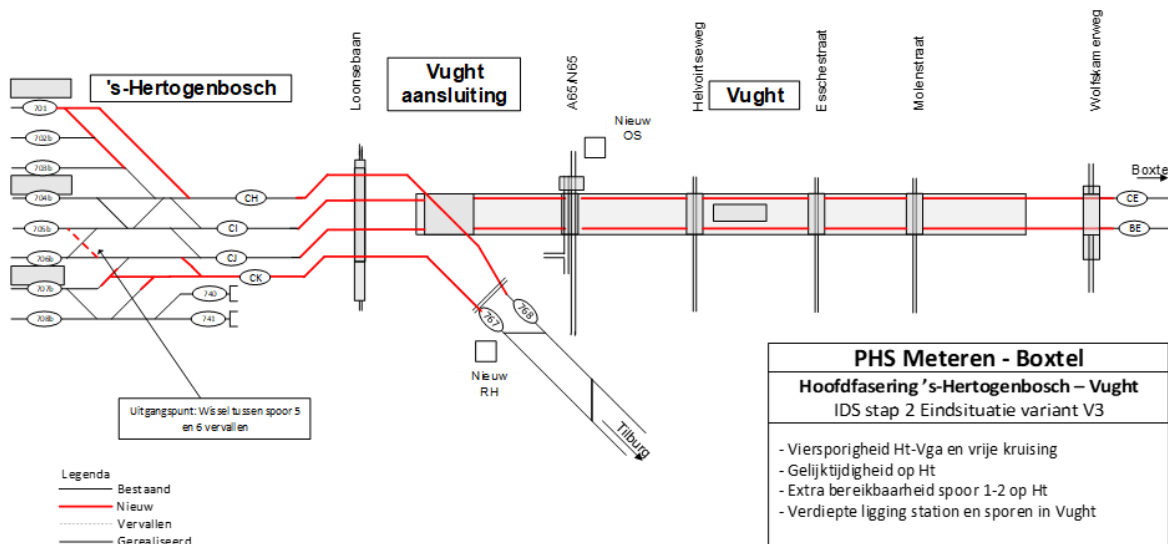
IDS Stap 0 – Saneren hogesnelheidswissels (IDS-moment in 2024):



IDS Stap 1 – Tijdelijke sporen Vught (IDS-moment in 2025):



IDS Stap 2 – Eindsituatie (IDS-moment in 2029/2030):



Verdere informatie is te vinden op <https://www.prorail.nl/projecten/verdiepte-ligging-spoor-vught> en op de [3D Atlas](#).

1.3 Korte samenvatting van de algehele contracteringsaanpak

C2 is één van de negen contracten die PHS Den Bosch – Vught zijn onderscheiden. Onderstaande tabel geeft een korte beschrijving van elk contract afzonderlijk.

Contract nummer	Contractnaam	Uitvoering door	Opmerking
C1	Tijdelijk spoor	Aanbesteding loopt	Aanleg tijdelijk spoor, tijdelijk station, onderstation, Relaishuis inclusief levering en onderhoud interlocking
C2	Onderbouw eindsituatie	Nog aan te besteden	Verdiepte ligging inclusief gebruiksklaar station, 2 onderdoorgangen, spoorviaduct en ongelijkvloerse spoor kruising, geluidsschermen, trillingswerende wanden en passage met N65
C3	Ruimtelijke inpassing openbare ruimte	Gemeente Vught	Herinrichting van de spoorzone
C4	Vervallen (Geïntegreerd in C1)	vervallen	Ondergebracht in C1
C5	RIGD Loxia	RIGD Loxia	Aanpassing beheersingssystemen
C6	IB-contractvoorbereiding en uitvoeringsbegeleiding	Movares	Engineering, contractvoorbereiding en bouwbegeleiding
C7	Architect opstellen Integraal Beeldkwaliteitsplan en toetsen ontwerpen uitvoering	Next	
C8	Bovenbouw eindsituatie	nog aan te besteden	Bovenbouw van de eindsituatie, aanleg en wijzigingen sporen inclusief aanpassingen in relaishuizen en onderstation
C9	AsBo – NoBo - ISA	Dekra Rail	voor de onafhankelijke toetsing van de spoorsystemen

1.4 Bijzondere kenmerken Contract 2

In contract C2 wordt de onderbouw van de eindsituatie van PHS Den Bosch-Vught gerealiseerd inclusief een gebruiksklaar station. Vooral de verdiepte ligging in Vught met hierin een station is binnen C2 een dominant kunstwerk qua financiële omvang en uitdagingen op inpassing.

De volgende uitdagingen en risico's worden hierin gezien:

- *Logistieke uitdaging*

De combinatie van veel logistieke bewegingen maar ook logistieke beperkingen is een van de uitdagingen van het project. Er zijn twee factoren die tot deze uitdaging leiden. Het eerste betreft het bouwen in 'stedelijke omgeving' hetgeen (logistieke) beperkingen geeft voor de bouw. Er is slechts een beperkt aantal aan- en afvoermogelijkheden voor bouwverkeer door Vught.

Ten tweede moet er een groot kunstwerk worden gebouwd met veel logistieke bewegingen. De bouw van de verdiepte ligging zal gedurende meerdere jaren leiden tot aanzienlijke transportbewegingen door Vught. Voor de bouw moet veel grond worden afgegraven en een groot civiel kunstwerk van beton worden gerealiseerd.

- *Hinder uitdaging*
Uit de hiervoor beschreven logistieke uitdaging volgt de uitdaging om de overlast van de omgeving te beperken. Het gaat om het beperken van de duur en het aantal afsluitingen van wegen en – daardoor ook – de duur van bouwwerkzaamheden. Daarnaast wordt er gewerkt op korte afstand van bebouwing hetgeen hinder geeft op gebied van trillingen, geluid, stof en een kans op schade betekent.
- *Technische uitdaging: Omkering N65*
In de laatste fase van de bouw van de verdiepte ligging zal de omkering van N65 gerealiseerd worden. Dit wordt als een technische uitdaging gezien door de combinatie van weinig bouwruimte, logistieke beperkingen en gewenste korte bouwtijd om de duur van de hinder op de N65 te beperken.
- *Logistieke verwevenheid met aannemer C8*
De spooraannemer die de bovenbouw van de eindsituatie realiseert (Contract 8) zal in de laatste jaren van de bouw van de verdiepte ligging ook werkzaamheden uitvoeren binnen het projectgebied en terrein van de aannemer C2. Dit vraagt om afstemming over overdracht en gedeeld gebruik van werkterreinen en over deelopleveringen van C2 zodat aannemer C8 aan het werk kan gaan. De uitdaging is om een uitvoeringsplan inclusief planning af te stemmen die voor het totale project optimaal is.
- *Risico's verbonden aan de ondergrond*
Aan de bouw van de verdiepte ligging zijn de bekende ondergrondse risico's verbonden, zoals niet verwachte obstakels in de ondergrond, verontreinigingen, niet gesprongen explosieven, archeologische vondsten, en een andere grondgesteldheid dan verwacht. Vanwege de lange verdiepte ligging kunnen de gevolgen van dergelijke risico's in dit project relatief groot zijn. De verdiepte ligging zal in aantal 'bouwtreinen' worden gerealiseerd. Als een risico in de ondergrond optreedt dan komt de bouwtrein tot stilstand en dat heeft al snel grote impact op planning en kosten.

1.5 Aangepast ontwerp voor alliantievorming

Deze paragraaf geeft een korte toelichting op het aangepaste ontwerp voor alliantievorming. Zoals gezegd wil het contracteringsteam de aanpassingen aan u als marktpartij voorleggen om te vernemen of er in algemene zin inderdaad sprake is van een verbetering. ProRail nodigt u uit om aan te geven of eventueel verduidelijking of verdere verbetering nodig is. Omdat C2 het eerste contract is dat van dit aangepaste ontwerp gebruik zal maken, nodigt ProRail u vooral ook uit om duidelijk te maken of het wat u betreft inderdaad geschikt is voor C2.

Deze paragraaf stipt slechts kort de hoofdzaken aan voor wat betreft alliantievorming, de volgende paragraaf beschrijft summier de hoofdzaken voor de alliantie-organisatie. Bijlage 1 bevat een meer uitgebreide beschrijving van beide onderwerpen.

De aanpassingen in de wijze van alliantievorming zijn voornamelijk gebaseerd op twee principes, welke hieronder verder toegelicht worden:

1. Gelijkwaardigheid: It takes two to tango
2. Transparantie: Er moet sprake zijn van een reële prijs

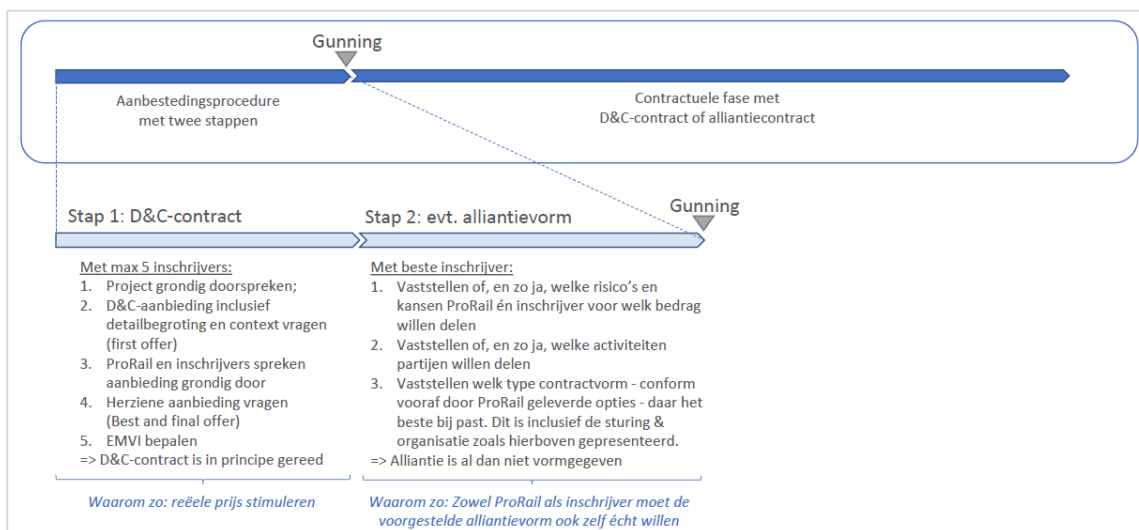
It takes two to tango

De meest recente projectallianties van ProRail zijn rechtstreeks als een alliantiecontract aanbesteed. De gedachte hierachter was dat dit voor alle betrokken de meeste duidelijkheid biedt over de contractuele vorm van het project. Dat ging als volgt. ProRail beredeneert dat de projectalliantievorm de meest geschikte contractuele vorm is voor het betreffende project, toetst bij de markt of marktpartijen dat ook zo zien, maakt dan de definitieve keuze voor de projectalliantievorm en besteedt deze aan. Afhankelijk van hoe marktpartijen aanbieden blijkt vervolgens als vanzelf in hoeverre zij deze contractvorm daadwerkelijk ook voor het project geschikt vinden. Wel zo duidelijk.

Deze manier van rechtstreeks een alliantiecontract aanbesteden heeft echter als nadeel dat marktpartijen weinig invloed hebben op de gekozen contractvorm. In het meest ongunstige geval wordt het alliantiecontract gegund aan een marktpartij die gewoon het project wil uitvoeren en de alliantie op de koop toe neemt. Het is onwaarschijnlijk dat in zo'n scenario de alliantievorm tot succes leidt.

Op basis van de evaluatieresultaten wil ProRail daarom nu meer de nadruk leggen op hoe de beoogde alliantiepartner de samenwerking met ProRail in alliantievorm vooraf waardeert. Want: It takes two to tango. Met dit principe wordt bedoeld dat zowel ProRail als de beoogde opdrachtnemer voldoende meerwaarde moeten zien in het samenwerken in alliantieverband. Een alliantiecontract creëert de condities voor medewerkers van beide partijen om zich als alliantiepartners te kunnen gedragen. Als één van beide partijen de meerwaarde van samenwerken in alliantieverband onvoldoende ziet, dan is het onwaarschijnlijk dat het gewenste alliantiegedrag tot stand komt. Zowel ProRail als de beoogde opdrachtnemer moeten een alliantie dus allebei willen.

Het aangepaste ontwerp beoogt op dit principe in te spelen door in de aanbestedingsprocedure twee afzonderlijke stappen te onderscheiden. In de eerste stap wordt de basis gecreëerd voor eventuele alliantievorming in de tweede stap. De eerste stap leidt namelijk tot een D&C-contract dat in principe gereed is om op te dragen. Met dit D&C-contract als basis gaat ProRail met de beste inschrijver vervolgens in de tweede stap het gesprek aan of deze partij een alliantie als optimalisatie van de samenwerking ziet en zo ja, wat daarvoor dan de benodigde condities zijn. Hoe dat alliantiecontract er precies uit komt te zien is afhankelijk van de uitkomsten van dit gesprek. Het gesprek kan zien op het alliantiedomein (gedeelde risico's en kansen, gedeelde activiteiten) en op de daarbij passende besturing van de alliantie (alliantiemanager, alliantieteam, alliantiebestuur). De uitkomst kan zodoende variëren van een 'mini-alliantie' tot een volledige projectalliantie, of helemaal geen alliantie. Deze werkwijze maakt het contractueel gezien minder duidelijk, maar wel meer gelijkwaardig.



Reële prijs

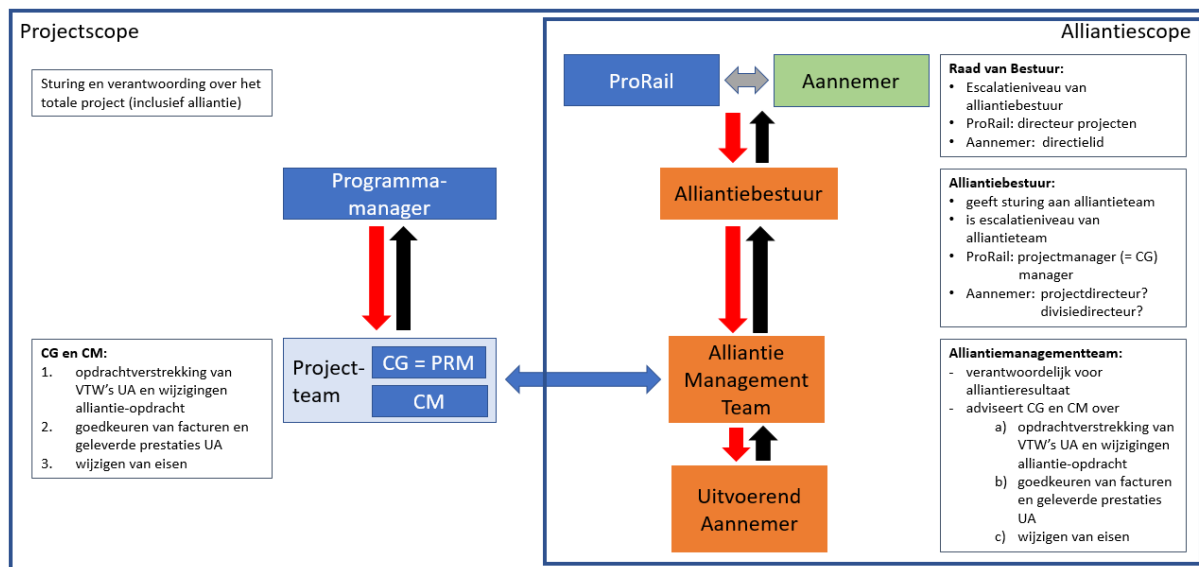
In de opdeling van de aanbestedingsprocedure naar twee verschillende stappen is gelijk ook het tweede principe verwerkt: Er moet sprake zijn van een reële prijs, want anders zal de alliantie niet succesvol worden. De opbouw van de aanbiedingsbegroting en de prijzen die daarin gehanteerd worden moeten op een transparante manier corresponderen met de hoeveelheden en de context waarin gewerkt wordt. Daarnaast moeten zowel Opdrachtnemer als ProRail moeten ervan overtuigd zijn dat het projectbudget (de aanbiedingsbegroting plus de risicoreservering aan ProRailzijde) voldoende is om het project ook daadwerkelijk te kunnen maken. Alleen dan ligt er een voldoende basis voor het vormen van een projectalliantie.

Ook vanwege dit principe wordt de aanbestedingsprocedure in twee stappen ingedeeld. ProRail verwacht dat het eerst aanbieden op een D&C-contract stimuleert dat een reële prijs tot stand komt. Bij een D&C-contract zijn marktpartijen goed bekend met hoe contractuele bepalingen in de praktijk uitwerken, terwijl een alliantiecontract voor marktpartijen minder gebruikelijk of zelfs nieuw kan zijn. Bovendien wil ProRail bovengemiddeld veel aandacht geven aan de volledigheid van de aanbiedingen. Dit wil ProRail doen door de projectkenmerken grondig door te spreken en naast een eerste aanbieding ook een herziene aanbieding te vragen.

Tenslotte wordt ook een reële prijs gestimuleerd door de mogelijkheid dat de tweede stap in de aanbestedingsprocedure niet tot een alliantievorm leidt. Indien op basis van de winnende aanbieding geen alliantie tot stand komt, dan zal ProRail het D&C-contract aan de opdrachtnemer opdragen.

1.6 Aangepast ontwerp voor alliantie-organisatie

Deze paragraaf geeft een korte toelichting op het aangepaste ontwerp voor de organisatie van de alliantie. Bijlage 1 bevat een meer uitgebreide beschrijving. Het belangrijkste punt waarop het ontwerp van de alliantie-organisatie is aangepast betreft de rol van de projectmanager van ProRail binnen de alliantie-organisatie. In de oorspronkelijke allianties was de projectmanager zowel contractgemachtigde als lid van het alliantiebestuur. In de meest recente allianties was dat laatste echter niet het geval. Uit de evaluaties is gebleken dat het beter is dat de projectmanager beide rollen vervult. De alliantie kan daardoor effectiever functioneren en het totale projectbelang kan beter worden geborgd. Onderstaande figuur geeft de organisatie van de alliantie weer in de context van het alliantiecontract en de algehele projectscope.



2 Vragen

De vragen die ProRail in deze marktconsultatie heeft komen in essentie op het volgende neer:

Kernvraag: Zal deze nieuwe manier van alliantievorming naar uw idee goed uitwerken?

In de conceptdocumenten is de nieuwe manier van alliantievorming tot op zekere hoogte uitgewerkt (zie bijlagen). Aan u ligt de vraag voor of u, vanuit uw eigen organisatie én vanuit uw marktsegment geredeneerd, verwacht dat met de keuzes zoals ProRail deze in de huidige versie van aanbestedingsdossier C2 heeft uitgewerkt, de contracteringsaanpak tot een succesvol projectresultaat zal leiden.

We vragen hierbij uw speciale aandacht voor de volgende punten:

1. Alliantie voor C2

Naar mening van ProRail is een projectalliantie de meest geschikte contractvorm om C2 te realiseren.

Vraag: Wat is naar uw mening de meest geschikte contractvorm voor C2?

2. Aanbestedingsprocedure in twee stappen

a. Aangepast ontwerp

Kort samengevat heeft het benadrukken van twee principes, namelijk 'It takes two to tango' en 'reële prijs', geleid tot het huidige aanpassingen om tot een alliantie te komen.

Vraag: ProRail ziet deze principes als essentieel om te komen tot een succesvolle alliantie. Hoe ziet u dat?

b. Stap 1: D&C-contract

Deze stap is relatief intensief gelet op de grondige bespreking van projectkenmerken en het leveren van een eerste en een herziene aanbieding.

Vraag: ProRail ziet deze stap als essentieel om te komen tot een succesvolle alliantie. Hoe ziet u dat?

c. Stap 2: Eventuele alliantievorm

Vanuit de visie van ProRail is het noodzakelijk om keuzes over het alliantiedomein en alliantiebesturing in samenspraak en vanuit gelijkwaardigheid vast te stellen, in plaats van eenzijdig vooraf.

Vraag: Hoe ziet u dat??

d. Werking procedure

De aanpassingen betekenen dat ProRail en marktpartijen op een nieuwe manier (al dan niet) tot een alliantie komen.

Vraag: Voorziet u ongewenste scenario's of zelfs averechtse effecten als gevolg van de door ProRail voorgenomen keuzes?

3. Uw perspectief op C2

Vraag: Welke overige onderwerpen wilt u ons ter voorbereiding op de individuele sessie aanreiken?

3 Procedure van de marktconsultatie

3.1 Procedure

Doelgroep en aanmelding

Deze marktconsultatie is gepubliceerd op TenderNed om daarmee alle potentieel geïnteresseerde partijen te bereiken. ProRail realiseert zich dat het onderwerp van deze marktconsultatie mogelijk meer partijen interesseert dan alleen de potentiële gegadigden voor contract C2.

Om de marktconsultatie effectief en efficiënt te houden wenst ProRail de doelgroep voor deze consultatie te beperken tot partijen die als hoofdaannemer of combinant een civiel werk met een omvang van meer dan € 100 miljoen realiseren of gerealiseerd hebben.

Partijen die behoren tot deze doelgroep kunnen zich tot 14 september 2022 aanmelden bij de tendermanager (zie paragraaf 3.3) voor deelname aan de marktconsultatiebijeenkomst. Deelname is beperkt tot drie personen per deelnemer.

Om te voorzien in de mogelijk bredere informatiebehoefte worden de belangrijkste conclusies uit deze bijeenkomst via TenderNed beschikbaar gesteld aan alle potentieel geïnteresseerde partijen.

Marktconsultatiebijeenkomst

De marktconsultatiebijeenkomst op 20 september 2022 wordt van 13:00 tot 16:00 uur te Utrecht (gebouw Van Sypesteyn aan het Jaarbeursplein 22) gehouden.

Het programma van deze bijeenkomst ziet er als volgt uit:

13:00 – 13:30 inloop

13:30 – 14:00 plenaire sessie: waarom wil ProRail een alliantie voor C2?

14:00 – 15:15 vraagstelling bespreken in deelgroepen

15:15 – 15:45 terugkoppeling deelgroepen

15:45 – 16:00 afsluiting

Indien het goede gesprek over de vraagstelling tijdens deze bijeenkomst niet binnen de beschikbare tijd kan worden afgerond, of deelnemers aanvullende inzichten willen inbrengen, kan op een later tijdstip het gesprek vervolgd en afgerond worden. Deze afrondende c.q. aanvullende gesprekken vinden online plaats.

Van de bijeenkomst en de eventueel aanvullende gesprekken wordt een geanonimiseerd verslag gemaakt waarin de belangrijkste conclusies uit de gesprekken worden vastgelegd. In dit verslag zal in geen geval concurrentiegevoelige informatie gedeeld worden. Dit document zal vervolgens in concept naar alle deelnemers aan de consultatie worden gestuurd met het verzoek het stuk door te nemen en eventuele opmerkingen door te geven aan ProRail. Nadat alle deelnemers in de gelegenheid zijn geweest om opmerkingen door te geven, zal het document definitief worden vastgesteld door ProRail. Het definitieve document wordt via TenderNed beschikbaar gesteld aan geïnteresseerde partijen en wordt ter informatie bijgevoegd aan het aanbestedingsdossier van een toekomstige aanbestedingsprocedure.

De conclusies worden daar waar ProRail dit mogelijk en zinvol acht geïmplementeerd in het aanbestedingsdossier en/of de aanbestedingsprocedure.

3.2 Planning

- Deelnemers aanmelden kan tot 14 september 2022.
- De plenaire sessie vindt plaats op 20 september 2022.
- Facultatief: gesprekken ter afronding en/of aanvulling: week 38 / 39
- Versturen concept verslag ter beoordeling uiterlijk 7 oktober 2022

- Reageren op concept verslag kan tot uiterlijk 21 oktober 2022
- Publicatie definitief verslag 28 oktober 2022.

3.3 Contact

Voor vragen over deze marktconsultatie kunt contact opnemen met:

Maarten de Wilde

Tendermanager ProRail Procurement

Email: maarten.dewilde@prorail.nl

Met graag in cc: henrico.plantinga@prorail.nl

3.4 Open en eerlijk

Wij hechten veel waarde aan uw inbreng en zien dat als essentieel om de contracteringsaanpak van PHS Den Bosch - Vught te laten slagen. Echter, deelnemen aan de marktconsultatie is geheel vrijwillig en zal niet leiden tot enige voorrechten in een aanbesteding. Evenzo zal niet deelnemen in de marktconsultatie niet leiden tot uitsluiting van een eventuele aanbesteding.

Door uw deelname aan deze marktconsultatie stemt u er mee in dat de door u verstrekte informatie door ProRail mag worden gebruikt in (de voorbereiding van) de aanbesteding. Door u verstrekte commerciële (cijfermatige) informatie zal door ProRail vertrouwelijk worden behandeld.

ProRail hecht veel waarde aan een transparant proces. Het niet de bedoeling om deelnemende marktpartijen aan de marktconsultatie te bevoordelen of niet-deelnemende partijen op achterstand te plaatsen. Vanuit dit perspectief zal alle relevante informatie volgend uit de marktconsultatie aan alle potentiële inschrijvers ter beschikking worden gesteld bij publicatie van de aanbesteding dan wel worden toegevoegd aan het aanbestedingsdossier.

Gezien de geringe inspanning die van marktpartijen gevraagd wordt zullen kosten voor de deelname aan deze marktconsultatie niet worden vergoed.

Tenslotte wijzen wij erop dat de deelnemers aan de marktconsultatie verplicht zijn al hetgeen te doen en/of na te laten om naleving van de Mededingingswet te borgen. Gelet hierop, zullen deelnemers geen overeenkomsten sluiten, geen besluiten nemen noch feitelijke gedragingen onderling afstemmen, met de strekking of het gevolg hebbende dat de mededinging op de Nederlandse markt of een deel daarvan wordt verhinderd, beperkt of vervalst. Deelnemers hebben een eigen verantwoordelijkheid voor naleving van de Mededingingswet en zijn zich ervan bewust dat zij, in het kader van deze Marktconsultatie, en derhalve meer dan gebruikelijk, ervoor moeten waken dat de mededinging wordt geborgd. Het is deelnemers nadrukkelijk niet toegestaan om:

- a. Concurrentiegevoelige informatie met elkaar uit te wisselen, waaronder prijs- en tariefinformatie, of informatie met betrekking tot prijsopbouw van tarieven, kostenposten en kostenstructuren;
- b. Afspraken met elkaar te maken over toekomstige aanbestedingen van ProRail, dan wel om deze Marktconsultatie te gebruiken om, onder andere, (inschrijvings-)voorwaarden te bespreken en/of af te stemmen.

4 Bijlagen

Bijlage 1: Notitie 'de ProRail Projectalliantie'

<Afzonderlijk document>

Bijlage 2: Concept Aanbestedingsleidraad

<Afzonderlijk document>

Bijlage 3: Concept Alliantieovereenkomst incl. bijlagen C, D en E

<Afzonderlijk document>