

Algemene vragenlijst



Project: TN404043 Correctief Spoorstaafonderhoud NL 2023 - 2026
Datum: 2-6-2023
Versie: 1.1
Gegadigde: Allen

Nr	Document	Paragraaf / Eis - Bepaling	Vraag Gegadigde	Datum vraag-stelling	Antwoord	Gewijzigd document
1	Planning aanbesteding		De deadline voor het stellen van vragen is gesteld op 10 mei 2023 terwijl de Nota van Inlichtingen pas bekend gemaakt wordt op 23 juni 2023. De eerste vraag is waarom er zoveel tijd zit tussen het stellen van vragen en het versturen van de Nvl? De tweede vraag betreft een verzoek om de deadline voor het stellen van vragen met minimaal 2 weken uit te stellen zodat gegadigden voldoende tijd hebben om het contract goed te doorgronden?	8-5-2023	In TenderNed kan bij 'Termijnen' slechts één datum genoemd worden voor het stellen van vragen. ProRail beantwoordt de vragen zo snel mogelijk zodat er een tweede vragenronde binnen deze termijn mogelijk is. De planning wordt na publicatie van Nvl-1 aangepast conform onderstaand zodat er 2e vragenronde mogelijk is. * Uiterlijke ontvangst van vragen voor inschrijvingen 05 jun. 2023, 23:59 * Bekendmaken nota van inlichtingen inschrijffase 23 jun. 2023	Nvt
2	Aanbestedingsleidraad	Par. 2.2.1.2	Kan ProRail bevestigen dat individuele vragen qua deadline niet zijn gebonden aan de genoemde dealine van 10 mei maar gedurende de looptijd van de aanbestedingsfase kunnen worden voorgelegd aan ProRail? <i>Note: alleen bij de algemene Nvl in par. 2.2.1.1 wordt verwezen naar de planning op Tendermed.</i>	8-5-2023	Zie antwoord vraag 1	Nvt
3	Annex IV		Kan / mag ON een aangepaste en beter passende indexerings-regeling voorstellen? Zo niet kan ON een beter passend voorstel doen voor de genoemde percentages van 35% en 65%?	8-5-2023	ProRail heeft zelfstandig de indexeringsregeling aangepast. De eerder gepubliceerde indexeringsregeling komt te vervallen. In het aanbestedingsdossier is een nieuwe Annex 4 toegevoegd.	Annex 4 - Indexeringsregeling V2.0
4	Raamovereenkomst	Art. 9.3	Een inhouding van 10% op alle prestatieverklaringen na uitvoering van alle Deelopdrachten leid tot een negatieve cashflow gedurende de looptijd van de werkzaamheden voor dat jaar. Dit is niet acceptabel en wij verzoeken ProRail dan ook dit aan te passen zodat ON in staat is om een neutrale / positieve cashflow te realiseren.	8-5-2023	Dit wordt niet aangepast. Gegadigde dient hier bij haar aanbieding rekening mee te houden.	Nvt
5	Raamovereenkomst	Art. 16.4	Maximale boete op jaarbasis voor TAO's is gecapt op 250 K. Ten opzichte van de beoogde jaaromzet is dit disproportioneel. Wij verzoeken ProRail de cap in overeenstemming te brengen met de reguliere basisovereenkomst van ProRail voor functiehandhaving en functiewijzigingscontracten en de cap op 5% van de jaaromzet vast te stellen.	8-5-2023	Het bedrag in artikel 16.4 wordt gewijzigd van EUR 250.000 naar EUR 100.000 per jaar.	Raamovereenkomst artikel 16.4
6	Inkoopvoorwaarden	Art. 27.4	Op grond van artikel 27.4 is de Opdrachtgever gerechtigd om boven de kortingen ook nog aanvullende schadevergoeding te vorderen. Daarmee is sprake van een ongelimiteerde aansprakelijkheid voor alle mogelijke aanvullende (en dus ook indirecte) schade. Deze schade is voor ON niet in te schatten en niet te verzekeren. Dit is in strijd met de Voorschriften 3.9 A, 3.9 C en 3.9 D van de Gids Proportionaliteit. Het betreft hier een in hoogte ongelimiteerde aansprakelijkheid. Deze schade is op grond van artikel 27.4 ongelimiteerd en voor een opdrachtnemer niet in te schatten en ook niet te verzekeren. Het is juist aan OG om hiervan een inschatting te maken en te vertalen naar proportionele kortingsbedragen. OG voldoet hiermee dus niet aan de volgens de Commissie van Aanbestedingsexperts strenge motiveringseis om af te mogen afwijken van de Voorschriften 3.9 C en Voorschrift 3.9 D van de Gids Proportionaliteit. Bovendien is dit een disproportionele bepaling, omdat de omgekeerde situatie niet geregeld is: de Opdrachtnemer heeft geen recht op matiging van de korting, indien de daadwerkelijk door OG geleden schade minder is dan de op te leggen korting. Wij verzoeken u dan ook om de in artikel 27.4 genoemde aanvullende schadevergoeding te beperken tot maximaal 10% van de jaaromzet van het contract. Bent u daartoe of tot een ander meer proportioneel alternatief bereid en zo nee, waarom niet?	45054	ProRail is daartoe niet bereid. De Kortingen zoals uitgewerkt in artikel 27 van de Inkoopvoorwaarden zijn bedoeld als extra stimulans voor de Opdrachtnemer om de Overeenkomst na te leven. De toepasselijkheid van Kortingen laat het recht van ProRail om (aanvullende) schadevergoeding te vorderen als gevolg van een tekortkoming in de nakoming van de verplichtingen van Opdrachtnemer of als gevolg van het handelen of nalaten van Opdrachtnemer dan wel zijn personeel of door hem ingeschakelde derden onverlet. Artikel 30 van de Inkoopvoorwaarden bevat daarnaast een limitering van de omvang van de aansprakelijkheid van Opdrachtnemer. De bepalingen zijn daarmee dan ook niet in strijd met de voorschriften uit de Gids Proportionaliteit.	Nvt
7	Aanbestedingsleidraad	Algemeen	Is er een mogelijkheid tot mondelinge inlichtingen c.q. een mondeling dialooggesprek tbv een goede en éénduidige doorgronding en interpretatie van het contract?	8-5-2023	Er volgt geen mondeling dialooggesprek. U wordt verzocht alle vragen voor, nieuw gestelde termijn, in te dienen welke wij middels Nvl-2 zullen beantwoorden.	Nvt
8	Aanbestedingsleidraad	Par. 4.3	Kan ProRail bevestigen dat tav de SCL een minimale ondergrens is gesteld van trede 2 conform contracteis niet-erkend werk zoals gepubliceerd op de website van ProRail miv 1-1-2022?	8-5-2023	Uw aanname is correct.	Nvt
9	Basisovereenkomst	Par. 10.5	Kan ProRail een nadere duiding geven wat wordt verstaan onder een afwijking irt een eventuele korting? Nu leidt elke afwijking, onacht de impact of soort afwijking, tot een korting?	8-5-2023	Er is sprake van een Afwijking indien Opdrachtnemer niet voldoet aan één van de eisen uit Annex 1a danwel Annex 1b paragraaf 4.1. Artikel 10.4 en 10.5 zijn eenduidig als het gaat om koppeling tussen Afwijkingen en kortingen.	Nvt
10	Basisovereenkomst	Par. 10.5	Het kortingspercentage kan oplopen tot maximaal 50% van de inzetprijs en is in onze ogen disproportioneel. Wij verzoeken ProRail een maximale cap op te nemen van 10% van de contractwaarde op jaarbasis. <i>Note: ON heeft al een inspanningsverplichting (procesdeel) en een verplichting.</i>	8-5-2023	ProRail heeft artikel 10.5 van de Raamovereenkomst aangepast en daarin de kortingen verlaagd voor situaties waarin Opdrachtnemer zelf Afwijkingen rapporteert. Het maximale kortingspercentage bij het door Opdrachtnemer melden van Afwijkingen is 20% van de inzetprijs. Ten behoeve van eenduidigheid met betrekking tot het aantal Afwijkingen is ook de linker zijde van beide tabellen aangepast. Omdat Afwijkingen per inzet kunnen worden opgelegd, wordt er geen cap per contractjaar ingesteld.	Raamovereenkomst artikel 10.5
11	Leidraad openbare aanbesteding	Par. 1.2	In de tabel wordt bij de toelichting gerefereerd aan het uitvoeren in Q1 + Q2 van enig kalenderjaar. Indien TVP's niet kunnen worden verkregen is het dan toegestaan om, in overleg, uit te lopen op bovengenoemde planning zonder financiële consequenties?	10-5-2023	Indien ProRail in Q1+Q2 van een uitvoeringsjaar geen TVP's ter beschikking kan stellen, zijn er geen financiële consequenties verbonden aan het eventueel later uitvoeren dan 30 juni van dat uitvoeringsjaar. Het inplannen van een inzet na 30 juni dient in overleg met Opdrachtgever te geschieden.	Nvt
12	Leidraad openbare aanbesteding	Par. 3.1	Eis 7: Ervaringseis 2: Is de referentie voor het het cyclisch spoorstaafonderhoud ook een bruikbare referentie als aantoonbare ervaring, aangezien de voorbereiding/planningsactiviteiten nagenoeg gelijkvormig zijn?	10-5-2023	Ja, dit is een bruikbare referentie.	Nvt
13	Annex 1b Vraagspecificatie procesdeel	Art. 2.4	U geeft aan dat ON moet meeliften met andere opdrachtnemers. Dit houdt het risico in dat we hinder ondervinden van deze partij. Kan Prorail bevestigen dat deze hinder, tenzij vermijdbaar door ON, ten laste komt van Prorail?	10-5-2023	Indien Opdrachtnemer in het geval van meeliften hinder van de WBI-houder ondervindt, dan is dat risico voor ProRail. NB: het is aannemelijk dat 'hinder' in de praktijk tot tijdsverlies en daarmee productieverlies leidt. ProRail verwacht van Opdrachtnemer dat zij een proactieve houding aanneemt. Dat betekent dat Opdrachtnemer in haar werkvoorbereiding het risico op hinder zo veel als mogelijk probeert te beperken en ProRail proactief informeert over een mogelijk restrisico op (gedeeltelijke) uitval van werkzaamheden ten gevolge van hinder van de WBI-houder.	Nvt
14	Annex 1b Vraagspecificatie procesdeel	Art. 3.1	Dienen de OBAS en de kolken/goten op de overige opstelplaatsen; Zaandam, Arnhem Goederen, Rotterdam Noord Goederen en Leeuwarden ook gereinigd te worden	10-5-2023	Ja, artikel 3.1 spreekt voor zich en is voor alle opstelplaatsen van toepassing. ProRail kan de toevoeging 'overige' uit deze vraag overigens niet plaatsen.	Nvt
15	Annex 1b Vraagspecificatie procesdeel	Art. 3.1.5	Hoe om te gaan met plaatsen van diverse afvalcontainers? Een en ander in verband met het scheiden van afval beschreven in de vergunningen en hoe te handelen met de beperkte hoeveelheid containers in combinatie met het cyclische contract?	10-5-2023	Opdrachtnemer dient te handelen binnen alle beschreven vergunningen en is binnen dat kader vrij om haar afvalstromen te optimaliseren.	Nvt
16	Technische vraagspecificatie Correctief bewerken van spoorstaven en wissels, 2023	Spoorstaafprofielen en inbouwhoek	Bij de materialen Groep B wordt de toegepaste materiaalkwaliteit "MHH" niet meer genoemd; Mogen wij aannemen dat deze kwaliteit spoorstaaf niet meer voorkomt in de Nederlandse Railinfra?	10-5-2023	In de EN13674-1 is R370CrHT de staalnaam. MHH en 370LHT zijn merknamen van producenten voor R370CrHT. Deze spoorstaafkwaliteiten kunnen wel degelijk worden aangetroffen.	Nvt

Nr	Document	Paragraaf / Eis - Bepaling	Vraag Gegadigde	Datum vraag-stelling	Antwoord	Gewijzigd document
17	Technische vraagspecificatie Correctief bewerken van spoorstaven en wissels, 2023	Oppervlakte ruwheid (surface roughness)	Eis 8: Ruwheidsmeting op 2 facetten De uitvoering van de railruwheidsmetingen in de zone C blijkt in de praktijk zeer tijdrovend, lastig en onnauwkeurig, kan deze eis worden versoepeld?	10-5-2023	Deze eis is aangepast: Opdrachtnemer dient ruwheidsmetingen in plaats van in zone C in zone B uit te voeren, op het facet dat het dichtst bij zone C gelegen is. NB: ProRail is zich ervan bewust dat het uitvoeren van ruwheidsmetingen tijdrovend is. We hebben de nieuwe meetmethode uit de EN13231-2 getest maar zijn van mening dat deze meetmethode geen adequate vervanging biedt.	Annex 1a - Technische vraagspecificatie
18	Technische vraagspecificatie Correctief bewerken van spoorstaven en wissels, 2023	Oppervlakte ruwheid (surface roughness)	Eis 10: Afkeur Om alle Rv-waarde metingen onder de 18µm te hebben blijkt in de praktijk te strikt. Kan deze waarde naar boven worden bijgesteld, gezien de praktijkervaring?	10-5-2023	ProRail handhaaft deze eis. Op basis van de wijziging van eis 8 (gecommuniceerd in het antwoord op vraag 17) verwacht ProRail dat de kans op meetfouten en meetonnauwkeurigheden beperkt wordt en het voldoen aan eis 10 haalbaar is.	Nvt
19	Technische vraagspecificatie Correctief bewerken van spoorstaven en wissels, 2023	Dwarsprofiel (Transversal profile)	Eis 20: Dwarsprofiel dient te voldoen aan klasse Q Moet het dwarsprofiel voldaan aan klasse P of aan klasse Q?	10-5-2023	Annex 1a wordt aangepast zodanig dat hier consequent klasse Q wordt beschreven.	Annex 1a - Technische vraagspecificatie
20	Technische vraagspecificatie Correctief bewerken van spoorstaven en wissels, 2023	Dwarsprofiel (Transversal profile)	Eis 21 De verdeling van de toleranties op het dwarsprofiel van +0,2mm/ -0,2mm zijn te scherp naar onze mening en praktijkervaring. Dergelijke toleranties worden in Europa gebruikt voor spoortrajecten met een snelheid van boven 280km/uur. Graag toleranties stellen op +0,3mm/ -0,3mm; Graag jullie overweging?	10-5-2023	In lijn met beantwoording van vraag 19 wordt deze tolerantie bijgesteld naar +0,3 mm / - 0,3 mm.	Annex 1a - Technische vraagspecificatie
21	Technische vraagspecificatie Correctief bewerken van spoorstaven en wissels, 2023	Karakteristieke lengte van het bewerkingsproces	Eis 27 Is deze formule van toepassing op elke bewerkingspass of alleen gedurende laatste fase van bewerking?	10-5-2023	ProRail constateert dat deze vraag geformuleerd is alsof eis 27 een proces-eis betreft. Het betreft hier echter een output-eis. Het staat Opdrachtnemer vrij om per bewerkingsgang een voortgangssnelheid te kiezen mits het werk na oplevering wordt opgeleverd conform het gestelde in eis 27.	Nvt
22	Technische vraagspecificatie Correctief bewerken van spoorstaven en wissels, 2023	Metingen, steekproeven en frequenties	In tabel 7 wordt onderscheidt gemaakt voor wat betreft het uitvoeren metingen van de oppervlakte ruwheid: Correctief frezen dient deze meting alleen uit te voeren tijdens de certificering en correctief slijpen dient 2 ruwheidsmetingen per nacht uit te voeren. Wij vragen u om een gelijke behandeling tussen de 2 bewerkingsvormen om een gelijk speelveld te creëren?	10-5-2023	Deze eis wordt niet gewijzigd. Achtergrond: dit onderscheid is aangebracht om recht te doen aan de kenmerken van deze twee verschillende bewerkingstechnieken. Annex 1a bevat ook eisen die enkel en alleen voor de techniek frezen van toepassing zijn.	Nvt
23	Technische vraagspecificatie Correctief bewerken van spoorstaven en wissels, 2023	Metingen, steekproeven en frequenties	Eis 31: Rapporteren spoorstaafdefect Wat is de verantwoordelijkheid van de ON, indien een defect niet wordt gemeld in de geslepen zone in het geval van een ongeluk als gevolg van spoorstaafbreuk of- schade	10-5-2023	Omdat dit geen technisch-inhoudelijke eis maar een proceseis betreft, is deze eis verwijderd uit Annex 1a en in een nieuwe formulering toegevoegd aan Annex 1b paragraaf 4.1. ProRail vermeldt hierbij verder dat: - Iedereen met een DVP verplicht is om een omveilige situatie te melden; - Opdrachtnemer geen verantwoordelijkheid danwel aansprakelijkheid draagt voor gevolgen van defecten die niet door haar zijn veroorzaakt.	Annex 1a - Technische vraagspecificatie Annex 1b - Procesdeel
24	Technische vraagspecificatie Correctief bewerken van spoorstaven en wissels, 2023	Correctief bewerken bijzondere constructies en locaties	Eis 35 + 36 + 37 + 38: Om het gehele dwarsprofiel bij dergelijke objecten te slijpen, dienen de betreffende objecten gedemonteerd te worden voor slijpen en vervolgens na slijpen weer gemonteerd te worden of het geslepen dwarsprofiel dient gelimiteerd geslepen te worden ter hoogte van de betreffende objecten. Welke keuze maakt ProRail?	10-5-2023	Antwoord inzake eis 35 + 36 + 37: Ook bij objecten dient het gehele dwarsprofiel bewerkt te worden. Indien de machine van gegadigde in conflict met de in deze eisen genoemde objecten komt danwel dreigt te komen, dient Opdrachtnemer deze objecten de demonteren en voorafgaand aan indienststelling terug te plaatsen. Antwoord inzake eis 38: Deze eis blijft ongewijzigd van kracht.	
25	Technische vraagspecificatie Correctief bewerken van spoorstaven en wissels, 2023	Correctief bewerken bijzondere constructies en locaties	Kan OG een indicatie geven in hoeveel inzetten rekening gehouden dient te worden met assentellers? Idem ten aanzien van het aantal inzetten met hotboxen?	10-5-2023	Wijziging prijsopbouw: - Het uitvoeren van werkzaamheden op een assentellerbaanvak is verrekenbaar. - Het uitvoeren van werkzaamheden op locatie van een hotbox is verrekenbaar. ProRail zal hiertoe het aanbiedingsformat aanpassen en daarin twee extra regels aanmaken. Volledigheidshalve, refererend aan het antwoord op vraag 24: Het eventueel demonteren en terugplaatsen van andere objecten dan assentellers en hotboxen is niet verrekenbaar en dient dus inclusief in de inzetprijs te zijn.	In Nvl-2 zal een aangepaste versie van het aanbiedingsformat worden verstrekt.
26	Technische vraagspecificatie Correctief bewerken van spoorstaven en wissels, 2023	Correctief bewerken: specifieke eisen bij wissels	Conform Annex 1b Vraagspecificatie procesdeel - Correctief bewerken van spoorstaven, paragraaf 2.1 kunnen wij wissels, overwegen en bruggen als buiten scope beschouwen voor deze overeenkomst. Is deze veronderstelling juist?	10-5-2023	Beantwoording van deze vraag volgt in de tweede Nota van Inlichtingen of zo mogelijk eerder. De technische eisen ten aanzien van het bewerken van wissels zullen worden verwijderd uit Annex 1a. Aangepast Annex wordt maandag 5 juni gedeeld.	Nvt
27	Technische vraagspecificatie Correctief bewerken van spoorstaven en wissels, 2023	Correctief slijpen: aanvullende eisen aan uitvoering en resultaat	Eis 54: Slijpstenen De Malkin formule(s), beschreven in de RLN00062-2 (2019) kunnen niet van toepassing zijn op de slijpbewerkingstechniek.	10-5-2023	De verwijzing betreft een controle of, met betreffende slijpstenen, mogelijk is de ruwheid te realiseren.	
28	Technische vraagspecificatie Correctief bewerken van spoorstaven en wissels, 2023	Correctief slijpen: aanvullende eisen aan uitvoering en resultaat	Eis 55: Maximale temperatuur 350 graden De Malkin formule(s), beschreven in de RLN00062-2 (2019) kunnen niet van toepassing zijn op de slijpbewerkingstechniek.	10-5-2023	Eis 55 en eis 56 komen te vervallen. Opdrachtnemer dient in het slijpontwerp (eis 58) te onderbouwen dat de maximale temperatuurstijging 475 graden Celsius bedraagt.	
29	Technische vraagspecificatie Correctief bewerken van spoorstaven en wissels, 2023	Correctief slijpen: aanvullende eisen aan uitvoering en resultaat	Eis 56: Parameteranalyse en maximale toegestane vermogen bij slijpen De Malkin formule(s), beschreven in de RLN00062-2 (2019) kunnen niet van toepassing zijn op de slijpbewerkingstechniek.	10-5-2023	Eis 55 en eis 56 komen te vervallen. Opdrachtnemer dient in het slijpontwerp (eis 58) te onderbouwen dat de maximale temperatuurstijging 475 graden Celsius bedraagt.	
30	Technische vraagspecificatie Correctief bewerken van spoorstaven en wissels, 2023	Correctief slijpen: aanvullende eisen aan uitvoering en resultaat	Eis 56: Parameteranalyse en maximale toegestane vermogen bij slijpen Het bewerkingsproces en de instellingen worden gecertificeerd en vastgezet. Als dit gebeurt kan het dwarsprofiel niet gecorrigeerd worden en is daarmee niet te garanderen. Instellingen moeten variabel zijn. Hoe gaat Prorail hier mee om?	10-5-2023	Het is in de specificatie geen vereiste dat de slijpsteenorientatie wordt vastgezet. Als het gaat om slijpsteenorientatie heeft Opdrachtnemer dus bewegingsvrijheid teneinde het spoorstaafprofiel te herstellen.	Nvt
31	Technische vraagspecificatie Correctief bewerken van spoorstaven en wissels, 2023	Correctief slijpen: aanvullende eisen aan uitvoering en resultaat	Eis 57: Oppervlakteruwheid Om aan alle eisen van het contract te voldoen is het onmogelijk om in alle bewerkingsstappen te voldoen aan 1,5x de maximale ruwheid bij oplevering. Wij vragen u deze eis te versoepelen teneinde een beter eindresultaat.	10-5-2023	Deze eis blijft gehandhaafd. ProRail kan niet plaatsen waarom gegadigde hier stelt dat het 'onmogelijk' is om bij de tussenstappen te voldoen aan 1,5 x de maximale ruwheidseisen zoals die gelden bij oplevering. Kan gegadigde dit toelichten? Herzien antwoord op Nvl vraag 31: Eis 57 komt bij nader inzien te vervallen. Als het gaat om oppervlakteruwheid is voor alle tussenliggende bewerkingsstappen eis 6 van kracht. Opdrachtnemer dient dit in het slijpontwerp (eis 58) te onderbouwen.	Nvt

Nr	Document	Paragraaf / Eis - Bepaling	Vraag Gegadigde	Datum vraag-stelling	Antwoord	Gewijzigd document
32	Technische vraagspecificatie Correctief bewerken van spoorstaven en wissels, 2023	Correctief slijpen: aanvullende eisen aan uitvoering en resultaat	Eis 58: Slijpontwerp Het is ons niet duidelijk wat met deze eis wordt bedoelt? O.a. wat wordt bedoelt met " ..voldoet aan alle eisen,..."; Welke eisen worden hier bedoeld? Kunnen wij een verduidelijking verkrijgen op deze eis?	10-5-2023	Onderstaand antwoord heeft betrekking op de bewerkingstechniek slijpen. Alle eisnummers hebben betrekking op Annex 1a. Alle gegadigden die slijpen als bewerkingsmethode hanteren, dienen <u>bij inschrijving</u> een plan van aanpak aan te leveren (eis A8) waar het slijpontwerp (eis 58) onderdeel van uitmaakt. ProRail verwacht van Opdrachtnemer dat zij in het slijpontwerp inzichtelijk maakt welke bewerkingsschappen nodig zijn om te komen tot oplevering en hoe per bewerkingsschapp wordt voldaan aan de technische outputeisen (inclusief eis 57 voor ruwheid specifiek tijdens tussenstappen) maar met uitzondering van eis 27 en eisen ten aanzien van het dwarsprofiel, omdat bij de tussenstappen het dwarsprofiel nog in opbouw is. ProRail verwacht van Opdrachtnemer dat zij in dit slijpontwerp transparant maakt dat bij alle bewerkingsschappen sprake is van een beheerst proces waarin aan alle eisen wordt voldaan. ProRail verwacht verder vanzelfsprekend dat het spoorstaafoppervlak, na uitvoering van de laatste bewerkingsschapp, voldoet aan de eisen in deze specificatie. ProRail verwacht van Opdrachtnemer dat zij een slijpontwerp aanlevert voor vijf representatieve dwarsprofielen en voor het realiseren van de drie uitgevraagde afnames: 0,5 mm, 1,0 mm en 1,5 mm afname. Het slijpontwerp zal voorts uit vijftien subontwerpen bestaan. Belangrijke aspecten waarover Opdrachtnemer inzicht moet bieden zijn; de materiaalafname per slijpsteen en de toegepaste vermogens. Het staat Opdrachtnemer vrij om een vorm (tekst, animatie etc) te kiezen voor het aanleveren van dit slijpontwerp. ProRail zal na inschrijving voor de vijftien subontwerpen de procesbeheersing beoordelen. ProRail verwacht verder van Opdrachtnemer dat zij in haar werkvoorbereiding inventariseert of het dwarsprofiel van de te bewerken spoorstaaf overeenkomt met één van de vijf dwarsprofielen uit haar slijpontwerp. Opdrachtnemer dient telkens het juiste slijpontwerp toe te passen. Indien het te bewerken dwarsprofiel significant afwijkt van de vijf dwarsprofielen uit het slijpontwerp, dan is het aan Opdrachtnemer om te bepalen of een nieuw subontwerp noodzakelijk is. ProRail zal tijdens of na uitvoering toetsen of conform de aanpak uit het slijpontwerp wordt gewerkt. ProRail voegt in een later stadium een werkbeschrijving aan Annex 1a toe, waarin de procesgang omtrent het slijpontwerp nader wordt beschreven.	Een tweede update van Annex 1a volgt in een later stadium.
33	Aanbestedingsleidraad, detailbegroting bijlage 5		Ten behoeve van de prijsvorming is belangrijk te weten wat de verhouding weeknacht-weekendnacht is. Waar kunnen we rekening mee houden? NB dit is per baanvak bepaald.	10-5-2023	Omdat Opdrachtnemer haar inzetten zelfstandig dient in te plannen, kan ProRail geen uitspraken doen over een dergelijke verhouding. Om het risico op uiteenlopende kosten bij uitvoering in week- danwel weekendnachten te beperken, heeft ProRail alle NVW-resources benodigd voor het beveiligen van de onttrekking verrekenbaar gesteld. Zie hiertoe het aanbiedingsformat.	Nvt
34	Procesdeel algemeen		Moeten de correctieve inzetten gepland worden in een WO (werkorder)?	10-5-2023	Het begrip werkorder is voor ProRail onbekend. Indien gegadigde hier Wekelijks Onttrekking heeft bedoeld, geldt het onderstaande antwoord: Het uitgangspunt is dat Opdrachtnemer inzetten in Wekelijks Onttrekkingen (WO, betreft het onderhoudssrooster) inplant. In het geval Opdrachtnemer een inzet niet in een WO kan inplannen, treedt deze met ProRail in overleg om een oplossing te vinden. Mogelijke uitkomsten, niet uitsluitend, zijn: - Inzet wordt aangepast zodanig dat het werk in twee separate WO's wel uit te voeren is; - Opdrachtnemer mag een IO-KT aanvraag indienen. Dit is een optie op baanvakken waar 's nachts beperkt treinverkeer gepland is; - De inzet wordt niet uitgevoerd en/of doorgeschoven naar het volgende uitvoeringsjaar.	Nvt
35	Procesdeel algemeen		Indien het voorkomt dat een WO komt te vervallen en dus opnieuw ingepland moet worden is de OG zich er dan van bewust dat dit mogelijk impact heeft op de jaarlijkse contract einddatum van 30 juni?	10-5-2023	Indien een buitendienststelling door toedoen van ProRail komt te vervallen is uitvoering na einddatum 30 juni van het betreffende uitvoeringsjaar akkoord.	Nvt
36	Procesdeel algemeen	in realatie tot procesdeel 2.2 en 2.3	Verzoek aan opdrachtnemer om in het eerste jaar (2024) het uiterste moment waarop inzetten moeten worden uitgevoerd van 30 juni naar 31 december te verschuiven. Dit geeft gegadigde als nieuwkomer in de markt voldoende mobilisatietijd om te kunnen toetreden en een concurrerende aanbidding te maken.	23-5-2023	ProRail heeft verplichtingen ten opzichte van derden inzake tijdigheid van het correctief bewerken. Het uiterste uitvoermoment voor 2024 blijft voorts 30 juni.	