



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 NvI? 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 NvI-1 aangepast conformt 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 NvI 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 NvI-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, ongacht 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