

ProRail doet een beroep op artikel 3.80d jo. 2.163e Aanbestedingswet 2012 om de overeenkomst inzake 'Landelijk – Het meten van de effecten van hogesnelheidspassage langs station Kampen Zuid', op 20-10-2021 gepubliceerd als openbare aanbesteding onder TenderNed nummer 329970 en 22-03-2022, gegund aan DEKRA Rail B.V. te Utrecht, te wijzigen zonder nieuwe aanbestedingsprocedure.

In 2022 is door ProRail een opdracht aan Dekra verstrekt voor metingen in 6 testnachten ter zake eventuele hoge snelheidsaanpassingen langs de perrons van station Kampen Zuid. NS zou voor iedere testnacht 2 testtreinen aan ProRail ter beschikking stellen. Ieder uur zou er een aantal testtreinen het perron passeren, opbouwend naar 18-20 treinen per nacht. Dekra en onderaannemer Intergo zouden dan metingen uitvoeren. Iedere testnacht zou ongeveer 4 uren duren, exclusief opbouw en afbouw en voorbereidende metingen. Tijdens de laatste 4 testnachten bleek echter steeds kort voor de uitvoering (ongeveer 1-2 uur) dat als gevolg van verschillende onvoorziene storingen de tractie-installatie van 1 van beide in te zetten testtreinen niet functioneerde en 1 trein dus niet inzetbaar was. Deze storingen zaten in de tractie-installatie zelf of in een systeem waardoor de tractie-installatie niet aan alle (veiligheids)voorwaarden van inschakeling voldeed.

Een trein is een ingewikkeld vervoersmiddel waarvan een hoog veiligheidsniveau wordt verwacht. Om die reden zijn er in moderne treinen veel controlesystemen actief die randvoorwaardelijk zijn om te kunnen rijden met een trein. Al deze systemen kunnen vroeger of later storen en ervoor zorgen dat een trein niet kan rijden. Er wordt op gestuurd om dit zoveel mogelijk te voorkomen. Toch komt dit in de praktijk ook zo nu en dan voor. Dit middelt zich over een grote vloot met vele inzetten uit naar een zeer laag storingsgemiddelde.

Het aantal storingen in de laatste vier testnachten is ongebruikelijk hoog geweest, en niet herleidbaar naar een bekend hoog storingsgemiddelde. Gezien de vier voorvallen is hier sprake geweest van een zeer ongelukkig toeval dat niet te voorzien was voor dit project.

De storingen hadden tot gevolg dat er die 4 nachten steeds maar 1 testtrein kon worden ingezet, terwijl de meetapparatuur op het perron reeds gereed was en het personeel van Dekra ter plekke. Vervanging van de treinen op een dergelijk kort moment voor uitvoering van de testen was niet mogelijk, waardoor effectief op de laatste 4 testnachten per testnacht slechts 10 treinpassages plaatsvonden. Daardoor werd het aantal treinpassages en daaraan gekoppelde metingen dus gehalveerd.

Doordat niet alle testtreinen hebben kunnen rijden en er daardoor te weinig metingen hebben kunnen plaatsvinden, is er nog niet voldoende data beschikbaar om o.b.v. de testritten onderbouwde conclusies te kunnen trekken, zoals aan Dekra gevraagd in de opdracht en daaraan gekoppelde overeenkomst. Derhalve dient deze data alsnog te worden aangevuld en dient er nog een aantal nieuwe testnachten te worden ingepland om de nog ontbrekende data aan te vullen (in casu dus de ontbrekende metingen van de 2e trein). Daarvoor is de inzet nodig van 4 testtreinen, verspreid over 2 of meer testnachten.

Op basis van de overeenkomst met Dekra is ProRail voor iedere testnacht een vergoeding aan Dekra verschuldigd van € 62.750,00. Behalve de medewerkers van Dekra en onderaannemer Intergo zullen ook 1 of 2 ProRail-medewerkers op de locatie aanwezig dienen te zijn om de metingen te begeleiden, hetgeen extra kosten voor ProRail met zich meebrengt, naast de aanzienlijk extra benodigde voorbereidingstijd.

Om de uitvoering van de overeenkomst a.g.v. de genoemde onvoorziene ontwikkelingen in stand te kunnen houden, dient er dus een wijziging te worden doorgevoerd:

- ProRail verhoogt de oorspronkelijke opdrachtwaarde met tenminste € 125.000 (2 extra testnachten) en - afhankelijk van eventuele onverhoopte hernieuwde uitval van treinen in die 2 extra nachten - maximaal met een bedrag van € 300.000,- (maximaal 4 extra testnachten). Deze kosten bestaan voornamelijk uit de inzet van personeel en meetapparatuur, projectcoördinatie en de inzet van testpersonen. De initiële opdrachtwaarde bedroeg € 579.267,-- en na verhoging van de opdrachtwaarde komt deze dus nu uit op minimaal € 704.267,-- en maximaal € 879.267,--.

De omstandigheden die geleid hebben tot deze benodigde wijziging zijn te kwalificeren als omstandigheden die ProRail als zorgvuldige aanbestedende dienst (en die de inschrijver/opdrachtnemer), ondanks de normale zorgvuldige voorbereiding, niet konden voorzien ten tijde van de oorspronkelijke gunning. Hierdoor kon naar het oordeel van ProRail ten tijde van de gunning in redelijkheid geen rekening gehouden worden met de hier genoemde omstandigheden. Daarnaast wijzigt ook de algemene aard van de opdracht door de genoemde wijziging niet.

Indien u in het kader van deze specifieke aanbestedingsprocedure klachten of bezwaren heeft, kunt u deze, binnen 5 dagen, richten aan het door ProRail ingestelde klachtenmeldpunt. De werkwijze is beschreven in de "Klachtenregeling aanbesteden van ProRail", deze is te vinden op <http://www.prorail.nl/leveranciers/aanbesteden-en-inkoop/documenten-en-juridische-voorwaarden>. Het klachtenmeldpunt is te bereiken via aanbestedingsklachten@prorail.nl.

U kunt ook binnen 30 dagen na deze publicatie vernietiging vorderen van de overeenkomst bij de rechtbank Midden-Nederland te Utrecht. De adresgegevens vindt u in deze aankondiging op TenderNed.