

# **Vraagspecificatie Ecologisch onderzoek en advies**

## **TN 599560**



Van:	ProRail – team Ecologie
Auteur:	Floortje Aldershoff
Versie:	0.6
Datum:	16-12-2025
Status:	Concept

## Inhoudsopgave

Inhoudsopgave .....	2
Revisiegegevens .....	4
<b>1 Algemeen .....</b>	<b>5</b>
1.1 Doel van dit document.....	5
1.2 Leeswijzer.....	5
<b>2 ProRail - onze organisatie.....</b>	<b>6</b>
2.1 Als organisatie .....	6
2.2 Als werkgever .....	7
2.3 Als spoorpartner .....	7
2.4 Onze klanten.....	7
2.5 Stakeholders.....	7
<b>3 Ecologie bij ProRail .....</b>	<b>8</b>
3.1 Aanleiding.....	8
3.2 Organisatie en werkwijze – team Ecologie .....	8
3.3 Huidige werkwijze team Ecologie.....	8
3.4 Ontwikkelingen vakgebied Ecologie binnen ProRail .....	9
3.5 Gewenste situatie.....	9
<b>4 Scope van de opdracht .....</b>	<b>11</b>
4.1 Opdrachtomschrijving.....	11
4.1.1 Het uitvoeren van Quicksans .....	11
4.1.2 Het uitvoeren van Nader Soortgericht Onderzoek .....	11
4.1.3 Het opstellen van een projectplan ter onderbouwing van een vergunning voor een flora- en fauna-activiteit .....	12
4.1.4 Het opstellen van een Ecologisch Werkprotocol (EWP) .....	12
4.1.5 Het uitvoeren van ecologische controles tijdens uitvoering van werkzaamheden .....	12
4.1.6 Uitvoeren van monitoring, volgend uit vanuit vergunningen voor flora- en fauna-activiteiten .....	13
4.1.7 Ecologisch advies en innovatie .....	13
4.2 Werkpakket .....	13
4.3 Buiten scope .....	13
<b>5 Contractgebieden en werkverdeling .....</b>	<b>14</b>
5.1 Geografische scope en perceelindeling .....	14
5.2 Aantal contractanten per perceel .....	14
5.3 Verdeelmechanisme van opdrachten.....	14
5.3.1 Zwaartepuntprincipe .....	15
5.4 Werkwijze bij uitzetten en begeleiden van opdrachten.....	15
5.5 Offerteprocés en eisen aanbiddingen .....	16
5.6 Weigeren opdracht .....	16
5.7 Spoedprocedure .....	16
5.8 Aard en omvang van de opdracht .....	16
5.9 Looptijd van de overeenkomst.....	17
5.10 Samenwerking en kennisdeling binnen contractgebieden.....	17
<b>6 Samenwerking.....</b>	<b>18</b>
6.1 Algemeen .....	18

6.2	Samen leren en ontwikkelen.....	18
6.3	Communicatie .....	18
6.4	Evaluatie en feedbackmomenten.....	18
<b>7</b>	<b>Contractmanagement .....</b>	<b>19</b>
7.1	Rollen en verantwoordelijkheden .....	19
7.2	Voortgangsoverleggen.....	19
7.3	Voortgangsrapportage.....	19
<b>8</b>	<b>Financiële bepalingen.....</b>	<b>20</b>
8.1	Facturatie en betaling.....	20
8.2	Prijsvormingsproces.....	20
<b>9</b>	<b>Veiligheid.....</b>	<b>21</b>
9.1	Algemeen .....	21
9.2	Veilig werken op en rond het spoor .....	21
<b>10</b>	<b>Programma van Eisen .....</b>	<b>22</b>
<b>11</b>	<b>Begrippenlijst.....</b>	<b>Fout! Bladwijzer niet gedefinieerd.</b>
<b>12</b>	<b>Bijlagen .....</b>	<b>25</b>

## Revisiegegevens

Versie	Datum	Wijziging
1.0	16-12-2025	Initiële document (in concept) voor de selectiefase aanbesteding.

## 1 Algemeen

### 1.1 Doel van dit document

ProRail is een aanbesteding gestart voor Ecologisch onderzoek en advies. In dit document staat beschreven welke diensten en zaken ProRail uitvaart, wat de rol van de Inschrijver daarin is en wat de specifieke wensen en eisen zijn die daaruit voortvloeien. De procedure van de aanbesteding staat beschreven in de aanbestedingsleidraad.

### 1.2 Leeswijzer

Hoofdstuk 2 Omschrijving van ProRail als organisatie  
Hoofdstuk 3 Toelichting op de huidige en gewenste werkwijze binnen het vakgebied ecologie  
Hoofdstuk 4 Beschrijft de scope  
Hoofdstuk 5 Uitleg over de geografische contractgebieden en de verdeling van werkzaamheden  
Hoofdstuk 6 Beschrijving van de samenwerking tussen ProRail en betrokken partijen  
Hoofdstuk 7 Toelichting op contractmanagement  
Hoofdstuk 8 Uitleg van de financiële bepalingen  
Hoofdstuk 9 Beschrijving van veiligheidsaspecten en vereisten  
Hoofdstuk 10 Overzicht van de eisen die voortvloeien uit de voorgaande hoofdstukken  
Hoofdstuk 11 Begrippenlijst – momenteel nog leeg  
Hoofdstuk 12 Overzicht van de bijlagen die onderdeel uitmaken van de vraagspecificatie

## 2 ProRail - onze organisatie

### 2.1 Als organisatie

ProRail is verantwoordelijk voor het volledige spoorwegennet van Nederland: aanleg, onderhoud, beheer en veiligheid. Ze verdeelt als onafhankelijke partij de ruimte op het spoor onder veel verschillende vervoerders, regelt alle treinverkeer, bouwt en beheert stations en legt nieuwe sporen aan. En ten slotte onderhoudt ProRail bestaande sporen, wissels, seinen en overwegen. Dit alles maakt mogelijk dat er jaarlijks ca. 400 miljoen treinreizen plaatsvinden en 42 miljoen ton goederen worden vervoerd in Nederland.

Wij hebben de opdracht om onze samenleving en economie op een schone en duurzame manier in beweging te houden, nieuwe woningen en wijken in heel Nederland bereikbaar te maken en innovatie te stimuleren met technologische en digitale vernieuwing van het spoor.

#### Onze missie

Wij verbinden mensen, steden en bedrijven per spoor. Nu en in de toekomst. Wij maken aangenaam reizen en duurzaam vervoer mogelijk en zorgen dat het op en om het spoor veilig is.

Onze missie is waar we voor staan. Met 5.500 ProRailers en onze spoorpartners werken we elke dag aan het onderhoud en de uitbreiding van het spoor. We verdelen capaciteit eerlijk tussen vervoerders en leiden het treinverkeer veilig en betrouwbaar over het spoor.

#### Onze visie

Wij geven samen met onze partners invulling aan de groeiende behoefte aan duurzame mobiliteit in Nederland. Wij gaan voor de trein als aantrekkelijke keuze voor reizigers en verladers.

Onze visie is waar we voor gaan. Nederland groeit en dat betekent meer mensen en goederen op ons spoor. Treinverkeer is onmisbaar voor de bereikbaarheid en het behalen van onze klimaatdoelstellingen. Naast de dagelijkse uitvoering van onze kerntaken, werken we daarom ook aan de toekomst van het Nederlandse spoor.

We hebben onze ambities specifiek en meetbaar gemaakt op vijf resultaatgebieden:

- **Verbindt:** We ontwikkelen de capaciteit voor de mobiliteit van de toekomst.
- **Verbeterd:** We maken mobiliteit per spoor zo betrouwbaar mogelijk, nu en in de toekomst.
- **Verduurzaamt:** We maken spoormobiliteit zo duurzaam mogelijk.
- **Bevlogen ProRailers:** We willen dat medewerkers ProRail als werkgever positief aanbevelen aan anderen.
- **Betaalbaar spoor:** We zien het als onze verantwoordelijkheid om de kosten per treinpad zo laag mogelijk te houden, door het doen van doelmatige uitgaven.

Onze strategie is vastgelegd in 'Spoor naar morgen'.





## 2.2 Als werkgever

Met 5.500 medewerkers werkt ProRail aan het realiseren van haar taken. De prestaties van de organisatie vallen of staan met het vakmanschap en het werkplezier van haar medewerkers. ProRail is een ontwikkelgerichte werkgever met klantgerichte professionals. Daarbij staan opleidingen en persoonlijke ontwikkeling, doorstroming naar andere functies en leiderschapsontwikkeling centraal. Er is sprake van een goede werk-privé balans. Er wordt ondanks de grootte van de organisatie veel persoonlijke vrijheid ervaren.

Er werken ongeveer 5.500 mensen bij ProRail. Hiervan is 70% man, 30% vrouw en is het grootste gedeelte HBO/WO (70%) geschoold. Ook ProRail heeft te maken met toenemende vergrijzing. ProRail streeft naar een medewerkersbestand dat een realistische afspiegeling van de samenleving is. We besteden aandacht aan talenten met een afstand tot de arbeidsmarkt. Dat doen we door zelf 'ongekend talent' te werven, maar ook door aandacht te vragen voor dit onderwerp bij onze samenwerkingspartners en leveranciers.

Het is bijzonder om te werken bij de grootste grootgrondbezitter en de grootste (duurzame) energieafnemer van Nederland. Bijdragen aan duurzaamheid en het verbinden van mensen met werk, natuur, cultuur en de stad spelen een rol: de impact van wat je doet is groot; heel Nederland geniet daarvan.

## 2.3 Als spoorpartner

Het spoor vernieuwen doen we niet alleen. Onze spoorpartners zijn onder meer spooraanneemers, ingenieursbureaus, werkplekbeveiligingsbedrijven, kabelaanneemers en boorbedrijven. Met deze partners hebben we diverse samenwerkingsvormen. We maken prestatieafspraken, bijvoorbeeld over onderhoud en veiligheid. In de bouw kiezen we voor samenwerking. We sluiten allianties om kosten te besparen en risico's te delen. Op andere gebieden kiezen we voor stimulerende maatregelen, zoals de CO2-Prestatieladder. Daarnaast werken we veel samen met Rijkswaterstaat, provincies en lokale overheden aan gezamenlijke projecten.

## 2.4 Onze klanten

De belangen van onze uiteindelijke klanten, de treinreizigers en verladers, staan centraal bij onze dienstverlening. Samen met onze partners, de vervoerders en aanneemers zijn wij gericht op het verbeteren van deze dienstverlening. Ook overleggen we met gemeenten en provincies hoe we het best aan hun vraag naar treinvervoer en stationsvoorzieningen kunnen voldoen.

## 2.5 Stakeholders

Informatie over stakeholders is te vinden in het jaarverslag van ProRail: [Jaarverslagen | ProRail](#)

## 3 Ecologie bij ProRail

### 3.1 Aanleiding

Ecologische soortenbescherming en de daarbij behorende wet- en regelgeving is de afgelopen jaren steeds bepalender geworden in Nederland en daarmee ook voor ProRail. Er is meer aandacht voor de uitvoering van werkzaamheden en het naleven van wet- en regelgeving in relatie tot de uitvoer van werkzaamheden bij en vanuit belanghebbenden (gemeenten, bewoners, soortorganisaties, etc.). Dit heeft bij de conditionering van projecten geleid tot meer en gedetailleerder onderzoek, en meer toetsing door zowel externe adviesbureaus als ProRail. Ook het bevoegd gezag toetst vaker ons werk. Bij de soortenbescherming zet het bevoegd gezag, het Ministerie van Landbouw, Visserij, Voedselzekerheid en Natuur (hierna: 'LVVN') met de Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (hierna: 'RVO') en de provincies, meer in op toezicht en handhaving.

Het ecologisch (veld)onderzoek vindt gefaseerd plaats en is per soort gebonden aan specifieke onderzoeksperioden. Vanaf de start van het onderzoek tot het verkrijgen van een vergunning kan daardoor meerdere jaren beslaan. De vergunningsvoorwaarden kunnen effect hebben op de uitvoeringsplanning (bijvoorbeeld door kwetsbare perioden waarin niet gewerkt mag worden).

De ecologische onderzoeken en voorschriften sluiten niet altijd goed aan op de bestaande processen van ProRail. Dit kan non-compliance veroorzaken met onnodige kosten, (Last Onder Dwangsom, hierna LOD), uitstel of afstel van projecten, druk op de capaciteit, imago schade voor ProRail en verminderd draagvlak voor ecologie en bijbehorende wet- en regelgeving. Tegelijkertijd geven onze assets een enorme kans om ecologie te versterken in Nederland en het spoor in te zetten als drager van ecologie. ProRail beheert in totaal circa 10.000 hectare aan terrein. Ongeveer de helft hiervan, zo'n 5.000 hectare, bestaat uit spoorbermen. Ter vergelijking: dit oppervlak is bijna net zo groot als Nationaal Park De Hoge Veluwe, dat 5.400 hectare beslaat. Deze omvang benadrukt de ecologische waarde en potentie van het spoorgebied als leefgebied voor flora en fauna. De risico's die momenteel optreden door ecologie, zorgen onbedoeld voor belemmeringen om deze kans te verzilveren. Daarnaast is ProRail vanuit de beheerconsessie verplicht om de biodiversiteit te behouden: hiervoor is inzicht nodig die nu onvoldoende wordt verkregen.

### 3.2 Organisatie en werkwijze – team Ecologie

Binnen ProRail is het team Ecologie onderdeel van de afdeling Ruimte, Milieu en Ecologie (RME), die valt onder het cluster Leefomgeving, Juridische Zaken & Vastgoed (LJV). De afdeling RME bestaat uit vakspecialisten op het gebied van planologie, milieu en ecologie. Bij fysieke uitbreiding van de spoorinfrastructuur kan een afzonderlijk planologisch besluit nodig zijn; de vakspecialist planologie verzorgt de ruimtelijke onderbouwing en begeleidt de besluitvormingsprocedure. Vakspecialisten milieu toetsen de milieuactiviteiten aan wet- en regelgeving en actualiseren indien nodig de omgevingsvergunning milieu.

Het team Ecologie bestaat uit ongeveer vijftien vakspecialisten ecologie. Zij combineren ecologische expertise met juridische kennis en zorgen ervoor dat ProRail voldoet aan de geldende natuurwetgeving. Daarnaast werkt het team nauw samen met de afdeling Duurzaamheid, die een bijdrage levert aan het behoud en de versterking van biodiversiteit langs het spoor.

De vakspecialisten Ecologie zijn verantwoordelijk voor ecologisch advies bij projecten en onderhoud. Bij de start van een project beoordelen zij de mogelijke effecten op natuurwaarden en bepalen of ecologisch onderzoek noodzakelijk is. Ook begeleiden zij het verkrijgen van de benodigde vergunningen. De uitvoering van ecologische onderzoeken wordt uitbesteed aan externe ecologische adviesbureaus. Ook het beheer en onderhoud van de spoorbermen wordt begeleid door het team Ecologie, zij toetsen de Ecologisch Bestendig Beheer en Onderhoudsplannen (EBBO-plannen) van de onderhoudsaannemers.

### 3.3 Huidige werkwijze team Ecologie

Bij elk project dat ProRail uitvoert, waarbij mogelijke effecten optreden op aanwezige soorten en/of functies, wordt door het team Ecologie een afzonderlijk ecologisch onderzoek en/of enkel advies geïnitieerd. Deze onderzoeken



worden uitgevoerd door externe ecologische adviesbureaus. De ecooloog van ProRail fungeert hierbij als opdrachtgever: hij of zij formuleert de onderzoeksvraag, vraagt offertes op, verstrekt de opdracht en stuurt het bureau inhoudelijk aan gedurende het traject. Elk onderzoek is een losse opdracht, afgestemd op de specifieke context van het project.

De kennis die tijdens deze onderzoeken wordt opgedaan, blijft op dit moment beperkt tot het projectteam, de betrokken ecooloog en het ingeschakelde adviesbureau. Er is momenteel een beperkte structuur binnen ProRail om deze informatie te borgen, te delen of te ontsluiten. Alleen concrete soortwaarnemingen worden door de ecologische bureaus vastgelegd in de Nationale Databank Flora en Fauna (NDFF).

Omdat ecologisch onderzoek per project wordt uitgevoerd, ontstaat een risico dat informatie niet goed wordt uitgewisseld (kennisleemte) of onderzoek dubbel wordt uitgevoerd (onnodige kosten). Dit belemmert een optimaal gesprek met het bevoegd gezag en beperkt de strategische inzet van ecologische kennis.

Het team Ecologie werkt met een groot aantal verschillende bureaus. Door het ontbreken van een raamcontract en een centrale contractmanager is er weinig zicht op de totale hoeveelheid werk en de kwaliteit. De toegenomen vraag van ecologische onderzoeken leidt tot veel losse opdrachten, afhankelijk van de beschikbaarheid en capaciteit van bureaus, wat uniformiteit bemoeilijkt en compliance-uitdagingen met zich meebrengt.

### 3.4 Ontwikkelingen vakgebied Ecologie binnen ProRail

Binnen ProRail wordt gewerkt aan het programma *Netwerk Klaarmaken voor de Toekomst* (NKT), waarin ecologie een belangrijke rol speelt. Team Ecologie voert hiervoor diverse verbeteracties uit. Hieronder worden enkele voorbeelden toegelicht.

ProRail heeft de ambitie om ecologie eerder in het proces te betrekken, zodat ecologische conditionering tijdig kan worden opgestart en zorgvuldig kan worden afgerond. Vroegtijdige betrokkenheid maakt vroeg inzichtelijk met welke beschermde flora, fauna en natuurgebieden een project rekening moet houden en kan er rekening gehouden worden met de doorlooptijden van processen en procedures, zoals vergunningsaanvragen. Hiermee wil ProRail beter in control zijn op de ecologische conditie.

Team Ecologie onderzoekt daarnaast de mogelijkheden om aan te sluiten bij het Masterplan van ProRail. Dit Masterplan biedt vroegtijdig (drie tot zeven jaar vooruit) inzicht in en sturing op de maakbaarheid van de programmering van het projectenportfolio. Hierdoor ontstaat inzicht in de te verwachten hoeveelheid projecten.

Verder ontwikkelt ProRail een dataviewer voor landelijke ontsluiting van ecologische onderzoeksgegevens. Door deze gegevens op een gestructureerde manier toegankelijk te maken, ontstaat een steeds scherper beeld van (mogelijk) aanwezige natuurwaarden langs het spoor. Dit draagt bij aan betere risicoschatting bij de start van een project en voorkomt dubbel werk. Het is op dit moment nog niet duidelijk wanneer de dataviewer operationeel zal zijn. Relevante ontwikkelingen over de dataviewer tijdens de aanbesteding worden gedeeld.

Ook onderzoekt ProRail de mogelijkheid om ecologische Quickscans niet langer per project, maar bijvoorbeeld per baanvak uit te vragen, afgestemd op het Masterplan van ProRail. Ook hierover worden relevante ontwikkelingen tijdens de aanbesteding gedeeld.

Daarnaast werkt ProRail aan de ontwikkeling van een gedragscode voor Kleine Ruimtelijke Ingrepen (KRI).

Deze Raamovereenkomst wordt afgesloten om aan de geldende compliance- en aanbestedingsregels te voldoen.

### 3.5 Gewenste situatie

ProRail streeft naar een duurzame en professionele samenwerking met ecologische partners. In nauwe samenwerking met deze partijen wil ProRail continu leren, ontwikkelen en het vakgebied ecologie binnen de organisatie verder professionaliseren. Dit betekent dat werkzaamheden plaatsvinden binnen relevante wet- en regelgeving, met proportionele kosten en duidelijke regie op ecologische aspecten. Kwalitatief hoogwaardige rapportages zijn daarbij essentieel: ze moeten niet alleen voldoen aan wet- en regelgeving, maar ook aan de spoorse werkzaamheden en bijdragen aan structurele kennisopbouw. Daarnaast werkt ProRail compliant en is in

control op de ecologische uitvoering binnen haar projecten, zowel inhoudelijk als procesmatig. Daarnaast streeft ProRail naar een goede samenwerking met het bevoegd gezag en minder handhavingszaken.

## 4 Scope van de opdracht

In dit hoofdstuk wordt de scope van de werkzaamheden beschreven.

### 4.1 Opdrachtomschrijving

De scope van dit contract bestaat uit:

- Het uitvoeren van Quickscans;
- Het uitvoeren van Nader Soortgerichte Onderzoeken;
- Het opstellen van projectplannen ter onderbouwing van vergunningaanvragen voor flora- en fauna-activiteiten;
- Het opstellen van projectplannen ter onderbouwing van het gebruik van de gedragscode Kleinschalige Ruimtelijke Ingrepen (KRI)
- Het opstellen van Ecologisch Werkprotocollen (EWP);
- Het uitvoeren van ecologische controles tijdens de uitvoering van werkzaamheden;
- Uitvoeren van monitoring, volgend uit vergunningen voor flora- en fauna-activiteiten;
- Overig ecologisch onderzoek en advies.

Hieronder volgt een korte beschrijving per scopeonderdeel. Bij enkele scopeonderdelen wordt verwezen naar een standaard werkpakket. De inhoud van het werkpakket (o.a. doelstelling en eisen) vormt de basis voor het verstrekken van deelopdrachten binnen het betreffende scopeonderdeel.

#### 4.1.1 Het uitvoeren van Quickscans

Een ecologische Quickscan is een eerste, verkennend onderzoek naar de mogelijke aan- of afwezigheid van beschermde natuurwaarden binnen een projectgebied. Het doel is om in een vroeg stadium in beeld te brengen of er sprake kan zijn van effecten op beschermde soorten en/of functies, beschermde gebieden, beschermde houtopstanden en andere relevante natuurwaarden.

De Quickscan bestaat uit een literatuur/bronnenonderzoek gecombineerd met een veldbezoek. Omdat het onderzoek zich richt op de geschiktheid van het leefgebied (habitatgeschiktheid), kunnen deze veldbezoeken het hele jaar door plaatsvinden.

Indien tijdens de Quickscan blijkt dat bepaalde dier- of plantensoorten niet met zekerheid kunnen worden uitgesloten én dat de voorgenomen werkzaamheden mogelijk negatieve effecten op deze soorten hebben, is aanvullend soortgericht onderzoek vereist.

Voor meer informatie, zie Werkpakket Quickscan in Bijlage 1.

#### 4.1.2 Het uitvoeren van Nader Soortgericht Onderzoek

In sommige gevallen kan een ecologische Quickscan niet uitsluiten dat er beschermde soorten aanwezig zijn binnen de invloedssfeer van de beoogde werkzaamheden. In een dergelijk geval is een verdiepend onderzoek nodig naar de aanwezigheid van de beschermde soorten binnen het projectgebied inclusief een effectenbeoordeling van de werkzaamheden op deze soorten.

Dit onderzoek is gebonden aan een specifieke periode van het jaar, afhankelijk van de soort(en) en functies.

Deze onderzoeken worden uitgevoerd overeenkomstig de beschreven onderzoeksmethodieken in onderzoeksprotocollen en soortenstandaarden (van BIJ12 en het NGB, indien beschikbaar). Voor veel soorten geldt het voorjaar en de zomer als de meest geschikte onderzoeksperiode. Hierdoor ontstaat een afhankelijkheid van de planning: wanneer de Quickscan pas laat in of na deze periode beschikbaar komt, kan het vervolgonderzoek pas in het volgende seizoen plaatsvinden. De rapportage dient geschikt te zijn voor het aanvragen van een omgevingsvergunning voor een flora- en fauna-activiteit.

Voor meer informatie, zie Werkpakket Nader Soortgericht Onderzoek in bijlage 2.

#### **4.1.3 Het opstellen van een projectplan ter onderbouwing van een vergunning voor een flora- en fauna-activiteit**

Wanneer uit nader soortgericht onderzoek blijkt dat een project (tijdelijk) negatieve gevolgen heeft voor beschermde natuurwaarden, is een Omgevingsvergunning voor een flora- en fauna-activiteit vereist.

Ter onderbouwing van deze vergunningsaanvraag wordt een projectplan (of activiteitenplan) opgesteld. In dit plan wordt gemotiveerd waarom het project in aanmerking komt voor een vergunning. Het document bevat alle relevante informatie die het bevoegd gezag nodig heeft om de aanvraag te toetsen aan de Omgevingswet. De Quickscan en het nader soortgericht onderzoek vormen hierbij belangrijke input.

Het uitgevoerde ecologisch onderzoek en de voorgestelde mitigerende of soms zelf compenserende maatregelen worden verwerkt in het projectplan dat ProRail indient bij het bevoegd gezag. Dit is veelal de Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (RVO), maar kan in sommige gevallen ook een provincie zijn (bijvoorbeeld bij Niet Actief Beveiligde Overgangen (NABO's) of zaken buiten de spoorzone). De standaard proceduredtijd voor een vergunningsaanvraag bedraagt acht weken, met een mogelijke uitloop van zes weken. Indien RVO aanvullende informatie opvraagt, wordt de proceduredtijd tijdelijk gepauzeerd totdat de aanvullingen zijn ingediend.

Het begeleiden van, adviseren over en ondersteunen van de vergunningsprocedure gedurende de looptijd behoort tot de werkzaamheden binnen deze opdracht. Het formeel indienen van de aanvraag bij het bevoegd gezag valt buiten de scope; dit wordt door ProRail zelf verzorgd.

Voor meer informatie, zie Werkpakket Projectplan omgevingsvergunning flora- en fauna-activiteit in Bijlage 3.

#### **4.1.4 Het opstellen van een Ecologisch Werkprotocol (EWP)**

Het Ecologisch Werkprotocol (EWP) beschrijft de te nemen ecologische (voorzorgs)maatregelen ten behoeve van aanwezige beschermde soorten en functies in relatie tot de beoogde werkzaamheden. Het opstellen van een EWP is juridisch verplicht om te voldoen aan de specifieke zorgplicht in de Omgevingswet en/of om te voldoen aan de voorschriften uit de verleende omgevingsvergunning voor een flora en fauna-activiteit.

Het opstellen en actueel houden van een logboek gedurende de looptijd van het project behoort ook tot het EWP. In het logboek wordt de voortgang van de getroffen ecologische voorzorgsmaatregelen, zoals voorgeschreven in het EWP, chronologisch gerapporteerd.

Voor meer informatie, zie Werkpakket Opstellen EWP in Bijlage 4.

#### **4.1.5 Het uitvoeren van ecologische controles tijdens uitvoering van werkzaamheden**

Bij het afgeven van een omgevingsvergunning voor een flora-en fauna-activiteit moet ecologische begeleiding en/of instructie plaatsvinden tijdens de uitvoering van een project. Dit houdt o.a. in dat regelmatig gecontroleerd wordt of de ecologische (voorzorgs)maatregelen uit het EWP naar behoren zijn uitgevoerd. Sommige maatregelen moeten uitgevoerd worden onder fysieke begeleiding van een ecologisch deskundige. Een voorbeeld hiervan is een ecologische vrijgave, het controleren of de beschermde soort nog aanwezig is in het projectgebied voordat de werkzaamheden starten. In het projectplan en het EWP is beschreven voor welke maatregelen ecologische deskundigheid ingeschakeld moet worden.

De verantwoordelijkheid voor de uitvoering van de ecologische (voorzorgs)maatregelen ligt bij de aannemer, die hiervoor (vaak) een eigen ecooloog in dienst heeft of anders zelf inhuurt. ProRail zal geen opdrachten geven voor de ecologische begeleiding voorafgaand aan of tijdens werkzaamheden. Wel wil ProRail, indien dit nodig wordt geacht, een ecologisch bureau inschakelen om bij projecten steekproeven te doen. Tijdens zo'n steekproef zal het door ProRail ingeschakelde bureau controleren of ecologische maatregelen goed uitgevoerd zijn. Hierbij controleert het ecologisch adviesbureau dus het werk van de aannemer en diens ecologisch begeleider.

Momenteel is hiervoor geen werkpakket beschikbaar, indien nodig zal ProRail dit alsnog opstellen.

#### **4.1.6 Uitvoeren van monitoring, volgend uit vanuit vergunningen voor flora- en fauna-activiteiten**

Het kan voorkomen dat het bevoegd gezag in een vergunning eist dat genomen maatregelen voor een periode worden gemonitord.

#### **4.1.7 Ecologisch advies en innovatie**

Voor overige werkzaamheden, zoals overig advies en innovatie, wil ProRail ook ruimte creëren binnen deze raamovereenkomst.

### **4.2 Werkpakket**

ProRail vraagt haar benodigde producten deels uit met werkpakketten:

- Bijlage 1: Werkpakket Uitvoeren van een Quickscan;
- Bijlage 2: Werkpakket Nader Soortgericht Onderzoek;
- Bijlage 3: Werkpakket Projectplan;
- Bijlage 4: Werkpakket Ecologisch Werkprotocol.

Voor de werkpakketten geldt dat deze gaandeweg op onderdelen kunnen worden verbeterd, geëvalueerd en aangepast naar de laatste regels en opvattingen. Afhankelijk van de opdracht worden deze specifiek gemaakt voor de diverse werkzaamheden.

Voor de volgende werkzaamheden is een werkpakket niet van toepassing, omdat deze maatwerk betreffen:

- Het uitvoeren van ecologische controles tijdens uitvoering van werkzaamheden;
- Monitoringsverplichting vanuit vergunning RVO;
- Overig ecologisch onderzoek advies en innovatie.

### **4.3 Buiten scope**

Werkzaamheden buiten scope:

- Natuurwaardeninventarisaties ProRail. Dit is een separate aanbesteding.
- De ecologische onderzoeken en ecologische begeleiding die door aannemers worden uitgevraagd.
- Indien alle bureaus binnen deze raamovereenkomst aangeven de werkzaamheden niet te kunnen of willen uitvoeren, dan mag ProRail gebruik maken van een ecologisch bureau buiten deze raamovereenkomst. Dit wordt nog nader uitgewerkt.
- Inspectiewerkzaamheden voor het ProRail programma Das & Bever, die gepland staan voor najaar 2026.
- Adviesverzoeken bij kennisorganisaties zoals SOVON, RAVON, Vlinderstichting, Zoogdierenvereniging, etc.

## 5 Contractgebieden en werkverdeling

Dit hoofdstuk beschrijft de verschillende contractgebieden, waarom hiervoor gekozen is en de werkwijze van het verdelen van de werkzaamheden.

### 5.1 Geografische scope en perceelindeling

Nederland wordt voor deze raamovereenkomst verdeeld in twee contractgebieden: Noord en Zuid (zie figuur 1). De contractgebieden bestaan uit elk één perceel.

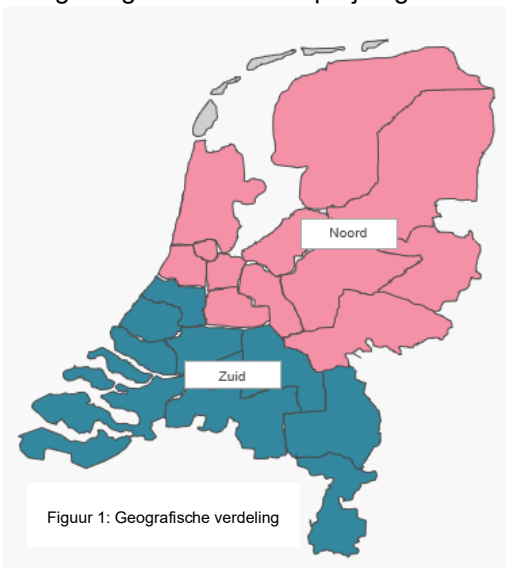
De afbakening van de raamovereenkomsten is geografisch bepaald en volgt de grenzen van de projectgebieden van ProRail. De PGO-gebieden zijn ook geografisch verdeeld.

#### Perceel 1: Noord-Nederland

- Gebied Randstad Noord
- Gebied Noordoost
- PGO-gebied: Wadden, Drenthe, Veluwe, Gelre, Twente, Neerlands Midden, Eemland, Amstelsepoort, Amsterdam, Kennemerland, Hollands Noorderkwartier

#### Perceel 2: Zuid-Nederland

- Gebied Zuid-Holland
- Gebied Zuid
- Gebied Zee-Zevenaar
- PGO-gebied: Rijn en Gouwe, Dordrecht, Den Haag, Rotterdam, Zeeland, Betuwe, Brabant, De Peel, Limburg, Zee-Zevenaar



Er is gekozen voor een geografische indeling door Nederland in tweeën te delen. Daarmee maakt ProRail wel geografisch onderscheid (onder andere in verband met kennis en reistijd), maar beperkt ProRail het aantal gebieden. Dit sluit aan bij de organisatie van ProRail en zorgt voor een stabielere workload per perceel.

### 5.2 Aantal contractanten per perceel

Nederland wordt verdeeld in twee contractgebieden en dus twee percelen. Per perceel kunnen vier ecologische bureaus worden gecontracteerd.

Door te werken met een beperkt aantal partijen per perceel (en in totaal max. acht unieke partijen) en een uniforme verdeelsleutel, ontstaat ruimte voor inhoudelijke samenwerking, kennisdeling en kwaliteitsborging. De gekozen structuur maakt het mogelijk om eisen en verwachtingen helder te formuleren en te monitoren. Tegelijkertijd biedt het ruimte voor het opbouwen van gebiedskennis.

### 5.3 Verdeelmechanisme van opdrachten

Voor ieder perceel worden vier ecologische bureaus gecontracteerd. Voor het verdelen van de opdrachten over de raamcontractanten geldt als uitgangspunt dat er wordt gestreefd naar een gelijke omzetverdeling binnen één perceel/gebied.



Dit uitgangspunt levert de volgende verdeling per perceel op:

Perceel/gebied	Aantal Ecologische bureaus	Uitgangspunt voor aandeel in de omzet
1. Noord	4	Raamcontractant A: 25% Raamcontractant B: 25% Raamcontractant C: 25% Raamcontractant D: 25% <b>TOTAAL 100%</b>
2. Zuid	4	Raamcontractant A: 25% Raamcontractant B: 25% Raamcontractant C: 25% Raamcontractant D: 25% <b>TOTAAL 100%</b>

### 5.3.1 Zwaartepuntprincipe

Indien een deelopdracht/project deels buiten de grens van de geografische afbakening van het betreffende gebiedsrealisatiecontract valt, dan wordt op basis van het financiële zwaartepunt, meer dan 50% van de financiële omvang van de beoogde deelopdracht (scope en budget), bepaald binnen welk perceel deze deelopdracht/project wordt uitgevoerd. Met financiële omvang van de beoogde opdracht is bedoeld het budget wat ProRail heeft vrijgegeven voor de uit te voeren scope. Zie hieronder ter verduidelijking een voorbeeldsituatie.

#### Voorbeeld:

Quickscan project X valt voor het grootste deel (80% van de financiële omvang) in gebied Noord en voor een beperkt deel in gebied Zuid (20% van de financiële omvang). In dat geval dient de opdracht uitgevoerd te worden onder perceel Noord.

ProRail weet op dit moment nog niet of het zwaartepuntprincipe of een mini-competitie wordt toegepast bij landelijk actieve programma's, dit volgt later in de aanbesteding

## 5.4 Werkwijze bij uitzetten en begeleiden van opdrachten

Een ecologisch bureau wordt aan een project gekoppeld. Dit kan uitsluitend betrekking hebben op het opstellen en uitvoeren van een Quickscan, maar indien nodig ook op de aanvullende vervolgonderzoeken etc. ProRail geeft er de voorkeur aan om alle ecologische onderzoeken en bijbehorende begeleiding binnen één project onder te brengen bij hetzelfde bureau binnen de raamovereenkomst. Dit bevordert consistentie en efficiëntie gedurende het gehele traject.

ProRail voorziet onderstaande werkwijze voor het uitzetten en begeleiden van ecologisch onderzoek. Deze werkwijze zal ProRail in de volgende fase van de aanbesteding nog verder uitwerken.

### 1. Aanvraag en bureaukeuze

De aanvraag voor ecologisch onderzoek komt binnen bij team Ecologie. De contractmanager bepaalt op basis van de fictieve omzet welk bureau aan de beurt is. De contractmanager koppelt de verantwoordelijke ecooloog van ProRail aan het betreffende bureau.

### 2. Startoverleg

Er vindt een startgesprek plaats tussen het ecologisch bureau, de ecooloog van ProRail en de omgevingsmanager en/of technisch projectleider van het project. Bij voorkeur is dit binnen twee weken na het eerste contact tussen ProRail en het bureau. Tijdens het startoverleg worden de werkzaamheden toegelicht en afgestemd. Van het bureau wordt een proactieve houding verwacht bij het startoverleg (vragen voorbereiden, documenten gelezen, etc.).

### 3. Offertefase

Op basis van de uitvraag van ProRail stelt het ecologisch bureau een offerte op, die binnen de afgesproken

termijn (vijf werkdagen na het startoverleg uitvraag) wordt aangeleverd. De ecooloog van ProRail beoordeelt de offerte.

#### 4. **Opdrachtverstrekking**

De formele opdrachtverstrekking gebeurt door de afdeling van ProRail waar de onderzoeksvraag vandaan komt.

#### 5. **Uitvoering en samenwerking**

De ecooloog van ProRail en die van het ecologisch bureau werken inhoudelijk samen en stemmen goed af over planning en scope. Indien nodig sluit het ecologisch bureau aan bij overleggen van het project.

De contractmanager van ProRail bespreekt per kwartaal de overkoepelende zaken tijdens het voortgangsoverleg.

#### 6. **Oplevering en beoordeling**

Bij oplevering van het rapport controleert de ecooloog van ProRail of het onderzoek voldoet aan de eisen uit het werkpakket en vraagspecificatie. Indien nodig worden aanpassingen gevraagd en kan rapport worden aangepast door opdrachtnemer. Als het rapport na twee aanpassingen niet op orde is, wordt dit geëscaleerd naar de contractmanager.

#### 7. **Review en afronding**

De werkzaamheden worden afgerond. Facturatie vindt in principe plaats bij oplevering van het rapport. Bij grotere of langdurige onderzoeken kan tussentijdse facturatie worden toegepast. Na afronding van de werkzaamheden wordt het project formeel afgesloten en volgt de eindfacturatie zodra het project naar tevredenheid is afgerond.

Bovenstaande voorgestelde werkwijze kan gedurende de samenwerking in overleg worden aangepast.

### 5.5 **Offerteproces en eisen aanbiedingen**

Bij elke start van een project, waar ecologische effecten kunnen op treden, wordt door ProRail een uitvraag opgesteld. In de uitvraag van ProRail wordt het doel, scope en werkzaamheden, Trein Vrije Perodes (TVP's) en andere bijzonderheden van het project benoemd.

Vervolgens stelt opdrachtnemer binnen vijf werkdagen na het startoverleg een offerte op:

- Een nadere detaillering van de beschrijving van de opdracht, met daarin de benodigde procestappen en bijzonderheden van de opdracht;
- Planning, inclusief overleggen en reviewmomenten;
- Risico's en kansen;
- Kostenberekening.

Het bureau dient zijn aanbieding via de e-mail in bij de persoon die de uitvraag heeft verstuurd en gebruikt daarbij de uurtarieven en opslagen die hij bij het tot stand komen van de raamovereenkomst heeft aangeboden (incl. eventuele prestatieopslag en indexatie).

### 5.6 **Weigeren opdracht**

Indien het bureau kenbaar maakt een opdracht niet te willen of kunnen uitvoeren (met onderbouwing), wordt een andere opdrachtnemer van het perceel gevraagd een aanbieding in te dienen. Dit onderwerp moet ProRail nog verder uitwerken en volgt later in de aanbesteding.

### 5.7 **Spoedprocedure**

Indien een project spoed vereist, wil ProRail mogelijk gebruikmaken van een spoedprocedure. Dit moet ProRail nog uitwerken en volgt later in de aanbesteding.

### 5.8 **Aard en omvang van de opdracht**

ProRail voert jaarlijks ongeveer 300 ecologische onderzoeken uit. De verwachting is dat dit aantal de komende jaren stabiel blijft, maar op termijn kan afnemen.

## **5.9 Looptijd van de overeenkomst**

De raamovereenkomst heeft een initiële looptijd van vijf jaar plus een aantal (jaarlijkse) verlengingsmogelijkheden van in totaal maximaal drie jaar. De maximale looptijd van de raamovereenkomst betreft daarmee acht jaar.

## **5.10 Samenwerking en kennisdeling binnen contractgebieden**

Dit moet ProRail nog uitwerken en volgt later in de aanbesteding.

## 6 Samenwerking

### 6.1 Algemeen

ProRail werkt vanuit haar visie en de strategie 'Spoor naar morgen' nauw samen met partners en opdrachtnemers om gezamenlijk invulling te geven aan de groeiende behoefte aan duurzame mobiliteit in Nederland. Binnen dit kader streeft Team Ecologie naar een langdurige en prettige samenwerking met haar ecologische partners, gericht op een professionele, betrouwbare en toekomstbestendige uitvoering van ecologische werkzaamheden.

### 6.2 Samen leren en ontwikkelen

ProRail hecht veel waarde aan structurele kennisdeling tussen opdrachtgever en opdrachtnemer, in beide richtingen. Dit betreft onder meer het delen van kennis over spoor en spoorwerkzaamheden vanuit ProRail naar bureaus, evenals het terugkoppelen van relevante inzichten vanuit de ecologische bureaus naar ProRail.

ProRail stimuleert gezamenlijke leer- en ontwikkelmomenten, bijvoorbeeld in de vorm van een jaarlijkse opleidings- of samenwerkingsdag. De opdrachtnemer denkt actief mee met ProRail en adviseert waar nodig over kosten- en tijdbesparende mogelijkheden binnen het onderzoek en het project. ProRail verwacht van haar opdrachtnemers een proactieve houding, waaronder ook ondersteuning bij de landelijke ontsluiting van gegevens via bijvoorbeeld de dataviewer.

Eén of twee per jaar vindt er een kennisdelingsmoment plaats. De invulling hiervan is nog niet bepaald; hierover volgt later in de aanbesteding nadere informatie.

Bij aanvang van het contract organiseert ProRail een kick-off bijeenkomst. Daarnaast wordt bij de start van het contract o.a. gezamenlijk afgestemd over het ontwikkelen van formats, zoals positief naar voren kwam uit de marktconsultatie.

### 6.3 Communicatie

ProRail hecht veel waarde aan een open, transparante en constructieve communicatie met haar opdrachtnemers. ProRail vindt het belangrijk dat informatie, ideeën en zorgen op een eerlijke en tijdige manier worden gedeeld.

Daarom verwachten wij van de opdrachtnemer dat:

- Er actief en open wordt gecommuniceerd over voortgang, risico's, knelpunten en kansen.
- Er ruimte is voor dialoog, wederzijdse feedback en gezamenlijke reflectie.
- Er wordt meegedacht over oplossingen en verbeteringen, ook buiten de kaders van de opdracht.
- Besluiten en afwijkingen helder worden vastgelegd en besproken.

### 6.4 Evaluatie en feedbackmomenten

ProRail wil de samenwerking met de ecologische bureaus periodiek evalueren. Dit onderwerp moet ProRail nog verder uitwerken en volgt in de volgende fase van de aanbesteding.

## 7 Contractmanagement

### 7.1 Rollen en verantwoordelijkheden

Het contractmanagement heeft een operationeel, tactisch en strategisch niveau:

- Operationeel: dagelijks, op projectbasis, tussen ecooloog ProRail en ecooloog opdrachtnemer.
- Tactisch: per kwartaal tussen contractmanager ProRail en contractmanager opdrachtnemer.
- Strategisch: jaarlijks tussen teamleider Ecologie en management opdrachtnemer.

ProRail verwacht dat de opdrachtnemer een contractmanager aanwijst die het aanspreekpunt is voor de contractmanager van ProRail gedurende de samenwerking.

Rol	Verantwoordelijkheden
<i>ProRail</i>	
Teamleider Ecologie	De Teamleider Ecologie is eindverantwoordelijk voor de te leveren diensten en producten.
Contractmanager	De contractmanager is verantwoordelijk voor het contractmanagement, eerste escalatie voor de ecooloog van ProRail en de voorzitter van de voortgangsoverleggen.
Ecooloog	Verantwoordelijk voor inhoudelijke aansturing werkzaamheden.

### 7.2 Voortgangsoverleggen

Ieder kwartaal vindt er per perceel een voortgangsoverleg plaats tussen de contractmanager van ProRail en de contractmanagers van betrokken partijen. Deze overleggen worden gehouden fysiek bij ProRail in Utrecht. Indien gewenst kunnen ook ecologen van zowel ProRail als opdrachtnemer aansluiten voor inhoudelijke toelichting op de werkzaamheden. Dit gebeurt op verzoek van ProRail of opdrachtnemer.

ProRail treedt op als voorzitter van deze bijeenkomsten. Het notuleren van de voortgangsoverleggen wordt verzorgd door het ecologische bureau.

De frequentie van de overleggen kan in overleg gedurende de samenwerking worden herzien en aangepast.

Tijdens de voortgangsoverleggen wordt in ieder geval besproken:

- Lopende, geplande en afgeronde opdrachten;
- Kwaliteit en tijdigheid van de opgeleverde werkzaamheden;
- Veiligheid.

### 7.3 Voortgangsrapportage

Voor ieder voortgangsoverleg verstrekt de opdrachtnemer een geactualiseerd overzicht van de lopende, geplande en afgeronde opdrachten. ProRail wil dat in de voortgangsrapportage aandacht wordt besteed aan veiligheid, in het bijzonder bij ecologische onderzoeken die buiten en langs het spoor worden uitgevoerd. Opdrachtnemer levert deze voortgangsrapportage twee werkdagen aan voor aanvang van het voortgangsoverleg.

## 8 Financiële bepalingen

In dit hoofdstuk worden de financiële bepalingen toegelicht.

### 8.1 Facturatie en betaling

Facturatie vindt in principe plaats na oplevering en goedkeuring van de opdracht. Bij grotere of langdurige onderzoeken, zoals een Nader Soortgericht Onderzoek, kan tussentijdse facturatie worden toegepast.

Het gebruik van een prestatieverklaring wordt door ProRail nog nader overwogen. ProRail zal hierover op een later moment binnen de aanbesteding terugkomen

### 8.2 Prijsvormingsproces

Bij de aanbesteding van de raamovereenkomst wordt gewerkt met een door ProRail bepaald representatief inzetprofiel op basis waarvan een uurtarief per tariefgroep dient te worden aangeboden. Er wordt gewerkt met een minimum en maximumtarief waarbinnen het uurtarief aangeboden moet worden. De aangeboden uurtarieven worden vastgezet voor de looptijd van de raamovereenkomst, behoudens de (jaarlijkse) indexeringsregeling.

Meer informatie volgt in de volgende fase van de aanbesteding.



## 9 Veiligheid

### 9.1 Algemeen

Veiligheid staat bij ProRail altijd op nummer één. Veiligheid op en om het spoor, daar staat ProRail voor. Werken op en rond het spoor brengt risico's met zich mee, en ProRail zet zich dagelijks in voor een veilige werkomgeving voor medewerkers, opdrachtnemers en reizigers.

Ecologische onderzoeken vinden vaak plaats in de spoorberm, een gebied dat wordt aangemerkt als gevaarzone. Dit betekent dat werken in deze omgeving alleen mag plaatsvinden onder strikte veiligheidsvoorwaarden. Het naleven van de geldende veiligheidsregels is dan ook essentieel. Denk hierbij aan het dragen van persoonlijke beschermingsmiddelen, het volgen van veiligheidsinstructies en, indien nodig, afstemmen van werkzaamheden met de treindienstleiding.

ProRail verwacht van haar opdrachtnemers dat zij zich volledig bewust zijn van de risico's en handelen conform de veiligheidsprotocollen. Alleen met een zorgvuldige voorbereiding en uitvoering kunnen ecologische onderzoeken veilig plaatsvinden, zonder de continuïteit van het spoorverkeer of de veiligheid van mensen in gevaar te brengen.

### 9.2 Veilig werken op en rond het spoor

Opdrachtnemers van ProRail werken veilig buiten tijdens onderzoek:

- Veldwerker is in bezit van een Digitaal veiligheidspaspoort (DVP) en de bevoegdheid Taak Eigen Veiligheid (TEV).
- Veldwerker blijft voor onderzoek buiten de veiligheidszones A en B. Zone B betreft het schouwpad, dat gebruikt mag worden voor schouwen en lopen
- Voor het betreden van ProRail-terrein dient men zich te kunnen te legitimeren met een DVP. Meer informatie kunt u vinden op de volgende site: <https://www.prorail.nl/samenwerken/leveranciers/veilig-werken/toegang-tot-prorail-terrein>
- Eén dag voordat er langs de spoorbaan wordt gelopen voor ecologisch onderzoek, moet dit gemeld worden bij de verkeersleidingsposten. Dit geldt uitsluitend voor spoortracés van de aansturingsgebieden van de volgende 5 posten: Groningen, Arnhem, Alkmaar, Eindhoven en Maastricht. De werkwijze staat beschreven in Werkpakket Quickscan (Bijlage 1) en Werkpakket Nadersoortgericht onderzoek (Bijlage 2).

Voor meer informatie over gedragsregels op Spoorwegterreinen verwijst ProRail naar Bijlage 5 - Richtlijn: gedragsregels op spoorwegterreinen (RLN00300)

## 10 Programma van Eisen

Algemeen	
1.	Opdrachtnemer is verantwoordelijk voor alle gecontracteerde werkzaamheden die door hemzelf en/of eventuele onderaannemers en/of combinanten verricht worden.
2.	Opdrachtnemer committeert zich aan de gestelde eisen, voorwaarden, werkwijzen en verwachtingen genoemd in de aanbestedingsdocumenten.
3.	Opdrachtnemer voldoet gedurende de gehele contractperiode, voor alle te leveren diensten en producten, aan de geldende wet- en regelgeving. Ook daar waar het haar eventuele onderaannemers en combinanten betreft.
4.	De Opdrachtnemer werkt uitsluitend samen met leveranciers waarmee kan worden voldaan aan alle contractuele verplichtingen betreffende de te leveren diensten, alsmede kwaliteitseisen en vigerende wet- en regelgeving.
5.	Opdrachtnemer garandeert de continuïteit en uitvoering van de opdrachten binnen de opgegeven tijd en het opgegeven budget conform de gemaakte afspraken. Opdrachtnemer verplicht zich ertoe opdrachtgever onverwijld op de hoogte te stellen indien blijkt dat één of meerdere (fatale) termijnen niet zullen worden gehaald en om te overleggen om tot een oplossing te komen.
6.	Indien opdrachtnemer en opdrachtgever van mening verschillen over de uitvoering of interpretatie van de opdracht, is de opdrachtgever bepalend. De opdrachtnemer conformeert zich aan het besluit van de opdrachtgever.
7.	De voertaal in woord en geschrift is Nederlands.
8.	Opdrachtnemer denkt mee met de opdrachtgever en adviseert indien nodig op het gebied van: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Kostenbesparende mogelijkheden ten behoeve van het onderzoek en het project;</li> <li>• Tijdbesparende mogelijkheden van het onderzoek</li> </ul>
9.	Opdrachtnemer is verantwoordelijk voor, en draagt de kosten voor, het contracteren van in te zetten onderaannemers en het coördineren van onderaannemers.

Personeel en competenties	
10.	In te zetten medewerkers beschikken over relevante opleiding en ervaring.
11.	Opdrachtnemer wijst een contractmanager aan die het aanspreekpunt is voor de contractmanager van ProRail gedurende de samenwerking.
12.	De opdrachtnemer maakt voorafgaand aan de afwezigheid van het vaste aanspreekpunt een vervangend aanspreekpunt kenbaar.
13.	Opdrachtnemer is verantwoordelijk is voor continuïteit van capaciteit en expertise, ook bij uitval van personeel.

Kwaliteit en Uniformiteit	
14.	Rapporten voldoen aan de eisen uit de werkpakketten.
15.	De ecologische rapporten dienen digitaal geleverd te worden in PDF (definitief) en Word (concept).
16.	De voortgangsrapportages dienen digitaal geleverd te worden in PDF (definitief) en Word (concept).
17.	Voor ieder voortgangsoverleg (X werkdag van tevoren) verstrekt de opdrachtnemer een geactualiseerd overzicht van de lopende, geplande en afgeronde opdrachten. Veiligheid dient een onderdeel te zijn van de rapportage.
18.	Rapporten dienen als volgt te worden opgeslagen en/of de volgende titel te hebben: Projectnummer ProRail, projectnaam, type onderzoek (QS, NO, PP, etc.) ecologisch bureau, jaartal, maand, dag.

Samenwerking en contractmanagement	
19.	Eerlijke, duidelijke en transparante communicatie is belangrijk binnen de samenwerking. De communicatie tussen ProRail de ecologische bureaus vindt structureel en regelmatig plaats op operationeel en tactisch niveau.

20.	De communicatie over de inhoud, tijd en kosten van een ecologisch onderzoek vindt plaats tussen de ecooloog van ProRail en de ecooloog van de opdrachtnemer. De communicatie over het contract vindt plaats tussen de contractmanager van ProRail en contractmanager opdrachtnemer.
21.	De in te zetten werknemers van de opdrachtnemer beschikken over goede mondelinge en schriftelijke communicatieve vaardigheden.
22.	Ieder kwartaal vindt er een voortgangsoverleg plaats tussen de contractmanager van ProRail en de contractmanagers van betrokken partijen per perceel. Dit is fysiek bij ProRail in Utrecht.
23.	Opdrachtnemer draagt zorg voor verslaglegging van de overleggen en levert dit binnen vijf werkdagen na het desbetreffende voortgangsoverleg op.
24.	Opdrachtnemer is verantwoordelijk voor, en draagt de kosten voor, het contracteren van in te zetten onderaannemers en het coördineren van onderaannemers.
25.	Eén tot twee keer per jaar vindt er een kennisdelingsmoment plaats tussen ProRail en de opdrachtnemers.
26.	Bij aanvang van een project wordt een startmoment gepland met opdrachtnemer en ProRail.
27.	Samenwerking wordt jaarlijks geëvalueerd.

Data-ontsluiting	
28.	Het invoeren (en ontsluiten) van de veldwaarnemingen inclusief invasieve exoten in de NDFF via <a href="http://prorail.invoerportaal.nl/">http://prorail.invoerportaal.nl/</a> . ON geeft een emailadres met contactgegevens door bij oplevering van het conceptrapport. ProRail zal vervolgens een map aanmaken en rechten toekennen om de velddata te kunnen uploaden in het NDFF-invoeraccount van ProRail.
29.	Opdrachtnemer neemt de digitale gegevens van de waarnemingen en invasieve exoten op in de NDFF en koppelt dit per email terug aan Opdrachtgever binnen 2 weken na oplevering van het conceptrapport.
30.	Eens per kwartaal stuurt opdrachtnemer een overzicht van de in de NDFF ingevoerde data naar opdrachtgever.

Offerte- en financiële voorwaarden	
31.	Bij elke start van een project wordt een uitvraag (met doel, scope, bijzonderheden en mijlpalen van het project) opgesteld door ProRail. Vervolgens stelt Opdrachtnemer binnen vijf werkdagen, op: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Een nadere detaillering van de beschrijving van de opdracht, met daarin de benodigde procestappen en bijzonderheden van de opdracht;</li> <li>• Planning, inclusief overleggen en reviewmomenten;</li> <li>• Risico's en kansen;</li> <li>• Kostencalculatie.</li> </ul>
32.	Inkoopvoorwaarden van ProRail zijn van toepassing.
33.	Opdrachtnemer is gehouden om de in de uitvraag geoffreerde all-in tarieven te hanteren waarin alle bijkomende kosten (bijvoorbeeld managementrapportages, materiaal en apparatuur, overheadkosten) zijn verwerkt.
34.	Facturen inclusief eventuele bijlage(n) en eventuele prestatieverklaringen dienen de in de opdrachtbrief opgenomen gegevens te bevatten en in PDF-formaat te worden verzonden naar: <a href="mailto:crediteurenadministratie@prorail.nl">crediteurenadministratie@prorail.nl</a> .

Veiligheid	
35.	De in te zetten ecooloog/veldwerker is in bezit van een Digitaal veiligheidspaspoort (DVP) en de bevoegdheid Taak Eigen Veiligheid (TEV).
36.	Voor het betreden van ProRail-terrein dient men zich te kunnen legitimeren met een DVP. Meer informatie kunt u vinden op de volgende site: <a href="https://www.prorail.nl/samenwerken/leveranciers/veilig-werken/toegang-tot-prorail-terrein">https://www.prorail.nl/samenwerken/leveranciers/veilig-werken/toegang-tot-prorail-terrein</a>
37.	Eén dag voordat er langs de spoorbaan wordt gelopen voor ecologisch onderzoek, moet dit gemeld worden bij de verkeersleidingsposten. Dit geldt uitsluitend voor spoortracés van de aansturingsgebieden van de volgende 5 posten: Groningen, Arnhem, Alkmaar, Eindhoven en Maastricht. De werkwijze staat beschreven in Werkpakket Quickscan en Werkpakket Nadersoortgericht onderzoek.

## 11 Begrippenlijst

Begrip of afkorting	Definitie

## 12 Bijlagen

- Bijlage 1 - Werkpakket Quickscan
- Bijlage 2 - Werkpakket Nader Soortgericht Onderzoek
- Bijlage 3 - Werkpakket Projectplan omgevingsvergunning flora- en fauna activiteit
- Bijlage 4 - Werkpakket Ecologisch Werk Protocol (EWP)
- Bijlage 5 - Richtlijn: gedragsregels op spoorwegterreinen (RLN00300)