Annex 3 – Vraagspecificatie Europese aanbesteding

Landelijk – Ombouw hulpverlenende voertuigen Incidentenbestrijding

~~TN 535008~~
TN 598217



Auteurs: Stefan Oostrom, Jos Konter, Edward Hueting, Bas Linskens

Datum: 25-06-2026

Versie: 2.0

Status: Definitief

1. Inleiding 4
1.1 Dit document 4
Leeswijzer 4
2. ProRail – Onze organisatie 5
2.1 Organisatie 5
2.2 Onze missie 5
2.3 Onze strategie en ambitie 5
2.4 Presteren, ontwikkelen en samenwerken 5
2.5 Werkgebied 5
2.6 Juridische structuur 5
2.7 Financiering 6
2.8 Organogram ProRail 6
3. Onze afdeling - Incidentenbestrijding 7
3.1 Onze afdeling 7
3.2 Noodzaak huidige aanbesteding 7
4. Huidige situatie en ontwikkelingen 9
4.1 Wagenpark Incidentenbestrijding 9
4.2 Huidige werkwijze voertuiginbouw 9
4.3 Lease-cyclus 9
4.4 Raakvlakken en relevante organisatieontwikkelingen 10
5. Gewenste situatie 11
5.1 Doel en klantvraag 11
5.2 Scope van de klantvraag 11
5.3 Proces 12
5.3.1 LCV manager 13
5.4 Uitgangspunten basisvoertuig 14
5.4.1 Huidige configuratie voertuigen 14
6 Contract en leveranciersmanagement 16
6.1 Onze ambities 16
6.2 Samenwerking 16
6.3 Proactief en in controle 17
6.4 Contractmanagement 17
6.5 Taken, rollen en verantwoordelijkheden 18
7 Exitplan 19
7.1 Exitplan 19
7.2 Uitvoering en borging 19
7.3 Praktische borging in het DAP 20
7.4 Versiebeheer en archivering 20
8 Duurzaamheid 21
Bijlage 1. Demarcatie mobiliteitsdomein 22

Bijlage 2. Voorbeelden huidig ontwerp 24
Opbergkist middelen 24
Voorbeeld inrichting SIV 25
Voorbeelden huidige bestickering 26
Voorbeeld signaleringsplan 28

1. Inleiding

1.1 Dit document

In aanvulling op de gestelde technische eisen in het Programma van Eisen (Annex 3.1), geeft deze Vraagspecificatie nadere duiding aan de huidige situatie, uitgangspunten en de behoefte van ProRail waarvoor onderhavige aanbesteding wordt uitgevoerd en de algemene eisen die ProRail stelt bij deze aanbesteding.

Leeswijzer

De vraagspecificatie start met een omschrijving van de ProRail organisatie in hoofdstuk 2, waarna in hoofdstuk 3 onze afdeling wordt toegelicht en in hoofdstuk 4 en 5 de huidige situatie en behoefte t.a.v. ombouw van hulpverlenende voertuigen uiteen wordt gezet.

In hoofdstuk 6 beschrijven we de gewenste samenwerking en het contract en leveranciersmanagement, waarna in hoofdstuk 7 het exitplan volgt. Als laatste komt in hoofdstuk 8 het onderwerp duurzaamheid aan bod.

De eisen horend bij deze vraagspecificatie staan in een separaat document -het Programma van eisen- in Annex 3.1.

2. ProRail – Onze organisatie

2.1 Organisatie

ProRail is verantwoordelijk voor het onderhoud, de vernieuwing, de uitbreiding en de veiligheid van het Nederlandse spoorwegnet. We verdelen als onafhankelijke partij de ruimte op het spoor, regelen alle treinverkeer, bouwen en beheren stations en leggen nieuwe sporen aan. Ten slotte onderhouden we bestaande sporen, wissels, seinen en overwegen. ProRail zorgt voor een veilig, betrouwbaar, punctueel en duurzaam spoornetwerk en comfortabele stations, in samenspel met vervoerders en partners. We werken efficiënt en kostenbewust aan een spoornet waarop het aangenaam reizen is en goederen onbelemmerd vervoerd kunnen worden.

2.2 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.

2.3 Onze strategie en ambitie

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.

Dat doen we door oplossingen te realiseren voor de groeiende vraag naar personen- en goederenvervoer per spoor. Uit onze studies en analyses blijkt dat goederenvervoer flink blijft groeien. De groei van het aantal reizigers gaat minder snel, onder meer om dat mensen sinds de coronapandemie meer thuiswerken of kiezen voor andere vervoersmiddelen. Maar ook voor de langere termijn verwachten we dat reizigersvervoer groeit.

We hebben onze ambitie specifiek en meetbaar gemaakt door vijf resultaatgebieden te benoemen:

- Verbindt, Verbetert, Verduurzaamt, Bevlogen ProRailers en Betaalbaar spoor.
- Verbindt: we vergroten de capaciteit op het spoor, inclusief stations en emplacementen.
- Verbetert: we zorgen voor veilig en betrouwbaar spoor, tot tevredenheid van reizigers, verladers en omgeving.
- Verduurzaamt: we maken spoormobiliteit zo duurzaam mogelijk en verkleinen onze ecologische voetafdruk.
- Bevlogen ProRailers: we willen een aantrekkelijke organisatie zijn om te werken.
- Betaalbaar spoor: we geven het belastinggeld dat wij ontvangen doelmatig uit.

2.4 Presteren, ontwikkelen en samenwerken

We zien dat deze ambities invloed hebben op de manier van (samen)werken. Het werk dat we doen wordt complexer en specialistischer van aard en is meer gericht op innovatiekracht en creativiteit. Expertises worden meer aan elkaar verbonden en werken in de keten neemt toe. Onze traditionele organisatiestructuur verschuift zodat we gemakkelijker in kunnen spelen op veranderingen. Deze andere – meer organische- manier van werken vraagt om een adaptieve en toegankelijke werkomgeving waarin medewerkers met elkaar in verbinding worden gebracht.

2.5 Werkgebied

Ons werkgebied is het spoor in Nederland en de aansluitingen op het spoor naar het buitenland. Ons hoofdkantoor staat in Utrecht en er zijn vier regiokantoren: Amsterdam, Rotterdam, Zwolle en Eindhoven. Verspreid over het land hebben we twaalf verkeersleidingposten (hierna ‘VL’) van waaruit het treinverkeer wordt bestuurd. Er zijn zes uitruklocaties voor incidentenbestrijding (hierna ‘ICB’). In Utrecht zit het Operationeel Controle Centrum Rail OCCR), waar ProRail samenwerkt met vervoerders en spooraannemers en de afhandeling van calamiteiten en incidenten op het spoor coördineert. Daarnaast zijn er ook enkele projectlocaties voor programma’s en projecten die een specifieke huisvestingsbehoefte hebben.

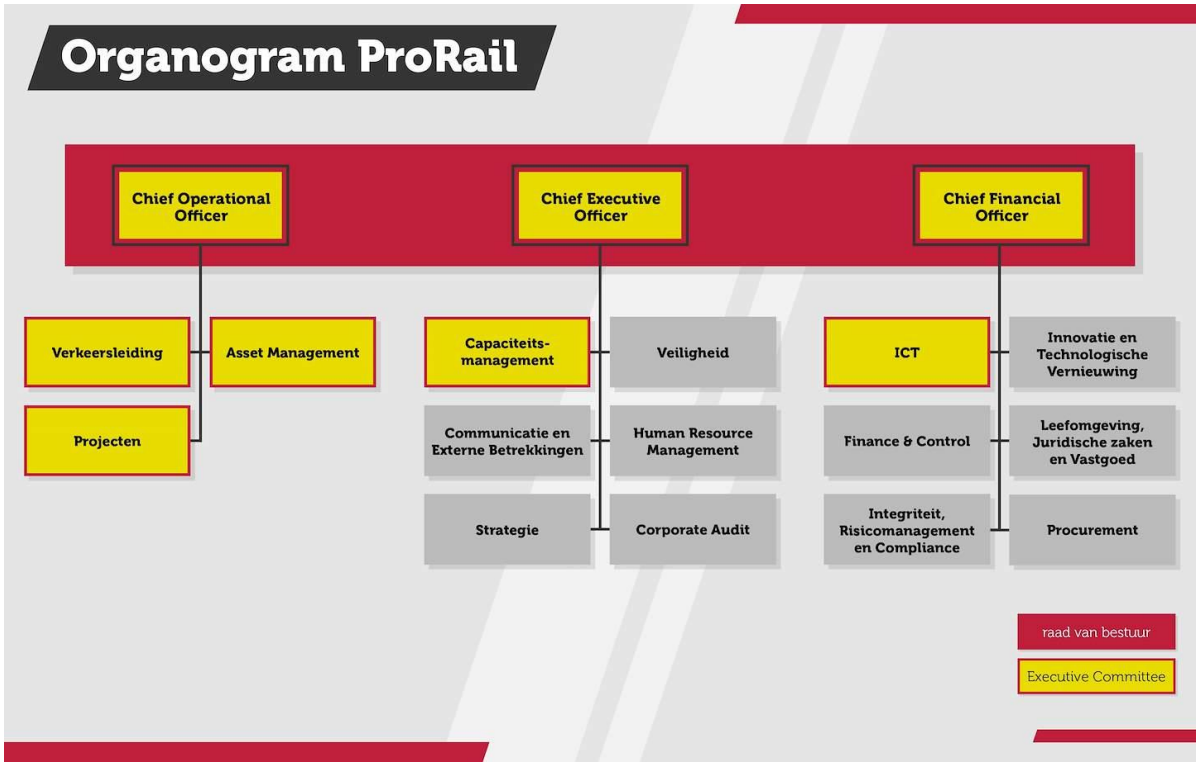
2.6 Juridische structuur

ProRail is een besloten vennootschap: ProRail B.V. De Nederlandse Staat is via Railinfratrust B.V. 100% aandeelhouder van ProRail. Het aandeelhouderschap is ondergebracht bij het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat.

2.7 Financiering

Om onze doelstellingen te kunnen realiseren zijn middelen nodig. ProRail ontvangt hiervoor met name subsidie van het Ministerie, maar ook ontvangen wij gebruiksvergoedingen van personen- en goederenvervoerders voor gebruik van het spoor.

2.8 Organogram ProRail



*** ProRail gaat per 2026 verder met een tweehoofdige raad van bestuur*

3. Onze afdeling - Incidentenbestrijding

3.1 Onze afdeling

Om in lijn met de strategische ambities, veilig en betrouwbaar spoor mogelijk te maken, is ten behoeve van incidentenbestrijding- en afhandeling, onder het cluster verkeersleiding (VL), de afdeling Incidentenbestrijding (ICB) ingericht. Omdat de invloed van VL en daarmee ook van ICB, direct betrekking heeft op een primaire opdracht vanuit de beheerconcessie (verdeling van beschikbare ruimte op het spoor), wordt de afdeling ICB als strategisch belangrijk[1] voor ProRail aangemerkt.

Van ICB wordt verwacht dat zij verstoring in de treindienst zoveel mogelijk voorkomen, en als ze toch ontstaan zo snel als mogelijk en binnen de kaders verhelpen. Dit houdt in dat ICB een specialistische- en praktisch uitvoerende rol heeft bij incidentpreventie en -afhandeling. Denk hierbij onder andere aan: het oplossen van treinontsporingen, handhaven bij overwegen (BOA's), stabiliseren van lekkages met chemische stoffen bij treinwagons en het bergen van slachtoffers na een aanrijding. Hierdoor is ProRail onder artikel 1 lid 2 sub c van de regeling optische en geluidssignalen 2009 aangewezen en ingericht voor het vervullen van een dringende taak inclusief bijbehorende vrijstellingen en bevoegdheden en gedraagt ICB zich in voorkomende gevallen als een "overheidshulpdienst" welke raakvlakken heeft met de brandweer en politie. Deze werkzaamheden worden vanuit vier regionale posten en enkele satelliet-uitrukplaatsen uitgevoerd.

Voor meer inzicht in de werkzaamheden van medewerkers van ICB:

- https://www.prorail.nl/over-ons/wat-doet-prorail/incidentenbestrijding
- https://www.youtube.com/c/Incidentenbestrijdersvanhetspoor

ProRail incidentenbestrijding beschikt over diverse speciaal uitgeruste voertuigen die ingezet kunnen worden om een incident zo veilig en snel als mogelijk (vrijbaan maken) op te lossen om een ontregeling voor reizigers- en goederenvervoer zo klein mogelijk te houden:

- Kleine Hulpverlenende voertuigen (±115 stuks)
- Grote Hulpverlenende voertuigen (±20 stuks)
  (aantallen d.d. april 2026)

3.2 Noodzaak huidige aanbesteding

Naast het moeten voldoen aan wet- en regelgeving rondom voertuiginrichting en veiligheid, wordt binnen ProRail de betrouwbaarheid en inzetbaarheid van het Incidentenbestrijdingsmaterieel gezien als een essentiële randvoorwaarde voor het waarmaken van onze primaire taak: het snel, veilig en professioneel afhandelen van incidenten op en rond het spoor. Door de toenemende complexiteit van incidentafhandeling, de groeiende maatschappelijke en wettelijke eisen én de intensivering van het werk binnen Incidentenbestrijding (ICB), is de behoefte aan een toekomstbestendige, uniforme en efficiënte voertuiginrichting steeds urgenter geworden.

Daarnaast ziet ProRail een duidelijke trend in de noodzaak om processen binnen de keten van voertuiginbouw, -ontmanteling en -onderhoud te standaardiseren. In de huidige werkwijze zijn deze activiteiten regelmatig versnipperd ondergebracht bij verschillende partijen, met als gevolg wisselende kwaliteit, langere doorlooptijden en een verhoogde kans op vertragingen tijdens de inzetcyclus van voertuigen. Operationele inzichten laten zien dat met name deze onvoorspelbaarheid in de beschikbaarheid van voertuigen risico's creëert voor zowel bedrijfscontinuïteit als veiligheid in de uitvoering. Een gestroomlijnd en integraal ingericht systeem is daarom essentieel om betrouwbaarheid en inzetbaarheid te borgen.

Met de groeiende nadruk op duurzaamheid en de transitie naar een volledig elektrisch wagenpark richting 2030, ontstaat bovendien de behoefte aan specialistische kennis en oplossingen om voertuigen — ondanks zwaardere bepakkingen en kritische prestaties (zoals maximale snelheid en stabiliteit) — geschikt te houden voor prio-1 inzet. Deze ontwikkelingen vragen om een contractpartij die technische innovaties kan vertalen naar praktische en veilige inbouwoplossingen, passend binnen de geldende normeringen en wet- en regelgeving.

Gelet op de aard, intensiteit en frequentie waarmee ICB-voertuigen worden ingezet, én de afhankelijkheid van goed functionerende optische- en geluidssignalen, maatwerk inbouw en bestickering, heeft ProRail een structurele behoefte aan een professionele partij die deze volledige keten integraal kan uitvoeren. Hiermee wordt niet alleen

[1] Ook wel: *mission critical* genoemd.

voldaan aan wettelijke verplichtingen, maar wordt tevens geborgd dat incidentenbestrijders kunnen vertrouwen op voertuigen die altijd veilig, compleet en inzet gereed zijn.

De scope van deze aanbesteding voorziet daarom in een integrale, uniforme en toekomstbestendige aanpak voor het ontwerpen, inbouwen, onderhouden, ontmantelen en optimaliseren van alle ICB-specifieke voertuigaanpassingen. Hiermee geeft ProRail invulling aan haar verantwoordelijkheid om een betrouwbaar en veilig mobiliteitsdomein te realiseren, en wordt beoogd de inzetbaarheid van het wagenpark duurzaam te versterken. Deze aanbesteding is erop gericht om deze behoefte consistent, schaalbaar en met hoge kwaliteit in te vullen gedurende de volledige contractperiode.

4. Huidige situatie en ontwikkelingen

4.1 Wagenpark Incidentenbestrijding

Het wagenpark van ProRail bestaat uit:

1. Persoonsgebonden voertuigen
2. Zakelijke deelauto's
3. Hulpverlenende voertuigen

Deze aanbesteding richt zich uitsluitend op de hulpverlenende voertuigen van de afdeling Incidentenbestrijding.

Hulpverlenende voertuigen.

Hulpverlenende voertuigen worden binnen ProRail enkel gebruikt door de afdeling Incidentenbestrijding (ICB). Onder de term "*hulpverlenende voertuigen"* wordt verstaan: Voertuigen geschikt voor het uitvoeren van werkzaamheden met een dringende taak zoals omschreven in de regeling optische en geluidssignalen 2009.

Hulpverlenende voertuigen (klein)

De categorie klein kenmerkt zich doordat dit hulpverlenende voertuig geschikt dient te zijn voor de uitvoering van een dringende taak en bediend mag worden door een bestuurder die in bezit is van rijbewijs B. Deze categorie voertuigen wordt binnen ICB uniform ingezet en vallen onder de lease.

Hulpverlenende voertuigen (groot)

De categorie groot kenmerkt zich doordat dit hulpverlenende voertuig geschikt dient te zijn voor de uitvoering van een dringende taak en bediend mag worden door een bestuurder die in bezit is van rijbewijs C (vrachtwagens). Ook deze categorie voertuigen wordt uniform binnen ICB ingezet. Deze voertuigen worden in tegenstelling tot andere voertuigen niet geleased en zijn eigendom van ProRail. Daarom fungeert ProRail (en niet de leasemaatschappij) als opdrachtgever, opdrachtverstrekker én coördinerende schakel voor deze voertuigen voor initiële inbouw en instandhouding.

De leasevloot van ICB bestaat uit ±115 voertuigen. Zo'n 20% van de ICB vloot bestaat uit personenauto's. Jaarlijks worden er gemiddeld 20 tot 30 voertuigen vervangen. ICB voertuigen worden 24/7 intensief gebruikt op zowel verharde als onverharde wegen, waarbij voertuigen gebruikt moeten kunnen worden bij prio-ritten en gemiddeld 1 keer per week gewassen worden.

Voor het rij- en inzetklaar maken van nieuwe ICB voertuigen waarmee onze collega incidentenbestrijders met "prio 1" ter plaatse kunnen komen op het moment dat er zich een incident voordoet, worden er enkele specifieke aanpassingen gedaan aan de voertuigen:

1. Voertuig bestickering;
2. Installeren van Optische- en geluidssignalen;
3. Installatie maat-specifieke voertuig inbouw voor bepakking t.b.v. diverse incidentscenario's.
   Denk hierbij aan gereedschap, slijpmachine, afzetschermen, kabels, een motorkettingzaag met toebehoren – oftewel alle materialen die nodig zijn om incidenten snel en veilig af te handelen. (Zie Bijlage 11, tabblad 1.4 t/m 1.8)

4.2 Huidige werkwijze voertuiginbouw

Op dit moment worden voertuigen door de dealer geleverd bij een inbouwende partij, waar het opbouwproces ongeveer vier weken in beslag neemt. Tijdens dit proces worden de voertuigen voorzien van alle benodigde randapparatuur in opdracht van de leasemaatschappij. Het komt voor dat de inbouw gedeeltelijk plaatsvindt bij de dealer of op een locatie van ICB. Dit geeft echter een verhoogd risico op vertragingen.

Uitbouw verloopt op dezelfde manier, in omgekeerde volgorde. Na uitbouw worden de voertuigen "leeg" aangemeld voor transport en taxatie bij de leasemaatschappij.

4.3 Lease-cyclus

(Lease)Voertuigen uit het wagenpark van ProRail worden met regelmaat (gemiddeld om de 5 jaar per voertuig) vervangen, wat betekent dat de contractant van deze aanbesteding naar verwachting in ieder geval ditzelfde aantal voertuigen minstens één keer ontmantelt en kaal oplevert, en de vervangende voertuigen nieuw voorziet van alle gevraagde aanpassingen. Opdrachtnemer dient daarnaast rekening te houden met de mogelijkheid dat ProRail

maandelijks kan op- en afschalen, bijvoorbeeld in het geval van uitbreiding van het huidige wagenpark.

4.4 Raakvlakken en relevante organisatieontwikkelingen

Het mobiliteitsdomein binnen ProRail kent diverse ontwikkelingen en raakvlakken. Bij deze aanbesteding zijn dan ook meer bedrijfsonderdelen betrokken. De volgende raakvlakken en/of organisatieontwikkelingen zijn relevant voor deze aanbesteding:

- **Overeenkomst lease wagenpark – HFM**: Alle leasevoertuigen die moeten worden ingebouwd en ontmanteld onder deze scope worden geleased onder de in 2025 gecontracteerde Raamovereenkomst 4600004573 - lease wagenpark ProRail - BMW Financial Services Nederland B.V. (Alphabet). Deze leasemaatschappij heeft de grootste coördinerende rol in de gehele keten. Zij zijn eindverantwoordelijk voor het aansturen van en turn-key opleveren van de ICB voertuigen inclusief alle in te bouwen onderdelen en zullen daarom nauw samen moeten werken met de te contracteren partij van deze aanbesteding.

- **Overeenkomst Navigatie, berijdersidentificatie en ritregistratie – HFM**: Alle ICB voertuigen zijn voorzien van een ritregistratie en berijdersidentificatiesysteem onder de raamovereenkomst 4600004220 - Landelijk Navigatie-, Voertuigvolg- en ritregistratiesystemen met partij On-Route B.V.. De inbouw van de hardware onder deze overeenkomst (blackbox, startonderbreker en multireader) kan de inbouw van accessoires en andere middelen onder de scope van deze aanbesteding raken. Dat maakt dat er -onder coördinatie van de leasemaatschappij- samengewerkt moet worden met de inbouwer van de ritregistratie hardware om te voorkomen dat deze elkaar in de weg zitten.

- **Verduurzaming**: In lijn met de duurzaamheidsambities van ProRail zal het wagenpark van ICB de komende jaren zoveel als mogelijk overgaan naar elektrisch. Het gebruik van elektrische voertuigen t.o.v. brandstofvoertuigen vraagt om een andere aanpak als het gaat om bedrading en stroomvoorziening van ingebouwde elementen en mogelijk gebruik van andere (lichtere) materialen. Daarnaast is een goede aerodynamica van opgebouwde middelen bij elektrische voertuigen van groot belang. Door slimme en efficiënte op- en inbouw kan ICB alle gereedschappen en goederen vervoeren met minimale negatieve impact op actieradius.

5. Gewenste situatie

5.1 Doel en klantvraag

Om te voldoen aan de voorwaarden gesteld in diverse wet- en regelgeving en om de bedrijfsvoering van ProRail optimaal en efficiënt te ondersteunen, is ProRail op zoek naar één contractpartij die in staat is om conform de eisen en voorwaarden gesteld in deze vraagspecificatie en het PvE (Annex 3.1) te voorzien in een totaaloplossing voor de inkoopbehoefte op het gebied van specifieke voertuigaanpassingen voor de hulpverlenende voertuigen van de afdeling Incidentenbestrijding voor een looptijd van 4 jaar met optionele verlenging van 4 keer 1 jaar.

In lijn met deze doelstelling wordt voor het ICB wagenpark middels deze aanbesteding gevraagd om een totaaldienstverlening bestaande uit:

1. Voertuig bestickering
2. Installatie en ontmanteling Optische- en geluidssignalen
3. Ontwerp, installatie en ontmanteling maat-specifieke voertuig inbouw
4. Onderhoud van ingebouwde middelen

Opdrachtnemer levert maatwerk, waarbij flexibiliteit, nauwkeurigheid en kwaliteit voorop staan in de uitvoering van speciale installaties en interieur-aanpassingen. Opdrachtnemer is daarbij in staat om een ontwerp te maken voor alle voertuigklassen.

5.2 Scope van de klantvraag

De gevraagde dienstverlening bestaat uit het ontwerpen, installeren/inbouwen, onderhouden en weer ontmantelen van de in deze aanbesteding gespecificeerde voertuigaanpassingen voor het wagenpark van ProRail Incidentenbestrijding:

Werkzaamheden in scope:

Producten / Diensten	Toelichting
Het rij- en inzetklaar maken van ICB voertuigen	Hieronder vallen: • Bestickering: het voorzien van voertuigen van ProRail logo en striping met ProRail huisstijl, passend binnen de geldende wet- en regelgeving voor hulpverlenende voertuigen; • Optische- en geluidssignalen: passend binnen de geldende wet- en regelgeving voor hulpverlenende voertuigen; • Maatwerk inbouw: voertuig specifieke inbouw voor o.a. materialen, elektrische inrichting, verlichting. Dit betreft de volgende voertuigklassen: - Personenauto's: ±20% - Personenbus bedrijfswagens: ±80%
Ontmanteling	Lease voertuigen dienen einde lease-cyclus ontmanteld te worden en weer kaal opgeleverd te worden bij de leasemaatschappij.
Voertuigservice voor aangebrachte producten	Geluidsmetingen, keuringen indien van toepassing, inclusief voor groot wagenpark.
Reparatie en herstel	Bij schade aan door ON aangebrachte/geïnstalleerde producten, zoals: • Sticker correcties bij beschadigingen • Reparatie van defecte OGS • Herstel bij defecten en beschadigingen aan inbouw voor zowel leasevoertuigen als reeds in gebruik zijnde grote voertuigen.
Service	Service portaal of desk om storingen te melden, service mogelijk op locatie. Instandhouding en reparaties van ingebouwde middelen vinden plaats in samenwerking tussen de vakspecialist wagenpark ProRail Incidentenbestrijding en de leasemaatschappij, in tegenstelling tot de coördinatie van inbouw en ontmanteling, die volledig gecoördineerd wordt door de leasemaatschappij. Waar de inbouw van nieuwe voertuigen onder deze overeenkomst enkel van toepassing is op leasevoertuigen, eist ProRail ook service en

	instandhouding voor een deel van het groot wagenpark. Hieronder vallen o.a. enkele vrachtauto's. ~~Unimogs, bergingseenheden, haakarmvoertuigen en materiaalwagens~~.
Overall advies	Advies op wet- en regelgeving, innovaties en ontwikkelingen op het gebied van bijvoorbeeld materiaalgebruik, betere/slimmere oplossingen.
Ontmanteling voertuigen onder voormalige leasemaatschappij	Er zijn voertuigen welke -ondanks het aflopen van de oude leaseovereenkomst- nog niet einde lease zijn ~~voor ±1+ jaar~~. De ontmanteling van deze voertuigen bij einde lease valt **wel** onder de scope van deze overeenkomst, maar is **zonder** tussenkomst voor coördinatie van de nieuwe leasemaatschappij. Coördinatie vindt in dit geval plaats door de interne wagenparkbeheerder ICB. Dit betreft 13 voertuigen in 2026, 36 voertuigen in 2027,2 voertuigen in 2028 en 48 voertuigen in 2029 .

Gemiddeld worden er 20 - 30 voertuigen per jaar vervangen vanwege afloop leasecontract. Deze voertuigen moeten worden voorzien van ICB specifieke aanpassingen.

Werkzaamheden buiten scope:

Producten / Diensten	Toelichting
Inbouw groot wagenpark	De inbouw zoals gevraagd in deze aanbesteding betreft de werkzaamheden aan alle leasevoertuigen van ICB. De voertuigen van het groot wagenpark worden volledig rij- en inzetklaar aangeschaft.
Dienst/product navigatie, fleetmanagement en ritregistratie	Afgezien van een iPad houder (deze is onderdeel van de maatwerk inbouw) wordt de hardware t.b.v. berijdersidentificatie en ritregistratie door een andere partij voorzien (On Route), evenals de iPads die gebruikt worden voor navigatie.
(kale) leasevoertuigen	Deze vallen onder de scope en opdracht van de afdeling HFM en is reeds gecontracteerd met leasemaatschappij Alphabet.

Mogelijke mutaties van de scope
Als gevolg van verandering in vigerend beleid of behoefte, is het mogelijk dat gedurende de looptijd de verwachte volumes van dienstverlening wijzigen, waarbij de verwachte volumes zowel hoger als lager kunnen worden.

Ten tijde van de aanbesteding is in ieder geval de volgende wijziging voorzien, doch hiermee wordt niet uitgesloten dat gedurende de looptijd van de dienstverlening ook andere wijzigingen kunnen voorkomen:

- ICB voorziet – in relatie tot de ambitie volledig EV in 2030 – dat er mogelijk een aanpassing volgt in het wagenpark om de operationele inzetbaarheid te kunnen garanderen. Of dat een uitbreiding betreft is nog niet duidelijk, het zou ook een andere samenstelling kunnen worden (bijv. minder bussen/meer personenauto's). Daarnaast voorziet ICB voor de komende twee/ drie jaar een jaarlijkse uitbreiding van het wagenpark met 5% door uitbreiding in taakstelling. Wanneer er wijzigingen gaan plaatsvinden die van invloed zijn op de overeenkomst met Opdrachtnemer ten opzichte van de meegegeven prognoses in deze aanbesteding wordt dit tijdig met Opdrachtnemer gedeeld.

5.3 Proces

De impact op het proces in de nieuwe gewenste situatie:

- ProRail (wagenparkbeheerder ICB) vraagt een auto aan die is voorgeprogrammeerd in de LCV manager door vooraf aangeleverde (functionele) specificaties; ProRail verwacht van inschrijver dat deze op verzoek van de leasemaatschappij de juiste informatie en specificaties aanlevert zodat deze in de LCV manager geborgd kunnen worden.
- De leasemaatschappij vraagt namens ProRail de offertes aan bij de door ProRail gecontracteerde aannemers t.b.v. Inbouw, OGS, ritregistratie en bestickering.
- De leasemaatschappij vraagt aan ProRail (wagenparkbeheerder ICB) en de externe wagenparkbeheerder de offertes te controleren en bevestigen.
- Na akkoord van ProRail (wagenparkbeheerder ICB) maakt de leasemaatschappij de definitieve offerte op.
- De Wagenparkbeheerders controleert of deze offerte in lijn is met ProRail beleid en of de genoemde bedragen marktconform en/of conform de aanbieding uit de overeenkomst is. Indien akkoord wordt de

overeenkomst door de wagenparkbeheerders ondertekend. (zij hebben hiervoor namens ProRail het benodigde mandaat)
- De leasemaatschappij plaatst na ondertekening de bestelling bij de autodealer, en stelt de onderaannemers (inclusief opdrachtnemer) in kennis van de verwachtingen.
- De leasemaatschappij is verantwoordelijk voor de kwaliteit van het op te leveren eindproduct, en coördineert het totale proces tot aan de eindoplevering van het voertuig.
- Bij reparatie na schade meldt de leasemaatschappij het voertuig aan bij een schadeherstelbedrijf en wordt beoordeeld of de schade verhaalbaar is:
    - Als eerst wordt de schade gemeld bij de leasemaatschappij;
    - In overleg met de leasemaatschappij wordt opdrachtnemer ingeschakeld voor herstel van in- en opgebouwde middelen;
    - Bij schade zorgt opdrachtnemer voor goede samenwerking met zowel leasemaatschappij als schadeherstelbedrijf;
    - Opdrachtnemer is in staat om op een externe locatie (kleine) werkzaamheden uit te voeren.
- Bij reparatie na defecten meldt ProRail zelf het voertuig aan bij Opdrachtnemer voor herstel.

Wat verandert er ten opzichte van de huidige situatie:
- De leasemaatschappij coördineert in het aanvraagproces voor ProRail en is verantwoordelijk voor het op te leveren eindproduct, inclusief inbouw;
- Wanneer er gebreken zijn aan het voertuig is de leasemaatschappij verantwoordelijk is voor het coördineren van een oplossing. De kosten voor reparatie aan ingebouwde middelen zijn vanuit opdrachtnemer rechtstreeks voor ProRail onder de overeenkomst van deze aanbesteding, echter kan de opdracht voor herstel ook door de leasemaatschappij aan opdrachtnemer worden gegeven.
- Wanneer er na inbouw gebreken zijn die niet door schade zijn veroorzaakt aan de voertuigaanpassingen dan is het aan de interne wagenparkbeheerder van ProRail om een oplossing met opdrachtnemer te vinden en coördineren.
- ProRail heeft met de leasemaatschappij een gesloten leaseovereenkomst waarbij de leasemaatschappij ten alle tijden “eigenaar” blijft van het voertuig en ProRail in dit perspectief als “gebruiker” staat aangemerkt. Hierdoor is de leasemaatschappij (in opdracht van ProRail) ook de “opdrachtgever”. Dit houdt in dat de leasemaatschappij mag bepalen op welke wijze op- en inbouw en ontmanteling plaatsvindt.

ProRail communiceert in de nieuwe situatie inhoudelijk niet of nauwelijks meer met opdrachtnemer over het proces en de kwaliteit van inbouw en ontmanteling, deze rol ligt bij de leasemaatschappij. ProRail is nog wel verantwoordelijk voor contractmanagement, bij een dispuut tussen inschrijver en leasemaatschappij heeft ProRail een neutrale rol. Daarnaast verloopt de financiële en administratieve afhandeling wel met ProRail.

5.3.1 LCV manager

De LCV manager is de online bestel- en configuratieomgeving van de leasemaatschappij voor lichte bedrijfsvoertuigen en aanverwante voertuiginrichtingen. Binnen het mobiliteitsdomein van ProRail wordt deze omgeving gebruikt om voertuigen op een gestandaardiseerde manier aan te vragen, te configureren en te laten voorzien van de vooraf vastgestelde ProRail- en ICB-specifieke uitgangspunten. Voor ICB betekent dit dat de relevante functionele specificaties, voertuigcategorieën, inrichtingseisen en benodigde aanvullende voorzieningen vooraf zoveel mogelijk zijn vastgelegd, zodat aanvragen uniform en herhaalbaar kunnen worden verwerkt.

Binnen ProRail wordt de LCV manager gebruikt als startpunt voor het aanvragen van nieuwe leasevoertuigen voor ICB. De interne wagenparkbeheerder van ICB selecteert of vraagt het gewenste voertuig aan op basis van de vooraf afgestemde specificaties. De leasemaatschappij verwerkt deze aanvraag vervolgens verder in de keten en vraagt, namens ProRail, de benodigde offertes op bij de betrokken partijen voor onder meer inbouw, optische- en geluidssignalen en ritregistratie. Daarmee vormt de LCV manager geen zelfstandig contractmanagementsysteem van ProRail, maar een operationeel hulpmiddel binnen het leaseproces waarmee voertuigaanvragen, configuraties en ketenafstemming worden ondersteund.

De werkwijze binnen ProRail is dat de functionele behoefte en inhoudelijke uitgangspunten voor ICB-voertuigen vooraf door ProRail worden bepaald en afgestemd met HFM, De Wagenparkbeheerders en de leasemaatschappij. De leasemaatschappij coördineert vervolgens het bestel- en opbouwproces tot en met de turn-key oplevering van het voertuig. De Wagenparkbeheerders toetsen de uiteindelijke offerte op aansluiting bij ProRail-beleid, marktconformiteit en de contractuele afspraken. Pas na deze controle en akkoordverlening wordt de bestelling definitief geplaatst. Op deze manier helpt de LCV manager om het aanvraagproces te standaardiseren, afwijkingen te beperken en de samenwerking tussen ProRail, HFM, De Wagenparkbeheerders, de leasemaatschappij en de betrokken opdrachtnemers beheersbaar te houden.

ProRail verwacht dat de nieuwe opdrachtnemer een bijdrage levert aan het up to date houden van de planning in de LCV manager, de voortgang van de realisatie van de werkzaamheden bijhoudt op dit platform en daarmee een bijdrage levert aan het realiseren van de gezamenlijke doelstellingen.

5.4 Uitgangspunten basisvoertuig

Opdrachtnemer kan ervan uit gaan dat de leasemaatschappij een voertuig levert met daarin een basisinrichting. Een voorbeeld van deze basisinrichting voor een Mercedes Benz Vito met als gebruiksdoel: “Snel Interventie Voertuig” (SIV) is:

- Twee zitplaatsen (chauffeur- en een bijrijder stoel);
- Lengte 2;
- Een zijschuifdeur links en rechts;
- Achterklep (geen deuren);
- Een tweede accu met scheidingsrelais; (zodat er altijd voldoende spanning in de start-accu overblijft om het voertuig te kunnen starten.
- Een voorgeprogrammeerde PSM Module met programmeerkosten verzorgd door de Mercedes dealer;
- Elektrische voorbereiding, klemlijst 12V;
- Wegval dwarsbalk achter / tussen de twee stoel consoles;
- Hemelplaat (verlengde uitvoering);
- Gewichtsvariant 3100kg voor Diesel, 3200kg voor EV

5.4.1 Huidige configuratie voertuigen

Voor deze aanbesteding neemt ProRail de configuraties van de meest voorkomende voertuigen als voorbeeld om een beeld te geven van de huidige inrichting en kwaliteit welke als minimaal uitgangspunt gelden voor de toekomstige voertuigen, evenals om een eerlijke en vergelijkbare prijsvergelijk te kunnen maken in de aanbiedingsbegroting. Zie bijlage 11 voor de huidige configuratie van de meest voorkomende voertuigen:

- Bedrijfsbus (MB Vito L2 SIV) – bijlage 11, tabblad 1.2
- Personenauto (Skoda Enyaq) – bijlage 11, tabblad 1.3

De in bijlage 11 opgenomen configuraties zijn door ProRail uitsluitend bedoeld als referentie voor de huidige wijze van inrichten van de meest voorkomende ICB-voertuigen. Deze configuraties vormen geen voorgeschreven ontwerp dat zonder meer één-op-één moet worden overgenomen gedurende de overeenkomst, maar geven wel het minimale functionele en kwalitatieve referentieniveau weer dat ProRail in de huidige operatie noodzakelijk acht. De huidige indeling, componentkeuze en materiaaltoepassing zijn gebaseerd op praktijkervaring, inzet bij prio-1 werkzaamheden, veilig vervoer van bepakking, snelle bereikbaarheid van middelen en de noodzaak om voertuigen onder uiteenlopende omstandigheden betrouwbaar en inzetgereed te houden.

Een voorgestelde oplossing is voor ProRail aanvaardbaar wanneer deze ten minste gelijkwaardig is aan de huidige configuratie op de onderdelen veiligheid, functionaliteit, kwaliteit, robuustheid, onderhoudbaarheid, ergonomie, wettelijke conformiteit en operationele inzetbaarheid. Van gelijkwaardigheid is in ieder geval sprake wanneer de oplossing dezelfde operationele functie vervult, de benodigde middelen veilig en vastgezet kunnen worden vervoerd, deze snel en logisch bereikbaar blijven voor incidentenbestrijders en de oplossing past binnen de technische randvoorwaarden van het betreffende basisvoertuig, waaronder maximaal toelaatbaar gewicht, aslasten, elektrische voorzieningen, bevestigingspunten en eisen van leasemaatschappij, fabrikant en relevante wet- en regelgeving.

Een oplossing wordt als beter beschouwd wanneer de inschrijver aantoonbaar meerwaarde biedt ten opzichte van dit referentieniveau, zonder dat dit leidt tot extra risico’s voor veiligheid, inzetbaarheid, beheer of onderhoud. Daarbij kan onder meer worden gedacht aan toepassing van lichtere en sterke materialen waardoor het voertuiggewicht en/of de belasting per as afneemt, met positieve gevolgen voor belading, wegligging, remgedrag, energieverbruik en actieradius van elektrische voertuigen. Ook oplossingen die de werkbaarheid in de operatie verbeteren, zoals snellere toegang tot veelgebruikte middelen, betere borging van zware of risicovolle bepakking, minder kans op beschadiging, eenvoudiger reiniging, modulaire vervangbaarheid, kortere inbouw- of hersteltijd en betere toegankelijkheid voor onderhoud, kunnen als verbetering worden aangemerkt.

Indien een inschrijver afwijkt van de voorbeeldconfiguraties, dient hij de gelijkwaardigheid en eventuele verbetering concreet en controleerbaar te onderbouwen. Deze onderbouwing bevat ten minste een toelichting op het gekozen

ontwerp, materiaalgebruik, bevestigingswijze, gewichtsverdeling, gevolgen voor voertuigprestaties, veiligheid, onderhoud, levensduur en praktische bruikbaarheid door de eindgebruiker. ProRail behoudt zich het recht voor om een voorgestelde oplossing af te wijzen wanneer onvoldoende is aangetoond dat de oplossing minimaal gelijkwaardig is aan het referentieniveau of wanneer de oplossing naar het oordeel van ProRail leidt tot onaanvaardbare operationele, technische, veiligheidskundige of beheermatige risico's.

6 Contract en leveranciersmanagement

Onderstaand is een overzicht opgenomen van de wijze waarop ProRail vorm wenst te geven aan de dienstverlening gedurende het contract. Dit is vertaald naar eisen, welke terug te vinden zijn in het Programma van Eisen.

6.1 Onze ambities

Onze ambitie op het wagenpark – onze organisatiedoelen

De voertuigen die door ProRail worden ingezet worden dat vanwege de benodigde functionaliteit of als secundaire arbeidsvoorwaarde. ProRail zet -gezien haar core business en duurzaamheidsambities- primair in op openbaar vervoer als oplossing voor haar mobiliteitsbehoefte.

Met het wagenpark wordt bijgedragen aan onderstaande organisatiedoelstellingen:

1. Duurzaam: **100% elektrificatie in 2030**. ProRail heeft de ambitie om in 2030 CO2 neutraal te zijn. Verduurzaming van het wagenpark is aangemerkt als één van de speerpunten om dit te bereiken. Volgorde om CO2 neutraal te worden is:
    a. Voorkomen uitstoot;
    b. Beperken uitstoot;
    c. Compenseren uitstoot.
2. Zoveel mogelijk standaardiseren van het functionele wagenpark;
3. In control zijn over het totale wagenpark (financieel, fiscaal).

Gewenste situatie

ProRail verwacht van de nieuwe voertuiginbouwer dat zij waarde toevoegen door:

- Het integraal en aantoonbaar beheerst uitvoeren van ontwerp, inbouw, ontmanteling, onderhoud en herstel van ICB-specifieke voertuigaanpassingen, conform de overeenkomst, het Programma van Eisen, toepasselijke wet- en regelgeving en overeengekomen kwaliteitsafspraken;
- Het borgen dat voertuigen veilig, volledig, uniform en tijdig rij- en inzetklaar worden opgeleverd voor de operationele taken van Incidentenbestrijding, waaronder prio-1 inzet, intensief gebruik en 24/7 beschikbaarheid;
- Het leveren van aantoonbare deskundigheid op het gebied van voertuiginrichting, optische- en geluidssignalen, elektrische voorzieningen, veilige bevestiging van middelen, keuringen en relevante normeringen;
- Het proactief adviseren over gelijkwaardige of betere oplossingen ten opzichte van het huidige referentieniveau, waarbij verbeteringen objectief worden onderbouwd op veiligheid, functionaliteit, gewicht, ergonomie, onderhoudbaarheid, duurzaamheid en levensduurkosten;
- Het ondersteunen van de verduurzaming van het ICB-wagenpark door toepassing van toekomstbestendige, lichte en energie-efficiënte oplossingen die bijdragen aan inzetbaarheid, actieradius en beperking van negatieve effecten op voertuigprestaties;
- Het beheersen van planning, risico's, afwijkingen en afhankelijkheden in de keten, waaronder afstemming met ProRail, de leasemaatschappij, wagenparkbeheer, schadeherstelbedrijven en overige betrokken partijen;
- Het leveren van transparante rapportages en verifieerbare stuurinformatie over voortgang, opleverkwaliteit, herstelwerkzaamheden, afwijkingen, verbetermaatregelen en kosten, zodat ProRail aantoonbaar in control blijft;
- Het aantoonbaar naleven van gemaakte afspraken, inclusief tijdige escalatie bij knelpunten, volledige medewerking aan contractmanagement, evaluaties, audits en verbetertrajecten gedurende de looptijd van de overeenkomst.

6.2 Samenwerking

ProRail zoekt een betrouwbare samenwerkingspartner waarbij de verwachtingen op het gebied van service voor Opdrachtgever en Opdrachtnemer helder en haalbaar zijn. Samenwerking, transparantie en kennisdeling worden belangrijke pijlers gedurende de looptijd van de overeenkomst.

Voor deze opdracht zal er naast de bedrijfsonderdelen van ProRail ook nauwe samenwerking plaatsvinden tussen:

- Opdrachtnemer
- De interne (operationeel) wagenparkbeheerder van ProRail ICB
- De externe (strategisch) wagenparkbeheerder

- De leasemaatschappij als (gedelegeerd) opdrachtverstrekker aan derde partijen ten behoeve van het faciliteren van zowel ProRail-brede als ICB specifieke voertuigaanpassingen (inbouw + ontmanteling, exclusief instandhouding en reparaties).

In het merendeel van de deelopdrachten van inbouw en ontmanteling onder de beoogde overeenkomst zal de door ProRail gecontracteerde leasemaatschappij optreden als opdrachtverstrekker en coördinerende partij. Voor instandhouding en reparaties van de onder deze overeenkomst ingebouwde middelen zal dit deels door de vakspecialist wagenpark van ProRail zelf gecoördineerd worden. Voor de demarcatie tussen de diverse partijen die onderdeel zijn van het mobiliteitsdomein in de nieuwe situatie m.b.t. alle ICB voertuigen, en inzicht in waar de activiteiten van deze overeenkomst in de keten plaatsvinden verwijst ProRail naar Bijlage 1 van dit document. Voor bij ProRail in eigendom zijnde voertuigen is de wagenparkbeheerder van ProRail opdrachtverstrekker en coördinerende schakel.

ProRail wenst een Dienstverlener te contracteren die ombouw van hulpverlenende voertuigen voor ons verzorgt. Om dit te kunnen doen hanteren wij de ProRail 'samenwerkingsprincipes'.

- Focus gedurende contractperiode ligt op de kwaliteit van de dienstverlening;
- Integriteit als voorwaarde voor de samenwerking en als fundament onder te maken afspraken. In de gedragscode van ProRail, wordt omschreven wat ProRail van integer handelen verwacht. We doen wat we zeggen, maken waar wat we beloven, nemen verantwoordelijkheid voor als dat niet (op tijd) gaat lukken, dragen zorg voor het voldoen aan verwachtingen en zijn ambitieus en realistisch over wat we waar kunnen maken.
- We doen wat is afgesproken waarbij we een optimale en faire prijs/kwaliteit verhouding nastreven.
- Gedurende de uitvoering van het contract informeren we elkaar over ontwikkelingen en gebeurtenissen die zijn weerslag zullen vinden in de betreffende dienstverlening/verantwoording. Daarnaast fungeert het centrale aanspreekpunt van opdrachtnemer als sparringpartner voor ProRail bij inhoudelijke vraagstukken.
- Het centrale aanspreekpunt van opdrachtnemer communiceert concrete tijdslijnen, monitort de status van de afspraken, informeert ons gedurende het proces over bevindingen etc.

6.3 Proactief en in controle

Hoewel we met deze Opdrachtomschrijving hebben getracht een heldere richting te geven, kunnen interne of externe ontwikkelingen ervoor zorgen dat ons beleid wijzigt. Wij verwachten dat de Dienstverlener zich flexibel opstelt en zich kan aanpassen aan veranderingen in onder meer beleid en strategie, de markt of samenleving. Wij zien daarbij graag het volgende terug, zolang dit niet onder een wezenlijke wijziging valt in de zin van de aanbestedingswet:

- Een proactieve en flexibele houding van de Dienstverlener richting ProRail. Bijvoorbeeld in geval van een veranderende behoefte, optimalisaties, innovaties, overige ontwikkelingen;
- Indien noodzakelijk: het vertalen van de wijzigingen naar de aanpassingen in de dienstverlening; door het gezamenlijk bepalen en vaststellen van een oplossingsrichting (kwalitatief/kwantitatief), inzicht in de kosten, planning en communicatie.

6.4 Contractmanagement

De opdrachtnemer wijst in haar organisatie één of enkele contactpersonen aan die gelden als vast aanspreekpunt voor alle gerelateerde zaken (zowel contractueel als operationeel). Dit aanspreekpunt moet in staat zijn om alle voorkomende vragen in behandeling te nemen. Opdrachtnemer draagt bij afwezigheid van deze personen zorg voor een goede vervanging zodat er tijdens kantooruren altijd een ter zake kundig persoon bereikbaar is voor Opdrachtgever. dit wordt vastgelegd in het DAP-bijlage 8.2, welke onderdeel is van de Overeenkomst.

Partijen evalueren minimaal eens per jaar de uitvoering van de Overeenkomst en de samenwerking gedurende het proces, zowel met de direct betrokken medewerkers die de werkzaamheden coördineren als met de contractmanager en intern ProRail. Wanneer sprake is van mogelijke verlenging van het contract zal deze evaluatie eveneens uitgevoerd worden. Aanvullende afspraken over evalueren zijn vastgelegd in het DAP en de Service Level Agreement.

Om de kwaliteit van de dienstverlening te kunnen monitoren en toetsen, zijn een aantal van de gestelde eisen uit het PvE nader uitgewerkt in een Service Level Agreement (SLA). De SLA beschrijft de KPI's die ProRail nodig heeft om succesvol te zijn in de betreffende overeenkomst. De SLA is opgenomen in Annex 3.2. Naast de KPI's die van toepassing zijn voor de leasemaatschappij en de Wagenparkbeheerders bepalen ICB en de opdrachtnemer gezamenlijk, tijdens de implementatieperiode, de definitieve inhoud en afspraken.

Rapportages
De opdrachtnemer is verantwoordelijk voor de kwartaal en jaarlijkse verslaglegging. De opdrachtnemer verstrekt

per kwartaal -binnen 10 werkdagen na afloop van het kwartaal- een (financiële) rapportage gespecificeerd per maand aan de Vakspecialist wagenpark van ProRail.

6.5 Taken, rollen en verantwoordelijkheden

De contractmanager is aanspreekpunt voor de leverancier op strategisch/tactisch niveau en de contractgebruiker (meestal vakspecialist of beleidsadviseur) is aanspreekpunt op tactisch/operationeel niveau. Een overzicht van stakeholders, rollen en functies wordt hieronder weergegeven in de tabel:

Rol	Verantwoordelijkheden
Domeinmanager ICB	Contracteigenaar. Eindverantwoordelijk voor de te leveren processen, diensten en producten inzake deze contractering op strategisch niveau.
Programmamanager Outillage	Gedelegeerd contracteigenaar. Verantwoordelijk voor de te leveren processen, diensten en producten inzake deze contractering.
Contractmanager ICB	De contractmanager zorgt dat alle in het contract vastgelegde verantwoordelijkheden en verplichtingen duidelijk, transparant en controleerbaar zijn en dat hier actief op wordt gestuurd. De contractmanager is naast de implementatie van contracten verantwoordelijk voor het verminderen van contractrisico's, het bewaken van de dienstverlenersperformance en het voeren van dienstverlenersbeoordelingen.
Contractmanager HFM	Strategisch/tactisch/operationeel aanspreekpunt voor de overeenkomsten Lease, Wagenparkbeheer en Ritregistratie.
Vakspecialist wagenpark ICB	De vakspecialist is inhoudelijk deskundige en aanspreekpunt voor het wagenpark van ICB. Hij/zij behartigt de belangen van de operatie in de gesprekken op tactisch niveau. De vakspecialist werkt nauw samen met de contractmanager om te zorgen dat de dienstverlening in de operatie goed verloopt en dat er aan de contractafspraken wordt voldaan.
Vakspecialist Groot Wagenpark	De vakspecialist is inhoudelijk deskundige en aanspreekpunt voor het Groot wagenpark van ICB. Hij/zij behartigt de belangen van de operatie in de gesprekken op tactisch niveau. De vakspecialist werkt nauw samen met de contractmanager om te zorgen dat de dienstverlening in de operatie goed verloopt en dat er aan de contractafspraken wordt voldaan.
Productmanager HFM	Verantwoordelijk voor de kwaliteit van producten en diensten die onder de HFM contracten vallen t.b.v. (ICB)voertuigen, zoals de lease overeenkomst en wagenparkbeheer waarmee deze aanbesteding raakvlak heeft.
Projectmanager Verduurzaming	Verantwoordelijk voor innovatie- en verduurzamingsprojecten voor middelen en voertuigen die gebruikt worden binnen ICB.
Leasemaatschappij	Heeft als eigenaar van de voertuigen een grote coördinerende rol in de gehele keten rondom het wagenpark van ProRail Incidentenbestrijding.
De Wagenparkbeheerders	De Wagenparkbeheerders fungeren als ProRail's mandaatdragende kwaliteits- en contractcontroleurs: zij toetsen en ondertekenen offertes, bewaken beleid & marktconformiteit en vervullen daarmee een rol binnen nieuwe contracten voor het wagenpark van ProRail.

Een duidelijke structuur in rollen, te leveren producten, overleggen, rapportages en escalaties is essentieel in de samenwerking. De Dienstverlener en ProRail dienen zorg te dragen dat de rollen kwalitatief en kwantitatief zijn ingevuld gedurende de overeenkomst. Dit wordt nader uitgewerkt tijdens de kick-off bijeenkomst en vastgelegd in het Dossier Afspraken en Procedures (hierna: DAP).

7 Exitplan

Aan het eind van de looptijd van de overeenkomst of bij eerdere beëindiging van de overeenkomst dient de Opdrachtnemer de dienstverlening over te dragen aan de nieuwe dienstverlener (ProRail of andere Opdrachtnemer). Voor de transitie wordt het volgende van Opdrachtnemer verwacht:

7.1 Exitplan

Opdrachtnemer levert binnen uiterlijk 6 maanden na gunning een concreet exitplan op (zie Raamovereenkomst, Exitregeling) waarin de beëindiging, overdracht en afbouw van de dienstverlening aantoonbaar en gestructureerd zijn uitgewerkt, ten minste bestaande uit:

- **Tijdslijn en mijlpalen:** Een concrete tijdslijn met belangrijke mijlpalen voor de transitie, zoals startdatum, overdrachtsmomenten, deadlines voor het aanleveren van documenten en een einddatum voor de volledige overdracht. Dit voorkomt onduidelijkheid en vertragingen.
- **Risicoanalyse en mitigatie:** Opdrachtnemer voert een risicoanalyse uit voor de transitie, inclusief potentiële knelpunten (bijv. dataverlies, discontinuïteit in dienstverlening, personeelswisselingen) en maatregelen om deze risico's te beperken.
- **Communicatieplan:** Een communicatieplan waarin wordt beschreven hoe, wanneer en met wie er gecommuniceerd wordt tijdens de transitie. Dit omvat interne communicatie (tussen teams) en externe communicatie (naar stakeholders, medewerkers).
- **Overdracht van dossiers, kennis en documentatie:** Naast administratieve gegevens worden in afstemming met de Vakspecialist Wagenpark alle relevante protocollen, werkinstructies, rapportages, en evaluaties overgedragen.
- **IT-systemen en toegang:** Alle benodigde toegang tot IT-systemen, software, accounts en digitale tools worden tijdig overgedragen, inclusief het intrekken van oude toegangsrechten en het aanmaken van nieuwe.
- **Evaluatie van de opdracht:** Na afronding van de transitie vindt een gezamenlijke evaluatie plaats, waarbij beide partijen beoordelen of alles naar tevredenheid is verlopen en eventuele verbeterpunten worden vastgelegd.
- **Juridische en contractuele verplichtingen:** Controleer of alle juridische verplichtingen zijn nagekomen, zoals het vernietigen van vertrouwelijke informatie die niet mag worden overgedragen en het afhandelen van openstaande deelopdrachten.

7.2 Uitvoering en borging

- De Vakspecialist Wagenpark is vanuit ProRail procesverantwoordelijke voor borging van continuïteit tijdens transitie en exit. Na gunning wordt de uitwerking van de exit-strategie na inhoudelijke toets door de Vakspecialist Wagenpark goedgekeurd voor ProRail.
- Opdrachtnemer verleent volledige medewerking om de exit transitie succesvol te laten verlopen en garandeert de overeengekomen servicelevels tot het moment van overname van de dienstverlening.
- Alle gegevens zoals vastgelegd in systemen volgens de in dit aanbestedingsdossier gestelde voorwaarden worden verstrekt aan ProRail.
- Opdrachtnemer werkt volledig mee aan het (eventueel) overdragen van contracten met derde partijen die noodzakelijk zijn voor de continuïteit van de dienstverlening, zonder verplichting tot overname door de nieuwe dienstverlener of ProRail.
- Opdrachtnemer stelt (mede) het DAP op of levert daaraan een bijdrage en zet relevante afspraken vast.
- Alle relevante opgedane kennis over ProRail, diens processen en diens administratieve gegevens, binnen de scope van de dienstverlening, wordt zonder meerkosten ter beschikking gesteld.

7.3 Praktische borging in het DAP

- Heldere oplevercriteria per mijlpaal (bijv. status en uitvoering lopende aanvragen, datamigratie gevalideerd, toegangsbeheer afgerond).
- Wekelijkse voortgangsrapportage (status, risico's, besluiten) en eindrapport met opleververklaring; aansluiting op bestaande managementrapportage-formaten.

7.4 Versiebeheer en archivering

Alle transitiedocumenten worden versie beheerd, digitaal gedeeld en gearchiveerd conform het DAP. Afspraken over bewaartermijnen worden hier ook in vastgelegd.

8 Duurzaamheid

ProRail heeft als ambitie om zijn C02 impact drastisch te verlagen. Hiervoor focust ProRail zich op mobiliteit, energie, materialen en natuur. ProRail wenst daarom zo veel mogelijk materialen te gebruiken die kunnen worden hergebruikt, (schaarse) grondstoffen voor toekomstig gebruik te behouden en vervuilende materialen te vervangen. Door het hergebruik van materialen te stimuleren werken wij toe naar een volledig klimaatneutraal en circulaire Rijksinfrastructuur in 2050. Hiermee wordt de uitstoot van broeikasgassen sterk teruggebracht.

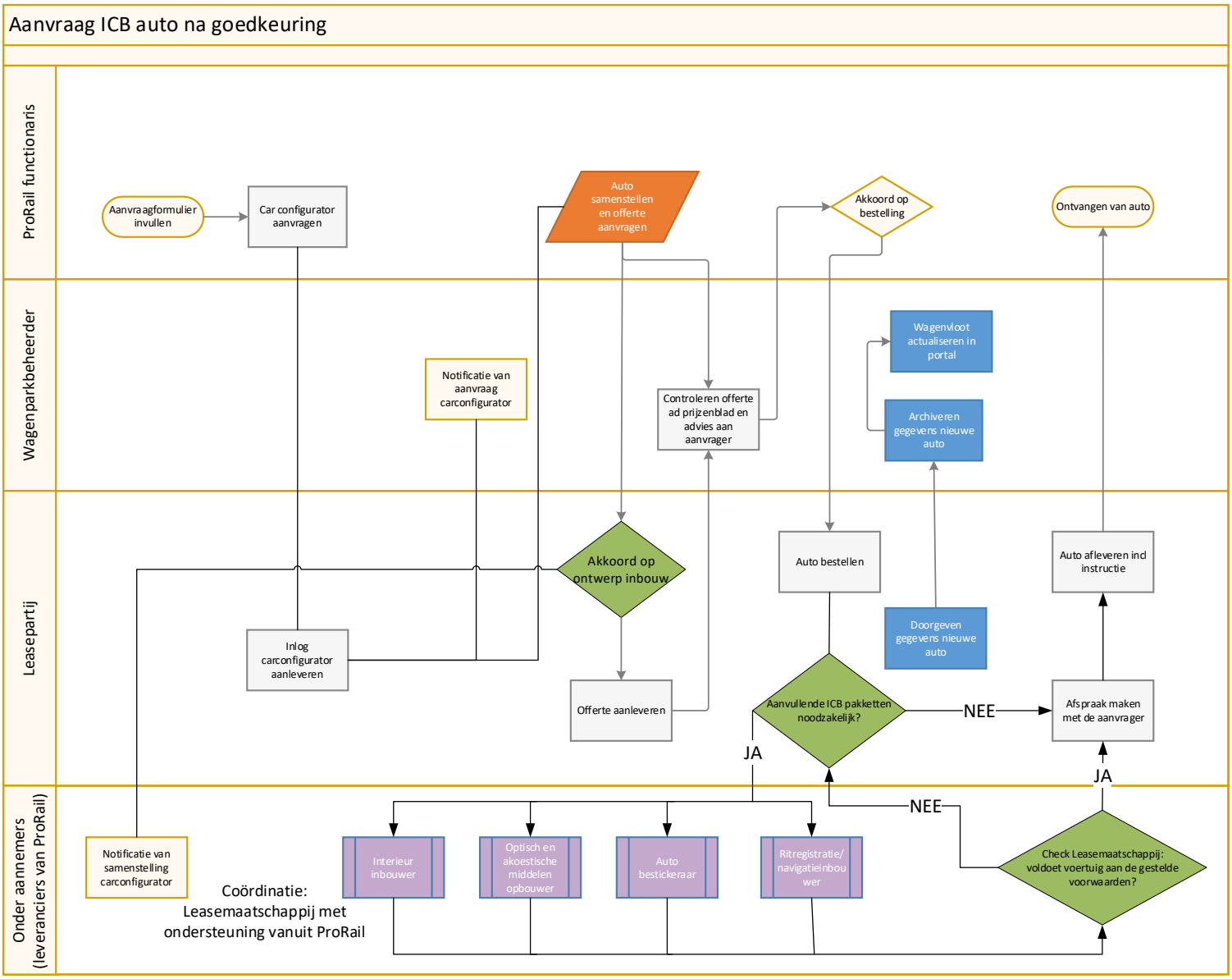
Naast CO2 besparing op materiaalgebruik, wil ProRail ook zijn uitstoot door verbranden van fossiele brandstoffen reduceren. De ambitie van ProRail is richting 2030 gefaseerd over te gaan naar een elektrisch (lease) wagenpark. Om dat te behalen is voor ProRail leasevoertuigen het leasebeleid aangescherpt van EV *tenzij*, naar EV. Voor de leasevoertuigen van ICB geldt dat dit momenteel overwegend bestelbussen zijn. Er zijn op momenteel ±90 bestelbussen op brandstof, 2 elektrisch, 22 brandstof personenauto's en 1 elektrische personenauto. In 2026 wordt een deel van de bestelbussen op brandstof vervangen door elektrische personenauto's met een efficiënte voertuiginrichting. De komende jaren zal ICB bij voertuigvervangingen telkens kritisch kijken welk voertuig op dat moment het beste past binnen de beleidskaders van ProRail en de behoefte van ICB. Daarbij verwachten we het juiste advies voor te nemen keuzes vanuit de ON.

ICB voorziet in de overstap naar volledig elektrisch rijden enkele uitdagingen:

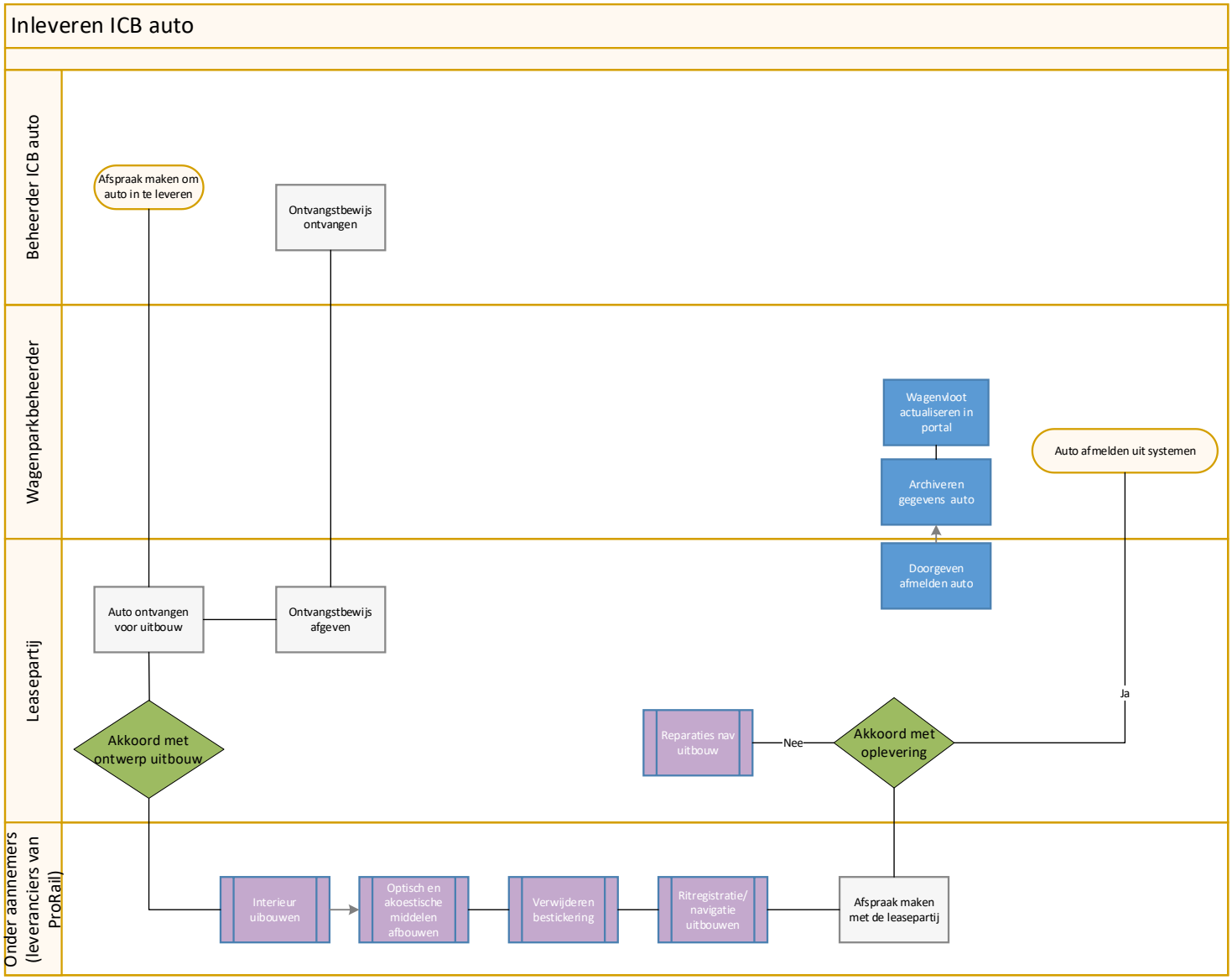
- Gewicht van elektrische voertuigen inclusief bepakking;
- Snelle innovaties in voertuigen maken vervangingsprojecten complex;
- Kritische eisen voor voertuigwegligging en topsnelheid (tenminste 170 km/u);
- Impact op brandstofgebruik door aanpassingen die luchtstroom rond het voertuig beïnvloeden.

Bijlage 1. Demarcatie mobiliteitsdomein

Procesflow en betrokken partijen aanvraag ICB voertuig:



Procesflow en betrokken partijen inleveren ICB voertuig:



Bijlage 2. Voorbeelden huidig ontwerp

Opbergkist middelen

Opbergkisten met deksel welke gebruikt worden voor het opbergen van de middelen in de voertuigen:



Deze worden gebruikt in verschillende maten

L:600 B:400 H:330

L:400 B:300 H:220

L:400 B:300 H:330

L:600 B:400 H:220

L:600 B:400 H:320

Voorbeeld inrichting SIV

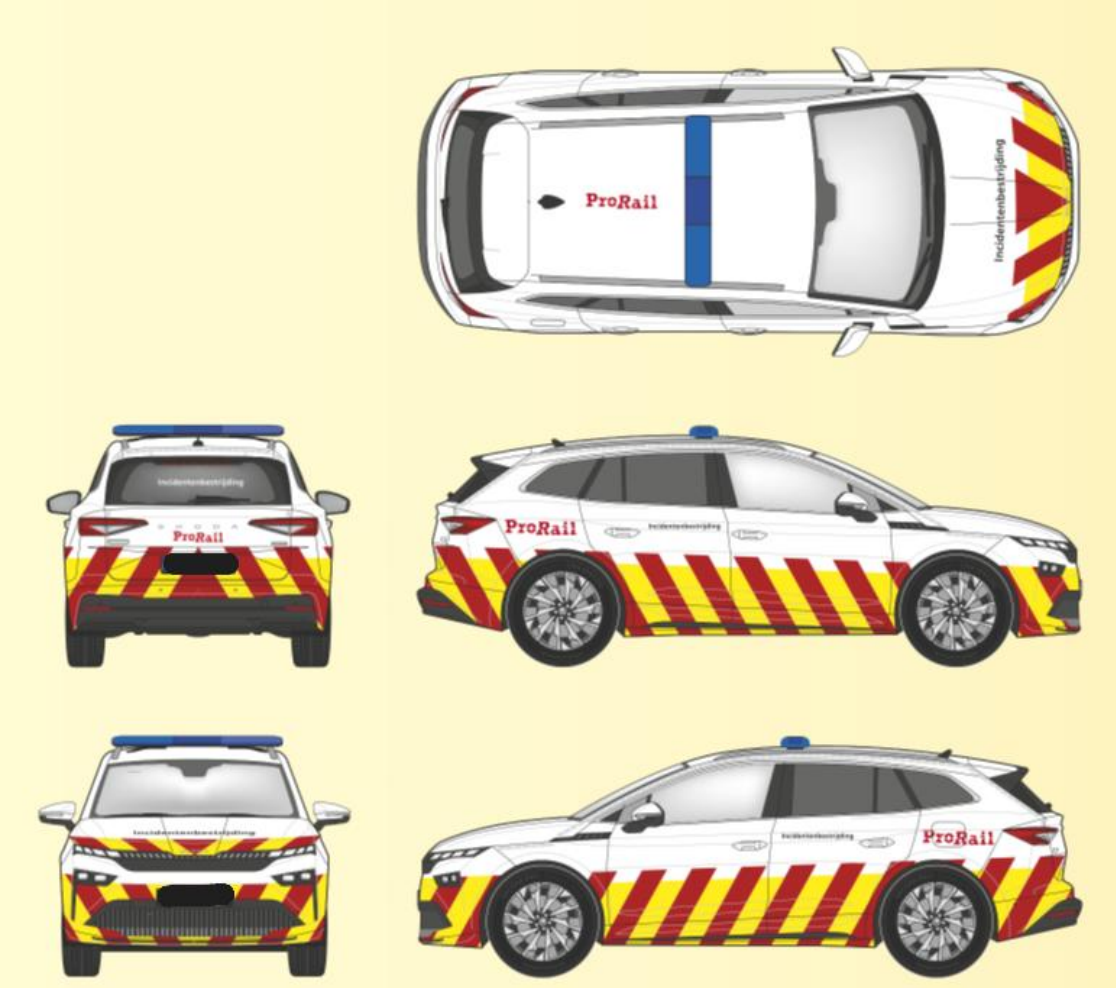




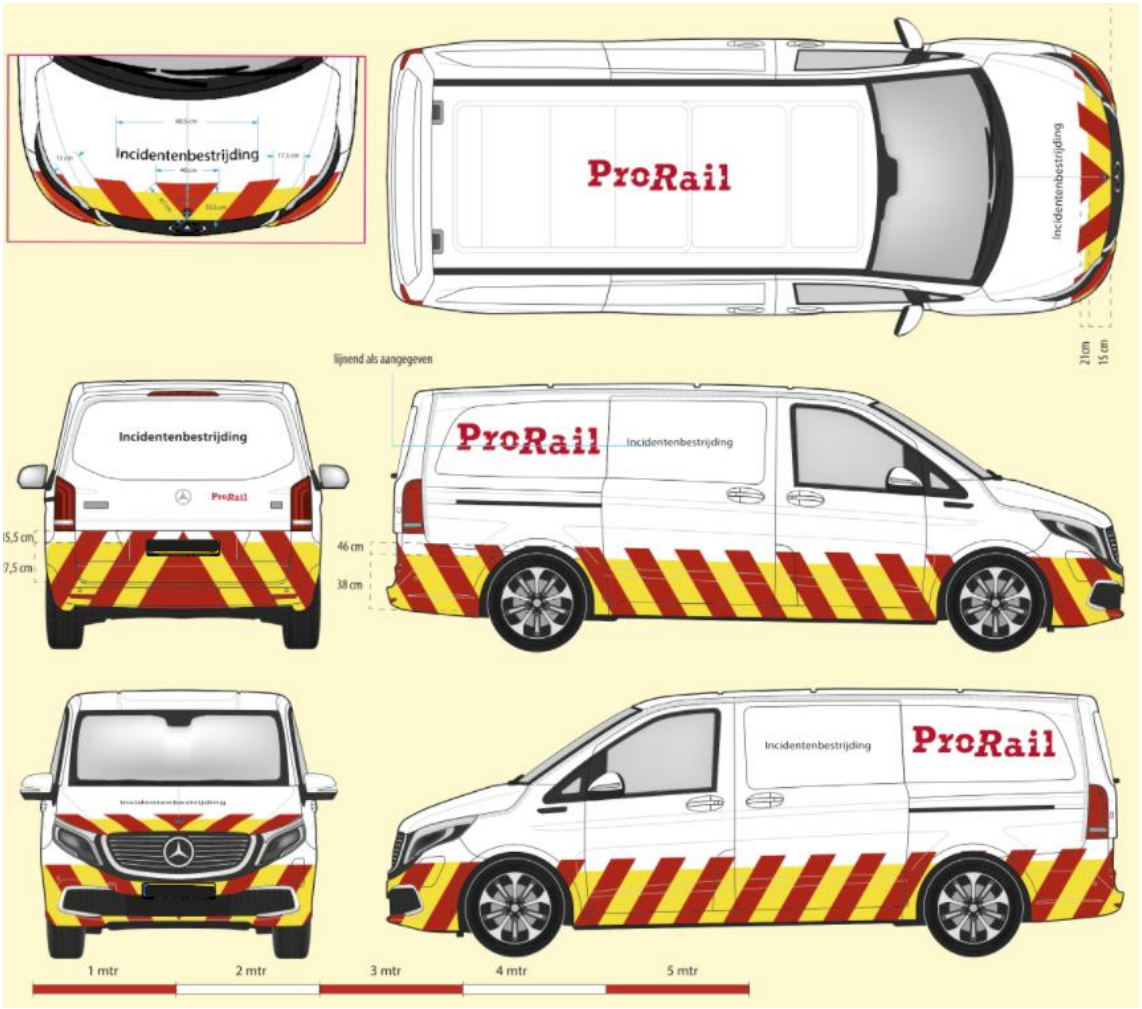


Voorbeelden huidige bestickering

Skoda Enyaq:



Mercedes (e-)Vito



Voorbeeld signaleringsplan

