

Aanbestedingsleidraad procedure van gunning door onderhandeling

Den Bosch – Vught - PHS C2 **TN-XXXXXX**

NB: deze leidraad vervangt de standaard aanbestedingsleidraad en 'bijlage 1 aanvullingen op de aanbestedingsleidraad'.

Versie	1.0
Datum	30-08-2022
Status	Concept
Eigenaar	Procurement

Inhoudsopgave

1	Inleiding	4
1.1	Achtergrond	4
1.2	Doel aanbestedingsleidraad	4
2	Projectinformatie.....	5
2.1	Opgave PHS Den Bosch - Vught	5
2.2	Projectdoelen.....	5
3	Aanbestedingsprocedure	7
3.1	Voorwaarden	7
3.2	Procedure	7
3.3	Tegemoetkoming aanbestedingskosten.....	7
3.4	Object van aanbesteding	8
3.5	Uitsluiting van de procedure.....	8
3.6	Algemene vragen of opmerkingen	8
3.7	Klachtenmeldpunt ProRail.....	8
4	Dialogfase.....	9
4.1	Doel en afbakening	9
4.2	Startbijeenkomst	9
4.3	Teamsamenstelling.....	9
4.4	Proces van de dialoogronden	10
4.4.1	Dialogronde 1	11
4.4.2	Dialogronde 2	11
4.4.3	Dialogronde 3	11
4.5	Inlichtingen	11
4.5.1	Inlichtingenproces	11
4.5.2	Individuele inlichtingen	12
5	Fase van de eerste aanbidding	13
5.1	Indienen eerste aanbidding	13
5.2	Gestanddoening	13
5.3	Aanbesteding.....	13
5.4	Beoordelingsfase eerste aanbidding	13
5.5	Onderhandelingsfase eerste aanbidding	14
6	Fase van de herziene aanbidding	15

6.1	Indienen herziene aanbieding	15
6.2	Minimum inschrijvingsvereisten.....	15
6.3	Gestanddoening	16
6.4	Gunningscriteria.....	16
6.4.1	Inschrijfsom	16
6.4.2	Hinderbeperking	16
6.4.3	Duurzaam materiaalgebruik	18
6.4.4	Risicomanagement	20
6.4.5	Safety Culture ladder	21
6.5	Beoordelingsproces herziene aanbieding.....	23
6.6	Gebreken.....	24
6.7	Bepalen rangorde en gunningsbeslissing.....	24
7	Fase van alliantievorming	25
7.1	Afbakening fase van alliantievorming	25
7.2	Proces van fase van alliantievorming	25
7.3	Onderhandelingsronden	25
8	Afwijkende bepalingen in de Basisovereenkomst en het Gele Boekje	27

1 Inleiding

1.1 Achtergrond

ProRail B.V. (hierna: ProRail) is verantwoordelijk voor het spoorweganet van Nederland: aanleg, onderhoud, beheer en veiligheid. Medewerkers zorgen ervoor dat elke dag, 24/7, 1.200.000 reizigers en 100.000 ton goederen op hun plaats van bestemming komen, met 6550 treinen over ruim 7000 kilometer spoor. Het spoorweganet is met recht het kloppend hart van mobiel Nederland. ProRail werkt aan de bereikbaarheid van Nederland door te zorgen voor een optimaal spoornetwerk. We verdelen de capaciteit op het spoor, regelen alle treinverkeer, bouwen en beheren stations en leggen nieuw spoor aan. Tevens onderhoudt ProRail bestaande infrastructuur zoals spoor, wissels, seinen en overwegen.

ProRail levert een belangrijke bijdrage aan het toegankelijk houden van Nederland. Daarvoor wordt samen gewerkt met personen- en goederenvervoerders, waarbij we de belangen van hun klanten niet uit het oog verliezen. Samen met gemeenten en provincies wordt gekeken op welke wijze het beste aan hun vraag naar treinvervoer en stationsvoorzieningen kan worden voldaan. Dit vertaalt zich in de strategische doelstellingen van ProRail: Veilig Spoor, Betrouwbaar Spoor, Punctueel Spoor, Duurzaam Spoor en transparantie.

ProRail besteedt werkzaamheden uit die marktpartijen kunnen uitvoeren. De aandacht van ProRail is gericht op het specificeren, het in concurrentie brengen en het in onderling verband managen van contracten. ProRail heeft daartoe inkoopbeleid vastgesteld. Het inkoopbeleid ProRail is te vinden op <http://www.prorail.nl/leveranciers/aanbesteden-en-inkoop/documenten-en-juridischevoorwaarden>.

De inkoop dient gericht te zijn op het behalen van kosteneffectieve resultaten. Voor nieuwbouw, instandhouding, bij levering van producten en diensten streeft ProRail naar kwaliteit en functionaliteit tegen een reële prijs, en een zo hoog mogelijk rendement op het vlak van beschikbaarheid, betrouwbaarheid en veiligheid van het spoor. ProRail streeft tegelijkertijd naar zo weinig mogelijk overlast voor vervoerder en omgeving. Tot slot beoogt ProRail optimaal gebruik te maken van het innovatieve vermogen van de markt waarbij ProRail een continue ontwikkeling nastreeft waarin wordt gezocht naar betere samenwerkingsvormen met marktpartijen.

1.2 Doel aanbestedingsleidraad

Deze aanbestedingsleidraad bevat de beschrijving van het verloop van de aanbestedingsprocedure om tot gunning te komen. Specifieke kenmerken van de opdracht en gunningscriteria zijn vermeld in TenderNed.

2 Projectinformatie

2.1 Opgave PHS Den Bosch - Vught

Het project PHS Den Bosch – Vught is onderdeel van de corridor PHS Goederenroutering Zuid-Nederland. Het doel van het project PHS Den Bosch – Vught is op hoofdlijnen:

- Het realiseren en in gebruik nemen van de viersporigheid tussen 's-Hertogenbosch en Vught aansluiting.
- Het vernieuwen van het station Vught met bijbehorende stationsomgeving.
- Het aanbrengen van een vrije kruising zodat de treinen uit de richting Tilburg en Boxtel elkaar ongelijkvloers kunnen passeren.
- De sporen in Vught in een verdiepte ligging aanbrengen zodat het wegverkeer, waardoor het treinverkeer het wegverkeer ongehinderd kruist.

Om het project te realiseren en tijdig in gebruik te kunnen nemen heeft ProRail het project onderverdeeld in verschillende (realisatie)contracten. Op hoofdlijnen is de scope van de verschillende contracten hieronder beschreven:

- C1 Tijdelijk spoor: In dit contract worden zoveel mogelijk werkzaamheden verricht die het mogelijk maken om de vrije kruising en verdiepte ligging in Vught te realiseren waarbij het treinverkeer minimaal gehinderd zal worden tijdens de realisatie hiervan. Tevens worden in dit contract het nieuwe onderstation en relaishuis gerealiseerd en een wisseloverloop in de lijn naar Tilburg.
- C2 Onderbouw eindsituatie: In dit contract wordt de verdiepte ligging in Vught gerealiseerd voor de verdiepte ligging van de sporen en de vrije kruising naast de tijdelijke spoorinfra. Om dit mogelijk te maken wordt de N65 tijdelijk verlegd en voorzien van een tijdelijke brug over de sporen om de verdiepte bak aan te brengen. Ter plaatsen van de Loonsebaan en Wofskamerweg worden onderdoorgangen gerealiseerd.
- C3 Ruimtelijke inpassing openbare ruimte: In dit contract wordt de omgeving heringericht ten behoeve de nieuwe railinfrastructuur.
- C8 Spoorse eindsituatie: Het aanbrengen van het railinfrasysteem in de verdiepte ligging en het verwijderen van de tijdelijke sporen.

De scope van deze aanbesteding betreft alleen C2 – Onderbouw eindsituatie.

2.2 Projectdoelen

Het project kent drie hoofddoelstellingen die voor de aanbesteding belangrijk zijn en hieronder worden toegelicht.

Hinderbeperking

De start van C2 – verdiepte ligging is voor de inwoners van de gemeente Vught het vervolg op een periode van twee jaar bouwwerkzaamheden door C1 – tijdelijk spoor en de overlast die dat met zich meebrengt. Het project is al tien jaar in overleg met de gemeente Vught en haar bewoners om draagvlak voor het project te creëren en uit te leggen wat hen bij elke fase in het project te wachten staat. Daarbij is de boodschap dat er hinder zal zijn maar dat we er alles aan doen om dat zoveel mogelijk te beperken. Het is daarom van groot belang dat de contractering maximaal bijdraagt aan het beperken van de hinderbeleving.

Duurzaam materiaalgebruik

Een tweede doelstelling is duurzaamheid. Voor de aanleg en het beheer van infrastructuur zijn grote hoeveelheden grondstoffen en materialen nodig. De winning, de productie, het transport, de aanleg en het gebruik ervan gaat gepaard met mondiale en lokale negatieve externe effecten. ProRail wil duurzame ontwikkeling in de toeleveringsketen stimuleren en de nadelige milieueffecten zo veel mogelijk beperken.

Risicomanagement

Tenslotte dient de contractering bij te dragen een beheerste uitvoering zodat de planning van het opvolgende spoorcontract niet aangetast wordt. Doel is om de verdiepte ligging veilig, compleet gedocumenteerd en op tijd op te leveren.

Er is in dit contract sprake van een succesvolle contractering indien deze bijdraagt aan de hierboven gestelde doelen. ProRail verwacht dat het komen tot een alliantie zal bijdragen aan het bereiken van deze doelen.

3 Aanbestedingsprocedure

3.1 Voorwaarden

Op de aanbestedingsprocedure is het Aanbestedingsreglement Nutssectoren 2016 (ARN²⁰¹⁶) van toepassing. Het ARN²⁰¹⁶ is vindbaar op <http://www.prorail.nl/leveranciers/aanbesteden-eninkoop/documenten-en-juridische-voorwaarden>.

De aanbestedingsprocedure verloopt via TenderNed. Alle correspondentie met betrekking tot deze aanbestedingsprocedure dient te verlopen via de module "Berichten" in TenderNed (gebruik hiervoor de optie "Verstuur een bericht over deze aanbesteding naar ProRail B.V.>").

In het geval van verschillen tussen de informatie uit het systeem TenderNed en deze leidraad, prevaleert de informatie in TenderNed. Partijen worden verzocht verschillen per omgaande te melden aan ProRail via de module "Berichten" van TenderNed.

Het aanbestedingsdossier is digitaal verstrekt. Indien van een bestand zowel een pdf-versie als een oorspronkelijke ('native')-versie is geleverd, prevaleert bij verschillen de pdf-versie boven de oorspronkelijke versie.

Als bijlage X is bij deze aanbestedingsleidraad een begeleidende notitie en een verslag van de eerder gehouden marktconsultatie gevoegd. Doel van deze notitie en het verslag is om een toelichting te geven op de achtergronden, de werking en doelstellingen van de te contracteren alliantie voor het project PHS Den Bosch - Vught. Deze notitie en het verslag zijn informatief van aard en maakt expliciet geen onderdeel uit van het contract of de vraagspecificatie.

3.2 Procedure

De volgende hoofdstukken beschrijven het verloop de aanbestedingsprocedure.

De volgende fasen worden onderscheiden

- a) dialoofase (hoofdstuk 4)
- b) fase van eerste aanbieding(hoofdstuk 5)
- c) fase van herziene aanbieding (hoofdstuk 6)
- d) fase van allinatievorming (hoofdstuk 7)

In de genoemde hoofdstukken wordt elke fase nader beschreven.

3.3 Tegemoetkoming aanbestedingskosten

Door ProRail wordt aan alle gegadigden - met uitzondering van de winnaar - die actief hebben deelgenomen aan de dialoofase een tegemoetkoming in de aanbestedingskosten verstrekt van € XXX.000 Euro exclusief BTW.

Om voor deze tegemoetkoming in aanmerking te komen dient het oordeel, van uitsluitend ProRail, dat deze tegemoetkoming in redelijke verhouding is met de door de inschrijver gepleegde inspanning voor alle onderdelen van de aanbesteding, daaronder begrepen de voorbereiding en deelname aan alle dialoogronden en het indienen van een inschrijving.

3.4 Object van aanbesteding

Op basis van deze aanbesteding heeft ProRail de wens de volgende twee overeenkomsten te gunnen:

- De UAV-gc overeenkomst voor (in hoofdlijnen) het ontwerpen en realiseren van de verdiepte ligging;
- De alliantie overeenkomst voor het uitvoeren van het Werk in een alliantie.

ProRail heeft de ambitie om te komen tot een alliantie. Voorwaarde hiervoor is dat de inschrijver met de EMVI en ProRail allebei de meerwaarde van een alliantie te zien. Indien een van beide partijen de meerwaarde niet ziet zal uitsluitend de UAV-gc overeenkomst gegund worden.

3.5 Uitsluiting van de procedure

Indien de gegadigde zich niet conformeert aan de in deze aanbestedingsleidraad beschreven werkwijze, kan dit leiden tot uitsluiting van de procedure.

Uitsluiting kan ook volgen wanneer een gegadigde contacten onderhoudt met ProRail over onderhavige aanbesteding buiten het aanbestedingsteam om, of in het geval dat geconstateerd wordt dat gegadigden onderling contacten onderhouden over deze aanbesteding.

Hetzelfde geldt ook wanneer gegadigden gedurende de procedure met derden over het object van de aanbesteding te communiceren zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van ProRail. Uitzondering hierop vormt het overleg met potentiële onderaannemers, voor zover dat in verband met de uitvoering van hun deel relevant is. Ook publicaties worden in dit verband beschouwd als communicatie met derden.

3.6 Algemene vragen of opmerkingen

Indien u algemene vragen, opmerkingen of klachten heeft over het aanbestedingsbeleid van ProRail, of voorstellen ter verbetering daarvan, kunt u deze richten aan procurement@prorail.nl.

3.7 Klachtenmeldpunt ProRail

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

4 Dialoofase

4.1 Doel en afbakening

ProRail wenst met gegadigden in dialoog te gaan over het aanbestedingsdossier, alvorens het dossier definitief vast te stellen en hem te verzoeken een aanbieding te doen. De dialoofase kent de volgende doelen:

- Inzicht krijgen in succesfactoren en aandachtspunten voor de samenwerking tussen het team van ProRail en de gegadigde;
- Gegadigden zo goed mogelijk informeren over de projectomgeving;
- Inzicht krijgen in eventuele onbedoelde blokkades in het aanbestedingsdossier, die het gegadigde moeilijk maken een optimale aanbieding te doen;
- Inzicht krijgen in de aanpak en bijbehorende concept begroting van gegadigde, waarbij de nadruk ligt op het vaststellen van de maakbaarheid van het project voor een reële prijs;
- Definitief vaststellen van het aanbestedingsdossier;
- Doorgronden van de alliantie en de aanbestedingsprocedure zodat gegadigden een optimale aanbieding kunnen doen.

De dialoofase van de aanbestedingsprocedure begint met een startbijeenkomst voor alle gegadigden. Na de startbijeenkomst vindt met iedere gegadigde afzonderlijke tenminste drie dialoogronden plaats.

ProRail acht het voeren van de dialoogronden met gegadigden van groot belang om tot een inschrijving te komen en aansluitend succesvol tot een alliantie te komen. De dialoogronden en aan te leveren informatie ten behoeve van de dialoogronden zijn derhalve niet vrijblijvend. Indien een gegadigde bij de dialoogronden verstek laat gaan, danwel niet de gevraagde producten levert en dat redelijkerwijs niet meer te herstellen is, wordt door gegadigde niet aan de eisen als gesteld in de aanbestedingsleidraad voldaan. In voorkomend geval zal een inschrijver geen uitnodiging tot inschrijving ontvangen, aangezien de aanbieding van de inschrijver op voorhand op basis van ARN artikel 17 lid 1 ongeldig is.

4.2 Startbijeenkomst

Op [datum om xx uur] wordt op <in het stationsgebouw van Vught gelegen aan locatie> een startbijeenkomst georganiseerd. Uw aanwezigheid wordt op prijs gesteld.

In het geval van een startbijeenkomst op een ProRail locatie dienen de bezoekers een geldig legitimatiebewijs mee te nemen.

Graag verzoeken wij u zo spoedig mogelijk doch uiterlijk twee dagen voor de startbijeenkomst door te geven met hoeveel personen u aanwezig zult zijn (maximaal 2 personen) via de module "Berichten" van TenderNed.

4.3 Teamsamenstelling

Vanuit ProRail nemen de volgende functionarissen deel aan de dialoogronden:

- Projectmanager: eindverantwoordelijk voor de realisatie van het project.
- Beoogd alliantiemanager: heeft de dagelijkse algemene leiding en geeft invulling aan het alliantiecontract.
- Change & costmanager: stuurt change & cost control aan en coördineert alle wijzigingen aan ontwerp en totaalom

- Omgevingsmanager: verantwoordelijk voor de interactie met de omgeving en regie over conditionerende werkzaamheden en communicatie.
- Rail Systems Engineer: verantwoordelijk voor de technisch inhoudelijke inbreng en afstemming met de beheerder

Deze functionarissen vormen het kernteam van ProRail. Namens ProRail zal een tendermanager het aanbestedingsproces begeleiden en de dialoogronden voorzitten. De tendermanager maakt geen deel uit van de projectorganisatie in de realisatiefase, noch van de beoordelingscommissie in deze aanbestedingsprocedure.

Namens gegadigde nemen tenminste de volgende functionarissen deel aan de dialoogronden:

- Projectmanager: verantwoordelijk voor de realisatie van het project door aannemer.
- Technisch manager: verantwoordelijk voor de technisch inhoudelijke inbreng en de tijdige uitwerking van het ontwerp.
- Omgevingsmanager: verantwoordelijk voor de interactie met de omgeving en voert regie over vergunningen, milieu- en schadeafhandeling.
- Uitvoeringsmanager: verantwoordelijk voor de uitvoering van de bouwwerkzaamheden in de realisatiefase.

4.4 Proces van de dialoogronden

Agenda

De agenda voor dialoogronden wordt opgesteld door de gegadigde, waarbij rekening dient te worden gehouden met de in dit hoofdstuk opgenomen agendapunten van ProRail. Voor de dialoogronden zijn meerdere agendapunten bepaald door ProRail. De gegadigde dient minimaal twee volledige werkdagen vóór aanvang van een dialoogronde een schriftelijk voorstel in voor aanvullende onderwerpen, die voor behandeling tijdens de overlegbijeenkomst in aanmerking kunnen komen.

Om het overleg zo efficiënt en effectief mogelijk te laten verlopen is het wenselijk om ook de vragen welke gegadigde voornemens is te behandelen tijdens de overlegronde reeds met de agenda mee te sturen.

Locatie en tijdstip dialoogronden

ProRail zal gegadigden via het berichtenverkeer van TenderNet informeren over het exacte tijdstip en de locatie van de bijeenkomst.

Alle dialoogronden vinden plaats in de nabijheid van de projectomgeving. De planning van de dialoogronden is als volgt:

1 ^e dialoogronde	
2 ^e dialoogronde	
3 ^e dialoogronde	

Verslaglegging van de dialoogronden

Verslaglegging van de dialoogronden vindt niet plaats. Indien een gegadigde antwoorden op vragen vast wenst te leggen dient gegadigde de vragen in te dienen middels de vragenlijst als opgenomen in bijlage 2 van de leidraad.

Vertrouwelijkheid en wijzigingen in het aanbestedingsdossier

De dialoogronden die met de gegadigden worden gevoerd zijn vertrouwelijk. ProRail zal de inhoud van deze gesprekken niet kenbaar maken aan andere gegadigden. Gedurende de dialoogfase kan ProRail op eigen initiatief of naar aanleiding van de dialoog met gegadigden het aanbestedingsdossier wijzigen. Wijzigingen zullen altijd generiek middels een nota van inlichtingen worden doorgevoerd. Voor alle gegadigden geldt een gelijk aanbestedingsdossier.

Afronding dialoogfase

De dialoogfase eindigt met het vaststellen van het definitieve aanbestedingsdossier en het doen van een uitnodiging tot inschrijving.

4.4.1 Dialoogronde 1

De eerste dialoogronde staat in het teken van kennismaking met het team van gegadigde en het verkennen van de projectomgeving. Voor de verkenning van de projectomgeving dient gegadigde ca 2 uur agendatijd op te nemen aan het einde van de agenda.

Voor de eerste dialoogronde dienen de deelnemers zorg te dragen voor persoonlijke beschermingsmiddelen en dienen zij in het bezit te zijn van een Digitaal VeiligheidsPaspoort en een geldig legitimatiebewijs.

4.4.2 Dialoogronde 2

De tweede dialoogronde staat in het teken van verdieping van het aanbestedingsdossier:

- ProRail wenst met gegadigde in dialoog te gaan over eventuele onduidelijkheden in het aanbestedingsdossier en welke informatiebehoefte er nog is;
- Gegadigde wordt verzocht inzicht te geven in eventuele onbedoelde blokkades in het aanbestedingsdossier, die het gegadigde onmogelijk maken een optimale aanbidding te doen;
- Eventuele aanvullende vragen van gegadigde, die 'te complex' zijn om zonder toelichting op de vragenlijst op te nemen.

4.4.3 Dialoogronde 3

De derde dialoogronde staat in het teken van het doorgronden van de aanpak van gegadigde. Hiertoe dient gegadigde bij de agenda voor de dialoogronde een 'stripboek' in wat de voorgenomen fasering van het werk op hoofdlijnen beschrijft.

4.5 Inlichtingen

4.5.1 Inlichtingenproces

Parallel aan de dialoogronden kunnen gegadigden schriftelijk vragen stellen over het project, het aanbestedingsdossier en de aanbestedingsprocedure. Vragen dienen helder en eenduidig geformuleerd te worden met een verwijzing naar het onderdeel van het aanbestedingsdossier waarop de vraag betrekking heeft. De gestelde vragen worden door ProRail samengevoegd tot één algemene vragenlijst. Deze lijst wordt inclusief de beantwoording aan alle gegadigden verstrekt als bijlage bij de Nota Van Inlichtingen.

Vragen dienen te worden gesteld via de module "Berichten" van TenderNed (hier kunt u uw vragenlijst als bijlage toevoegen). Vragen dienen gesteld te zijn in bijgevoegd format (bijlage 2, één vraag per cel, indienen in Excel format).

In aanvulling op de termijnen in TenderNed gelden de volgende 'schriftelijke' vragenrondes:

Ronde	Datum indienen vragen (voor 12:00u)	Datum versturen Nota van Inlichtingen
1		
2		
3		
4		
5		

4.5.2 Individuele inlichtingen

Individuele inlichtingen als bedoeld in artikel 2.53 van de Aanbestedingswet worden alleen verstrekt indien het een verduidelijking of aanvulling van eisen betreft in relatie tot een individuele aanbieder, waarbij het aanbestedingsdossier niet wordt gewijzigd (waaronder specifieke ontwerp oplossingen).

Gegadigde stelt de vraag middels het invullen van bijgevoegd format "Verslag van Individuele Inlichtingen" (zie bijlage 3), ProRail geeft haar antwoord in hetzelfde verslag. Dit gebeurt via de module "Berichten" van TenderNed volgens dezelfde planning als die genoemd in paragraaf 3.3.1. Op verzoek van ProRail dan wel van de gegadigde kan de gestelde individuele vraag aanleiding zijn voor een individueel overleg.

Indien, naar het oordeel van ProRail, de individuele informatie-uitwisseling tevens van belang is voor de overige gegadigden, kan ProRail besluiten de informatie aan alle gegadigden bekend te maken door middel van een nota van Inlichtingen. In dit kader zal echter nimmer vertrouwelijke informatie van de gegadigden worden uitgewisseld.

Gedurende de inlichtingen keurt ProRail geen oplossingen van gegadigden goed. Ook toetst ProRail niet of door de gegadigden voorgestelde oplossingen voldoen aan de eisen uit het aanbestedingsdossier. Pas na de aanbesteding wordt door ProRail beoordeeld of de aanbiedingen van inschrijvers voldoen aan de bepalingen zoals neergelegd in het aanbestedingsdossier.

5 Fase van de eerste aanbidding

De aanbiddingsfase omvat twee stappen die in respectievelijk hoofdstuk 5 en 6 worden behandeld:

Stap 1: Indienen eerste aanbidding bestaande uit het inschrijfbiljet, het model aanbiddingsbegroting, de detailbegroting en de notitie met uitgangspunten waarop de eerste aanbidding gebaseerd is.

Stap 2: Indienen herziene aanbidding bestaande uit de herziene documenten van de eerste aanbidding, een overzicht van alle door ProRail geaccordeerde wijzigingen, optimalisaties en verbeteringen ten opzichte van de eerste aanbidding, de Eigen Verklaring Sanctiepakket Rusland en alle overige in TenderNed onder gunningscriteria genoemde documenten.

De eerste aanbidding zal door ProRail conform het proces in de hoofdstuk worden beoordeeld en besproken met de inschrijver in de onderhandelingsfase.

Hierna dient de inschrijver haar aanbidding te actualiseren en een overzicht van alle door ProRail geaccordeerde wijzigingen, optimalisaties en verbeteringen ten opzichte van de eerste aanbidding op te stellen en samen met alle overige in te dienen documenten toe te voegen aan de herziene inschrijving.

5.1 Indienen eerste aanbidding

Uw eerste aanbidding dient volledig en rechtsgeldig ondertekend vóór de in TenderNed genoemde datum en tijdstip te zijn ingediend via TenderNed. Het is niet toegestaan om uw aanbidding op een andere wijze in te dienen. Het inschrijvingsformulier (conform bijlage 4), het model aanbiddingsbegroting (conform bijlage 5) de detailbegroting en de notitie met uitgangspunten waarop de eerste aanbidding gebaseerd is dienen direct als onderdeel van de aanbidding te worden ingediend.

De documenten als benoemd in de paragrafen Hinderbeperking, Duurzaam materiaalgebruik en Risicomanagement maken geen deel uit van de eerste aanbidding.

Bestanden dienen op verzoek van ProRail digitaal nagezonden te worden als bewerkbaar bestand.

5.2 Gestanddoening

De inschrijver doet zijn eerste aanbidding gestand gedurende 3 maanden na de dag, waarop de aanbesteding heeft plaatsgevonden.

5.3 Aanbesteding.

In afwijking van artikel 16 lid 1 van het ARN²⁰¹⁶ wordt geen Proces verbaal van aanbesteding verstrekt.

5.4 Beoordelingsfase eerste aanbidding

ProRail zal de ingediende inschrijvingen beoordelen om vast te stellen of het projectbudget (de aanbiddingsbegroting plus de risicoreservering aan ProRailzijde) voldoende is om het project ook echt te maken. Tevens wordt beoordeeld of de ingediende aanbidding een realistisch prijsniveau heeft en daarmee een kansrijke basis biedt om tot een alliantie te komen.

Tijdens de beoordelingsfase van de eerste aanbidding wordt niet getoetst op geldigheid van de inschrijving en wordt geen rangorde van inschrijvers bepaald.

De uitkomsten van de beoordeling van de eerste aanbidding worden met elke inschrijver besproken in de onderhandelingsfase.

5.5 Onderhandelingsfase eerste aanbidding

Gedurende de onderhandelingsfase wordt inschrijvers gevraagd de aanbidding verder uit te werken en te optimaliseren. De onderhandelingen kunnen naast de technische aspecten ook betrekking hebben op de prijs, risico's, alternatieve ontwerp oplossingen en overige contractvoorwaarden. Tijdens de onderhandelingsfase zullen overleggen worden gehouden die in afstemming met de inschrijvers zullen worden gepland.

ProRail kan tijdens deze onderhandelingsfase wijzigingen aanbrengen in de Vraagspecificatie. Wijzigingen zullen altijd generiek middels een nota van inlichtingen worden doorgevoerd. Voor alle inschrijvers geldt een gelijk aanbestedingsdossier.

Gedurende deze overleggen, of na het laatste overleg zal ProRail de inschrijvers verzoeken om de besproken en door ProRail geaccordeerde wijzigingen, optimalisaties en verbeteringen op de aanbidding te verwerken in de aanbidding.

6 Fase van de herziene aanbidding

6.1 Indienen herziene aanbidding

Inschrijver dient de herziene inschrijving conform de door ProRail vastgestelde planning via het berichtenverkeer in TenderNed in te dienen. De termijn waarbinnen de herziene inschrijving ingediend moet zijn is een fatale termijn.

Alle documenten dienen te voldoen aan de eisen zoals gesteld in de toelichting bij de gunningscriteria TenderNed. Het niet toegestaan om alternatieve aanbiddingen te doen. Alle documenten dienen in algemeen toegankelijk format (bijvoorbeeld PDF of MS-office) te worden ingediend, tenzij anders aangegeven in de toelichting bij de gunningscriteria in TenderNed. Bestanden dienen op verzoek van ProRail digitaal nagezonden te worden als bewerkbaar bestand.

6.2 Minimum inschrijvingsvereisten

In aanvulling op de informatie op TenderNed gelden de volgende aanvullende minimumeisen aan de herziene inschrijving:

- a) Inschrijver dient bij het indienen van de aanbidding de Eigen Verklaring Sanctiepakket Rusland (conform bijlage 13 – Eigen verklaring Sanctiepakket Rusland) ingevuld en rechtsgeldig ondertekend te worden ingediend.

Een ondernemer die in combinatie met (een) andere ondernemer(s) - waaronder tijdelijke samenwerkingsverbanden - deelneemt aan een aanbestedingsprocedure, moet zowel zijn eigen Eigen Verklaring Sanctiepakket Rusland, alsook de afzonderlijke Eigen Verklaring Sanctiepakket Rusland van de combinant indienen. Als er meerdere combinanten zijn, moet voor elke combinant een afzonderlijke Eigen Verklaring Sanctiepakket Rusland worden ingediend.

Ongeldigheid

Indien uit (een van) de Eigen Verklaring(en) Sanctiepakket Rusland volgt dat het ProRail op grond van Verordening EU/833/2014 welke is gewijzigd bij Verordening EU/2022/576 verboden is om de opdracht aan de betreffende Inschrijver(s)/Gegadigde(n) te gunnen, dan word(t)(en) de betreffende Gegadigde(n)/Inschrijver(s) uitgesloten van verdere deelname aan deze aanbestedingsprocedure. Indien (een van) de Eigen Verklaring(en) Sanctiepakket Rusland – ook na de hieronder beschreven herstelprocedure – niet (volledig) wordt aangeleverd, kan ProRail de inschrijving/aanmelding ongeldig verklaren.

In het geval van een gebrek in (een van) de Eigen Verklaring(en) Sanctiepakket Rusland stelt ProRail de betreffende ondernemer in de gelegenheid om het gebrek te herstellen. Herstel van gebreken dient binnen 48 uur (op werkdagen) na het verzoek van ProRail daartoe plaats te vinden. Indien herstel van gebreken niet plaatsvindt binnen deze termijn van 48 uur (op werkdagen) of indien het gebrek niet door het antwoord is hersteld (binnen een extra termijn van 24 uur) kan ProRail de inschrijving ongeldig verklaren.

In het geval van ongeldigheid word(t)(en) de inschrijver(s) hierover geïnformeerd met de gemotiveerde reden van deze afwijzing. Tegen deze beslissing is bezwaar mogelijk op grond van het ARN2016 en de Klachtenregeling Aanbesteden van ProRail.

6.3 Gestanddoening

De inschrijver doet zijn herziene aanbidding gestand gedurende 3 maanden na de dag waarop de herziene inschrijving ingediend moet zijn.

6.4 Gunningscriteria

In aanvulling op de informatie met betrekking tot de gunningscriteria zoals gegeven in TenderNed geldt de informatie in dit hoofdstuk. Het evaluatiebedrag van de inschrijving wordt per inschrijver als volgt bepaald:

Inschrijfsom (inschrijvingsformulier)	€	+
Hinderbeperking		
Bereikbaarheid	€	-/-
Leefbaarheid	€	-/-
Communicatie	€	-/-
Duurzaam materiaalgebruik	€	-/-
Risicomanagement	€	-/-
Safety Culture ladder	€	-/-
Evaluatiebedrag	€	

6.4.1 Inschrijfsom

De inschrijfsom (herzien inschrijvingsformulier) dient te worden onderbouwd door de herziene documenten van de eerste aanbidding aangevuld met een overzicht van alle door ProRail geaccordeerde wijzigingen, optimalisaties en verbeteringen ten opzichte van de eerste aanbidding.

6.4.2 Hinderbeperking

6.4.2.1 Toelichting

ProRail wil zoals beschreven in paragraaf 1.2 de hinder voor de omgeving als gevolg van de realisatie van PHS Den Bosch - Vught zoveel mogelijk beperken. Hierbij worden de volgende drie (sub)doelen nagestreefd:

Bereikbaarheid: het aantal en de duur van (over)wegsluitingen, afzettingen en omleidingen wordt zo beperkt mogelijk gehouden.

Leefbaarheid: gedurende de bouwwerkzaamheden wordt de emissie van stof, stank, trillingen, licht en geluid zo beperkt mogelijk gehouden. De directe omgeving van de bouwwerkzaamheden is prettig om in te verblijven en mensen voelen zich veilig.

Communicatie: de bouwer behoud of vergroot het draagvlak van de omgeving. Bewoners en bedrijven weten tijdig wat hen te wachten staat. De bouwer vraagt *feedback* t.a.v. zijn werkzaamheden aan de omgeving en gebruikt die *feedback* om de hinderbeperking te optimaliseren. De bouwer is aanspreekbaar voor de omgeving en reageert adequaat op klachten.

6.4.2.2 In te dienen documenten

Inschrijvers wordt gevraagd om – met inachtnaam van en aanvullend op het gestelde in de Vraagspecificatie - invulling te geven aan het bereiken van de drie genoemde (sub)doelen en deze invulling te beschrijven in het plan hinderbeperking.

Het plan hinderbeperking beschrijft tenminste:

- a) de overallplanning van het werk
- b) de bouwlogistiek: bouwroutes, omleidingen en afsluiting van (over)wegen,
- c) de maatgevende activiteiten t.a.v. stof-, stank-, trillingen-, licht- en geluids-overlast.
- d) hoe de communicatie met de omgeving ingericht wordt en klachten afgehandeld worden.
- e) de maatregelen die inschrijver neemt om bij te dragen aan de drie (sub)doelen en per maatregel, het effect van elke maatregel en de wijze waarop inschrijver het effect gedurende de realisatie aantoonbaar maakt.

Wensen aan het plan hinderbeperking:

- f) Er worden geen restricties gesteld aan de omvang of vormgeving van het document. Het plan hinderbeperking is niet omvangrijker dan noodzakelijk (less is more) en dient op A4 en/of A3 formaat geprint te kunnen worden.
- g) Het plan hinderbeperking wordt zo SMART¹ mogelijk geformuleerd.
- h) Het plan hinderbeperking bevat geen bedrijfsnamen, logo's of verwijzingen waaruit de identiteit van de inschrijver afgeleid kan worden.

6.4.2.3 Beoordeling

Het plan hinderbeperking wordt ten aanzien van elk subdoel beoordeeld op drie aspecten:

A: Volledigheid en concreetheid

De mate waarin in het plan hinderbeperking de hierboven genoemde punten a) tot en met e) zijn uitgewerkt en SMART geformuleerd zijn. Hoe vollediger en concreter deze onderwerpen zijn uitgewerkt, des te beter dit wordt gewaardeerd.

B: Bijdrage

Hoe groter de bijdrage aan het bereiken van het (sub)doel, des te beter dit wordt gewaardeerd.

C: Aantoonbaarheid

Hoe feitelijker Inschrijver gedurende de looptijd van het contract de bijdrage aan het bereiken van het (sub)doel aantoonst, des te beter dit wordt gewaardeerd. Het aantonen van de bijdrage aan het bereiken van de (sub)doelen wordt beter gewaardeerd dan het aantonen van de uitvoering van aangeboden maatregelen.

De volgende cijfers kunnen worden toegekend aan het criterium hinderbeperking:

Cijfer	Waardering	Kwaliteitswaarde 'bereikbaarheid'	Kwaliteitswaarde 'leefbaarheid'	Kwaliteitswaarde 'communicatie'
9	Het plan hinderbeperking is overwegend concreet geformuleerd en draagt zeer goed bij aan het bereiken van de betreffende doelstelling. De bijdrage aan het bereiken van de doelstellingen wordt in ruime mate aantoonbaar gemaakt.	Korting 15%	Korting 15%	Korting 10%
7	Het plan hinderbeperking is voldoende concreet geformuleerd en draagt in ruim voldoende mate bij aan het bereiken van de betreffende doelstelling. De bijdrage aan het bereiken van de doelstellingen wordt deels aantoonbaar gemaakt.	Korting 7%	Korting 7%	Korting 5%

¹ SMART: Specifiek, Meetbaar, Acceptabel, Realistisch en Tijdgebonden.

6	Het plan hinderbeperking is beperkt concreet geformuleerd en draagt niet of in geringe mate bij aan het bereiken van de betreffende doelstelling. De bijdrage aan het bereiken van de doelstellingen wordt niet of in geringe mate aantoonbaar gemaakt.	Geen korting.	Geen korting.	Geen korting.

De kwaliteitswaarde is het bedrag dat fictief in mindering wordt gebracht op de inschrijfsom en wordt berekend door het fictieve kortingspercentage te vermenigvuldigen met de inschrijfsom.

6.4.3 Duurzaam materiaalgebruik

6.4.3.1 Toelichting

Voor de aanleg en het beheer van infrastructuur zijn grote hoeveelheden grondstoffen en materialen nodig. De winning, de productie, het transport, de aanleg en het gebruik ervan gaat gepaard met negatieve milieueffecten. ProRail wil duurzame ontwikkeling in de toeleveringsketen stimuleren en de nadelige milieueffecten zo veel mogelijk beperken ². Met het hanteren van het BPKV gunningscriterium duurzaam materiaalgebruik wordt gestuurd op het reduceren van de negatieve milieueffecten van materiaal- en grondstofgebruik.

De milieueffecten worden gemonetariseerd in één uitkomst: de Milieu KostenIndicator (MKI). De hoogte van de MKI-waarde is een maat voor de milieubelasting van een bouwwerk gedurende de gehele levenscyclus; van grondstofwinning, tot aanleg, beheer en sloop van een object. Hierbij wordt gekeken naar een groot aantal milieueffecten, waaronder: uitputting van grondstoffen, broeikas effect, humane toxiciteit, vermist, verzuring, aantasting ozonlaag en ecotoxiciteit. Hoe lager de MKI-waarde, des te lager de milieubelasting.

Met het rekenprogramma DuboCalc (Duurzaam bouwen Calculator) en of projectspecifieke levenscyclusanalyses (LCA's) kunnen inschrijvers de MKI-waarde als gevolg van materiaalkeuzes en werkwijzen berekenen. Door de juiste keuzes van o.a. type materialen, hoeveelheden, transportafstanden en de inzet van materieel kan een gunstige MKI-waarde behaald worden.

De inschrijver kan een fictieve korting op het inschrijfbedrag krijgen wanneer de door inschrijver aangeboden MKI-waarde lager is dan de door ProRail vastgestelde referentie MKI-waarde. De aangeboden MKI-waarde wordt na gunning een contracteis. Na gunning dient het project te worden opgeleverd met de aangeboden MKI-waarde of lager.

In 'Bijlage 6 - Scope en uitgangspunten voor MKI berekening' zijn de uitgangspunten voor de MKI-berekening nader gespecificeerd.

6.4.3.2 In te dienen documenten

De MKI-waarde waarmee wordt ingeschreven dient te worden genoteerd op het inschrijvingsformulier (Bijlage 4 - Format inschrijvingsformulier). Deze MKI-waarde dient overeen te komen met de waarde uit de MKI-

² ProRail heeft de ambitie om concrete invulling te geven aan Duurzaam GWW zie ook www.duurzaamqww.nl

berekening. Indien gebruik wordt gemaakt van aanvullende projectspecifieke LCA's, dienen de desbetreffende MKI-waarden te worden opgeteld bij de MKI-waarde uit de DuboCalc-berekening.

De MKI-waarde op het inschrijvingsformulier dient de totale MKI-waarde te zijn van zowel de MKI-waarde uit de DuboCalc-berekening als de MKI-waarde uit de projectspecifieke LCA's.

De inschrijver dient bij inschrijving de volgende stukken in te dienen:

- 1) Een overzichtstabel waarin voor alle materialen en processen is aangegeven wat de gehanteerde hoeveelheden zijn en wat de bijbehorende MKI-waarden zijn (dit geldt voor zowel de materialen die in DuboCalc zijn opgenomen, als de materialen waarvoor een projectspecifieke LCA is opgesteld).
- 2) DuboCalc bestand van aangeboden MKI-berekening (PDC-bestand).
- 3) Indien gebruik gemaakt wordt van projectspecifieke LCA's:
 - Rapportage van de projectspecifieke LCA van het desbetreffende materiaal, inclusief onderliggende EPD's (Environmental Product Declarations) indien van toepassing.
 - Voor iedere afzonderlijke projectspecifieke LCA: een door een erkende LCA Adviseur ingevulde checklist "verklaring projectspecifieke LCA" (conform 'Bijlage 8 - Checklist verklaring projectspecifieke LCA')

6.4.3.3 Beoordeling

Een inschrijver krijgt een fictieve korting op het inschrijfbedrag indien de ingediende MKI-waarde van de inschrijver lager is dan de referentie MKI-waarde.

De MKI-waarde van het referentieontwerp is vastgesteld op € XXXXXX. De MKI-streefwaarde (de MKI-waarde waarmee maximaal gunningsvoordeel behaald kan worden) is vastgesteld op € XXXXXX. Het maximale gunningsvoordeel dat door een inschrijver behaald kan worden is vastgesteld op € XXXXXX. De fictieve korting wordt berekend aan de hand van een lineaire verdeling tussen de MKI-referentiewaarde en de MKI-streefwaarde volgens onderstaande formule:

$$\text{Fictieve korting} = (\text{MKI}_{\text{referentiewaarde}} - \text{MKI}_{\text{inschrijfwaaarde}}) / (\text{MKI}_{\text{referentiewaarde}} - \text{MKI}_{\text{streefwaarde}}) \times \text{max. gunningsvoordeel}$$

Aangaande de formule en de beoordeling gelden de volgende uitgangspunten:

- Een inschrijving met een MKI-waarde hoger dan de referentie MKI-waarde is ongeldig en wordt derhalve ter zijde gelegd.
- Indien de MKI-inschrijfwaaarde lager is dan de MKI-streefwaarde dient als MKI inschrijfwaaarde € XXXXXX ingevuld te worden in de formule. Daarmee kan de fictieve korting nooit hoger zijn dan het maximale gunningsvoordeel van € 7.500.000.
- Indien de inschrijver geen MKI-waarde indient, geldt de referentie MKI-waarde als aangeboden MKI-waarde.
- Ook indien de inschrijver een MKI-waarde aanbiedt die niet conform de eisen zoals gesteld in de aanbestedingleidraad tot stand is gekomen, geldt de referentie MKI-waarde als de aangeboden MKI-waarde.
- De uitkomst van de formule (=de fictieve korting) dient te worden afgerond op een geheel getal. Dit houdt in dat als het eerste cijfer achter de komma eindigt op 4 of lager afgerond dient te worden naar beneden en als het eerste cijfer achter de komma eindigt op een 5 of hoger afgerond dient te worden naar boven.

6.4.4 Risicomanagement

6.4.4.1 Toelichting

Om de verdiepte ligging veilig, compleet gedocumenteerd en op tijd op te leveren moet het project beheerst uitgevoerd worden. Van inschrijvers wordt gevraagd om een bijdrage te leveren aan de beheersing van de risico's die de uitvoering van deze werkzaamheden en het bereiken van de projectdoelen in gevaar brengen.

Ook wordt inschrijvers gevraagd om te duiden welke risico's in aanmerking komen om te delen in alliantieverband en de indicatieve waardering van deze risico's te beschrijven.

6.4.4.2 In te dienen documenten

Inschrijvers wordt gevraagd om het in bijlage XX meegeleverde model plan risicomanagement aan te vullen. In dit model zijn in het tabblad 'ProRail' X risico's beschreven waarvoor inschrijver gevraagd wordt beheersmaatregelen aan te bieden waarmee de kans van optreden van het risico en/of het effect van het optreden van het risico geminimaliseerd wordt. Aanvullend op de beschrijving van deze beheersmaatregelen dient inschrijver drie andere risico's te benoemen en ook te voorzien van beheersmaatregelen.

Daarnaast wordt inschrijver gevraagd om in het tabblad 'Alliantie' risico's te benoemen die volgens inschrijver in aanmerking komen om te delen in alliantieverband en een indicatie van de waardering van het risico te beschrijven. Van deze risico's worden geen beheersmaatregelen gevraagd als onderdeel van de Aanbieding. De ingediende opsomming zal niet worden beoordeeld als onderdeel van het gunningscriterium maar worden gebruikt om inhoud te geven aan de onderhandelingsfase.

Eisen aan het in te dienen document:

- Het plan risicomanagement is opgesteld conform het model in bijlage XX. Het plan risicomanagement is volledig ingevuld, dat wil zeggen alle rijen en kolommen zijn ingevuld.
- Het tabblad ProRail van het plan risicomanagement kan op maximaal twee A4 of een (1) A3 formaat geprint worden; De toelichting op het in het plan opgenomen informatie kan op maximaal twee A4 geprint te kunnen worden
- Het tabblad ProRail en het tabblad Alliantie worden als aparte documenten ingediend.

Wensen aan het in te dienen document:

- Het plan risicomanagement mag voor zowel het tabblad ProRail als het tabblad Alliantie een toelichting bevatten op de door inschrijver in het model opgenomen informatie. Deze toelichting mag in een apart document (bij het model in bijlage XX) worden opgenomen.
- Het plan risicomanagement wordt zo SMART mogelijk geformuleerd
- Het plan risicomanagement bevat geen bedrijfsnamen, logo's of verwijzingen waaruit de identiteit van de inschrijver afgeleid kan worden.

6.4.4.3 Beoordeling

De beoordelingscommissie zal van het plan Risicomanagement uitsluitend het tabblad ProRail beoordelen. Het tabblad Alliantie wordt niet aan de beoordelingscommissie verstrekt. De beoordelingscommissie beoordeelt in welke mate inschrijver, op basis van het ingediende plan risicomanagement, belangrijke risico's identificeert en beheerst. In algemene zin geldt daarbij dat:

Een risico is belangrijk wanneer:

- de kans groot is dat het risico optreedt, of
- het risico een groot effect heeft op het bereiken van de doelstelling.

Een beheersmaatregel is effectief wanneer het restrisico na het nemen van de beheersmaatregel zich kenmerkt door:

- de kans dat het risico optreedt significant is afgenomen, of
- het effect dat het risico heeft op het bereiken van de doelstelling significant is afgenomen.

Het plan risicomanagement wordt beoordeeld op drie aspecten:

A: Concreetheid

De mate waarin in het plan risicomanagement SMART geformuleerd zijn. Hoe concreter het plan is uitgewerkt, des te beter dit wordt gewaardeerd.

B: Doorgroding en beheersing van de opdracht

De mate waarin inschrijver belangrijke risico's toevoegt aan het plan en de in het plan opgenomen beheersmaatregelen effectief zijn.

C: Aantoonbaarheid

Hoe feitelijker Inschrijver gedurende de looptijd van het contract het effect van de beheersmaatregelen aantoonst, des te beter dit wordt gewaardeerd. Het aantonen van het effect van de aangeboden beheersmaatregelen wordt beter gewaardeerd dan het aantonen van de uitvoering van aangeboden beheersmaatregelen.

De volgende cijfers kunnen worden toegekend aan het criterium risicomanagement:

Cijfer	Waardering	Kwaliteitswaarde 'risicomanagement'
9	Het plan risicomanagement is overwegend concreet geformuleerd en draagt zeer goed bij aan de beheersing van de opdracht. Het effect van de aangeboden beheersmaatregelen wordt in ruime mate aantoonbaar gemaakt	Korting 15%
7	Het plan risicomanagement is voldoende concreet geformuleerd en draagt in ruim voldoende mate bij aan de beheersing van de opdracht. Het effect van de aangeboden beheersmaatregelen wordt deels aantoonbaar gemaakt.	Korting 7%
6	Het plan risicomanagement is beperkt concreet geformuleerd en draagt niet of in geringe mate bij aan de beheersing van de opdracht. Het effect van de aangeboden beheersmaatregelen wordt niet of in geringe mate aantoonbaar gemaakt.	Geen korting.

6.4.5 Safety Culture ladder

ProRail heeft als ambitie het Veiligheidsbewustzijn te vergroten. Dat kan alleen door en met actieve inzet van inschrijvers. ProRail heeft gekozen een kader te hanteren waarbij inschrijvers die invulling geven aan deze ambitie tijdens de uitvoering een voordeel verkrijgen bij gunning. Als de inschrijver ervoor kiest om bij te dragen aan de ambities van ProRail kan de inschrijver op het inschrijvingsformulier kiezen uit twee ambitieniveaus. Hoe hoger het aangeboden ambitieniveau van de inschrijver is, hoe hoger de fictieve vermindering van de inschrijvingsprijs. Aan het gekozen ambitieniveau hoeft pas invulling te worden gegeven vanaf de aanvangsdatum van de opdracht. Indien de inschrijver geen keuze maakt op het

inschrijvingsformulier wordt Inschrijver geacht te hebben ingeschreven zonder ambitieniveau. De inschrijver moet wel voldoen aan het veiligheidsbewustzijnsniveau dat al in de erkenningsregeling is opgenomen zoals deze luidt op de dag van aanbesteding. In het geval dat zonder ambitieniveau wordt ingeschreven vindt geen fictieve vermindering van de inschrijfsom plaats. Als de inschrijver geen keuze maakt op het inschrijvingsformulier wordt de inschrijver geacht te hebben ingeschreven op het veiligheidsbewustzijnsniveau dat al in de erkenningsregeling is opgenomen zoals deze luidt op de dag van aanbesteding.

Opdrachtnemer dient 90 dagen na gunning van de opdracht en vervolgens jaarlijks en bij het einde van het project (voor zover dit moment 6 maanden of langer ligt na het moment van de laatste jaarlijkse toets) aan te tonen dat tijdens de uitvoering aan ten minste het aangeboden ambitieniveau respectievelijk de eis uit de erkenningsregeling, indien geen ambitieniveau is aangeboden, is voldaan. Bij opdrachten korter dan 1 jaar en drie maanden dient de opdrachtnemer dit bij einde uitvoering project aan te tonen. Bij de inschrijving dient de inschrijver op het inschrijvingsformulier al aan te geven hoe hij tijdens de uitvoering aan zal gaan tonen dat hij aan het door hem gekozen niveau en alle onderliggende niveaus voldoet. Dit kan op twee manieren:

- Door een SCL Original Certificaat op ondernemingsniveau of op projectniveau te overleggen dat past bij het aangeboden ambitieniveau respectievelijk de eis uit de erkenningsregeling indien geen ambitieniveau is aangeboden. Indien de inschrijver bestaat uit een samenwerkingsverband (combinatie) van bedrijven, dient iedere combinant een op dat moment geldig certificaat te overleggen dat past bij het aangeboden niveau. Indien bij inschrijving een beroep wordt gedaan op de technische bekwaamheid en beroepsbekwaamheid van een andere natuurlijke persoon of rechtspersoon dient ook die andere natuurlijke persoon of rechtspersoon een op dat moment geldig certificaat te overleggen dat past bij het aangeboden niveau. In de hiervoor bedoelde situaties geldt dat het laagste certificaat bepalend is als bewijs van het gerealiseerde niveau; of
- Door project-specifiek bewijsstukken te leveren dat de opdracht is uitgevoerd met toepassing van de criteria behorende bij een SCL Original certificaat, zoals vermeld in het handboek NEN Safety Culture Ladder en bijbehorende documenten. De opdrachtnemer toont aan dat de toetsing van een projectspecifiek dossier is gedaan door een door NEN geaccrediteerde CI op de wijze zoals beschreven in het handboek van de NEN Safety Cultureladder en bijbehorende documenten voor het verstrekken van een SCL Original certificaat en door auditoren die voldoen aan de door NEN gestelde eisen.
- De bij inschrijving gekozen wijze van aantonen geldt voor de gehele looptijd van de overeenkomst. Het is niet toegestaan gedurende de looptijd van de overeenkomst de wijze van aantonen te wijzigen.
- Bij de tweede methode (project-specifiek bewijsstukken leveren) dient inschrijver reeds op het inschrijvingsformulier aan te geven welke Certificerende Instelling (CI) de toetsing zal uitvoeren; en
- Indien de opdrachtnemer beschikt over een SCL (Original) Certificaat op een lager ambitieniveau kan opdrachtnemer weliswaar de bewijslast deels baseren op informatie uit het managementsysteem behorende bij het certificaat, maar dient het bewijs echter nadrukkelijk geheel project-specifiek te worden geleverd voor het aangeboden ambitieniveau respectievelijk de eis uit de erkenningsregeling indien geen ambitieniveau is aangeboden inclusief alle onderliggende niveaus (een gemengde bewijsvoering is niet mogelijk).

Bij ieder Veiligbewust-ambitieniveau hoort een vast percentage fictieve vermindering van de inschrijfsom. Deze kwaliteitswaarde wordt berekend conform de in TenderNed bij 'gunningscriteria – 'Safety Culture Ladder' opgenomen methodiek.

Veiligbewust-ambitieniveau:	Leidt tot fictieve vermindering van de inschrijfsom van:
Trede 4:	8%
Trede 5:	10%

6.5 Beoordelingsproces herziene aanbidding

De beoordeling bestaat uit twee stappen:

1. Toets op de geldigheid van de herziene aanbidding
2. Inhoudelijke beoordeling van het plan hinderbeperking en het plan risicomanagement

De eerste stap van de beoordeling vindt plaats door de tendermanager van de afdeling Procurement. De tendermanager toetst de herziene aanbiddingen op geldigheid. Hiertoe worden de aanbiddingen getoetst aan de eisen gesteld in de aanbestedingsstukken en het aanbestedingsreglement ARN²⁰¹⁶.

Indien ProRail onduidelijkheden aantreft in de herziene aanbidding kan een verzoek tot opheldering (VTO) worden verstuurd aan de inschrijver. De inschrijver dient dit verzoek afdoende binnen de in het VTO gestelde termijn te beantwoorden. ProRail zal de herziene aanbidding als ongeldig ter zijde leggen indien beoogd opdrachtnemer niet binnen de in het verzoek tot opheldering gestelde termijn de gevraagde verduidelijking verstrekt.

Indien vastgesteld wordt dat sprake is van een ongeldige aanbidding, wordt de betrokken inschrijver hiervan zo spoedig mogelijk na de constatering daarvan op de hoogte gebracht. De beoordeling van de betreffende aanbidding wordt voortgezet conform de aanbestedingsleidraad totdat onherroepelijk vaststaat dat de aanbidding ongeldig is.

De tweede stap in de procedure is de inhoudelijke beoordeling van de ingediende plannen. Ten behoeve van de inhoudelijke beoordeling richt ProRail twee beoordelingsteams in welke beide bestaan uit tenminste vier medewerkers van ProRail en/of de gemeente Vught, die allen zijn gehouden aan een geheimhoudingsverplichting aangaande alle aspecten van de aanbesteding. Tenminste twee beoordelaars van elk team zijn niet betrokken geweest bij de dialoogronden, het beoordelen van de eerste aanbidding of de onderhandelingen over de eerste aanbidding.

Voor het plan hinderbeperking maken de volgende vakgebieden onderdeel uit van het beoordelingsteam:

- Omgevingsmanagement
- Projectmanagement
- Technisch management
- Bouwmanagement

Voor het plan risicomanagement – tabblad ProRail maken de volgende vakgebieden onderdeel uit van het beoordelingsteam:

- Risicomanagement
- Projectmanagement
- Technisch management
- Kostendeskundigheid

De beoordelingsteams ontvangen uitsluitend het te beoordelen hinderbeperkingsplan en het tabblad ProRail van het plan risicomanagement. Herkenning van de identiteit van een inschrijver aan de hand van de documenten door een of meerdere beoordelaars heeft geen gevolgen voor de geldigheid van de aanbidding. De inschrijfsom, het tabblad Alliantie van het plan risicomanagement of overige in te dienen documenten worden niet aan het beoordelingsteam bekend gemaakt.

De leden van elk beoordelingsteam beoordelen het betreffende plan onafhankelijk van elkaar aan de gestelde criteria. Elk beoordelingsteam stelt na de individuele beoordelingen gezamenlijk de score en motivatie van de ingediende Aanbiddingen in consensus vast. Indien de leden van een beoordelingsteam geen consensus bereiken wordt de score en motivatie vastgesteld op basis van meerderheid van stemmen.

6.6 Gebreken

Gebreken ten aanzien van de in te dienen documenten mogen in conform artikel 14 lid 1 ARN²⁰¹⁶ op verzoek van ProRail worden hersteld, mits dit herstel er niet toe leidt dat in werkelijkheid een nieuwe inschrijving wordt voorgesteld. Herstel van gebreken dient binnen 48 uur (op werkdagen) na het verzoek van ProRail daartoe plaats te vinden. Indien herstel van gebreken niet plaatsvindt binnen deze termijn van 48 uur (op werkdagen) kan ProRail de inschrijving afwijzen.

6.7 Bepalen rangorde en gunningsbeslissing

Nadat de beoordelingsteams de definitieve scores vastgesteld hebben kan het evaluatiebedrag vastgesteld worden. De tendermanager zal de prijs van de inschrijvers en de scores op andere criteria overeenkomstig paragraaf 3.2 aan de beoordelingsteams bekend maken. ProRail stelt van alle niet-afgewezen aanbiedingen de rangorde vast. De herziene aanbieding met de laagste evaluatieprijs heeft de Beste Prijs Kwaliteits Verhouding (BPKV).

Indien twee of meer aanbiedingen een gelijke evaluatieprijs hebben zal de fase van alliantievorming gestart worden met de aanbieder met de hoogste totale kwaliteitswaarde (korting).

Na beoordeling van de herziene aanbiedingen zal ProRail de resultaten daarvan kenbaar maken door middel het versturen van een gunningsbeslissing aan de inschrijvers die als tweede of lager in de rangorde geëindigd zijn. Tegen deze gunningsbeslissing staat conform ARN²⁰¹⁶ bezwaar en beroep open. De inschrijver met de BPKV zal uitgenodigd worden voor de fase van alliantievorming.

Indien binnen de vastgestelde termijn geen bezwaar wordt gemaakt start ProRail de fase van alliantievorming.

7 Fase van alliantievorming

7.1 Afbakening fase van alliantievorming

Uitsluitend de inschrijver met de BPKV wordt uitgenodigd om te onderhandelen over het vormen van een alliantie.

De onderhandelingen kunnen zien op de verdeling tussen partijen van activiteiten, kansen en risico's als ook organisatorische, technische en juridische aspecten van de aanbidding. De onderhandelingen gaan expliciet niet over de hoogte van aangeboden prijzen en tarieven of over de in de eisen van de Vraagspecificatie vastgelegde scope.

7.2 Proces van fase van alliantievorming

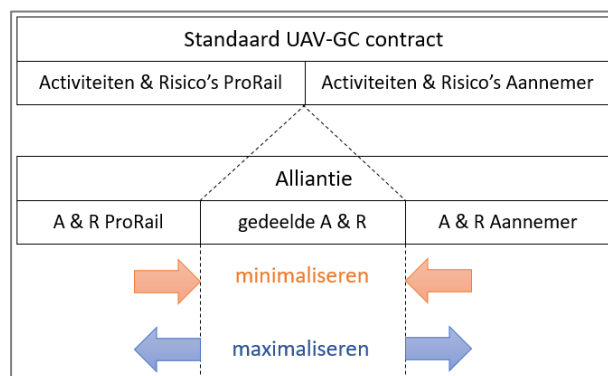
ProRail nodigt de inschrijver met de BPKV uit voor de fase van alliantievorming zodra de bezwaartermijn op het gunningsvoornemen is verstreken. Bij deze uitnodiging verstrekt ProRail een opsomming van de kansen en risico's die ProRail geschikt acht om te delen in alliantieverband met de indicatieve waardering van deze kansen en risico's (analoog aan het tabblad Alliantie van de inschrijver).

Tijdens deze fase wordt tenminste één onderhandelingsronde gehouden. Op het moment dat na (een van) de onderhandelingsronde(n) door tenminste één van beide partijen geconcludeerd wordt dat de vorming van een alliantie niet meer opportuun is, eindigt de fase van alliantievorming en wordt de aanbidding op het UAV-gc contract ongewijzigd opgedragen.

De maximale duur van deze fase bedraagt twee maanden. Indien een andere inschrijver na de bezwaartermijn asnog beroep aantekent tegen de gunning wordt de onderhandelingsfase 'on hold' gezet, vinden er geen onderhandelingen plaats en wordt de duur van de fase van alliantievorming evenredig verlengd. Indien partijen binnen de maximale tijdsduur niet tot alliantievorming komen, wordt de aanbidding op het UAV-gc contract ongewijzigd opgedragen.

7.3 Onderhandelingsronden

In de eerste onderhandelingsronde wordt vastgesteld of zowel de inschrijver als ProRail, in het licht van de gedane aanbidding en het door ProRail opgestelde risico-overzicht, meerwaarde zien in het delen van de benoemde kansen en risico's en het kansrijk achten om een gezamenlijk risicodomein overeen te komen. In de onderhandelingsronde wordt het vertrekpunt gekozen om tot een gezamenlijk domein te komen (minimaliseren of maximaliseren) en de vervolgstappen bepaald.



Aansluitend op deze eerste onderhandelingsronde wordt in een iteratief proces een gezamenlijk kansen en risico-domein met bijbehorende kwantificering, overeengekomen en schriftelijk vastgelegd.

In de tweede onderhandelingsronde wordt vastgesteld welke activiteiten partijen willen delen om de kansen en risico's in het gezamenlijke domein effectief te kunnen benutten of beheersen. Aansluitend op de tweede onderhandelingsronde worden in een iteratief proces de ontwerpwerkzaamheden en uit te voeren activiteiten afgebakend die beoogd zijn om in alliantieverband uitgevoerd te worden.

In de laatste onderhandelingsronde wordt bepaald welk model contract passend is bij het gezamenlijk vastgestelde domein. Hiervoor zijn twee opties:

1. Gebruikmaking van de ProRail AlliantieOvereenkomst
2. Gebruikmaking van art 25 en 26 in de Basisovereenkomst.

Op basis van de keuze voor het contractmodel wordt de organisatorische inrichting van het gezamenlijke domein bepaald. Aansluitend op de laatste onderhandelingsronde wordt in een iteratief proces de inrichting en bemensing van de sleutelposities bepaald en vastgelegd. De fase van alliantievorming is afgerond zodra partijen overeenstemming hebben over de contractuele en organisatorische inrichting.

De inschrijver dient via het berichtenverkeer van TenderNed binnen drie werkdagen na afronding van de fase van alliantievorming een overzicht in met de besproken en door ProRail geaccordeerde wijzigingen, optimalisaties en verbeteringen voor de te ondertekenen contractstukken.

8 Afwijkende bepalingen in de Basisovereenkomst en het Gele Boekje

Via onderstaande link treft u aan de **TOELICHTING OP AFWIJKENDE BEPALINGEN IN MODEL BASISOVEREENKOMST VAN PRORAIL (versie 7.1)** en in **PRORAIL AANVULLINGEN EN/OF WIJZIGINGEN OP DE UAV-GC 2005 ('GELE BOEKJE' , versie 006)**.

https://www.prorail.nl/sites/default/files/toelichting_op_afwijkende_bepalingen_in_model_basisovereenkomst_en_gele_boekje_versie_7_december_2016_versie_7.1_model_basisovereenkomst_en_versie_0.pdf