

Selectieleidraad

**Gebied Zee-Zevenaar - Vervanging Tunnel Technische
Installaties Betuweroute - verlichting en gasdetectie**

TN-507016

Inhoudsopgave

1	Inleiding.....	1
1.1	Achtergrond.....	1
1.2	Doel selectieleidraad	1
1.3	Nadere informatie over de opdracht	1
1.3.1	Scope van de opdracht.....	1
1.3.2	Tunnelverlichting (DI21)	3
1.3.3	Vluchtwegverlichting (DI23).....	3
1.3.4	Gasdetectie (DI43)	4
1.3.5	Brandblusinstallatie – Kleppenkasten (DI51)	4
1.3.6	Optische waarschuwing (DI68).....	5
1.3.7	Inlichtingen	5
2	Selectieprocedure	5
2.1	Voorwaarden.....	5
2.1.1	ARN.....	5
2.1.2	Aanbesteden in vakantieperiodes	5
2.1.3	Gebruik TenderNed	5
2.1.4	Uniform Europees Aanbestedingsdocument (UEA)	6
2.2	Procedure.....	6
2.2.1	Stap 1: Aanmelding	6
2.2.2	Stap 2: Indienen bewijsstukken - artikel 8.2 ARN ²⁰¹⁶	8
2.2.3	Stap 3: Beoordeling bewijsstukken	8
2.2.4	Stap 4: Nadere selectie	8
2.2.5	Stap 5: Bepalen rangorde door ProRail	9
2.2.6	Stap 6: Mededeling selectiebeslissing	9
2.3	Aanbestedingsplanning	9

1 Inleiding

1.1 Achtergrond

ProRail B.V. (hierna: ProRail) is verantwoordelijk voor het spoorwegnet 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 en circa 400 stations. Het spoorwegnet 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 reizigers- 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 station voorzieningen kan worden voldaan.

De mobiliteitsbehoefte groeit. We moeten de capaciteit van ons al druk bereden netwerk daarom nog verder uitbreiden. Doen we dat niet? Dan komt Nederland vast te staan. Nieuwe technologieën bieden daarbij nieuwe kansen. Denk aan autonoom rijdende treinen, sensortechniek en big data. Andere vervoersvormen zoals de auto en bus ontwikkelen zich hierdoor in rap tempo. Het spoor kan daar niet bij achterblijven. Ook wij gaan deze kansen grijpen om meer treinen, frequenter en efficiënter en met minder hinder te laten rijden. Daarnaast is duurzaamheid essentieel. Voor de wereld, voor Nederland en dus ook voor ons.

Om op onze toekomst voorbereid te zijn, geven wij als ProRail een antwoord op deze ontwikkelingen. Dit doen wij door ons te richten op drie ambities:

- ProRail verbindt: meer mobiliteit;
- ProRail verbetert: betrouwbaardere mobiliteit;
- ProRail verduurzaamt: duurzamere mobiliteit.

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 contracteringsbeleid vastgesteld. Het contracteringsbeleid is te vinden op:

<http://www.prorail.nl/leveranciers/aanbesteden-en-inkoop/documenten-en-juridische-voorwaarden>.

De contractering is gericht 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 min 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 selectieleidraad

Dit document bevat aanvullende informatie over de selectiefase van de aanbestedingsprocedure, als aanvulling op hetgeen vermeld op TenderNed.

1.3 Nadere informatie over de opdracht

Teneinde de juiste partijen voor deze opdracht te selecteren en om partijen beter inzicht te geven in de aard, en omvang van de werkzaamheden, volgt een nadere beschrijving van de te verrichten werkzaamheden.

1.3.1 Scope van de opdracht

De route ZeeZevenaar loopt van de Maasvlakte over de dubbelsporige Havenspoorlijn naar het rangeerterrein Kijfhoek, en daar vandaan grotendeels parallel aan de rijksweg A15 naar Duitse grens bij Zevenaar. Onderdeel van deze route zijn een zestal tunnels;

- Botlektunnel;
- Barendrecht Overkapping (geen onderdeel scope van het Werk);

- Sophiatunnel;
- Giessentunnel;
- Pannerdensch Kanaal Tunnel;
- Tunnel Zevenaar.

De route ZeeZevenaar maakt gebruik van de Barendrecht Overkapping maar deze is geen onderdeel van scope van het Werk.

In de tunnels bevinden zich diverse Tunnel Technische Installaties (TTI) welke het volgende (meervoudige) doel hebben:

- Het zorgdragen voor de veiligheid in de tunnel, bijvoorbeeld; verlichting, vloeistofafvoer, et cetera;
- Faciliteren van onderhoudswerkzaamheden. In buismode "Onderhoud" kunnen voorzieningen worden onderdrukt om onterechte meldingen te voorkomen, bijvoorbeeld treinstilstanddetectie;
- Verhogen van de veiligheid. Ze verzorgen functionaliteit om incidenten te detecteren, de gevolgen hiervan te beperken en grijpen automatisch in bij ernstige incidenten.
- Het ondersteunen van de overheidshulpdiensten, bijvoorbeeld starten van brandbluspompen.

In de Tunnel Technische Installaties zijn diverse systeemonderdelen einde levensduur en kunnen niet meer onderhouden worden. Hierdoor hebben diverse installaties 'Groot Onderhoud' nodig.

Door ProRail is hiervoor een project opgestart waarbij in meerdere fases dit Groot Onderhoud wordt uitgevoerd. Het complete Groot Onderhoud is op basis van urgentie ingedeeld waarbij de scope behorende tot het Werk is opgenomen in fase 2.

Op basis van deze behoefte en aanvullende inzichten zijn de volgende projectdoelstellingen geformuleerd;

- Uitvoeren van levensduurverlengend onderhoud;
- Wijzigen van installatie ten gevolge van hernieuwd beleid (ProRail intern);
- Wijzigen van de installatie ten gevolge van nieuwe wet- en/of regelgeving;
- Uitvoeren van het Groot Onderhoud met minimale treinhinder (zo veel mogelijk gebruik maken van de "80-weekse")¹.

Naast bovenstaande projectdoelstellingen spelen bij aanpassing aan de installaties ook de volgende randvoorwaarde een rol:

- Installaties worden daar waar mogelijk onderhoudsvriendelijker gemaakt;
- Installaties worden zo goed als mogelijk voorbereid op de ProRail Tunnel Standaard;
- Installatie worden daar waar mogelijk verduurzaamt

De volgende systeemonderdelen en werkzaamheden behoren tot de scope van het Werk:

DI	Deelinstallatie	Werkzaamheden
21	Tunnelverlichting	Vervanging binnenwerk verlichtingsarmaturen door LED & de tunnelverlichting schakelbaar maken
23	Vluchtwegverlichting	Vervanging intern verlichte vluchtwegpictogrammen in de tunnelbuizen
43	Gasdetectie	Vervangen gasdetectoren in de tunnelbuis
51	Brandblusinstallatie	Herstellen beschadigde kleppenkasten
68	Optische waarschuwing	Amoveren optische waarschuwing

Voor de gehele scope geldt dat de besturing & bediening als integraal onderdeel aangepast dient te worden indien dat noodzakelijk is als gevolg van de wijzigingen.

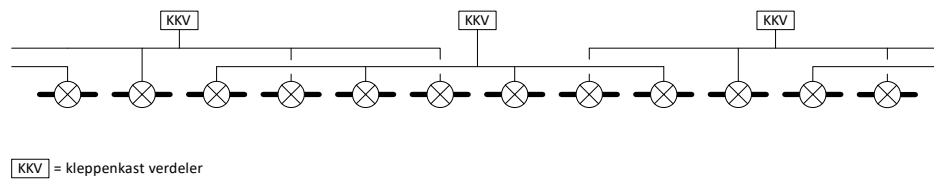
¹ Gedurende de '80-weekse' worden er in Duitsland tussen Emmerich en Oberhausen veel werkzaamheden uitgevoerd met minder treinen over de Betuweroute tot gevolg.

1.3.2 Tunnelverlichting (DI21)

Het deelsysteem Tunnelverlichting omvat de elektrotechnische installatie voor de verlichting in de tunnelbuis. De verlichtingsarmaturen bevinden zich om de 12 meter en zijn om-en-om op een verschillende groep aangesloten, dit is gerealiseerd door de voeding van 2 verschillende kleppenkastverdelers te betrekken ten einde te realiseren dat bij uitval van 1 kleppenkastverdeler geen aaneengesloten donkere plek ontstaat. Op het moment dat alle armaturen branden, wordt voorzien in minimaal 1 lux op het vluchtpad voorzien midden tussen 2 armaturen. In elke armatuur zit een 18W TL.

Op de kleppenkastverdeler kan de verlichting met de hand in- en uit worden geschakeld.

In Figuur 1 is de uitvoering van de voeding van de verlichting weergegeven.



Figuur 1: Uitvoering armatuur verdeling.

Scopebeschrijving

De tunnelverlichting is aan het einde van zijn levensduur en voldoet niet meer aan de huidige wet- en regelgeving (verbod op TL Verlichting). Daarbij wordt de tunnelverlichting voorbereid op de ProRail Tunnel Standaard door de verlichtingsgroepen schakelbaar te maken.

De huidige positionering van de verlichtingsarmaturen blijft gehandhaafd waarbij deze voorzien dienen te worden van een LED binnenwerk, waarbij de huidige verlichtingssterkte gehandhaafd blijft.

1.3.3 Vluchtwegverlichting (DI23)

De vluchtweginstallatie heeft tot doel het naar de uitgang geleiden van personen in de tunnelbuis.

De vluchtwegen bestaan uit dwarsverbindingen tussen de calamiteiten tunnelbuis naar de parallel gelegen veilige tunnelbuis (vluchtbuis) en verbindingen met trappenhuizen welke toegang tot de tunnelgebouwen of vluchtschachten en daarmee naar buiten verschaffen.

De vluchtweg wordt, naast de normale verlichting, herkenbaar gemaakt door middel van fluorescerende en nalichtende aanduidingsborden (passief) en door noodevacuatieverlichting (actief)



Figuur 2: Vluchtwegverlichting

Scopebeschrijving

De intern verlichte pictogramarmaturen in de tunnel zijn einde levensduur en dienen vervangen te worden. De pictogramarmaturen dienen decentraal gevoed te worden door een UPS voeding. De gebruikte pictogrammen dienen te voldoen aan de recente normen.

1.3.4 Gasdetectie (DI43)

Het doel van de gasdetectie is om de concentratie koolwaterstoffen op meerdere plaatsen in de tunnelbuis te meten.

Dit wordt gerealiseerd in de tunnelbuizen met geijkte sensoren die op een regelmatige onderlinge afstand van maximaal 1200 meter in clusters van 3 detectors geplaatst. Binnen het cluster is de onderlinge afstand 120 meter.



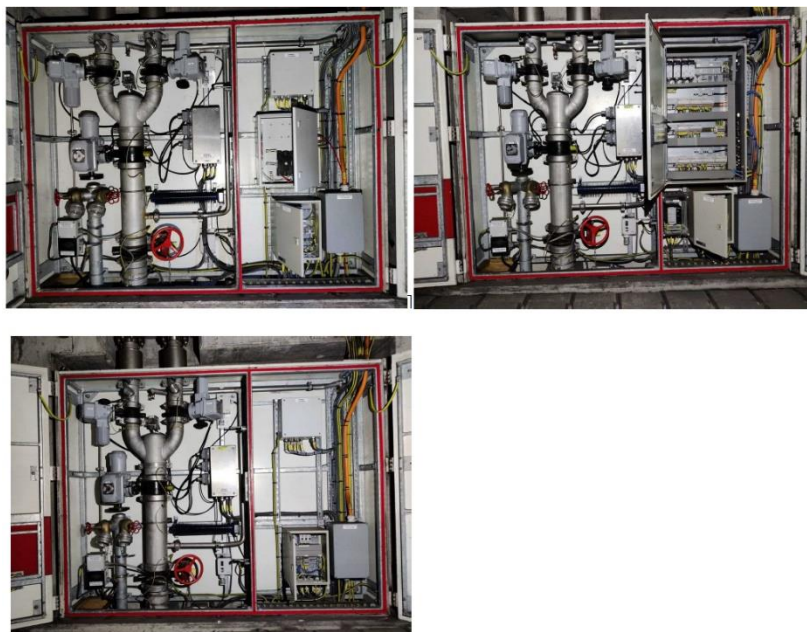
Figuur 3: Gasdetectie tunnelbuis

Scopebeschrijving

De metingen hebben het einde van hun levensduur bereikt en moeten vervangen worden aan de hand van de huidige eisen set en de UPD.

1.3.5 Brandblusinstallatie – Kleppenkasten (DI51)

Iedere 60 meter bevindt zich in de tunnelbuis een kleppenkast die ruimte biedt aan de sectiekleppen van de sprinklerinstallatie, een afnamepunt voor de brandweer, een kleppenkastverdeler en een verwarming. Eén op de drie kleppenkasten is voorzien van een RIO-kast.



Figuur 4: Overzicht van de verschillende indelingen van de kleppenkasten in de tunnel

De kleppenkasten zijn gemaakt van brandwerend materiaal en zijn voorzien van bescherming tegen brand door de aanwezigheid van sprinklerkoppen met smeltzekering.

Als gevolg van kolentransport zijn de kleppenkasten aan de binnen- en buitenzijde vervuild.

Scopebeschrijving

De kleppenkasten hebben levensduur verlengend onderhoud nodig, in hoofdzaak bestaan de werkzaamheden uit:

- Reinigen binnenzijde;
- Onderhouden van conservering;
- Herstellen brandweerluik;
- Verwijderen van roestvorming.

1.3.6 Optische waarschuwing (DI68)

Om gebruikers (tijdens onderhoud) te waarschuwen dat zij de tunnelbuis moeten verlaten is een waarschuwingssignalering ter ontruiming aangebracht. Deze optische signalering is uitgevoerd door middel van Xenon flitsers.

Scopebeschrijving

De optische waarschuwing is aangebracht om de ongeveer 120 meter en boven toegangsdeuren naar een tunnelbuis en is door gewijzigd ProRail beleid overbodig. De installatie dient verwijderd te worden.

Startdatum contract*: 17 juli 2025

Einddatum contract*: 31 december 2026

* Genoemde data zijn indicatief.

1.3.7 Inlichtingen

Het is mogelijk om schriftelijk vragen te stellen over deze aanbesteding. Vragen dienen helder en eenduidig geformuleerd te worden met een verwijzing naar waarop de vraag betrekking heeft. De uiterlijke ontvangst van vragen voor aanmelding kunt u vinden op TenderNed. Vragen kunt u indienen door deze [via de Berichtenmodule](#) op te sturen. De gestelde vragen en antwoorden zullen in de aanmeldfase op TenderNed worden gepubliceerd middels een Nota van Inlichtingen.

2 Selectieprocedure

2.1 Voorwaarden

2.1.1 ARN

Op deze aanbestedingsprocedure is het Aanbestedingsreglement Nutssectoren 2016 (ARN²⁰¹⁶) van toepassing. Een gegadigde geeft door aanmelding aan te hebben ingestemd met de toepassing van het ARN²⁰¹⁶. Het ARN²⁰¹⁶ is te vinden op:

<http://www.prorail.nl/leveranciers/aanbesteden-en-inkoop/documenten-en-juridische-voorwaarden>

2.1.2 Aanbesteden in vakantieperioden

Op de aanbestedingsprocedure is het document Aanbesteden in vakantieperioden van toepassing, zoals te vinden op www.prorail.nl.

2.1.3 Gebruik TenderNed

De aanbestedingsprocedure verloopt via TenderNed. Om te kunnen deelnemen aan de aanbesteding dient u te zijn geregistreerd in TenderNed. Per 20 december 2014 heeft u een eHerkenningmiddel nodig om een onderneming in TenderNed te registreren. Deze kunt u aanschaffen bij een eHerkenningssleverancier. Voor meer informatie zie www.TenderNed.nl.

Alle correspondentie met betrekking tot deze aanbestedingsprocedure dient schriftelijk te verlopen via de module 'Berichten' in TenderNed (gebruik hiervoor de optie 'Verstuur een bericht over deze aanbesteding naar ProRail B.V.'). Correspondentie verzonden via een andere weg wordt niet in behandeling genomen.

In geval van tegenstrijdigheid tussen de informatie in TenderNed en deze selectieleidraad, prevaleert hetgeen bepaald is in TenderNed.

De in TenderNed genoemde uiterste datum met tijdstip onder het kopje "Uiterlijke ontvangst van deelnemingsaanvragen" geldt als een fatale termijn. De overig genoemde termijnen in de aanmeldingsfase in TenderNed zijn indicatief.

De kluis op TenderNed sluit automatisch op het in TenderNed genoemde tijdstip; uploaden van aanmeldingen is dan niet meer mogelijk.

Gegadigde is zelf verantwoordelijk voor het tijdig uploaden van alle documenten en tijdig ter beschikkingstelling van alle documenten aan ProRail. ProRail is niet verantwoordelijk voor het niet kunnen aanmelden vanwege automatiserings-, internet- of ICT-problemen van de aanmelder.

Te late of op andere wijze dan voorgeschreven in deze selectieleidraad ingediende aanmeldingen worden niet beoordeeld en zullen als niet gedaan worden beschouwd.

In geval TenderNed op het uiterste tijdstip van ontvangst van de aanmelding niet toegankelijk is als gevolg van een storing in TenderNed kan ProRail, afhankelijk van de situatie en de gevolgen, besluiten om het uiterste tijdstip voor ontvangst van de aanmelding uit te stellen. ProRail zal alsdan, zodra dat mogelijk is, het gewijzigde uiterste tijdstip voor ontvangst van de aanmelding bekendmaken via TenderNed.

2.1.4 Uniform Europees Aanbestedingsdocument (UEA)

Met inachtneming van het gestelde in het ARN²⁰¹⁶ zijn voor elke aanbesteding de bij de selectie te hanteren voorschriften en criteria aangegeven in het Uniform Europees Aanbestedingsdocument (UEA) en in TenderNed. De antwoorden in het UEA en de ingediende bewijzen dienen er enerzijds toe ProRail ervan te overtuigen dat de gegadigde geschikt is voor de uitvoering van de werkzaamheden, anderzijds om de nodige bewijzen van geschiktheid jegens andere gegadigden op te kunnen leveren.

In het geval van een gebrek in het Uniform Europees Aanbestedingsdocument (UEA) of in geval van een gebrek met betrekking tot de bewijsmiddelen stelt ProRail de betreffende ondernemer in de gelegenheid om het gebrek te herstellen. Indien ProRail het gevraagde niet binnen de daartoe gestelde termijn heeft ontvangen of indien het gebrek niet door het antwoord is hersteld, komt de ondernemer niet in aanmerking voor verdere deelname aan de procedure.

De volgende gebreken in het UEA komen in ieder geval niet voor herstel in aanmerking:

- bij aanmelding ontbreekt UEA van gegadigde;
- het te laat indienen van het UEA van gegadigde;
- het toevoegen of schrappen van een genomineerd onderaannemer;
- het toevoegen of schrappen van de partijen in het kader van combinatievorming.

2.2 Procedure

De selectiefase verloopt volgens onderstaande zes stappen welke in de volgende sub-paragrafen uitgebreid worden beschreven:

Stap 1: Aanmelding (keuze uit a/b/c)

Stap 2: Indienen bewijsstukken

Stap 3: Beoordeling bewijsstukken

Stap 4: Nadere selectie (optioneel)

Stap 5: Bepalen rangorde door ProRail (optioneel)

Stap 6: Selectiebeslissing

2.2.1 Stap 1: Aanmelding

a) UEA bij zelfstandige deelname

Een gegadigde dient zich aan te melden via TenderNed door onder "Mijn aanmelding" de stappen voor de Aanmeldfase te doorlopen.

Bij de aanmelding in TenderNed dient het UEA door de gegadigde te worden geüpload bij de eis "Uniform Europees Aanbestedingsdocument".

Het ontbreken van het UEA bij aanmelding leidt tot een ongeldige aanmelding van gegadigde.

De in TenderNed genoemde uiterste datum met tijdstip onder het kopje "Uiterlijke ontvangst van deelnemingsaanvragen" geldt als een fatale termijn. (zie verder over TenderNed paragraaf 2.1)

Er wordt met klem op gewezen dat verklaringen, die achteraf (al dan niet na verificatie) onjuistheden blijken te bevatten, of toezeggingen die niet (kunnen) worden waargemaakt, door ProRail kunnen worden opgevat als valse verklaringen. Dit kan uitsluiting van verdere aanbestedingsprocedures van ProRail tot gevolg hebben.

b) UEA bij aanmelding door een combinatie²

Een ondernemer die in combinatie met (een) andere ondernemer(s) - waaronder tijdelijke samenwerkingsverbanden - of als VOF deelneemt aan een aanbestedingsprocedure, moet zowel zijn eigen UEA, alsook het afzonderlijke UEA van de combinant of VOF, indienen met daarin ingevuld de gevraagde gegevens in de delen II tot en met VI. Als er meerdere combinanten zijn, moet voor elke combinant een afzonderlijke UEA worden ingediend. Daarbij geldt:

- alle UEA's dienen naar behoren te worden ingevuld en ondertekend en in TenderNed te worden geüpload;
- in elk UEA dient onder deel IIA, op pagina 3 van het UEA onder "wijze van deelneming" de optie "ja" aangevinkt te worden;
- tevens dient op elk UEA de rol van de ondernemer binnen de combinatie alsmede de identiteit van de andere combinant (bedrijfsnaam) te worden vermeld;
- indien de identiteit niet is vermeld en het UEA van de andere combinant(en) is niet ingediend, leidt dit tot ongeldigheid van de aanmelding.

Bewijsstukken bij aanmelding als een combinatie - artikel 10 ARN²⁰¹⁶

Daar waar sprake is van aanmelding in een combinatie dienen, naast het UEA, alle voor de betreffende situatie van toepassing zijnde documenten (verklaring(en)/overeenkomst(en)), zoals vermeld in het ARN²⁰¹⁶ door de gegadigde als bewijs ingediend te worden. Dit betreft de volgende documenten.

Van de combinanten samen (invullen/bijvoegen Bijlage 3):

- combinatieovereenkomst met organisatieschema, waaruit tenminste blijkt welke onderneming voor welke werkzaamheden verantwoordelijk zal zijn en;
- een verklaring, dat indien de opdracht mocht worden verkregen, de in de combinatieovereenkomst opgenomen werkverdeling ook daadwerkelijk zal worden nageleefd (artikel 10.2 ARN²⁰¹⁶).

Van iedere afzonderlijke combinant:

- de bewijsstukken voor de uitsluitingscriteria zoals genoemd in TenderNed (artikel 10.3 ARN²⁰¹⁶);
- verklaring hoofdelijke aansprakelijkheid (artikel 10.4 ARN²⁰¹⁶).

c) UEA bij aanmelding met beroep op draagkracht van andere entiteiten (natuurlijke personen of rechtspersonen)

Een ondernemer die zelfstandig (of in combinatie) deelneemt en zich beroept op de draagkracht van één of meer andere entiteiten (voor technische of beroepsbekwaamheid en/of financiële en economische draagkracht), moet zijn eigen UEA samen met het UEA van de derde op wiens draagkracht hij een beroep doet, samen met de relevante informatie, indienen. Als er meerdere derden zijn moet voor elke derde een afzonderlijke UEA worden ingediend.

- alle UEA's dienen naar behoren te worden ingevuld en ondertekend en in TenderNed te worden geüpload;
- de hoofdaannemer (en eventueel de combinant) dient onder deel IIC op het UEA onder 'informatie over beroep op draagkracht van andere entiteiten' de optie 'ja' aan te vinken. De genomineerde onderaannemer kan daar de optie 'nee' aan vinken;
- tevens dient op de UEA van gegadigde de identiteit van de derde (bedrijfsnaam) op wiens draagkracht een beroep wordt gedaan te worden vermeld;
- indien de identiteit niet is vermeld op het UEA van de gegadigde en het UEA van de derde(n) is niet ingediend leidt dit tot ongeldigheid van de aanmelding.

Bewijsstukken bij aanmelding met een beroep op draagkracht van derden (natuurlijke of rechtspersonen) - artikel 11 ARN²⁰¹⁶

Daar waar sprake is van aanmelding met een beroep op de draagkracht van derden (technische of beroepsbekwaamheid en/of financiële en economische draagkracht) dienen alle voor de betreffende situatie van

² Combinaties of consortiums, VOF, joint ventures etc.

toepassing zijnde documenten zoals vermeld in het ARN²⁰¹⁶ door de gegadigde als bewijs ingediend te worden. Dit betreft de volgende documenten.

Verklaring draagkracht derden ex artikel 11 ARN²⁰¹⁶ (invullen/bijvoegen Bijlage 1):

- ten aanzien van de technische bekwaamheid en beroepsbekwaamheid van een derde waarbij gegadigde/inschrijver en derde verklaren over de voor de uitvoering van de opdracht noodzakelijke middelen te beschikken (art. 11.1 ARN²⁰¹⁶) en
- vergezeld van een organisatieschema, waaruit ten minste blijkt welke onderneming voor welke werkzaamheden verantwoordelijk zal zijn (art. 11.2 ARN²⁰¹⁶) en
- een verklaring, dat indien de opdracht mocht worden verkregen, de opgenomen werkverdeling ook daadwerkelijk zal worden nageleefd (art. 11.2 ARN²⁰¹⁶);
- Voor zover een gegadigde/inschrijver zich wenst te beroepen op de financiële en economische draagkracht van een derde dan dient uit de verklaring te blijken dat de derde hoofdelijke aansprakelijkheid aanvaardt voor de uitvoering van de opdracht voor het geval de opdracht aan gegadigde/inschrijver wordt gegund (art. 11.3 ARN²⁰¹⁶).

Facultatief: direct uploaden overige bewijsstukken

Desgewenst (niet verplicht) kan de gegadigde gelijktijdig met de aanmelding in TenderNed ook de overige bewijsstukken indienen via TenderNed bij de stap “Eisen en selectiecriteria beantwoorden”. Later indienen van de overige bewijsstukken dient binnen de daarvoor gestelde termijn te geschieden via de module “Berichten” in TenderNed (zie ook stap 3 van deze procedure).

2.2.2 Stap 2: Indienen bewijsstukken - artikel 8.2 ARN²⁰¹⁶

Indien bewijsstukken niet bij de aanmelding zijn ingediend, zal ProRail verzoeken de in TenderNed genoemde bewijsstukken binnen 48 uur in te dienen via de module “Berichten” in TenderNed.

NB: Indien referenties worden ingediend, dient de aanmelder aan te geven voor welke geschiktheidseisen, dan wel voor welke selectiecriteria, de betreffende referenties worden ingediend.

Naast de bewijsstukken ten aanzien van de geschiktheidseisen, dienen in het geval van een combinatie en/of in geval van een beroep op draagkracht van derden tevens de volgende bewijsstukken worden ingediend:

- Bewijsstukken bij aanmelding als een combinatie - artikel 10 ARN²⁰¹⁶;
- Bewijsstukken bij aanmelding met een beroep op draagkracht van derden (natuurlijke of rechtspersonen) - artikel 11 ARN²⁰¹⁶.

2.2.3 Stap 3: Beoordeling bewijsstukken

Op grond van de uitkomst van de toetsing van de bewijsstukken wordt vastgesteld of wordt voldaan aan alle geschiktheidseisen. Gebreken ten aanzien van het Uniform Europees Aanbestedingsdocument (UEA) en/of de in te dienen bewijsstukken mogen op verzoek van ProRail worden hersteld, mits dit herstel er niet toe leidt dat in werkelijkheid een gewijzigde aanmelding wordt ingediend. Onder aanmelding wordt in dit verband verstaan de aanmelding in TenderNed met het UEA.

Herstel van gebreken dient binnen 48 uur na het verzoek van ProRail daartoe plaats te vinden. Indien herstel van gebreken niet plaatsvindt binnen deze termijn van 48 uur of indien het gebrek niet door het antwoord is hersteld kan ProRail de aanmelding afwijzen.

In het geval van ongeschiktheid wordt de gegadigde hierover geïnformeerd met de gemotiveerde reden van deze afwijzing. Tegen deze beslissing is bezwaar mogelijk op grond van het ARN²⁰¹⁶ en de Klachtenregeling Aanbesteden.

Er wordt verder met klem op gewezen dat verklaringen, die achteraf (al dan niet na verificatie) onjuistheden dan wel toezeggingen die niet (kunnen) worden waargemaakt blijken te bevatten, door ProRail kunnen worden opgevat als valse verklaringen. Dit kan uitsluiting van deze en toekomstige aanbestedingsprocedure(s) van ProRail tot gevolg hebben.

2.2.4 Stap 4: Nadere selectie

In deze aanbesteding vindt een nadere selectie plaats. In TenderNed zijn de criteria ten behoeve van de nadere selectie vermeld onder “selectiecriteria”.

Ten behoeve van de nadere selectie dienen referenties aangeleverd te worden. Hiervoor dient het format conform bijlage 2 van de selectieleidraad te worden gebruikt.

Bij ieder selectie criterium is een weging aangegeven. Indien wordt voldaan aan het selectie criterium, dan wordt deze score per selectie criterium toegekend (tenzij anders beschreven op TenderNed).

2.2.5 Stap 5: Bepalen rangorde door ProRail

ProRail kan op grond van artikel 12 ARN²⁰¹⁶ een nadere selectie houden tussen de gegadigden die niet zijn uitgesloten en die voldoen aan de geschiktheidseisen.

Indien er sprake is van een nadere selectie middels selectiecriteria zijn deze benoemd in TenderNed.

NB: Ten aanzien van ingediende stukken ten behoeve van de nadere selectie is geen inhoudelijk herstel mogelijk. Deze stukken dienen uiterlijk binnen de termijn, zoals genoemd in het verzoek tot indienen bewijs, te zijn ingediend.

Na beoordeling van de bewijsstukken en het toekennen van scores per selectie criterium ontstaat er een rangorde van aanmelders waarbij een betere score leidt tot een hogere plaats in de rangorde. Indien dit als gevolg van gelijke score leidt tot méér gegadigden dan het - op TenderNed aangegeven - beoogd aantal ondernemingen, zal een loting plaatsvinden.

Indien er geen selectiecriteria zijn opgesteld, en er hebben zich meer aanmelders aangemeld (die voldoen aan de geschiktheidseisen en niet zijn uitgesloten) dan het - op TenderNed aangegeven - beoogd aantal ondernemingen, zal een loting plaatsvinden.

In het geval loting plaats dient te vinden zal ProRail de betrokken partijen de mogelijkheid bieden om bij de loting aanwezig te zijn.

Protocol van loting

Ten aanzien van het verloop van de loting gelden de volgende spelregels:

- 1: partijen kunnen via een afgevaardigde de (online) loting bijwonen;
- 2: de loting geschiedt door medewerkers van het cluster Procurement;
- 3: de loting geschiedt door papieren lootjes met op elk lootje de naam van een aangemelde onderneming in een anonieme capsule te doen en de capsules in een doorzichtige kom te plaatsen;
- 4: de eerste medewerker trekt zo veel maal een capsule als in de kom geplaatst, opent deze capsules en leest de namen op volgorde van trekking voor, de andere medewerker schrijft de respectievelijke namen in volgorde van trekken op;
- 5: de loting levert de definitieve volgorde op, waarbij de partijen die als eerste worden getrokken tot het aantal beoogde ondernemingen worden toegelaten tot de inschrijffase, de partijen die daarna volgen worden niet toegelaten tot de inschrijffase;
- 6: van de uitkomst van de loting wordt een proces-verbaal gemaakt, ondertekend door de betrokken medewerkers, het proces-verbaal van de loting zal aan de loting deelnemende partijen worden toegezonden;
- 7: binnen 48 uur na het verzenden van de uitslag van de loting via TenderNed kan een partij zich nog terugtrekken van inschrijving, de vrijgekomen plaats wordt binnen die periode ingenomen door de eerstvolgende, niet reeds uitgenodigde, onderneming op de volgorde van de loting.

2.2.6 Stap 6: Mededeling selectiebeslissing

Na afronding van de selectieprocedure deelt ProRail de selectiebeslissing mede aan de gegadigden.

Hierna volgt de uitnodiging tot inschrijving, waarbij gegadigden die geschikt zijn bevonden, gelijktijdig worden uitgenodigd om een inschrijving te doen.

2.3 Aanbestedingsplanning

Bij deze aanbestedingsprocedure geldt de planning zoals opgenomen in TenderNed.

Het daar vermelde uiterste tijdstip 'Sluiting aanmelding' geldt als een fatale termijn. Te laat binnengekomen aanmeldingen worden niet beoordeeld. De overige termijnen zijn indicatief. Op het moment dat de datum en het tijdstip van aanbesteding in de uitnodigingsbrief/het aanbestedingsdossier worden vastgelegd gelden deze voor de aanbidders als fatale termijn.