Toelichting publicatie vrijwillige transparantie

1e uitrol gebiedsrealisatiecontracten

t.b.v. de gebieden Midden en Zuid-Holland



Datum: 20-03-2025
Versie: 1.0

Inhoudsopgave

1. Toelichting publicatie vrijwillige transparantie 3

2. Scope van de raamovereenkomst 4

2.1 Functionele scope 4
2.2 Geografische scope 5
2.3 Buiten scope 6

3. Clusteren van opdrachten 7

Bijlage 1: Voorbeelden werkzaamheden primaire scope 10

Bijlage 2: Illustratie primaire, secundaire en buiten scope 11

1. Toelichting publicatie vrijwillige transparantie

De totale vraag naar reizigers- en goederenvervoer stijgt de komende jaren hard. Daarnaast groeit het totale volume aan werkzaamheden fors. Tegelijkertijd zijn er serieuze knelpunten die deze groei in de weg staan als er geen maatregelen worden genomen: schaarse capaciteit (mede vanwege toegenomen vraag bij andere opdrachtgevers, zowel binnen-als buitenland, de kenmerken van de spoorsector en de wijze waarop ProRail haar opdrachten in de markt zet), moeizame innovatie, inefficiënte infraketen en achterblijvende investeringen.

Het ontwikkelen van een andere vorm van samenwerken met onze spoorse aannemers is noodzakelijk. Eén van de initiatieven die ProRail daartoe onderneemt is het ontwikkelen van gebiedsrealisatiecontracten. Gebiedsrealisatiecontracten zijn meerjarige contracten, met uitgebreide scope gericht op een relationele samenwerking. Samenwerken en delen van kennis en kunde moet een bijdrage leveren aan het minimaliseren van de knelpunten zoals o.a. capaciteitstekort, achterblijvende investeringen en moeizame innovaties. Met deze nieuwe contractvorm wil ProRail een context creëren waarbinnen die nieuwe manier van samenwerking vormgegeven kan worden.

Deze ontwikkeling wordt begeleid vanuit het Programma Gebiedsrealisatiecontracten. Binnen dit programma is gewerkt aan het concept en is ProRail voornemens om op korte termijn te starten met een aanbesteding voor een 1e uitrol van de gebiedsrealisatiecontracten.

De 1e uitrol betreft 2 gebieden: Midden en Zuid-Holland. De scope bestaat hoofdzakelijk uit primaire scope en uit secundaire scope (optioneel). Primaire scope betreft spoors functiehandhavingswerk (BBV). Daarnaast biedt de raamovereenkomst de mogelijkheid om onderdelen te contracteren waarvan het wenselijk wordt geacht dat deze gelijktijdig door de gebiedsaannemer uitgevoerd worden. Dit noemen we secundaire scope. Met een toetsingskader dat ziet op specifieke factoren (zoals hinder, financiën, logische samenhang in locatie, tijd en fasering) bepaalt ProRail of die secundaire scope mag en kan worden toegevoegd. Zie hoofdstuk 2 voor een uitgebreide scopebeschrijving.

De opdracht bestaat hoofdzakelijk uit spoors functiehandhavingswerk (BBV). Daarom is de erkenning EP 2019, branchedeel spooraannemers, categorie spoorwerk van toepassing en vraagt ProRail deze opdracht onder die erkenning uit.

De secundaire scope vormt een beperkt deel (circa 15%) van de opdracht en omvat werkzaamheden die buiten de erkenning spoorwerk valt. Dit betekent dat in de opdracht niet alleen sprake is van spoors functiehandhavingswerk (BBV) maar voor een beperkt gedeelte ook andere werkzaamheden omvat. Daarom hebben we ervoor gekozen om de opdracht vooraf breder kenbaar te maken. Daarmee geven wij ook andere partijen de mogelijkheid om de samenwerking op te zoeken met de partijen die beschikken over de erkenning spoorwerk. Voor de aanbesteding hanteert ProRail de gebruikelijke werkwijze (zoals gebruikelijk bij aanbestedingen onder 1 erkenning) wat betekent dat de erkende aannemers via Tenderned worden uitgenodigd om deel te nemen aan deze aanbestedingsprocedure.

Tevens bieden wij met deze aankondiging van ‘vrijwillige transparantie’ partijen de mogelijkheid om bezwaar te maken tegen de voorgenomen werkwijze. Indien u bezwaar wenst te maken tegen deze voorgenomen werkwijze (zoals hierboven beschreven), dient u dit, uiterlijk binnen vijf kalenderdagen na publicatiedatum van deze aankondiging gemotiveerd aan ons te melden middels toezending van uw klacht aan het klachtenmeldpunt aanbestedingen van ProRail (aanbestedingsklachten@prorail.nl). Wij delen u alsdan zo spoedig mogelijk na de ontvangst van uw bezwaar onze zienswijze mee.

Het recht om tegen deze voorgenomen werkwijze dan wel de hiervoor bedoelde op het bezwaar volgende zienswijze een kort geding aanhangig te maken bij de rechtbank Midden Nederland te Utrecht vervalt 20 dagen na publicatiedatum van deze aankondiging of de eventuele zienswijze.

2. Scope van de raamovereenkomst

De gebiedsrealisatiecontracten moeten bijdragen aan het slimmer, beter en kostenefficiënter/effectiever uitvoeren van de opgave in het gebied. Tot de scope van de raamovereenkomst behoren dan ook de werkzaamheden die nodig zijn om dit te realiseren, mits passend binnen de functionele scope (zoals omschreven in hoofdstuk 2.1) en mits passend binnen de geografische scope (zoals omschreven in hoofdstuk 2.2). Daarnaast zijn er enkele uitzonderingssituaties zoals omschreven in hoofdstuk 2.3. Deze drie paragrafen bepalen samen de reikwijdte van de raamovereenkomst.

2.1 Functionele scope

Advies in fase 0 en fase 1
Op verzoek van ProRail (en in afstemming) uitvoeren van (advies)werkzaamheden in fase 0 (planvorming) en fase 1 (planuitwerking) van het gebiedsrealisatiecontract. De gebiedsaannemer heeft in deze fasen een rol als adviseur, naast het IB dat door ProRail in deze fasen wordt ingezet. Dit betekent dat ProRail als opdrachtgever in deze fase in de lead blijft en uiteindelijk beslist.

Primaire scope realisatie (exclusief)
De primaire scope betreft de realisatie van projecten die hoofdzakelijk bestaan uit spoors functiehandhavingswerk (o.b.v. de UAV GC 2025 waarbij de detail engineering bij de Opdrachtnemer ligt), die onderdeel zijn van het gebiedsportfolio en die via deelopdrachten in opdracht worden gegeven aan Opdrachtnemer.

Het gebiedsportfolio is het totaal aan projecten in het gebied waarvoor de gebiedstafel verantwoordelijk is.

Onder spoors functiehandhavingswerk wordt verstaan het 1-op-1 vernieuwen/vervangen van[1]:

- objecten vallend onder het geleidingsysteem: onderdeel spoortak, wisselconstructie, stabilisatieconstructie, ontspoorinrichting excl. wisselsteller en tongspitsrol, spoorbegrenzer en de kruising excl. wisselsteller.
- objecten vallend onder het doorsnijdingsysteem: onderdeel overwegbevloering.
- werkzaamheden aan onderdelen van andere systemen die onlosmakelijk zijn verbonden. Een onderdeel is onlosmakelijk verbonden indien dit een direct gevolg is van de primaire werkzaamheden dan wel dat deze niet in dienst gesteld kunnen worden zonder dat deze werkzaamheden ook uitgevoerd zijn.

Onder spoors functiehandhavingswerk worden expliciet niet de (onderhouds-)activiteiten verstaan die vallen onder de PGO contracten.

In bijlage 1 is ter illustratie een lijst opgenomen met vernieuwings-/ vervangingswerkzaamheden die kunnen behoren tot de primaire scope mits deze werkzaamheden voldoen aan bovengenoemde functionele scope afbakening.
In bijlage 2 is ter illustratie de objectenstructuur opgenomen waarbij is aangegeven welke objecten behoren tot de primaire scope mits de werkzaamheden aan het betreffende object voldoen aan bovengenoemde functionele scope afbakening.

Secundaire scope realisatie (optioneel):
Naast de primaire scope biedt de raamovereenkomst het gebied de mogelijkheid om onderdelen te contracteren waarvan het wenselijk wordt geacht dat deze gelijktijdig door de gebiedsaannemer uitgevoerd worden. Dit noemen we secundaire scope.

Secundaire scope betreft scope die niet onder de definitie van de primaire scope valt, maar die ProRail mogelijk wel onder het gebiedsrealisatiecontract wenst te contracteren omdat dit efficiënt meegenomen kan worden met de uitvoering van de primaire scope. Hier kunnen gebiedsspecifiek, en per deelopdracht, afwegingen worden gemaakt of deze scope wel of geen onderdeel uitmaakt van een deelopdracht onder het gebiedsrealisatiecontract. Deze scope heeft dan ook een optioneel karakter binnen de raamovereenkomst (geen verplichting tot contracteren).

[1] Conform de objectenstructuur zoals opgenomen in de BID00001.

Toetsingskader:
Om te bepalen of werkzaamheden toegevoegd kunnen worden als secundaire scope geldt onderstaand toetsingskader. De betreffende werkzaamheden dienen te voldoen aan de volgende cumulatieve voorwaarden:

1. Werkzaamheden waarvan het naar het oordeel van ProRail toegevoegde waarde heeft om deze te combineren met de uitvoering van de primaire scope, integraal beoordeeld vanuit impact op hinder, financiën, engineering en conditionering[2]:

    - Hinder: de combinatie van werkzaamheden zorgt ervoor dat er minder buitendienststellingen nodig zijn dan in geval de werkzaamheden los van elkaar worden gecontracteerd/uitgevoerd. Hierdoor wordt de treindienst minder gehinderd en kan er meer werk uitgevoerd worden vanwege de grenzen aan hinder voor de treindienst die zijn vastgesteld.
    - Financiën: De combinatie van werkzaamheden leidt ertoe dat de gezamenlijke kosten minder zijn dan in geval de werkzaamheden los van elkaar worden gecontracteerd/uitgevoerd.
    - Engineering en realisatie: de combinatie van werkzaamheden leidt ertoe dat het gezamenlijke capaciteitsbeslag voor engineering en realisatie minder is dan in geval de werkzaamheden los van elkaar worden gecontracteerd.
    - Conditionering: De combinatie van werkzaamheden leidt ertoe dat conditionerende werkzaamheden zoals vergunningen, milieuonderzoek, bodemonderzoek, onderzoek naar niet gesprongen explosieven, archeologisch onderzoek, flora en faunaonderzoek, etc. kunnen worden gecombineerd met als gevolg dat er minder capaciteit, kosten en impact is.

2. Er dient een logische samenhang te zijn in locatie en tijd/fasering met de primaire werkzaamheden:

    - Logische samenhang in locatie: denk aan de combinatie van het vervangen van spoorstaven en dwarsliggers in combinatie met werkzaamheden aan het inspectiepad. In dat geval is de combinatie van dit werk logisch qua samenhang. In een andere voorbeeld moeten werkzaamheden worden gedaan aan een inspectiepad op een locatie waar niet de spoorstaven en dwarsliggers worden vervangen. In dat geval worden werkzaamheden ook niet gecombineerd omdat er geen logische samenhang is qua locatie.
    - Logisch qua tijd/fasering: de werkzaamheden dienen in hetzelfde tijdvak van de werkzaamheden van de primaire scope te worden uitgevoerd.

In bijlage 2 is ter illustratie de objectenstructuur opgenomen waarbij per object is aangegeven of werkzaamheden aan het betreffende object in aanmerkingen komen als secundaire scope (mits de betreffende werkzaamheden voldoen aan het toetsingskader) of dat een object buiten scope is.

2.2 Geografische scope



Aan deze aanbesteding nemen 2 samenspelgebieden deel. Per gebied wordt één raamovereenkomst afgesloten met 1 gebiedsaannemer.

De afbakening van de raamovereenkomsten is geografisch bepaald en volgt de grenzen van het samenspelgebied: https://prorailnl.hub.arcgis.com/maps/prorailnl::prorail-gebiedsindelingen/about (zie kaartlaag “ProRail gebieden’ onderdeel van ProRail Gebiedsindelingen)

Iedere raamovereenkomst bestaat uit 1 samenspelgebied bestaande uit meerdere PGO gebieden.

Zie hieronder de af te sluiten raamovereenkomsten en de geografische afbakening:

[2] Het betreft hier een integraal oordeel over de 4 genoemde aspecten waarbij de overall conclusie moet zijn dat het toevoegen van de secundaire scope aantoonbaar toegevoegde waarde heeft.

Perceel / contract nr.	Geografische afbakening o.b.v. PGO gebieden
1	Gebied Midden bestaande uit Amstelse Poort, Eemland, Neerlands Midden en Amsterdam.
2	Gebied Zuid Holland bestaande uit Rijn & Gouwe, Den Haag, Rotterdam en Dordrecht.

Indien een deelopdracht/project deels buiten de grens van de geografische afbakening van het betreffende gebiedsrealisatiecontract valt, dan wordt op basis van het financiële zwaartepunt, meer dan 50% van de financiële omvang van de beoogde deelopdracht (scope en budget), bepaald of deze deelopdracht/project binnen het gebiedsrealisatiecontract dient te worden uitgevoerd of niet. Met financiële omvang van de beoogde opdracht is bedoeld het budget wat ProRail AM heeft vrijgegeven voor de uit te voeren scope. Dit wordt vastgesteld aan het einde van fase 0. Zie hieronder ter verduidelijking 2 voorbeeldsituaties.

Voorbeeld 1:
BBV project X valt voor het grootste deel (80% van de financiële omvang) in gebied A en voor een beperkt deel in gebied B (20% van de financiële omvang). In dat geval dient de opdracht uitgevoerd te worden onder het gebiedsrealisatiecontract van gebied A.

Voorbeeld 2:
BBV project Y valt voor een klein deel (5% van de financiële omvang) in gebied A en voor een groot deel in gebied B (95% van de financiële omvang). In dat geval wordt de opdracht niet uitgevoerd onder het gebiedsrealisatiecontract van gebied A. Indien gebied B ook beschikt over een gebiedsrealisatiecontract, dan wordt het project daaronder uitgevoerd. Is dat niet het geval, dan zal ProRail deze opdracht als losse opdracht aanbesteden.

2.3 Buiten scope

De volgende uitzonderingssituaties zijn van toepassing op de primaire scope van de raamovereenkomst. De betreffende werkzaamheden vallen in die situaties expliciet buiten de scope van de raamovereenkomst:

1) Functiewijzigingsprojecten[3] waaraan spoors functiehandhavingswerk wordt toegevoegd (zoals nu ook al gebeurt bij bijvoorbeeld PHS projecten). ProRail heeft het recht om vanuit het perspectief van optimalisatie te besluiten om het spoors functiehandhavingswerk in dat geval toe te voegen aan deze functiewijzigingsprojecten.
2) Functiehandhavingsprojecten die het kenmerk hebben van een Functiewijzigingsproject (bijvoorbeeld het ombouwen en herinrichten van een emplacement) waardoor er geen sprake meer is van een 1-op-1 vernieuwing/vervanging.
3) Werkzaamheden die reeds zijn gecontracteerd of waarvan de aanbestedingsprocedure op het moment van gunning van onderhavig contract is gestart.
4) Activiteiten/werkzaamheden waarvoor reeds (raam)overeenkomsten zijn afgesloten en/of die gedurende de looptijd van het gebiedsrealisatiecontract worden verlengd/vernieuwd.;
5) Specifieke activiteiten/werkzaamheden die van dusdanige specifieke technische en/of organisatorische aard, omvang en/of complexiteit zijn dat het noodzakelijk is om deze separaat te contracteren (denk hierbij bijvoorbeeld (maar niet uitsluitend) aan specialistische werkzaamheden aan een spoorbrug).
6) Proefprojecten met een waarde onder de Europese aanbestedingsdrempel voor werken in het kader van het verkrijgen van een erkenning volgens de vigerende erkenningsregeling.
7) Overeenkomsten als gevolg van het toepassen van het fall-back scenario (geen overeenstemming over prijsvorming en met als gevolg dat deze werkzaamheden buiten de raamovereenkomst worden gecontracteerd, zie ook betreffende artikel in de raamovereenkomst).

[3] Dit zijn projecten waarbij de functie van de infra verandert en de financiering niet uit het functiehandhavingsbudget komt.

3. Clusteren van opdrachten

Volgens de Aanbestedingswet en Gids Proportionaliteit dient een aanbestedende dienst opdrachten niet onnodig samen te voegen en dient de aanbestedende dienst (in het kader van proportionaliteit) in ieder geval rekening te houden met het al dan niet samenvoegen van opdrachten (resp. art. 1.5 en 1.10, Aanbestedingswet). De onderhavige aanbesteding betreft een samengevoegde opdracht en wel op twee niveaus:

1. Gelijksoortige opdrachten: binnen de raamovereenkomst worden opdrachten samengevoegd waarbij activiteiten worden uitgevoerd vallend onder de reikwijdte van de erkenning spoorwerk. Dit betreft de primaire scope van de opdracht en betreft het hoofdvoorwerp van de raamovereenkomst.
2. Ongelijksoortige opdrachten: aan de raamovereenkomst worden in beperkte omvang (circa 15%) ook activiteiten toegevoegd die samenhangen met en bijkomstig zijn aan het hoofdvoorwerp van de overeenkomst, maar niet vallen onder de primaire scope. Het betreft werkzaamheden waarvan het wenselijk wordt geacht dat deze gelijktijdig door de gebiedsaannemer uitgevoerd worden (omdat dit efficiënt meegenomen kan worden met de uitvoering van de primaire scope).

Het betreft hier naar het oordeel van ProRail geen ongeoorloofde/onnodige samenvoeging. Met de gebiedsrealisatiecontracten is een andere marktbenadering en een andere manier van samenwerking beoogd met als doel een bijdrage te leven aan de efficiënte realisatie van de opgave en het minimaliseren van de knelpunten. De samenvoeging van deze gelijksoortige en ongelijksoortige opdrachten draagt daaraan bij.

ProRail heeft bij de vormgeving van de (aanbesteding) van de gebiedsrealisatiecontracten acht geslagen op de factoren zoals genoemd in art. 1.5 van de Aanbestedingswet. Zie hieronder. Daarbij maken wij een onderscheid in het samenvoegen van gelijksoortige opdrachten en ongelijksoortige opdrachten.

Samenvoeging van gelijksoortige opdrachten (primaire scope)

a) de samenstelling van de relevante markt en de invloed van de samenvoeging op de toegang tot de opdracht voor voldoende bedrijven uit het midden- en kleinbedrijf;

- De primaire scope van de opdracht bestaat uit activiteiten vallend onder de reikwijdte van de erkenning spoorwerk. De erkenning ‘spoorwerk’ geldt dan ook als minimumeis om deel te kunnen nemen aan de aanbesteding. Hiermee staat de opdracht open voor alle spooraannemers die minimaal beschikken over deze erkenning.
- De totale opdracht wordt opgedeeld in 2 gebieden/contracten waarbij elk gebied een apart perceel is. Per gebied wordt 1 gebiedsaannemer gecontracteerd. Dit zorgt ervoor dat de omvang behapbaar is en daarmee toegankelijk wordt voor alle spooraannemers die beschikken over de juiste erkenning.
- ProRail heeft bepaald dat iedere erkende spooraannemer op één van de twee percelen mag inschrijven. Daarmee is de winkans voor iedere inschrijver gelijk, onafhankelijk van het feit of een partij in één of beide percelen geïnteresseerd is. Deze inschrijvingsvoorwaarde heeft ook als effect dat de opdracht toegankelijker is voor het MKB.
- De relevante markt voor BBV-werkzaamheden blijft - ondanks de samenvoeging - gelijk. Alle erkende partijen maken zowel op losse BBV-opdrachten als op de samengevoegde gebiedsrealisatieopdrachten een goede kans.

b) de organisatorische gevolgen en risico’s van de samenvoeging van de opdrachten voor de aanbestedende dienst, het speciale-sectorbedrijf en de ondernemer;

- Door gelijksoortige opdrachten samen te voegen in een gebiedsrealisatiecontract ontstaan efficiency voordelen. Zo worden de transactiekosten beperkt door slechts één aanbesteding uit te voeren voor meerdere projecten (verdeeld over maximaal 6 jaar) tegenover één aanbesteding per project. Het betreft hier de kosten van voorbereiding en uitvoering van de aanbesteding, voor zowel ProRail als de aannemers die inschrijven op deze aanbestedingen. Daarnaast ontstaat door de meerjarige samenwerking ruimte voor doorlopende optimalisatie door de kennis van de gebiedsaannemer vroegtijdig te betrekken in de fases van planvorming en projectuitwerking. Het betreft hier mogelijke optimalisaties t.a.v. de benodigde TVP’s, spreiding van het werk, beheersing van de risico’s, benutten van duurzaamheidskansen etc. Ook zorgt deze vroegtijdige betrokkenheid ervoor dat de

voorspelbaarheid voor de gebiedsaannemer wordt vergroot waardoor de gebiedsaannemer de benodigde capaciteit efficiënter kan organiseren.
- Voor de spooraannemers bieden de gebiedsrealisatiecontracten meer continuïteit, voorspelbaarheid en zekerheid. Dit moet de gebiedsaannemers ruimte bieden om te investeren en zo bij te dragen aan het verminderen van de schaarste en zo bij te dragen aan een gezonde markt voor de toekomst. Wel vermindert het aantal aanbestedingen en dus ook het aantal potentiële winkansen op een opdracht (direct gevolg van minder aanbestedingen). Voor deze 1e uitrol zijn dan ook enkele maatregelen genomen die ervoor zorgen dat in ieder geval 2 verschillende spooraannemers gecontracteerd kunnen worden. Daarnaast worden de overige opdrachten, die vallen buiten de twee deelnemende gebieden in deze uitrol, op de reguliere manier aanbesteed (via de BBV-trein).

c) *de mate van samenhang van de opdrachten.*
- De opdrachten binnen de primaire scope van de opdracht binnen één gebied hangt met elkaar samen doordat het allemaal spoors functiehandhavingswerk betreft waarop de erkenning Spoorwerk van toepassing is.
- Het spoors functiehandhavingswerk wordt uitgevoerd in opdracht van AM. Door dit te combineren in 1 contract ontstaan de voordelen zoals genoemd onder punt b).

Samenvoeging van ongelijksoortige opdrachten (secundaire scope)

Een beperkt deel van de opdracht bestaat uit secundaire scope. Dit betreft werkzaamheden die niet de erkenning spoorwerk vereisen. Deze secundaire scope kan in bepaalde omstandigheden worden toegevoegd mits deze werkzaamheden voldoen aan de cumulatieve voorwaarden van het toetsingskader (toegevoegde waarde en logische samenhang met de primaire werkzaamheden). Het betreft een beperkt aantal objecten die in aanmerking komen om te worden toegevoegd als secundaire scope (zie bijlage 2).

a) *de samenstelling van de relevante markt en de invloed van de samenvoeging op de toegang tot de opdracht voor voldoende bedrijven uit het midden- en kleinbedrijf;*
- De werkzaamheden die voor secundaire scope in aanmerking komen (na het doorlopen van het toetsingskader) zijn werkzaamheden die ook al in de huidige situatie vaak onderdeel uitmaken van losse BBV projecten. Dit zijn veelal werkzaamheden waarvoor geen erkenning benodigd is en worden in de praktijk veelal uitgevoerd door onderaannemers. De samenvoeging van deze werkzaamheden heeft dus geen ander (nieuw) effect op de relevante markt dan wel op de toegang tot de opdracht.
- Door deze werkzaamheden ook optioneel toe te voegen aan de gebiedsrealisatiecontracten behoudt ProRail de mogelijkheid om deze (ondergeschikte) werkzaamheden mee te nemen in een BBV project en blijven deze werkzaamheden toegankelijk voor niet erkende partijen via onderaannemerschap.
- Werkzaamheden die na het doorlopen van het toetsingskader niet kunnen worden toegevoegd aan een deelopdracht onder de gebiedsrealisatiecontracten worden buiten de gebiedsrealisatiecontracten om op de markt gezet.

b) *de organisatorische gevolgen en risico's van de samenvoeging van de opdrachten voor de aanbestedende dienst, het speciale-sectorbedrijf en de ondernemer;*
- Op basis van ervaring bij reguliere BBV projecten heeft ProRail een toetsingskader gemaakt om te kunnen bepalen wanneer zij deze aanvullende secundaire werkzaamheden wel of niet toevoegt aan de gebiedsrealisatiecontracten. In dat toetsingskader is rekening gehouden met de organisatorische gevolgen en risico's voor ProRail en de gebiedsaannemer. Het gaat dan om de volgende factoren, namelijk minder hinder, meer (kosten)efficiëntie (financiën), beperking voorbereidingstijd (engineering en realisatie) en efficiëntere conditionering. Deze factoren zorgen ervoor dat er zowel voor ProRail als voor de gebiedsaannemer een goede beheersing mogelijk is van de organisatorische gevolgen en risico's.
- Het toetsingskader maakt dat de organisatorische gevolgen en risico's niet anders zijn dan bij reguliere BBV projecten waarop de erkenning Spoorwerk op van toepassing is.

c) *de mate van samenhang van de opdrachten.*

- De secundaire werkzaamheden wijken qua aard af van de primaire werkzaamheden en betreft veelal werkzaamheden waarvoor geen (of een andere) erkenning nodig is. Secundaire scope kan niet onbeperkt en alleen onder voorwaarden van het toetsingskader worden toegevoegd.
- Eén van de twee hoofdcriteria van het toetsingskader (voor het toevoegen van secundaire scope aan de primaire scope) is de samenhang met de uitvoering van de primaire scope. Dit betekent dat secundaire scope altijd zowel qua locatie als qua tijd/fasering een logische samenhang dient te hebben met de primaire scope.
- Door de vereiste samenhang qua locatie/tijd/fasering uit het toetsingskader om secundaire scope toe te voegen ontstaat ook een organisatorische samenhang en is het van toegevoegde waarde om dergelijke werkzaakheden uit te laten voeren samen met de primaire scope. Die toegevoegde waarde zit in een combinatie van minder hinder, meer (kosten)efficiëntie (financiën), beperking voorbereidingstijd (engineering en realisatie) en/of efficiëntere conditionering.
- In het huidige BBV-werk is het ook gebruikelijk om aanvullende scope (namelijk de secundaire scope zoals bedoeld in deze gebiedsrealisatiecontracten) toe te voegen en dus laat de praktijk zien dat qua aard van de werkzaamheden deze goed te combineren zijn.

Bijlage 1: Voorbeelden werkzaamheden primaire scope

TESI-code	Activiteit
C01.05	compleet vernieuwen spoorstuk (spoorstaven, bevestiging, dwarsliggers en ballast)
C01.06	vernieuwen spoorstuk (spoorstaven, bevestiging en dwarsliggers)
C01.19	vernieuwen spoorstuk op brug (spoorstaven, bevestiging en dwarsliggers)
C01.20	vernieuwen spoorstuk op brug naar spoorstaven in gelijmde uitvoering
C01.21	vernieuwen van spoorstaaf, dwarsligger, bevestiging en ballast
C01.22	vervangen van spoorstaaf, dwarsligger, bevestiging en ballast
C04.01	compleet vernieuwen ballastbed in spoorstuk > 100 m
C04.02	compleet vernieuwen ballastbed in spoorstuk < 100 m
C07.01	compleet vernieuwen blokjesspoor
C07.02	partieel vernieuwen blokjesspoor
C07.03	compleet vernieuwen regelbare bevestiging op beton/staal < 10 m
C07.04	partieel vernieuwen regelbare bevestiging op beton/staal
C07.06	compleet vernieuwen regelbare bevestiging op beton/staal > 10 m
C07.07	vernieuwen ingietmassa excl. spoorstaven
C11.01	vernieuwen dwarsliggers incl. ballast en bevestiging
C11.02	vernieuwen dwarsliggers en bevestiging excl. ballast
C12.01	vernieuwen bevestiging (incl beddingplaatjes c.q. railpads)
C12.06	vervangen bevestiging
C13.01	vervangen railpads
C03.01	vernieuwen filtervlies in spoorstuk tijdens ballastvernieuwing
C06.01	vernieuwen geogrid in spoorstuk tijdens ballastvernieuwing
C14.03	vernieuwen ontsporingsgeleider
C21.02	vernieuwen raildemper
C09.01	vernieuwen beide spoorstaven
C09.04	vernieuwen enkele spoorstaaf
C09.06	vernieuwen beide ingegoten spoorstaven
C09.07	vernieuwen enkele ingegoten spoorstaaf
C15.04	vernieuwen brugovergang (per been) ihkv spoorvernieuwing
C55.04	vernieuwen compensatieinrichting ihkv spoorvernieuwing
C10.01	vernieuwen ES-lijmlas
C25.08	vernieuwen wissel compleet
C25.09	vernieuwen wissel excl. ballast
C28.01	vernieuwen ballastbed compleet in wissel
C29.01	vernieuwen ballastmat in wissel tijdens ballastvernieuwing
C27.01	vernieuwen filtervlies in wissel tijdens ballastvernieuwing
C30.01	vernieuwen geogrid in wissel tijdens ballastvernieuwing
C35.01	vernieuwen wisselliggers > 50 % met ballast
C35.02	vernieuwen wisselliggers < 50% met ballast
C35.03	vernieuwen wisselliggers > 50% zonder ballast
C35.08	vernieuwen wisselliggers < 50% zonder ballast
C23.01	vernieuwen ontspoortong
C53.03	vernieuwen stootjuk (vast/energie absorberend)
B66.03	compleet vernieuwen overweg Harmelen/ Raildraagplaat (plaat, spsn en ingietmassa)
B66.17	vernieuwen overwegbevloering platen overweg (alleen de bevloering)

Bijlage 2: Illustratie primaire, secundaire en buiten scope

Objectenstructuur
BID versie 2025.01

Legenda*:
Primaire scope
Scope indien werkzaamheden onlosmakelijk zijn verbonden met de primaire- dan wel toegevoegde secundaire scope
Secundaire scope
Buiten scope
**een gegeven classificatie geldt ook voor onderliggende objecten*

Objectlaag 1	Objectlaag 2	Objectlaag 3	Opmerking
Draagsysteem			
	Ondergrond		
	Baanlichaam		
		Drainage	
		Funderingsconstructie	Alleen de PSS, Kalk, TrackTex, zand, overgangsconstructie of soortgelijke funderingsverbeteringen.
	Baanvoorziening		
	Kabel- en Leidingbed		
	Railgebonden gebouw		
		Gebouwgebonden installatie	
		Ruimte	
		Toegangsbeveiliging	
Doorsnijdingsystee m			
	Spoordragend kunstwerk		
		Beschermplaat	
		Betonnen spoorviaduct	
		Dijkcoupure	
		Duiker	
		Kerende constructie	
		Onderdoorgang	
		Perronviaduct	
		Ruimte	
		Stalen spoorbrug	Alleen de anti wip
		Zettingsvrije plaat	
	Spoortunnel		
	Niet-spoordragend kunstwerk		
	Overweg		
		Overwegbeveiliging	alle (sub)objecten die onderdeel zijn van de overwegbeveiliging
		Overwegbevloering	
	Afscherming		
		ARBO veiligheidshekwerk	
		Anti-loopvoorziening	
		Anti-suïcide verlichting	
		Brandweersleutelkluis	
		Geluidsscherm	
		Haag	
		Hekwerk	
		Inbraakdetectie installatie	
		Toegangspoort	
	Spooromgeving		
		Berm	
		Boom	
		Faunavoorziening	
		Sloot	

	Terreininrichting		
		Anti Icing Installatie	
		Brandblusinstallatie	
		Niet-spoorspecifieke bebording	
		Persluchtinstallatie	
		Rembeproevingsinstallatie	
		Riolering (emplacement)	
		Taludtrap	
		Terreinverlichting	
		Verharding	
		Waterinstallatie	
		Windvaan	
Geleidingsysteem			
	Spoortak		
		Ballastloze constructie	
		Dwarsligger	
		Ontsporinggeleider	
		Spoorstaaf	
		Ballastbed	
		Bevestigingsconstructie	
		Railframe	
	Wissel		
		Wisselbediening	
		Wisselconstructie	
		Wisselnummerbord	
		Stabilisatieconstructie	
	Wisselverwarmingsinstallatie		
		Wisselverwarmingkast	
		WV-aardelektrode	
		Aansluitkast Wisselverwarming	
		Elementen aan het wissel	
		Overige onderdelen Wisselverwarming	
	Monitoring Materieel		
		Hotbox detector	
		WILD	
	Ontspoorinrichting		
		Aanslagspoorstaaf	
		Glijstoel	
		Halve tongbeweging	
		Overige onderdelen Ontsporingsinrichting	
		Tong	
		Tongoor	
		Wisselsteller	
		Tongspitsrol	
	Spoorbegrenzer		
		Spoorconstructie Spoorbegrenzer	
		Stabilisatieconstructie Spoorbegrenzer	
		Stootjuk	
	Heuvelsysteem		
		Buitenelementen	
		Heuvelbesturing	
		Heuvelbesturingssysteem (OUD)	
		Kijfdis	
	Kruising		
		ES-las	
		Kruisstuk	
		Puntstuk	
		Wisselsteller	
	SSCS Kast		
		Spuitkop	
Energievoorziening -systeem			

	Tractie energievoorzieningsysteem 1500V		
		Deelsysteem Tractievoeding 1500V	
		Deelsysteem Bedrijfsvoering 1500V	
		Deelsysteem Spanningssluis 1500V	
		Deelsysteem Retourleiding en aarding 1500V	
		Deelsysteem Bovenleiding 1500V	
		Verbinding 1500V	
	Tractie energievoorzieningsysteem 25kV		
		Deelsysteem Tractievoeding 25kV	
		Deelsysteem Bedrijfsvoering 25kV	
		Deelsysteem Retourleiding en aarding 25kV	
		Deelsysteem Bovenleiding 25kV	
	Tractie energievoorzieningsysteem diesel		
		Tankvoorziening	
	Railinfravoeding		
		Voeding	
	Nutssysteem		
		Nutsvoorziening gas	
		Nutsvoorziening elektra	
Treinbeheersing-systeem			
	Infrastructuur		
	Software		
Treinbeveiliging-systeem			
	Treindetectie		
		Assenteller	
		Spoorstroomloop	
		Aanvullende detectie	
	Interlocking		
		Arrestor	
		B-relais	
		Interlocking Unit	
	Deelsysteem Seinen		
		Lichtsein	
		Bordsein	Alleen als het simpel verplaatsen van een bordsein betreft
	Treinbeïnvloeding		
		ERTMS	
		ATB	
		Aanvullende beïnvloeding	
	Deelsysteem Externe Interfaces		
		Plaatselijke bediening	
		Voedingsbewaking	
	Werkplekbeveiligingssysteem		
		Handheld Terminal Werkplekbeveiliging	
		Werkplekbeveiligingsbediening	
		Werkplekbeveiligingssignalering	
	Deelsysteem Additionele Beveiligingsvoorziening		
		Storingssignalering	
		Monitoring	
		Beveiligingskabel	
		Behuizing beveiligingsapparatuur	

		Aardfoutdetector	
Transfersysteem			
	Complex		
		Bouwwerken	
		Inrichtingselementen	
		Technische installaties	
		Verbindingsobject	
Communicatie-systeem			
	Telecommunicatiekabel		
		Glasvezelkabel	
		HDPE-buis	
		Koperkabel	
		Modulaire buis	
	Stationsomroepsysteem		
		Luidspreker	
		Luidspreker kabel	
		Onderpost Omroep	
	Videocommunicatiesysteem		
		CCTV Cameraunit	
		CCTV Storage	
		CCTV Uitkijkunit	
		Loopstroom server	
		Loopstroomcamera	
	Tijdcommunicatiesysteem		
		Tijdklok	
		Tijdontvanger	
	Transmissieapparatuur		
		Fides	
		Access switch Fides Lan	
	Mobiel communicatiesysteem		
		GSM-R	
		Hoogfrequent installatie	
	Reisinformatiesysteem (RIS)		
		Visuele RIS	