

Selectieleidraad

Landelijk – Gebiedscontracten Engineering 2.0

TN-nummer: 601744

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	Raamovereenkomst en looptijd	3
1.3.3	Aantal contracten	3
1.3.4	Maximale waarde	3
1.3.5	Benodigde erkenningen	3
1.3.6	Enkelvoudige aanmelding	3
1.3.7	Geen tegemoetkoming in de tenderkosten	4
1.3.8	Motivering clustering van werkzaamheden (art. 1.5 van de Aw2012)	4
1.3.9	Inlichtingen	6
2	Selectieprocedure	6
2.1	Voorwaarden	6
2.1.1	ARN	6
2.1.2	Aanbesteden in vakantieperioden	6
2.1.3	Gebruik TenderNed	6
2.1.4	Uniform Europees Aanbestedingsdocument (UEA)	6
2.2	Procedure	7
2.2.1	Stap 1: Aanmelding	7
2.2.2	Stap 2: Indienen bewijsstukken - artikel 8.2 ARN ²⁰¹⁶	9
2.2.3	Stap 3: Beoordeling bewijsstukken	9
2.2.4	Stap 4: Nadere selectie	9
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

Het doel van de Gebiedscontracten Engineering 2.0 is het realiseren van meerdere raamovereenkomsten voor adviesdiensten ten behoeve van het realiseren van het gebiedsportfolio. Het gebiedsportfolio bestaat uit een scala aan werkzaamheden, waarvan een deel via reeds afgesloten landelijke raamovereenkomsten wordt gecontracteerd. Dit zijn veelal specialistische werkzaamheden, zoals advieswerkzaamheden in het kader van treinbeveiliging (ROK TB), geotechniek (ROK Geotechniek) of energievoorziening (ROK TEV).

Voor een ander deel van het gebiedsportfolio geldt dat de opgave wel specialistisch van aard is, maar er nog geen (maar wel in voorbereiding) landelijke raamovereenkomsten zijn, bijvoorbeeld tunnel technische installaties of beweegbare bruggen. Deze specialistische werkzaamheden vallen buiten de reikwijdte van de gebiedscontracten engineering.

Een groot deel van het gebiedsportfolio bestaat daarentegen uit minder specialistische werkzaamheden, ook wel “basisengineering” genoemd. Denk hierbij aan bovenbouwvernieuingswerkzaamheden, het conserveren van kunstwerken en objecten of afscherming van de baan middels hekwerken. De scope van voorliggend contracteringsplan gaat specifiek over advieswerkzaamheden in het kader van dat type werkzaamheden: basisengineering. Via deze nieuw te sluiten raamovereenkomsten moeten de diensten van ingenieursbureaus beschikbaar worden/blijven voor alle 5 de projectgebieden: Randstad-Noord, Noord-Oost, Zuid, Zuid-Holland en Zee-Zevenaar.

De scope omvat onder andere, maar niet uitsluitend, de volgende werkzaamheden:

- (Pré-) Engineeringswerkzaamheden, o.a. voor het maken van ontwerpdocumenten, adviesnota's, bestekken en eisenspecificaties t.b.v. projecten in de gebieden;
- Ondersteunen van de Vakdeskundige t.b.v. voorbereiding van het productieplan
- Ondersteunen van de Technisch Projectleider t.b.v. projecten in de gebieden;
- Vervaardigen van aanbestedingsdocumenten/ondersteuning bij het aanbestedingstraject t.b.v. projecten in de gebieden;
- Uitvoeringsbegeleiding/ ondersteuning bouwmanagement/toezicht t.b.v. projecten in de gebieden;

De onderstaande werkzaamheden kunnen eveneens onder de raamovereenkomst worden uitgevraagd (optioneel):

- Inspecties en opnames (toestandsbepalend onderzoek), tenzij ProRail hier een separate raamovereenkomst voor heeft afgesloten
- Conditioneringswerkzaamheden t.b.v. projecten in de gebieden tenzij ProRail hier een separate raamovereenkomst voor heeft afgesloten;
- Werkzaamheden die ProRail normaliter belegt bij een aannemer (zoals het opstellen van een alignementontwerp en uitvoeringsontwerp).
- Werkzaamheden die binnen de functionele scope van het gebiedscontract vallen, maar welke worden aangestuurd door GSPP, O&P en AM DO (uitgangspunt is dat scope vanuit GSPP, O&P of AM DO niet onder het gebiedscontract valt, maar in nader te bepalen gevallen optioneel onder het gebiedscontract kunnen worden uitgevraagd).

Buiten scope

- Werkzaamheden die vallen binnen de functionele en geografische scope van het gebiedscontract, maar waarvoor de engineering en/of realisatiefase reeds is gecontracteerd of waarvan de aanbestedingsprocedure op het moment van gunning van onderhavig contract is gestart;
- Werkzaamheden die vallen binnen de functionele en geografische scope van het gebiedscontract, maar die ProRail zelf uitvoert.
- Werkzaamheden die vallen binnen de functionele en geografische scope van het gebiedscontract, maar die worden gecombineerd in een contract van aanneming van werk.
- Werkzaamheden waarvoor reeds raamcontracten zijn afgesloten en/of die gedurende de looptijd van het gebiedscontract worden verlengd; een relevant overzicht met reeds gecontracteerde raamovereenkomsten t.b.v. het gebied wordt toegevoegd aan de uitvraag.
- Specialistische en/of complexe werkzaamheden, waaronder:
 - Engineering treinbeveiliging & integrale spoorse studies indien binnen reikwijdte ROK TB
 - Engineering stations (o.a. BST en Telecom)
 - Engineering TEV
 - Engineering van onderdoorgangen (TunnelAlliantie)
 - Engineering van beweegbare bruggen
 - Engineering van tunnel-technische-installaties
 - Engineering van brandblusvoorzieningen
 - Engineering van telecom

- Diensten voor proefprojecten in het kader van het verkrijgen van een erkenning volgens de vigerende erkenningsregeling.
- Opdrachten met een geraamde waarde hoger dan € 1.000.000 exclusief BTW*. Dit bedrag wordt jaarlijks geïndexeerd.

1.3.2 Raamovereenkomst en looptijd

Per gebied wordt een raamovereenkomst gesloten met iedere partij die o.b.v. de aanbesteding in aanmerking komt voor het betreffende gebied. Het opdragen van werkzaamheden geschiedt via deelopdrachten.

De beoogde raamovereenkomsten hebben een **initiële looptijd van drie jaar** plus een eenzijdige **verlengingsmogelijkheid van maximaal vijf jaar**. ProRail kan de overeenkomst telkens met minimaal 1 of maximaal 2 jaar verlengen tot het maximum van in totaal vijf jaar is bereikt. De maximale looptijd van de raamovereenkomst betreft daarmee acht jaar, geheel in lijn met art. 3.80, lid 1, Aw.

1.3.3 Aantal contracten

In totaal wenst ProRail 17 gebiedsraamovereenkomsten af te sluiten. Hieronder een overzicht van het beoogde aantal contracten per gebied. De contracten worden per gebied toegekend waarbij de ranking van de aanbesteding leidend is. Dit contracteringssysteem wordt nader toegelicht in het aanbestedingsdossier t.b.v. de inschrijvingsfase.

Gebied	Aantal contracten
	Gebiedscontracten 2.0
Gebied Randstad Noord	4
Gebied Noordoost	4
Gebied Zuid	3
Gebied Zuid-Holland	3
Gebied Zee-Zevenaar	3
TOTAAL	17

1.3.4 Maximale waarde

De totale maximale waarde voor de 17 gebiedsraamovereenkomsten is bepaald op € 187.000.000. Dit is gebaseerd op de maximale looptijd van 8 jaar, de historische omzet, prognoses voor de toekomst en een onzekerheidsmarge van 25%. De **maximale waarde per gebiedsraamovereenkomst** is vervolgens vastgesteld op: **€ 11.000.000,-**.

1.3.5 Benodigde erkenningen

De vaste scope omvat voornamelijk erkend werk dat valt onder de categorie 'Baan & Spoorwerk' en 'Niet-spoordragende civieltechnische & utilitaire constructies'. Dit zijn dan ook de erkenningen die bij inschrijving worden verlangd als geschiktheidseis. Aanvullende selectiecriteria worden niet gesteld.

1.3.6 Enkelvoudige aanmelding

De basis van deze aanbesteding ligt grotendeels op het vlak van de erkenning 'Baanbouw en Spoorwerk'. Voor een goede werking van het contracteringssysteem hanteren wij voor deze aanbesteding de spelregel dat een partij met de erkenning 'Baanbouw en Spoorwerk' slechts 1 keer mag aanmelden in welke vorm dan ook. Dat betekent dat:

- Een partij met de erkenning 'Baanbouw en Spoorwerk' mag aanmelden volgens één van de volgende opties:
 - **Eén keer zelfstandig** aanmelden; **OF**
 - Aanmelden als lid van **één combinatie**; **OF**
 - Aanmelden als **genomineerd onderaannemer** van **één gegadigde**.

- Dat betekent volledigheidshalve dat de volgende opties voor een partij met de erkenning 'Baanbouw en Spoorwerk' niet zijn toegestaan:
 - **meer dan 1x** zelfstandig aanmelden;
 - **zowel aanmelden als** lid van een combinatie **en tegelijkertijd** zelfstandig aanmelden;
 - Aanmelden als lid van **meer dan één** combinatie;
 - Aanmelden **zowel** als zelfstandig of als combinant **als** genomineerd onderaannemer;
 - Aanmelden als **genomineerd onderaannemer** van **meer gegadigden**.

Indien een partij zich desalniettemin toch meerdere keren heeft aangemeld (dus onder meer op één van bovenstaande vijf wijzen), heeft ProRail het recht de betrokken partij(en) uit te sluiten van verdere deelname aan de aanbestedingsprocedure.

1.3.7 Geen tegemoetkoming in de tenderkosten

Voor deze aanbesteding wordt door ProRail geen tegemoetkoming in de tenderkosten verstrekt. De reden hiervoor is dat er van een ontwerpinspanning geen sprake is en omdat de door inschrijver te leveren kwaliteitsinspanning en procedure inspanning wordt beoordeeld als proportioneel gezien de omvang van de opdracht en de winkans.

1.3.8 Motivering clustering van werkzaamheden (art. 1.5 van de Aw2012)

Met de scopeomschrijving zoals opgenomen in paragraaf 1.3.1. is sprake van het samenvoegen of 'clusteren' van opdrachten, waaronder het samenvoegen van zowel erkende engineeringswerkzaamheden als niet-erkende werkzaamheden. De Aanbestedingswet 2012 bepaalt in artikel 1.5 dat overheidsopdrachten niet onnodig mogen worden samengevoegd, tenzij deze samenvoeging **voldoende wordt gemotiveerd**. Hiervoor gelden drie wettelijke beoordelingsfactoren:

- (1) de samenstelling van de relevante markt en de toegang voor het mkb;
- (2) de organisatorische gevolgen van samenvoeging voor aanbestedende dienst en ondernemers;
- (3) de mate van samenhang van de opdrachten.

In deze paragraaf worden deze drie factoren toegelicht en onderbouwd

Samenstelling van de relevante markt en toegang tot de opdracht

De markt voor spoorse engineering kenmerkt zich door een combinatie van grote geïntegreerde ingenieursbureaus en gespecialiseerde (mkb-)partijen. Binnen deze markt bestaat een brede ervaring met het geïntegreerd leveren van zowel erkende als niet-erkende engineeringactiviteiten. De samenvoeging van deze werkzaamheden in één opdracht leidt daarom niet tot een disproportionele beperking van toegang tot de markt. Daarnaast wordt de gehele opdracht opgedeeld in 17 gebiedsraamovereenkomsten, wat maakt dat partijen die een beperkte capaciteit hebben ook kunnen inschrijven op een kleiner deel van de opdracht (vergelijkbaar principe als de opdracht opdelen in meerdere percelen).

De toegang voor mkb-bedrijven blijft gewaarborgd door de mogelijkheid voor hen om deel te nemen via **combinatievorming, onderaanneming en samenwerkingsverbanden**, hetgeen volgens jurisprudentie voldoende is om te voldoen aan de vereisten van artikel 1.5 Aanbestedingswet.

De samenstelling van de markt, met meerdere partijen die beschikken over erkenningen en aanvullende deskundigheid, maakt dat voldoende marktpartijen in staat zijn een inschrijving te doen of zich te organiseren in een samenwerkingsvorm.

Organisatorische gevolgen en risico's van samenvoeging

Het afzonderlijk aanbesteden van erkende werkzaamheden enerzijds en niet-erkende werkzaamheden anderzijds leidt tot aanzienlijke organisatorische nadelen. De volgende overwegingen zijn voor ProRail zwaarwegend:

a. Efficiencyvoordelen

Het combineren van de werkzaamheden resulteert in een efficiëntere procesvoering bij zowel opdrachtverstrekking als uitvoering. Het vermindert het aantal benodigde contracten, verkleint de administratieve last en versnelt besluitvorming. Deze efficiency- en schaalvoordelen worden door de juridische literatuur erkend als geoorloofde motieven voor samenvoeging.

b. Verminderen van raakvlakken en coördinatie-risico's

Erkend spoorwerk staat in directe samenhang met niet-erkend werk, zoals civieltechnische nevenwerkzaamheden, inspecties en conditioneringen. Splitsing leidt tot extra raakvlakken, meer overdrachtsmomenten, meer kans op scopegaten en grotere kans op discussies over verantwoordelijkheidsverdeling. Het integraal beleggen van deze werkzaamheden reduceert deze risico's substantieel en borgt de integraliteit van het ontwerp en de uitvoeringsvoorbereiding.

c. Schaalvoordelen voor opdrachtnemers

Ook opdrachtnemers hebben voordeel bij integrale contractering:

- lagere tenderkosten;
- efficiëntere interne werkverdeling;
- betere voorspelbaarheid van projectvolumes.

Mate van samenhang van de werkzaamheden

De beoogde werkzaamheden binnen de Gebiedscontracten Engineering 2.0 vertonen een sterke functionele, technische en organisatorische samenhang:

a. Functionele samenhang

Het zwaartepunt van de gebiedsopgave betreft engineering binnen het spoorse domein. Zowel de erkende als de niet-erkende werkzaamheden zijn onderdeel van de gebiedsopgave en dragen bij aan dezelfde KPI's op het gebied van verbindt, verbetert, verduurzaamt en betaalbaar spoor.

b. Technische samenhang

De aard van spoorse engineering brengt mee dat meerdere disciplines elkaar raken (spoorconstructies, civiele objecten, ondergrondse infrastructuur, energiedragers). Een geïntegreerde benadering reduceert risico's op inconsistentie tussen ontwerpen en op onduidelijkheid in overgangspunten.

c. Organisatorische samenhang

Projecten worden gebiedsgericht gestuurd binnen één projectteam, met één integraal verantwoordelijk projectmanager. Werkzaamheden binnen hetzelfde gebied en hetzelfde project opsplitsen leidt tot onnodige complexiteit en risico's is daarom niet doelmatig.

Conclusie

Op basis van de drie wettelijke toetsingscriteria van artikel 1.5 Aanbestedingswet 2012 concludeert ProRail dat de samenvoeging van erkende en niet-erkende engineeringswerkzaamheden in één geïntegreerde opdracht:

- marktconform en proportioneel is,
- geen ongerechtvaardigde beperking vormt voor markttoegang (inclusief mkb),
- substantieel bijdraagt aan efficiency, risicobeheersing en schaalvoordelen, en
- inhoudelijk en technisch logisch samenhangt met de gebiedsgerichte wijze van werken.

De samenvoeging is hiermee **niet onnodig**, proportioneel en verdedigbaar binnen de kaders van artikel 1.5 lid 1 en lid 2 van de Aanbestedingswet 2012.

1.3.9 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 combinatie¹

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.

¹ Combinaties of consortiums, VOF, joint ventures etc.

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 2):

- 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 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

Niet van toepassing.

2.2.5 Stap 5: Bepalen rangorde door ProRail

Niet van toepassing.

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.