



Beschrijvend document Marktplaats voor Infrastructuur Regio Rotterdam

in het kader van Beter Benutten Vervolg

Documentversie 3.10

TenderNednr. 112991

Datum 16 november~~2-september~~ 2016

Auteur De Verkeersonderneming



Inhoudsopgave

Inhoudsopgave	2
Begrippenlijst.....	4
1. Inleiding	7
1.1 Doelstelling	7
1.2 Duur van de Hoofdpijnenovereenkomsten	7
1.3 Fasering van de contractering.....	7
1.4 Investeringsbijdrage van de overheid	8
1.5 Gunningcriterium	8
1.6 Contactpersonen	8
2. Omschrijving van de organisatie	9
2.1 De Verkeersonderneming	9
2.2 Regionaal programma Beter Benutten Vervolg Rotterdam.....	11
3. Omschrijving van uitdagingen en aanpak	12
3.1 Uitdagingen in de regio Rotterdam in het kader van deze Marktplaats.....	12
3.2 Samen investeren in Infrastructuur	13
3.3 Het ‘palet’ aan uitdagingen	14
3.4 Aard en scope van de Hoofdpijnenovereenkomst.....	16
3.5 Terugblik op de Markverkenning De Rotterdamse Infrastructuur Uitdaging.....	18
3.6 Afbakening ten opzichte van andere projecten en programma’s	18
3.7 Wijziging omvang	18
3.8 Opties	19
4. Aanbestedingsprocedure	20
4.1 Europese openbare aanbesteding.....	20
4.2 Planning van de aanbesteding	20
4.3 Samenwerkingsverband	21
4.4 Concernverhoudingen	22
4.5 Procedurevoorschriften en eisen aan de Inschrijving.....	22
5. Uitsluitingsgronden en geschiktheidseisen	28
5.1 Uniform Europees Aanbestedingsdocument.....	28



5.2	Uitsluitingsgronden.....	28
5.3	Geschiktheidseisen	29
6.	Beoordelingsprocedure	31
6.1	Algemeen	31
6.2	Beoordelingsproces.....	31
6.3	Eisen.....	32
6.4	Plafondprijs en bodemprijs.....	32
6.5	Gunningscriteria	32
6.6	Aandachtspunten bij de gunningscriteria	33
6.7	Volledigheid, geldigheid en voldoen aan de voorschriften	34
6.8	Individuele beoordeling door de leden van de beoordelingscommissie	34
6.9	Beoordelingsgesprekken	35
6.10	Consensusmeeting van de beoordelingscommissie.....	35
6.11	Beoogde winnaars	35
6.12	Voornemen tot gunning	38
	Bijlagen.....	40



Begrippenlijst

In aanvulling op de definities zoals beschreven in de Aanbestedingswet 2012 zijn de volgende definities van toepassing:

Aanbestedende dienst

De Verkeersonderneming, mede namens de volgende Moederorganisaties: de gemeente Rotterdam, Havenbedrijf Rotterdam en Rijkswaterstaat.

Aanbestedingsdocumenten

Alle door de Aanbestedende dienst voor deze aanbesteding gepubliceerde of aan Inschrijvers ter beschikking gestelde documenten.

AW 2016~~2~~ / Aanbestedingswet 2016~~2~~

Wet van 1 november 2012, gewijzigd met ingang van 1 juli 2016, houdende nieuwe regels omtrent aanbestedingen of de rechtsopvolger van deze wet na implementatie van de richtlijnen 2014/24/EU en 2014/23/EU.

Beschrijvend document

Het onderhavige document waarin de opdracht, de te volgen aanbestedingsprocedure en de geschiktheids- en gunningscriteria zijn beschreven en toegelicht.

Bijlage

Aanhangsel bij één van de Aanbestedingsdocumenten. Bijlagen maken integraal deel uit van de Aanbestedingsdocumenten.

Combinatie

Samenwerkingsverband van ondernemers gevormd met het doel om de in deze aanbesteding gevraagde leveringen en / of diensten te leveren.

Combinatielid

De rechtspersoon of natuurlijk persoon, die deel uitmaakt van een Combinatie.

De Verkeersonderneming

Het samenwerkingsverband van de volgende vier Moederorganisaties:

- o De Metropoolregio Rotterdam Den Haag;
- o De gemeente Rotterdam;
- o Het Havenbedrijf Rotterdam;
- o Rijkswaterstaat / ministerie van IenM;

met als doel door samenwerking met andere overheidsorganisaties en marktpartijen de bereikbaarheid in en rond Rotterdam zo optimaal mogelijk in te richten.

De Verkeersonderneming is tevens een stichting die is opgericht door

- o De Metropoolregio Rotterdam Den Haag;
- o De gemeente Rotterdam;
- o Het Havenbedrijf Rotterdam.

**Eisen**

Voorschriften en eisen ten aanzien van de gevraagde levering(en) en / of dienst(en). Zie paragraaf 6.3. en bijlage 1.

Geschiktheidseisen

De eisen op basis waarvan de geschiktheid van de Inschrijver om de opdracht uit te voeren wordt getoetst. Een Inschrijving die niet voldoet aan een Geschiktheidseis is ongeldig.

Gunningscriteria

Nadere uitwerking van het gunningscriterium economisch meest voordelige inschrijving (EMVI) in de beste prijs-kwaliteitverhouding (BPKV). De criteria die bepalen welke Inschrijving als de economisch meest voordelige inschrijving wordt beoordeeld.

Hoofdlijnenovereenkomst

De overeenkomst(en) die op grond van deze aanbesteding wordt gesloten.

Inschrijver

Ondernemer die een Inschrijving voor deze aanbesteding heeft ingediend

Inschrijving

De door Inschrijver voor deze aanbesteding ingediende businesscase met Plan van Aanpak en andere documenten.

Marktplaats voor Infrastructuur

Dit proces leidend tot de gewenste Hoofdlijnen- en vervolgens Realisatieovereenkomsten en daarna de exploitatie.

Nota van inlichtingen

Document waarin de antwoorden op vragen van Inschrijvers zijn opgenomen, en / of eventuele verduidelijkingen van het Beschrijvend document, de Verplichte invulformulieren of andere Aanbestedingsdocumenten. De Nota van inlichtingen maakt integraal en bindend deel uit van deze aanbesteding.

Opdrachtgever

De Verkeersonderneming, mede namens de volgende Moederorganisaties: de gemeente Rotterdam, Havenbedrijf Rotterdam en Rijkswaterstaat, die tevens Opdrachtgever kunnen zijn van een Realisatieovereenkomst.

Opdrachtnemer

De winnende Inschrijver met wie Opdrachtgever in het kader van deze aanbesteding een Overeenkomst afsluit.

Realisatieovereenkomst

De, op grond van de afspraken in de Hoofdlijnenovereenkomst, te sluiten overeenkomst voor de uitvoeringsfase van het project. De juridische aard van de te sluiten Realisatieovereenkomst ligt niet op voorhand vast.

**Uitsluitingsgronden**

De gronden voor uitsluiting van deelname zoals genoemd in artikel 2.86 en artikel 2.87 van de AW 2012, en tevens genoemd in het Uniform Europees Aanbestedingsdocument.

Uniform Europees Aanbestedingsdocument

In het Uniform Europees Aanbestedingsdocument, zoals vastgesteld door het ministerie van Economische zaken, geeft de Inschrijver aan dat hij voldoet aan het gestelde omtrent Uitsluitingsgronden, Geschiktheidseisen, technische specificaties en uitvoeringsvoorwaarden. Om de administratieve lasten te beperken, kan de Aanbestedende dienst de bewijsstukken opvragen bij de winnende Inschrijver(s) in de verificatiefase.



1. Inleiding

Voor u ligt het Beschrijvend document voor de Europese openbare aanbesteding voor de Marktplaats voor Infrastructuur van de Aanbestedende dienst.

1.1 Doelstelling

De regio Rotterdam bereikbaar houden: dat is noodzakelijk voor iedereen die in en rond Rotterdam woont en werkt of de stad bezoekt. De betrokken overheidsorganisaties kunnen en willen die bereikbaarheid niet alleen bedenken en organiseren. Een verregaande samenwerking met betrokken maatschappelijk betrokken partners is daarvoor essentieel.

De Verkeersonderneming wil dan ook met deze openbare aanbesteding ondernemende marktpartijen aan zich binden die als partner aantoonbaar willen investeren in de bereikbaarheid van de regio Rotterdam. Investeren in kwaliteit, tijd en geld. Publieke en private partijen bouwen zo samen aan infrastructurele oplossingen voor de verbetering van de mobiliteit in en de bereikbaarheid van de Rotterdamse Regio: **de overheid investeert maximaal 1 publieke euro voor 1 private euro. De uitvoering en het bijbehorend verdienmodel is voor de marktpartijen waarmee de overeenkomsten worden gesloten.**

De Aanbestedende dienst heeft als doel het afsluiten van één of meer Hoofdlijnenovereenkomsten met Opdrachtnemer(s). In deze Hoofdlijnenovereenkomst(en) worden de rechten en verplichtingen van partijen vastgelegd om te komen tot een Realisatieovereenkomst. Een Realisatieovereenkomst omvat de rechten en plichten voor de realisatie van de oplossing én voor de exploitatie daarvan. Het is ook mogelijk dat na realisatie een separate, aanvullende exploitatieovereenkomst wordt aangegaan of een concessie voor de exploitatie wordt verleend.

1.2 Duur van de Hoofdlijnenovereenkomsten

De duur van de Hoofdlijnenovereenkomst(en) is één jaar.

1.3 Fasering van de contractering

Het gehele proces omvat vier fase:

1. De Europese aanbesteding tot het sluiten van de Hoofdlijnenovereenkomst
2. De voorbereidingsfase op grond van de Hoofdlijnenovereenkomsten met De Verkeersonderneming tot aan het sluiten van de Realisatieovereenkomsten.
3. De uitvoeringsfase op grond van de Realisatieovereenkomsten, naar verwachting met een Moederorganisatie, tot aan de start van de exploitatie.
4. De exploitatiefase, zo nodig met een aanvullende concessie of exploitatieovereenkomst met een Moederorganisatie.



De Europese aanbesteding biedt de basis voor het hele proces. Het sluiten van de Realisatieovereenkomsten en de exploitatiefase zijn zodoende mede inbegrepen in de scope van de Europese aanbesteding.

1.4 Investeringsbijdrage van de overheid

De totale waarde van de overheidsbijdrage per overeenkomst ligt tussen de 1 en de 8 miljoen Euro, excl. BTW. Er kunnen meerdere Hoofdlijnenovereenkomsten worden gesloten. De maximum bijdrage van De Verkeersonderneming is 12,5 miljoen Euro aan de gezamenlijke Hoofdlijnen- en Realisatieovereenkomsten.

De maximum bijdrage van De Verkeersonderneming voor één oplossing is gesteld op 8 miljoen Euro. Op grond van deze aanbesteding zullen zodoende tenminste twee Hoofdlijnenovereenkomsten worden gesloten.

1.5 Gunningscriteria

Inschrijvingen zullen worden beoordeeld op basis van de beste prijs-kwaliteitsverhouding (verder te noemen 'BPKV').

1.6 Contactpersonen

De contactpersonen aangaande deze aanbesteding zijn:

Eerste contactpersoon	Plaatsvervangend contactpersoon
Ewout Spit	Gerben Schuhmacher
projectleider	juridisch adviseur
ewout.spit@verkeersonderneming.nl	gerben.schuhmacher@wbderuimte.nl



2. Omschrijving van de organisatie

2.1 De Verkeersonderneming

De Verkeersonderneming is een stichting met volledige rechtspersoonlijkheid. De Verkeersonderneming is de Aanbestedende dienst van de Hoofdlijnenovereenkomsten.

Het beoogde gevolg van deze aanbesteding is dat De Verkeersonderneming en drie van de vier Moederorganisaties (gemeente Rotterdam, Havenbedrijf, Rijkswaterstaat) alleen of in combinatie met anderen (bijv. een andere gemeente in de Regio Rotterdam) een Realisatieovereenkomst (of overeenkomsten) gaan sluiten met een marktpartij of marktpartijen.

De MRDH neemt niet deel in deze aanbesteding. De reden hiervoor is dat de MRDH nooit optreedt als contractpartner in een Realisatieovereenkomst en de voorliggende aanbesteding is dus niet mede namens de MRDH. De MRDH staat wel achter de aanpak en de doelstellingen van de aanbesteding en blijft te allen tijde vanuit De Verkeersonderneming de voortgang van de overeenkomsten in deze aanbesteding monitoren.

De Verkeersonderneming is in 2008 opgericht om de bereikbaarheid van in eerste instantie de haven, later verbreed naar de Regio Rotterdam, te verbeteren. Moederorganisaties van De Verkeersonderneming zijn de gemeente Rotterdam, het Havenbedrijf Rotterdam NV, de Metropoolregio Rotterdam Den Haag en Rijkswaterstaat / Ministerie van I&M. Sinds 2010 is De Verkeersonderneming een stichting. Met de start van het landelijke bereikbaarheidsprogramma Beter Benutten in 2012 is De Verkeersonderneming de uitvoeringsorganisatie van Beter Benutten geworden voor de regio Rotterdam. Dit programma richt zich op een betere bereikbaarheid door het beter gebruiken en koppelen van de bestaande infrastructuur. Het programma heeft zich onder meer vertaald in het doel om een groot aantal structurele spitsmijdingen te realiseren, in een Marktplaats voor Mobiliteit, een Marktplaats voor Logistiek en in deze Marktplaats voor Infrastructuur. Op de website van De Verkeersonderneming is verdiepende informatie beschikbaar.

De Verkeersonderneming werkt in de realisatie van het programma nauw samen met

- zijn Moederorganisaties en andere overheden;
- werkgevers en werkgeverskoepels in de Regio Rotterdam;
- bewoners(organisaties);
- belangenorganisaties;
- dienstverleners; en
- andere marktpartijen.

De Verkeersonderneming richt zich primair op de bereikbaarheid van (de regio) Rotterdam, maar kent ook daaraan gerelateerde doelstellingen. Met de gemeente Rotterdam als een van de initiatiefnemers, wil De Verkeersonderneming ook 'goed voor de stad' doen. Thema's als luchtkwaliteit, lokale (verkeers)knelpunten en sociale ontwikkeling hebben ook een plek in de aanbestedingen van De Verkeersonderneming. Met de MRDH hecht de Verkeersonderneming, naast de inzet van effectieve maatregelen, aan de inzet op innovatieve oplossingen die een bijdrage leveren aan de



versterking van het economisch vestigingsklimaat van de regio (kenniseconomie-innovatie, werkgelegenheid).

De Verkeersonderneming heeft van de Moederorganisaties de opdracht nieuwe wegen te zoeken in de samenwerking met marktpartijen en heeft als uitgangspunt dat 'de markt' een belangrijke bijdrage kan leveren aan zowel het definiëren als het oplossen van mobiliteitsvraagstukken.

Er is meer dan voldoende creativiteit en slagkracht, denkkraft en durf in de markt aanwezig, zo is ook weer gebleken uit de marktverkenning onder de noemer "De Rotterdamse Infrastructuur Uitdaging!", die De Verkeersonderneming eind 2015 heeft uitgevoerd (zie paragraaf 3.5). Om deze energie te ontginnen, te bundelen en te richten, schrijft De Verkeersonderneming competitities zoals deze uit. De Verkeersonderneming is daarbij uiteraard gehouden aan de geldende wetgeving inzake aanbesteding, contractvorming en staatssteun.

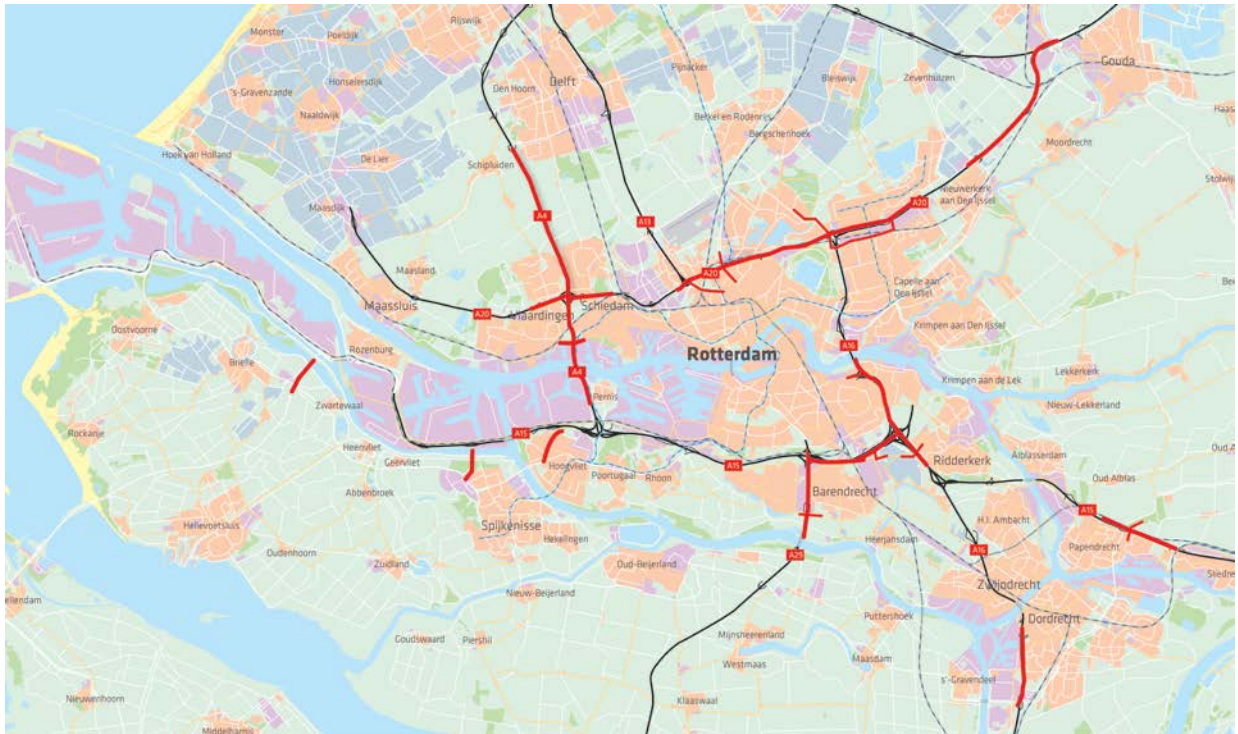
Met de onderhavige aanbesteding voor een Marktplaats voor Infrastructuur wil De Verkeersonderneming een 'nieuwe loot' toevoegen aan haar samenwerking met de markt in Nederland en daarbuiten. Daarbij worden de leerervaringen uit de aanbestedingen voor mobiliteitsdiensten en "De Rotterdamse Infrastructuur Uitdaging!" gebruikt.



Geen Woorden maar Investeringsen!!!!



2.2 Regionaal programma Beter Benutten Vervolg Rotterdam



Ter voorbereiding van het regionale programma Beter Benutten Vervolg Rotterdam heeft De Verkeersonderneming een knelpuntenanalyse uitgevoerd. In deze analyse zijn zes knelpunten/opgaven pregnant naar voren gekomen (zie kaartje hierboven).

De totaalopgave wordt door of onder regie van De Verkeersonderneming aangepakt met maatregelen langs vier lijnen:

- Reisgedrag: het *pre-trip* interveniëren in de vervoerskeuze van de reiziger, het tijdstip van reizen en/of de plaats waarheen of waar vandaan gereisd wordt.
- Rijgedrag: het *on-trip* interveniëren in de routekeuze en/of rijgedrag van automobilisten
- Netwerkversterking: het verbeteren van de netwerken (fiets, openbaar vervoer, auto, en hun samenhang om ander reis- of rijgedrag mogelijk te maken.
- Logistiek: het verbeteren van de efficiency in logistieke ketens.

Binnen de maatregelijn Netwerkversterking wordt invulling gegeven aan de volgende stap van De Verkeersonderneming in de marktontwikkeling, een Marktplaats voor Infrastructuur.



3. Omschrijving van uitdagingen en aanpak

3.1 Uitdagingen in de regio Rotterdam in het kader van deze Marktplaats

Rotterdam bereikbaar houden: dat is noodzakelijk voor iedereen die in Rotterdam woont en werkt of de stad bezoekt. De Verkeersonderneming is op zoek naar ondernemende partijen die hier in een partnership met De Verkeersonderneming aan willen bijdragen. Publieke en private partijen bouwen zo samen aan infrastructurele oplossingen voor de verbetering van de mobiliteit in en de bereikbaarheid van de Rotterdamse Regio: **de overheid investeert maximaal 1 publieke euro voor 1 private euro. De uitvoering en het bijbehorend verdienmodel is voor de marktpartijen waarmee de overeenkomsten worden gesloten.**

We zoeken partners met ideeën en slagkracht om de bereikbaarheid te verbeteren, die het lef hebben om een vernieuwend traject in te gaan, bereid zijn te investeren en de uitdaging willen aangaan met ons een innovatief partnership te starten. Eerder gaven wij de samenwerking met mobiliteitsdienstverleners vorm in een Marktplaats voor Mobiliteit en een Marktplaats voor Logistiek. Voor de samenwerking met bouwers en investeerders creëren we nu het concept van de Marktplaats voor Infrastructuur.

De innovatie van de Marktplaats voor Infrastructuur zit hem daarin dat door een nieuwe samenwerking met marktpartijen (op basis van risicodeling, partnership, mede-investeren) de (financiële) participatie van de private markt in de realisatie van netwerkversterkende maatregelen gemaximaliseerd wordt. Het begrip marktpartijen wordt daarbij ruim gezien: bouwers, ingenieurs- en adviesbureaus, OEM's, service providers, eigenaars van luchthaven en luchtvaartmaatschappijen, investeerders, etc.

Achtergrond hierbij is dat:

- de overheid niet meer dé partij is die weet 'wat goed voor u is';
- partijen samen bijdragen aan een leefbare en economisch aantrekkelijke stad en regio;
- er de komende jaren minder overheidsgeld beschikbaar is voor nieuwe infrastructuur;
- er veel ideeën in de maatschappij zijn die opstart nodig hebben, maar voor wie de overheid anoniem blijft (waar moet je zijn?);
- er (weer) bereidheid is om risicodragend te investeren in voorzieningen met een verdienmodel;
- partnership met markt (en particulier) de rode draad is in de bereikbaarheidsaanpak Beter Benutten Vervolg in de Rotterdamse regio.

Met een succesvolle Marktplaats voor Infrastructuur blijft Rotterdam één van de koplopers in de aanpak van mobiliteitsvraagstukken samen met de private sector.



Bij elke geïnvesteerde private euro een publieke euro er bij!!!!



Als verdere uitwerking en toespitsing van de knelpuntanalyse Beter Benutten Vervolg uit paragraaf 2.2, gaat het De Verkeersonderneming om concrete maatregelen voor het volgende '*palet*' aan uitdagingen in de Regio Rotterdam:

1. een betere koppeling tussen het OV en Rotterdam The Hague Airport
2. beter ontsluiting van de Rotterdamse haven voor woon-werkverkeer van werknemers in de haven, met daarbij speciale aandacht voor de werknemers die wonen op Voorne-Putten;
3. parkeeroplossingen voor vrachtwagens, ook als alternatief voor 'wildparkeren' in de Regio Rotterdam;
4. nieuwe oeververbindingen in de stad;
5. aantrekkelijke P+R-faciliteiten aan de randen van de stad;
6. een 'wild card': een geheel andere infrastructurele oplossing voor een ander (door de Inschrijver zelf benoemd) knelpunt in de Regio Rotterdam.

Nota bene: per uitdaging kan slechts één Hoofdlijnenovereenkomst worden gesloten. Voorkomen moet namelijk worden dat twee oplossingen voor dezelfde uitdaging met elkaar gaan concurreren en elkaar gaan 'kannibaliseren'. (Zie ook paragraaf 3.3, 6.11 en 6.12 van het Beschrijvend document.)

3.2 Samen investeren in Infrastructuur

Infrastructuur

Deze aanbesteding heet de *Marktplaats voor Infrastructuur*. Hiermee bedoelt De Verkeersonderneming dat in deze aanbesteding wordt gevraagd om oplossingen met een tastbare *fysieke* component. Louter een voorstel voor de exploitatie van een dienst met een overheidsbijdrage van De Verkeersonderneming voldoet daar niet aan. Daar heeft De Verkeersonderneming de *Marktplaats voor Mobiliteit* voor opgezet.

Omgekeerd moet het begrip 'infrastructuur' ook niet te eng worden geïnterpreteerd. Het gaat om het investeringsaspect t.a.v. de fysieke component. Een voorstel met een investering in laadfaciliteiten en/of voertuigen voor een people mover concept en ook de people movers zelf zijn bijvoorbeeld toegestaan. Maar het investeren in bijvoorbeeld ICT-systemen wordt niet meer gerekend tot het investeren in infrastructuur waar de overheidsbijdrage voor mag worden aangewend.

Het is de verantwoordelijkheid van de Inschrijver om De Verkeersonderneming ervan te overtuigen dat wordt geïnvesteerd in infrastructuur, zoals dit hier wordt omschreven. Zie voorts bijlage 1 PvE en paragraaf 4.5.2 over (vertrouwelijke) inlichtingen.

Samen investeren

De Verkeersonderneming wil met deze aanbesteding twee of meer significante bijdragen verlenen van maximaal 50% van de investeringskosten, met een maximale *totale* contractwaarde van € 12,5 miljoen. Essentieel is dat de gerealiseerde infrastructuur vervolgens door de private partij levensvatbaar kan worden geëxploiteerd zonder publieke bijdrage. Bovendien dient in de business case voldoende verdien capaciteit te worden aangetoond om het eigen aandeel van de private partij in de investering terug te verdienen.



3.3 Het 'palet' aan uitdagingen

De zes uitdagingen uit het palet worden hieronder toegelicht. Voor de harde eisen en randvoorwaarden, zowel algemeen als per casus, verwijzen we naar bijlage 1.

1. Een betere koppeling tussen het OV en de luchthaven

Rotterdam The Hague Airport (RTHA) ligt naast de A13 en dicht bij de A20, twee wegen waar regelmatig files staan. De OV-verbinding verloopt nu met RET-bus 33 die via de RandstadRail/Metrolijn E halte Meijersplein, naar de luchthaven en station Rotterdam Centraal rijdt en vice versa. Lijn 33 bedient twee haltes op het stuk tussen Meijersplein en de luchthaven. Aankomst en vertrek van de vliegtuigpassagiers gaat gepaard met pieken. De OV-verbinding is niet optimaal voor een belangrijke schakel in de economische ontwikkeling van de regio. Een betere (multimodale) bereikbaarheid is een belangrijke voorwaarde om de spin-off van de luchthaven in de regio te vergroten.

We zoeken een oplossing die vliegtuigpassagiers, medewerkers van omringende bedrijven en bezoekers comfortabel en snel vanaf het RandstadRail-/metronet naar de luchthaven vervoert. De gezochte oplossing kan de volgende kenmerken hebben:

- Het betreft een fysieke oplossing van het RandstadRail-/metronet naar de terminal van RTHA;
- vergroot de aantrekkelijkheid van RTHA als luchthaven en vestigingslocatie;
- verhoogt de kwaliteit van de dienstverlening (snelheid en eenvoud verbinding, begrijpelijkheid voor buitenlandse bezoekers, comfort/service onderweg, etc.);
- is robuust voor zowel hogere als lagere groeiscenario's van RTHA ;
- zet de regio op de kaart als vooruitstrevend ten aanzien van vervoersconcepten en draagt bij aan de doelen van de Roadmap Nexteconomy (waaronder inzet op automated driving en energietransitie);
- vermindert de problemen in de spits op de A20 en de A13 doordat minder vliegtuigpassagiers en forenzen de auto nemen naar RTHA
- is op een zinvolle manier gekoppeld aan de bestaande concessies (in casu bus en metro).

De MRDH heeft de intentie uitgesproken om afspraken te maken met de Provincie Gelderland om gebruik te maken van de software, data en kennis met betrekking tot de WePod. Mochten deze afspraken afgerond zijn ten tijde van publicatie van deze aanbesteding of uiterlijk voor de nota van inlichtingen, dan zal deze informatie beschikbaar worden gesteld, inclusief een beschrijving op welke wijze deze te gebruiken is.

2. Betere ontsluiting van de Rotterdamse haven voor woon-werkverkeer

In de ontsluiting van het havengebied vormen de spitsen op de A15 en de kwetsbaarheid van de oeververbindingen een dagelijks terugkerend probleem. De herkomst van de werknemers in de haven concentreert zich in de woongebieden rondom de haven: Voorne Putten, Rotterdam Zuid en in toenemende mate vanaf de noordoever. Het openbaar vervoer biedt niet altijd een goed alternatief, omdat efficiënte koppelingen tussen OV haltes en de werkgebieden ontbreken. De bereikbaarheid van de haven voor werknemers heeft baat bij last mile-voorzieningen tussen OV haltes en de werkgebieden in het haven- en industrieel complex. De gezochte oplossing kan onder meer de volgende kenmerken hebben:



- fysieke last mile oplossingen vanaf OV-haltes (metrostations Rotterdam, Voorne Putten en Hoekse Lijn en het Haventransferium op de Maasvlakte) naar de haven- en industriegebieden;
- die de aantrekkelijkheid van het Rotterdamse Havengebied als Mainport en als vestigingslocatie vergroot;
- die de kwaliteit van de dienstverlening in de totale keten verhoogt: (snelheid en eenvoud verbinding, comfort/service onderweg, etc.);
- die de haven op de kaart zet als vooruitstrevend ten aanzien van vervoersconcepten en bijdraagt aan de doelen van de Roadmap Nexteconomy (waaronder inzet op automated driving en energietransitie);
- die de problemen in de spits op de A15 vermindert, de oeververbindingen en de Beneluxtunnel ontlast, doordat minder werknemers de auto nemen naar de haven;
- die op een zinvolle manier is gekoppeld aan de bestaande concessies (bus en metro) in het gebied en collectieve vervoerssystemen (zoals regiotaxi, doelgroepenvervoer).

3. parkeervoorzieningen voor vrachtwagens

Alle snelwegen in en rond Rotterdam (A13, A15, A16 en A20) worden intensief gebruikt door vrachtwagens, ook in de spits. Wanneer vrachtwagens meer gespreid over de dag rijden, maakt dat de piekmomenten kleiner en wordt de logistiek efficiënter. Tegelijkertijd hebben gemeenten, omwonenden en kortparkeerterreinen van Rijkswaterstaat veel overlast van vrachtwagens die 'wildparkeren', wachtend op bijvoorbeeld een retourvracht of op toegang tot de terminal. Daarvoor moet een oplossing worden gevonden die het vrachtwagenparkeren op regionale schaal (in het bijzonder de aan de Mainport en Greenport grenzende gemeenten) voldoende faciliteert, met een spitsmijdend effect. De gezochte oplossing kan onder meer de volgende kenmerken hebben:

1. een regionale parkeeroplossing die voor (binnen- en buitenlandse chauffeurs makkelijk toegankelijk is en aansluit bij hun wensen en behoeftes;
2. die 'wildparkeren' vermindert evenals de overlast van 'kamperende' chauffeurs;
3. die ruimtelijk in te passen is, zowel wat betreft de parkeervoorziening als de extra verkeersbelasting;
4. die prikkels bevat om buiten de spits te reizen.

4. Capaciteit oeververbindingen

De bereikbaarheid via de diverse overkruisingen in de regio Rotterdam staat de komende jaren onder druk en het versterken ervan is een belangrijk speerpunt voor de stad. Betere oeververbindingen dragen bij aan de leefbaarheid en versterken de economische ontwikkelkansen van de regio. Daarnaast vinden tussen 2017 en 2019 de werkzaamheden voor de grootschalige renovatie van de Maastunnel plaats. Tijdens de werkzaamheden is slechts één tunnelbuis beschikbaar voor het verkeer van zuid naar noord. We zoeken alternatieven met een infrastructurele component, die ingezet kunnen worden tijdens de renovatie van de Maastunnel, of die als versterking gelden voor andere overkruisingen in de regio, zoals de Algerabrug tussen Krimpen en Capelle a/d IJssel. De oplossing kan onder meer de volgende kenmerken hebben:

- biedt (grotere groepen) reizigers de mogelijkheid om op een simpele, aantrekkelijke en veilige manier naar de overkant te reizen;
- is toekomstvast te exploiteren, bijvoorbeeld door forenzenstromen met toerisme te combineren en door goede aansluitingen op OV en fietsnetwerken;



- sluit goed aan op de (visies ten aanzien van de) omgeving en de benutting van het netwerk;
- leidt tot afname van autoverkeer op de in paragraaf 2.2 beschreven knelpunten voor de verbindingen over de Maas in Rotterdam. Dit kan eventueel ondersteunen bij de ontlasting van de bestaande oeververbindingen tijdens de renovatie van de Maastunnel.

5. Meer en aantrekkelijke P+R-faciliteiten

De druk op de ringwegen en verkeer in de stad Rotterdam nemen nog steeds toe. Met name in de spits is er een grote beweging van auto's die de stad in gaan in de ochtend, en de stad uit in de avond. Om deze verkeersbewegingen te beperken zou het goed zijn als meer mensen van andere alternatieven gebruik kunnen maken om de stad en regio in en uit te komen. Het versterken van de 'first' en de 'last' mile is daarbij van groot belang zijn. Sinds enkele jaren wordt ingezet op parkeren aan de rand van de stad of langs OV-lijnen, waarna de stedelijke bestemming met het openbaar vervoer of fiets kan worden bereikt. Er zijn meerdere locaties denkbaar in de regio Rotterdam voor aantrekkelijke parkeer-hubs.

De oplossing kan onder meer de volgende kenmerken hebben:

- voorziet in uitbreiding van de P+R faciliteiten op de locaties waar deze nuttig zijn (voldoende potentie);
- die ruimtelijk inpasbaar zijn, zowel wat betreft grondgebruik als extra verkeersbelasting;
- aanvullende diensten hebben, die het gebruik van de P+R faciliteiten aantrekkelijker maken en kansen bieden voor exploitatie;
- eventueel een 'last mile'-voorziening omvat voor personen die geen gebruik maken van de auto.

6. 'The wild card' een geheel andere infrastructurele oplossing

Deze aanbesteding biedt de ruimte om een geheel andere oplossing aan te bieden voor een andere knelpunt of voor een combinatie van een ander knelpunt en bovengenoemde uitdagingen. Zolang de oplossing zich richt op een bereikbaarheidsprobleem of -problemen, onderdeel van het programma Beter Benutten Vervolg. In de gunningscriteria is met deze 'wild card' rekening gehouden.

In bijlage 1 zijn nadere eisen en randvoorwaarden voor de oplossingen opgenomen.

Nota bene: per uitdaging kan slechts één Hoofdlijnenovereenkomst worden gesloten. Zie voorts ook paragraaf 3.1 en 6.11.

3.4 Aard en scope van de Hoofdlijnenovereenkomst

De Aanbestedende dienst wil één of meer Hoofdlijnenovereenkomsten afsluiten met Opdrachtnemer(s). In deze hoofdlijnenovereenkomst(en) worden de rechten en verplichtingen van partijen vastgelegd om te komen tot een Realisatieovereenkomst.

Omdat de aard van de projecten nog onbekend is en de toekomstige verhouding tussen De Verkeersonderneming en/of een Moederorganisatie en de private partners in de Marktplaats voor Infrastructuur ook nog onbekend zijn heeft de Aanbestedende dienst er voor gekozen om Hoofdlijnenovereenkomsten (bijlage 4) in de markt te zetten en niet reeds de Realisatieovereenkomsten. Een Hoofdlijnenovereenkomst legt de basis voor een Realisatieovereenkomst en legt afspraken vast over de financiële bijdrage van



De Verkeersonderneming gedurende de periode van totstandkoming van de Realisatieovereenkomst.

Een Hoofdlijnenovereenkomst wordt gesloten door De Verkeersonderneming. De Realisatieovereenkomst kan door De Verkeersonderneming worden gesloten of door één van de volgende Moederorganisaties: de gemeente Rotterdam, Havenbedrijf Rotterdam en Rijkswaterstaat. **De Realisatieovereenkomsten worden naar verwachting aangegaan door één van de genoemde Moederorganisaties,** afhankelijk van de aard en locatie van de betreffende oplossing.

De Realisatieovereenkomsten kunnen juridisch verschillend worden vormgegeven, afhankelijk van het vraagstuk. Mogelijkheden voor de juridische aard van een Realisatieovereenkomst zijn:

- een overeenkomst van opdracht;
- een concessieopdracht voor een werk;
- een PPS-overeenkomst;
- een uitvoeringsovereenkomst bij een beschikking tot subsidieverlening;
- een andere vorm van samenwerkingsovereenkomst.

De gefaseerde aanpak van de contractering maakt het mogelijk om – met voldoende tijd – tussen Opdrachtgever en Opdrachtnemer de rechtsverhouding uit te werken en ook uit te onderhandelen.

De Realisatieovereenkomst zal voor bepaalde tijd zijn, waarna een reguliere situatie dient te ontstaan waarin de betreffende oplossing volgens gangbare rechten en economische principes (onder meer ten aanzien van de eigendom van de grond) door de betreffende marktpartij zal worden geëxploiteerd. Hierbij wordt opgemerkt dat ook oplossingen denkbaar zijn waarbij na de realisatie voor de exploitatie een aansluitende concessie of exploitatieovereenkomst dient te worden aangegaan.

Voorts kunnen in de periode van de Hoofdlijnenovereenkomst eventuele vergunningen worden aangevraagd en andere condities worden gecreëerd. Dit komt naar de overtuiging van De Verkeersonderneming de risicobeheersing tijdens de realisatie zeer ten goede.

Er is een termijn verbonden aan de Hoofdlijnenovereenkomst. Als niet binnen een periode van één jaar de Realisatieovereenkomst is gesloten eindigt de Hoofdlijnenovereenkomst en gaat de in de Hoofdlijnenovereenkomst opgenomen beëindigingsregeling in werking.

In de Hoofdlijnenovereenkomst zijn de principes van **Best Value Procurement opgenomen**. Onder leiding van de Opdrachtnemer wordt het volgende uitgewerkt:

- de prestatie-onderbouwing;
- de kansen van het voorstel;
- de beheersing van de risico's;
- de risicoverdeling;
- het realiseren de benodigde condities, waar onder de vergunningen;
- het opstellen van de Realisatieovereenkomst.

Als te weinig 'value' wordt gerealiseerd wordt de Realisatieovereenkomst niet gesloten. Kortom: de Hoofdlijnenovereenkomst is vooral een procesovereenkomst.



3.5 Terugblik op de Markverkenning De Rotterdamse Infrastructuur Uitdaging

In het najaar van 2015 startte De Verkeersonderneming een marktverkenning, waarbij marktpartijen werd gevraagd om met infrastructurele oplossingen te komen voor knelpunten in de regio Rotterdam. Onder de kop 'De Rotterdamse Infrastructuur Uitdaging' zocht De Verkeersonderneming ondernemende partijen die hier in partnership met de overheid aan willen bijdragen. Publieke en private partijen bouwen samen aan infrastructurele oplossingen en investeren gezamenlijk: de overheid investeert 1 publieke euro voor 1 private euro.

De verkenning moest duidelijk maken: 1. Of, en in hoeverre, deze knelpunten in een publiek-private setting opgelost kunnen worden. En zo ja op welke wijze? 2. Wat de mogelijkheden zijn van een groeimodel; het vertrekpunt daarbij is dat de Beter Benutten Vervolg-opgaven centraal staan én dat aan de markt ook gevraagd wordt om aan te geven hoe de oplossingen bijdragen aan het halen van doelstellingen op langere termijn, dan wel mogelijkheden voor een groeimodel aan te reiken. 3. Op welke wijze de voorstellen uit de markt gerealiseerd kunnen worden; via een reguliere aanbesteding, een subsidieregeling, een Marktplaats voor Infrastructuur (waarbij vraag – de overheid en/of maatschappij met opgaven - en aanbod – de markt met voorstellen voor oplossingen - bij elkaar gebracht kunnen worden), etc.

In bijlage 8 is het verslag van de marktverkenning opgenomen.

3.6 Afbakening ten opzichte van andere projecten en programma's

Twee andere Marktplaatsen van De Verkeersonderneming raken aan de Marktplaats voor Infrastructuur: de Marktplaats voor Mobiliteit en de Marktplaats voor Logistiek. Beiden richten zich op het tot stand brengen van diensten en niet op de realisatie van infrastructuur. De door De Verkeersonderneming geboden financiële vergoeding aan marktpartijen is bij deze marktplaatsen gekoppeld aan de exploitatie van een klantgerichte dienst gedurende een bepaalde periode, op basis van de daarmee behaalde spitsmijdingen.

Binnen de programmalijn Netwerkversterking van het Rotterdamse Beter Benutten Vervolg programma wordt door de publieke wegbeheerders in de regio infrastructuur gerealiseerd. Ook buiten De Verkeersonderneming en het programma Beter benutten Vervolg kunnen inspanningen plaatsvinden die gericht zijn op dezelfde opgaven als in deze aanbesteding benoemd.

De zes uitdagingen zoals omschreven onder 3.2 staan in beginsel los van deze andere activiteiten. Zowel tijdens de aanbesteding als daarna spant De Verkeersonderneming zich waar nodig in voor coördinatie met overheden bij eventuele samenloop.

Benadrukt wordt dat Inschrijvers er zelf op moeten letten dat zij in hun Inschrijving de afbakening ten opzichte van de genoemde andere projecten en programma's in acht nemen. Het risico daarvan ligt bij de Inschrijver.

3.7 Wijziging omvang

De Aanbestedende dienst bevindt zich in een sterk veranderend en complex politiek werkveld. Door de economische situatie en de taakstellingen vanuit de politiek is een



verandering in het beleid, de organisatie en daarmee een verandering in de behoeftestelling, gedurende de looptijd van de Hoofdlijnenvereenkomst niet uit te sluiten.

3.8 Opties

De Aanbestedende dienst houdt er rekening mee dat in de toekomst optionele investeringen op verzoek van De Verkeersonderneming of op verzoek van één van de Moederorganisaties, als meerwerk, deel kunnen uitmaken van Overeenkomst of de Realisatieovereenkomst. Deze optie is gelimiteerd tot een waarde van 100% van de in de betreffende Hoofdlijnenovereenkomst overeengekomen bijdrage van De Verkeersonderneming in de initiële investering.

Wanneer de behoefte ontstaat aan deze optie, dan vraagt de Opdrachtgever een offerte aan bij de Opdrachtnemer. Opdrachtnemer stelt een offerte op, waarbij de gespecificeerde investeringen uit de offerteaanvraag overgenomen worden. Opdrachtgever is niet verplicht om de gewenste optie te contracteren. Indien Opdrachtgever om welke reden dan ook daar van afziet, zal dat worden toegelicht aan de Opdrachtnemer.

Tevens behoudt de Opdrachtgever zich het recht voor om in het geval dat er behoefte is aan een herhaling of verlenging van de maatregelen met een beroep op artikel 2.36 Aanbestedingswet 2012 de aanvullende opdracht verstrekt kan worden aan de Opdrachtnemer.



4. Aanbestedingsprocedure

Deze aanbestedingsprocedure wordt uitgevoerd met inachtneming van de Europese richtlijnen 2014/24/EU en 2014/23/EU, en de nieuwe Aanbestedingswet 2016.

Deze aanbestedingsprocedure is aangevangen met de aankondiging van de opdracht en het plaatsen van dit Beschrijvend document op TenderNed en Tender European Daily.

4.1 Europese openbare aanbesteding

Gezien de planning, de omvang en de aard van de Overeenkomst(en), het karakter van de markt en het aantal potentiële Inschrijvers is gekozen voor de Europese openbare procedure.

De Aanbestedende dienst is van mening dat door middel van een openbare aanbesteding het snelst tot resultaat te kunnen komen. Dat is van groot belang voor de Aanbestedende dienst, want de start van de realisatie dient voor 1 januari 2018 te zijn. Dit in verband met de verplichtingen van de Aanbestedende dienst ten opzichte van zijn financiers.

De tijd voor een aanbesteding en voor de totstandkoming van de Realisatieovereenkomsten is zodoende krap.

De Inschrijver dient zich te realiseren dat zijn aanbod eenmalig en definitief is met de Inschrijving die wordt ingediend. De aanbestedingsprocedure biedt geen ruimte voor het voeren van onderhandelingsgesprekken over de Hoofdpijnenovereenkomst, maar wel voor het voeren van individuele wederzijds toelichtende gesprekken. Benadrukt wordt dat na gunning, met inachtneming van het bepaalde in de Hoofdpijnenovereenkomst, juist wel onderhandelingen zullen plaatsvinden om te komen tot de Realisatieovereenkomst.

4.2 Planning van de aanbesteding

In onderstaande tabel is de planning van de aanbestedingsprocedure weergegeven. De planning is indicatief en Inschrijvers kunnen hieraan geen rechten ontleen. De Aanbestedende dienst behoudt zich het recht voor om de planning aan te passen.

Activiteit	Datum
Publicatie Beschrijvend document via TenderNed	2 september 2016
Inlichtingenbijeenkomst	7 september 2016, 10.30 uur
Indienen vragen (eerste ronde) tot uiterlijk	19 september 2016, 12.00 uur
Eerste Nota van Inlichtingen	28 september 2016
Mogelijkheid voor het aanvragen van een individueel toelichtend gesprek tot uiterlijk	5 oktober 2016, 12.00 uur
Houden van individuele toelichtende gesprekken	Van 11 tot 13 oktober 2016
Indienen vragen (tweede ronde) tot uiterlijk	4 november 26 oktober 2016, 12.00 uur
Verzenden Twee Nota van Inlichtingen uiterlijk	16 9 november 2016



Sluitingsdatum Inschrijvingen	219 december 2016, 172.00 uur
Beoordelingsgesprekken	9 en 10 januari 2017 Van 14 tot 16 december 2016
Consensusmeeting beoordelingscommissie	1249 en 1320 januari 2017 december 2016
Berichtgeving 'voornemen(s) tot gunnen'	275 januari 2017
Opschortende termijn (20 kalenderdagen) tot uiterlijk	16 februari 25 januari 2017
Definitieve gunning(en)	17 februari 2017
Contracteren tot uiterlijk	208 februari 2017
Vermoedelijke ingangsdatum Hoofdlijnenovereenkomst	219 februari 2017

4.3 Samenwerkingsverband

Aanmelden in samenwerking met andere Inschrijvers kan op twee manieren:

- Als Combinatie, waarbij elke deelnemer van de Combinatie verklaart hoofdelijk aansprakelijk te zijn voor volledige en correcte nakoming van alle verbintenissen jegens de Aanbestedende dienst voortvloeiende uit de Aanbesteding, (raam)Overeenkomst en eventuele nadere overeenkomsten.

Aangegeven dient te worden wie de leiding van de Combinatie heeft en als verantwoordelijk gemachtigde jegens de Aanbestedende dienst mag optreden (Penvoerder).

Indien wordt aangemeld als Combinatie dienen de combinanten ieder afzonderlijk het Uniform Europees Aanbestedingsdocument in te dienen.

In geval van financiële gegevens / minimale omzet / referenties, kunnen de gegevens van de afzonderlijke combinanten in de berekening van de totale bedrijfsomzet en beschrijving van de referenties worden betrokken.

- Als hoofdaannemer / onderaannemer constructie, waarbij de hoofdaannemer optreedt als contractpartij en hoofdelijk aansprakelijk is voor het nakomen van alle verplichtingen als ook voor de verplichtingen die in onderaanneming worden gegeven. De Inschrijver is verantwoordelijk voor de kwaliteit en de borging daarvan van alle werkzaamheden die hij opdracht aan een onderaannemer. De Inschrijver dient aan te geven welk deel hij in onderaanneming uitgeeft en dient tevens de contactgegevens van de onderaannemer over te leggen.

De Aanbestedende dienst is gerechtigd Inschrijver uit te sluiten wanneer de samenstelling van het samenwerkingsverband tijdens de aanbestedingsprocedure (ná indiening van de Inschrijving en vóór het sluiten van de Overeenkomst) zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de Aanbestedende dienst wordt gewijzigd.

Wanneer de samenstelling van het samenwerkingsverband tijdens de looptijd van de Overeenkomst wordt gewijzigd, dient Opdrachtnemer hiervoor voorafgaande schriftelijke toestemming van Opdrachtgever te hebben verkregen.

Ondernemingen kunnen zich zelfstandig, dus als individuele onderneming of in Combinatie met één of meer ondernemingen inschrijven. Een Combinatie geldt als één



Inschrijver. Een onderneming **mag meerdere malen**, al dan niet in Combinatie of in een hoofd- en onderaannemersconstructie, **inschrijven**.

4.4 Concernverhoudingen

Vervallen.

4.5 Procedurevoorschriften en eisen aan de Inschrijving

4.5.1 Inlichtingenbijeenkomst

De Aanbestedende dienst is voornemens een inlichtingenbijeenkomst te organiseren. Deze inlichtingenbijeenkomst vindt onder voorbehoud plaats op de datum / het tijdstip als genoemd in de planning.

Tijdens deze bijeenkomst wordt voor alle geïnteresseerden, eenmalig en gelijktijdig, een aanvullende toelichting gegeven op het onderwerp van de aanbesteding. Tevens zal waar mogelijk antwoord worden gegeven op tot dan toe schriftelijk ingediende vragen, zonder dat bekend wordt gemaakt door wie de vragen zijn gesteld.

Indien een geïnteresseerde aan deze bijeenkomst wil deelnemen, kan hij zich daarvoor aanmelden bij De Verkeersonderneming: marina.meens@verkeersonderneming.nl of via TenderNed onder vermelding van de naam en functie van de deelnemers.

4.5.2 Inlichtingen

Vragen over deze aanbesteding of gemotiveerde tekstsuggesties ten aanzien van de Overeenkomst dienen uiterlijk op datum zoals vermeld in de planning in het bezit te zijn bij de contactpersoon van deze aanbesteding. De vragen en tekstsuggesties dienen via TenderNed te worden aangeleverd. Hiervoor dient het vragenformulier te worden gebruikt, die is opgenomen in bijlage 6.

De Aanbestedende dienst behoudt zich het recht voor om tekstsuggesties niet of gewijzigd op te nemen in de Overeenkomst. Tekstsuggesties die naar het oordeel van de Aanbestedende dienst een wezenlijke wijziging inhouden worden niet geaccepteerd.

Vragen of tekstsuggesties die niet tijdig (zie planning) in het bezit zijn van de contactpersoon of die op andere wijze worden ingediend als omschreven, worden niet in behandeling genomen.

Om invulling te geven aan het gelijkheidsbeginsel zullen alle ingediende algemene vragen, algemene antwoorden en eventuele algemene verduidelijkingen via een Nota van Inlichtingen geanonimiseerd uiterlijk de datum / het tijdstip als gemeld in de planning worden gepubliceerd op TenderNed. De Aanbestedende dienst zal in de Nota van Inlichtingen tevens bekend maken of en zo ja, welke wijzigingen zijn doorgevoerd in de Overeenkomst. Na deze fase staat de tekst van de Overeenkomst vast.

Tevens is het Inschrijvers toegestaan om vertrouwelijke vragen te stellen aan de Aanbestedende dienst, indien er sprake is van bedrijfsvertrouwelijke informatie van de Inschrijver. De Aanbestedende dienst zal beoordelen of hier inderdaad sprake van is. Als naar het uitsluitend oordeel van de Aanbestedende dienst geen sprake is van



gerechtvaardigde vertrouwelijkheid zal de Aanbestedende dienst de betreffende Inschrijver de keuze voorleggen om óf de betreffende vraag in te trekken of akkoord te gaan met het opnemen van deze vraag en het antwoord daarop in een Nota van Inlichtingen die aan alle gegadigden ter beschikking zal worden gesteld.

De Aanbestedende dienst kan meerdere vragenrondes organiseren indien dit naar zijn oordeel nodig is. Het besluit hiertoe wordt via TenderNed bekend gemaakt. In dat geval kunnen aanvullende vragen worden gesteld tot uiterlijk de datum / het tijdstip die via TenderNed kenbaar worden gemaakt.

Een Nota van Inlichtingen maakt integraal deel uit van dit Beschrijvend document en prevaleert bij strijdigheid boven dit Beschrijvend document.

4.5.3 Mogelijkheid voor individuele toelichtende gesprekken

Inschrijvers wordt de mogelijkheid geboden om een individueel toelichtend gesprek te hebben. In het kader van dit gesprek kunnen vertrouwelijke vragen worden gesteld door een Inschrijver. Zie voorts het bepaalde in paragraaf 4.5.2 over vertrouwelijke vragen.

4.5.4 Wijze van indienen van de Inschrijving

De Inschrijving inclusief (ondertekende) bijlagen in PDF-format dient tijdig elektronisch, uitsluitend via TenderNed, te worden verzonden.

4.5.5 Sluitingsdatum Inschrijvingen

De genoemde sluitingsdatum (zie planning) is een fatale termijn. Te laat ontvangen Inschrijvingen worden niet in behandeling genomen. Het risico van niet tijdige of niet complete ontvangst van de Inschrijving is, ongeacht de oorzaak, voor rekening van de Inschrijver.

4.5.6 Opening van Inschrijvingen

Na sluiting van de termijn voor het indienen van de Inschrijving zal de opening van de Inschrijvingen besloten plaatsvinden. Er wordt een proces-verbaal opgesteld waarin vermeld wordt van welke Inschrijvers een Inschrijving is ontvangen.

4.5.7 Indeling Inschrijving

De indeling van de Inschrijving moet als volgt zijn:

Inhoud		Bijlage
1.	Aanbiedingsbrief met daarin een duidelijke vermelding voor welke uitdaging de Inschrijving geldt.	Geen
2.	Uniform Europees Aanbestedingsdocument	Bijlage Uniform Europees Aanbestedingsdocument
3	Toelichting waarin wordt onderbouwd dat wordt voldaan aan de geschiktheidseisen. eventueel aangevuld met referenties <u>(nota bene: het indienen van referenties is niet</u>	<u>Geen</u>



Inhoud	Bijlage
<u>verplicht</u>) en/of een intentieverklaring van een financier.	
4. Business Case	Instructies over inhoud van de Business case
5. Plan van Aanpak met een planning, met daarin aandacht voor de gunningscriteria, waar onder – desgewenst – een onderbouwing van de 'genialiteit' van de voorgestelde oplossing.	Instructies over de omvang en inhoud van het Plan van Aanpak
6. Risicodossier met de 10 belangrijkste risico's en de wijze waarop Inschrijver deze zal beheersen. Vervallen.	Geen.
7. Prijsinvalformulier	Format voor prijsinvalformulier, zie voorts het bepaalde in artikel 8 van de concept Hoofdpijnenovereenkomst (bijlage 4).

Een Inschrijving die niet aan de bovenstaande indeling voldoet kan door de Aanbestedende dienst ongeldig worden verklaard.

4.5.8 Overige voorschriften en eisen

Ondertekening

De Inschrijving is ondertekend door degene(n) die de organisatie van Inschrijver rechtsgeldig kan vertegenwoordigen voor deze aanbesteding dan wel daartoe gevolmachtigd is middels een volmacht welke door een rechtsgeldige vertegenwoordiger van de organisatie van Inschrijver is ondertekend.

Gestanddoeningstermijn

Mede in verband met de mogelijkheid dat tegen de mededeling van de voorlopige gunningsbeslissing een kort geding aanhangig wordt gemaakt, dient de Inschrijver zijn Inschrijving in ieder geval 120 kalenderdagen gestand te doen vanaf de sluitingsdatum van Inschrijving. Voorts dient hij voor het geval er een kort geding aanhangig wordt gemaakt tegen de voorlopige gunningsbeslissing, de Inschrijving in ieder geval gestand te doen tot 30 kalenderdagen na het vonnis of de intrekking van de vordering.

Communicatie

De Inschrijving en alle verdere correspondentie en communicatie omtrent deze aanbesteding, met inbegrip van de correspondentie en communicatie die gedurende de looptijd van de Overeenkomst plaatsvindt, dient te geschieden in de Nederlandse taal. Vertalingen dienen door Inschrijver zelf verzorgd te worden op eigen kosten.

Alle communicatie met betrekking tot deze aanbesteding dient uitsluitend via Tendered te verlopen en gericht te zijn aan de genoemde contactpersonen. Het is niet toegestaan op andere wijze contact over deze Europese aanbesteding te hebben met andere medewerkers van de Aanbestedende dienst, tenzij uitdrukkelijk schriftelijke toestemming van een contactpersoon hieromtrent is ontvangen. Het niet naleven van deze bepaling kan tot uitsluiting leiden.

Beëindiging aanbesteding



De Aanbestedende dienst behoudt zich het recht voor om de aanbesteding geheel of gedeeltelijk, tijdelijk of definitief te stoppen en niet tot gunning over te gaan. Dit recht geldt voor elke individuele (voorgenomen) gunning. Inschrijvers hebben in een dergelijke situatie geen recht op vergoeding van schade dan wel enigerlei kosten gemaakt in het kader van deze aanbesteding.

Aanspraak op kostenvergoeding

Aan het opstellen en uitbrengen van een Inschrijving, met inbegrip van eventueel te verstrekken nadere inlichtingen, zijn voor de Aanbestedende dienst geen kosten verbonden. Eventuele kosten en / of schade welke (kunnen) ontstaan door het niet gunnen van deze aanbesteding (aan Inschrijver) zijn voor rekening en risico van Inschrijver.

Nadere toelichting

De Aanbestedende dienst kan Inschrijver verzoeken om verduidelijking en / of aanvullende gegevens te verstrekken en verstrekte informatie te controleren. Inschrijver moet binnen 7 werkdagen aan een dergelijk verzoek voldoen. Indien niet binnen de gestelde termijn de gevraagde gegevens worden verstrekt, dan kan de Aanbestedende dienst besluiten de Inschrijving niet in behandeling te nemen.

Ingediende documenten kunnen door de Aanbestedende dienst worden geweigerd als er naar de mening van de Aanbestedende dienst sprake is van onvolledigheid, onjuistheid of niet tijdig indienen.

Volledigheid en juistheid Inschrijving

Er wordt met nadruk op gewezen dat de Inschrijver zelf verantwoordelijk is voor de volledigheid en juistheid van zijn Inschrijving. Indien in een latere fase blijkt dat onjuiste en / of onvolledige informatie is verstrekt, kan de Inschrijver worden uitgesloten.

Vertrouwelijkheid

Inschrijver

Inschrijver zal vertrouwelijkheid in acht nemen bij alle vertrouwelijke informatie welke hem bekend is of wordt van Aanbestedende dienst of welke verkregen is in het kader van de dienstverlening. De informatie welke hem ter beschikking staat, zal hij niet aan derden ter beschikking stellen zonder toestemming vooraf van de Aanbestedende dienst. Hij zal vertrouwelijke informatie aan zijn personeel slechts bekend maken voor zover dit nodig is voor het doen van de Inschrijving of uitvoering van dienstverlening binnen de Overeenkomst.

Aanbestedende dienst

De Aanbestedende dienst zal vertrouwelijkheid in acht nemen bij alle vertrouwelijke informatie van Inschrijver, in het bijzonder de Inschrijving. De Aanbestedende dienst zal de informatie van Inschrijver niet zonder zijn toestemming bekend maken aan derden, met uitzondering van de adviseurs en de Moederorganisaties van de Aanbestedende dienst in het kader van de beoordeling van de Inschrijving. De Aanbestedende dienst staat er voor in dat ook zijn adviseurs en Moederorganisaties de vertrouwelijkheid van de informatie van Inschrijver in acht zullen nemen.

Tegenstrijdigheden, onvolkomenheden en / of bezwaren

Dit document is met zorg samengesteld. Mocht Inschrijver desondanks tegenstrijdigheden of onvolkomenheden tegenkomen, dan dient de Inschrijver dit zo spoedig mogelijk, maar in elk geval vóór verzending van de Nota van Inlichtingen schriftelijk (bij voorkeur via e-mail), aan Aanbestedende dienst kenbaar te maken met opgave van de correctievoorstellen en eventuele onderbouwing. Ook eventuele



Beschrijvend document Marktplaats voor Infrastructuur Regio Rotterdam

bezwaren tegen (delen van) dit document dient Inschrijver zo spoedig mogelijk, maar in elk geval vóór verzending van de Nota van Inlichtingen, schriftelijk, bij voorkeur via e-mail, kenbaar te maken.

Indien naderhand blijkt dat er onvolkomenheden, tegenstrijdigheden en / of gebreken in de aanbestedingsdocumenten zitten en deze zijn niet door de Inschrijver gemeld, kan dit de Aanbestedende dienst niet worden aangemerkt.

Van Inschrijvers wordt een proactieve houding verwacht. Dit betekent dat een Inschrijver geen rechtsgeldig beroep kan doen op onvolkomenheden of tegenstrijdigheden die niet door hem binnen de hiervoor genoemde termijn aan de orde zijn gesteld, terwijl dit redelijkerwijs wel mogelijk was geweest. Ten aanzien van deze onvolkomenheden of tegenstrijdigheden heeft een Inschrijver in die situatie zijn rechten verwerkt.

Akkoordverklaring

Met het doen van een Inschrijving verklaart de Inschrijver akkoord te gaan met de inhoud van dit Beschrijvend document en bijlagen (inclusief eventuele aanpassingen door middel van een Nota van Inlichtingen), dit met verval van rechten. Het is niet toegestaan om eventuele op- of aanmerkingen op de regels, voorschriften, criteria of andere inhoud van het Beschrijvend document en bijlagen na gunning te berde te brengen.

Inschrijving onder voorwaarden en / of onder voorbehoud

Het onder voorwaarden en / of onder voorbehoud doen van een Inschrijving maakt de Inschrijving **niet per se ongeldig**. Een dergelijke Inschrijving kan echter worden uitgesloten. Eventuele voorwaarden of voorbehouden worden beoordeeld in het kader van de BPKV gunningcriteria.

Auteursrecht

Het auteursrecht van door de Aanbestedende dienst verstrekte informatie berust bij de Aanbestedende dienst. Behoudens uitzonderingen door de Auteurswet gesteld, mag zonder schriftelijke toestemming van de Aanbestedende dienst niets uit de Aanbestedingsdocumenten en / of door de Aanbestedende dienst verstrekte informatie worden vermenigvuldigd (anders dan voor het doel van het indienen van een Inschrijving) door middel van druk, fotokopie, microfilm of anderszins. Evenmin mogen de Aanbestedingsdocumenten en / of door de Aanbestedende dienst verstrekte informatie en / of gedeelten en / of onderdelen daarvan zonder schriftelijke toestemming van de Aanbestedende dienst worden aangewend voor commerciële doeleinden van welke aard dan ook. Het auteursrecht van de Inschrijving en de andere door de Inschrijvers verstrekte informatie berust bij de Inschrijver. Zie voorts de passage over vertrouwelijkheid in deze paragraaf.

Wijzigingen in de situatie van de Inschrijver

De uiteindelijke Overeenkomst resulterend uit deze aanbesteding zal het resultaat zijn van alle verstrekte informatie en documentatie van Inschrijver en de Aanbestedende dienst. Inschrijver garandeert dat zijn organisatie gedurende de contractduur inclusief eventuele verlengingsperioden de vereiste capaciteiten, vaardigheden en middelen bezit om te kunnen voldoen aan de gestelde eisen en wensen. Van elke substantiële wijziging in de situatie van Inschrijver om te kunnen voldoen aan deze eisen, dient de Aanbestedende dienst onmiddellijk op de hoogte gesteld te worden.

Intrekken



De Aanbestedende dienst heeft het recht de aanbesteding om hem moverende redenen in te trekken of gedeeltelijk in te trekken.

Ontbinding Hoofdlijnenovereenkomsten

De Aanbestedende dienst is gerechtigd de Hoofdlijnenovereenkomsten met Opdrachtnemer met onmiddellijke ingang te beëindigen, indien uit een uitspraak van een rechter volgt dat de Hoofdlijnenovereenkomst ongeldig is.

Tevens behoudt de Aanbestedende dienst zich het recht voor op ontbinding van de Hoofdlijnenovereenkomst in geval van onjuiste en / of onvolledige informatie en / of het niet kunnen nakomen van hetgeen door een Inschrijver is aangeboden.

Aan een beëindiging- en / of ontbindingsbesluit als hiervoor bedoeld kunnen door de Inschrijver geen aanspraken worden ontleend jegens de Aanbestedende dienst op vergoeding van inschrijfkosten, verlies aan referentie, gederfde winst of andere schade die in het kader van deze aanbesteding gemaakt dan wel geleden is of wordt.

Toepasselijk recht en geschillen

De verhouding tussen de Aanbestedende dienst en de Inschrijver wordt uitsluitend beheerst door Nederlands recht. De rechter te Rotterdam is bij uitsluiting bevoegd van geschillen inzake deze aanbesteding kennis te nemen, niet tegenstaande het feit dat Inschrijver het recht heeft om een geschil (eerst) voor te leggen aan de Commissie van Aanbestedingsexperts. De Aanbestedende dienst maakt de afweging of een geschil al dan niet leidt tot opschorting van de procedure.



5. Uitsluitingsgronden en geschiktheidseisen

5.1 Uniform Europees Aanbestedingsdocument

Door middel van het Uniform Europees Aanbestedingsdocument (deze vervangt Eigen Verklaring) wordt in deze procedure voor de Uitsluitingsgronden en de Geschiktheidseisen slechts het Uniform Europees Aanbestedingsdocument afgegeven, zonder dat er nadere informatie (verificatiedocumenten) door de Inschrijvers dienen te worden verstrekt. De uitzonderingen hierop vormen referenties en het uittreksel uit het handelsregister (of verklaring of attest, en een volmacht). Deze dienen direct aan de Inschrijving toegevoegd te worden.

Het is de bedoeling dat alleen van de winnende Inschrijver(s), na de bekendmaking van het voornemen tot gunnen en het afwijzen van de overige Inschrijvers, benodigde gegevens uit het Uniform Europees Aanbestedingsdocument worden geverifieerd. De winnende Inschrijver(s) levert binnen zeven kalenderdagen op eerste verzoek van de Aanbestedende dienst de in dit hoofdstuk genoemde verificatiedocumenten aan (behoudens de hierboven genoemde uitzonderingen). Het niet tijdig over kunnen leggen van de verificatiedocumenten na een daartoe strekkend verzoek kan leiden tot uitsluiting. In geval van uitsluiting komt vervolgens de Inschrijver met de in rangorde opvolgende economisch meest voordelige Inschrijving in aanmerking om op verzoek van de Aanbestedende dienst de benodigde verificatiedocumenten te leveren. En zo verder (nummer drie, nummer vier, etc.).

Let op:

- Het Uniform Europees Aanbestedingsdocument dient door een bevoegde functionaris van Inschrijver te worden ondertekend;
- U kunt het Uniform Europees Aanbestedingsdocument alleen gebruiken in Adobe Reader. Opent u het Uniform Europees Aanbestedingsdocument met een ander programma dan Adobe Reader dan kan het zich voordoen dat het document niet zo in beeld komt als bedoeld is. Het probleem is onder andere geconstateerd in het programma Voorvertoning zoals dat op veel apparaten van Apple staat.
- Het gaat om een betaversie van het pdf-formulier. Vergrendeling van door de aanbestedende dienst ingevulde informatie of geselecteerde opties is nu nog niet mogelijk. In een volgende versie van het formulier wordt dit opgeleverd. Dit vergt nu oplettendheid van zowel de ondernemer als de aanbestedende dienst. Ook is het nog niet mogelijk om in het formulier op te slaan dat sprake is van een Europese aanbesteding **boven de Europese drempel**. Benadrukt wordt dat daar wel sprake van is.

5.2 Uitsluitingsgronden

In het Uniform Europees Aanbestedingsdocument zijn de Uitsluitingsgronden genoemd (aangevinkt) die van toepassing zijn op deze Aanbesteding. Middels het ondertekenen van het Uniform Europees Aanbestedingsdocument geeft Inschrijver aan dat die genoemde Uitsluitingsgronden niet op Inschrijver van toepassing zijn.

Een Uitsluitingsgrond is een knock-out criterium. Wanneer een Uitsluitingsgrond van toepassing is op de Inschrijver leidt dit tot uitsluiting.



Ingeval wordt ingeschreven in Combinatie, wordt de gehele Combinatie reeds uitgesloten indien op één of meer leden van de Combinatie één van de Uitsluitingsgronden van toepassing is.

Indien een Uitsluitingsgrond op de Inschrijver van toepassing is, dient deze aan te geven welke feiten zich hebben voorgedaan of zich voordoen, de omvang ervan en welke maatregelen de Inschrijver heeft genomen om herhaling te voorkomen en het gezonde vertrouwen te herstellen. De Aanbestedende dienst kan afzien van toepassing van (een van) de Uitsluitingsgronden om redenen genoemd in artikel 2.88 Aanbestedingswet.

Verificatiedocument(en):

- Gedragsverklaring Aanbesteden (GVA)¹
- Uittreksel uit het handelsregister. Deze is op het moment van indiening van de Inschrijving niet ouder dan 6 maanden.
- Verklaring Betalingsgedrag van de belastingdienst. Deze is op het moment van indiening van de Inschrijving niet ouder dan 6 maanden.

5.3 Geschiktheidseisen

Middels het ondertekenen van het Uniform Europees Aanbestedingsdocument en toevoegen van het Uniform Europees Aanbestedingsdocument aan de Inschrijving verklaart Inschrijver te voldoen aan alle genoemde Geschiktheidseisen.

Een Inschrijver dient de volgende geschiktheid te hebben. Hij dient in staat te zijn:

- a. de voorgestelde oplossing te (doen) realiseren;
- b. de benodigde investering te (doen) financieren;
- c. de voorgestelde oplossing te (doen) exploiteren.

Het voldoen aan de geschiktheidseisen dient te worden verklaard in het Uniform Europees Aanbestedingsdocument en dient te worden onderbouwd met het document Toelichting waarin wordt onderbouwd dat wordt voldaan aan de geschiktheidseisen. Zie paragraaf 4.5.7. Hierbij heeft de Inschrijver de mogelijkheid (niet de plicht) om referenties toe te voegen. Eventueel meegezonden referenties dienen niet ouder te zijn dan vijf jaar.

Een Geschiktheidseis is een knock-out criterium. Het niet voldoen aan een Geschiktheidseis leidt tot uitsluiting.

¹ De GVA is op het moment van indiening van de Inschrijving niet ouder dan 2 jaar. De GVA is een verklaring van een bevoegd gezag (op te vragen bij het ministerie van Veiligheid en Justitie, Dienst Justis) dat uit een onderzoek naar betrokken natuurlijke persoon of rechtspersoon geen bezwaren bestaan in verband met de inschrijving op overheidsopdrachten, speciale sectoropdrachten, concessieovereenkomsten voor openbare werken of prijsvragen. Het betreft meer specifiek een of meerdere verklaringen of getuigschriften conform artikel 45 van Richtlijn 2004/18/EG van het Europese Parlement en De Raad. Buitenlandse inschrijvers moeten een vergelijkbare verklaring uit het land van herkomst overleggen. Indien een zodanig document niet door het betrokken land wordt afgegeven, kan de bedoelde verklaring omtrent het gedrag worden vervangen door een verklaring die onder ede door de Inschrijver is afgelegd ten overstaan van een notaris.

Let op: er bestaat geen speedprocedure voor het aanvragen van de GVA. Dit betekent dat als u niet reeds in het bezit bent van een geldige GVA u deze tijdig moet aanvragen en niet moet wachten totdat de voorgenomen gunningbeslissing verstuurd is. De doorlooptijd is doorgaans 4 weken (ingeval de aanvrager een natuurlijk persoon is) of 8 weken (ingeval de aanvraag een rechtspersoon is).

Meer informatie over de GVA is te vinden op:

<http://www.justis.nl/Producten/gedragsverklaringaanbesteden/>



Beschrijvend document Marktplaats voor Infrastructuur Regio Rotterdam

Geschiktheidseisen		
	Omschrijving	
	GE1	<u>Beschikt over een aAccountantsverklaring (over het boekjaar 2015) / beoordeling- of samenstellingsverklaring. Deze hoeft niet te worden meegezonden bij de Inschrijving.</u>
	GE2	<u>Beschikt over een aAansprakelijkheidsverzekering tegen bedrijfsrisico's (voor minimaal €2.500.000.-- per verzekeringsjaar). Deze hoeft niet te worden meegezonden bij de Inschrijving.</u>
	GE3	<u>Beschikt over een aAansprakelijkheidsverzekering tegen beroepsrisico's (voor minimaal €1.000.000.-- per verzekeringsjaar). Deze hoeft niet te worden meegezonden bij de Inschrijving.</u>
Technische bekwaamheid en / of beroepsbekwaamheid (art. 2.93, 2.94, 2.95 Aw 2012)	GE4	<u>Eventueel rReferenties, waarmee wordt onderbouwd dat wordt voldaan aan a, b, en c.</u>
	GE5	Beschrijving (in het toelichtend document) van de technische uitrusting voor de ontwikkeling en de uitvoering van de business waarvoor wordt ingeschreven en maatregelen om de kwaliteit te waarborgen, waarmee wordt onderbouwd dat wordt voldaan aan a, b, en c.
	GE6	<u>Beschrijving (in het toelichtend document) van de pPersonneelsbezetting</u> voor de ontwikkeling en de uitvoering van de business, waarmee wordt onderbouwd dat wordt voldaan aan a, b, en c.
Kwaliteitsnormen (art. 2.96 Aw 2012)	GE7	<u>Beschrijving (in het toelichtend document) van het k kwaliteitsmanagementsysteem.</u>



6. Beoordelingsprocedure

6.1 Algemeen

De Aanbestedende dienst heeft voor deze aanbesteding een beoordelingscommissie samengesteld die verantwoordelijk is voor het proces van de gunning. De beoordelingscommissie bestaat uit deskundige leden. De beoordeling vindt plaats op basis van expert judgement. De beoordelingscommissie stelt het gunningadvies op en legt het voor (ter goedkeuring) aan de Opdrachtgever.

De aanbesteding en de te sluiten Hoofdlijnen- en Realisatieovereenkomst zijn gestoeld op het principe van Best Value Procurement. Dit principe komt al tot uitdrukking in de BPKV-criteria.

Het principe van Best Value komt volledig tot zijn recht na gunning van de Hoofdlijnenovereenkomst in de totstandkoming van de Realisatieovereenkomst. Conform de principes van Best Value Procurement wordt dan samengewerkt tussen Opdrachtgever en Opdrachtnemer en in het bijzonder wordt het volgende onder leiding van de Opdrachtnemer uitgewerkt:

- de prestatie-onderbouwing;
- de kansen van het voorstel;
- de beheersing van de risico's;
- het realiseren de benodigde condities, waar onder de vergunningen;
- het opstellen van de Realisatieovereenkomst.

6.2 Beoordelingsproces

De Inschrijvingen worden als volgt beoordeeld:

- Ten eerste op geldigheid, volledigheid, vormvereisten en de overig gestelde voorwaarden en eisen. Inschrijvingen die hier volledig aan voldoen, worden meegenomen in het verdere beoordelingsproces. Inschrijvingen die hier niet volledig aan voldoen kunnen worden uitgesloten.
- Ten tweede op Uitsluitingsgronden (paragraaf 5.2) en Geschiktheidseisen (paragraaf 5.3). Inschrijvingen die hier volledig aan voldoen, worden meegenomen in het verdere beoordelingsproces. Inschrijvingen waarop een Uitsluitingsgrond van toepassing is worden uitgesloten. Inschrijvingen die niet volledig voldoen aan de Geschiktheidseisen kunnen worden uitgesloten.
- Ten derde op Eisen (paragraaf 6.3). Inschrijvingen die hier volledig aan voldoen, worden meegenomen in het verdere beoordelingsproces. Inschrijvingen die hier niet aan voldoen kunnen worden uitgesloten.
- Ten vierde op het gunningscriterium BPKV (paragraaf 6.5) en de bijbehorende gunningscriteria (paragraaf 6.6). Elke Inschrijving voldoet in een bepaalde mate aan het gestelde in het Beschrijvend document. De Inschrijving wordt per gunningscriterium beoordeeld en krijgt hiervoor punten toegekend. Het totaal aan behaalde punten is de eindbeoordeling van de Inschrijving.



6.3 Eisen

De Eisen zijn nader uitgewerkt in het PvE (bijlage 1).

6.4 Plafondprijs en bodemprijs

Er geldt een plafondprijs en een bodemprijs ten aanzien van de investeringsbijdrage van De Verkeersonderneming.

De plafondprijs is € 8 miljoen, exclusief BTW.

De bodemprijs is € 1 miljoen, exclusief BTW.

In de inschrijving dient ten minste 50% van de voorgenomen investering te worden gedaan door Opdrachtnemer en omgekeerd maximaal 50% van de voorgenomen investering te worden gevraagd aan Opdrachtgever.

Uit de Inschrijving mag niet blijken dat Opdrachtnemer een bijdrage in de exploitatie van Opdrachtgever nodig heeft. De exploitatiekosten zijn geheel voor rekening van de Opdrachtnemer (zo hem ook alle inkomsten uit de exploitatie toekomen).

Uit de Inschrijving dient te blijken dat een bedrag van 10% van de investeringsbijdrage van De Verkeersonderneming als uitgestelde betaling gedurende drie jaar wordt gereserveerd als 'verwijderingsbijdrage' voor de aangelegde infrastructuur voor het geval het project geen succes blijkt te zijn en de exploitatie moet worden beëindigd.

Nota bene: een inschrijving die afwijkt van de instructies in deze paragraaf is ongeldig en wordt uitgesloten.

6.5 Gunningscriteria

In deze paragraaf zijn de gunningscriteria opgenomen die aan de dienstverlening worden gesteld.

De gunningscriteria zijn weergegeven in onderstaande tabel, evenals de maximaal te behalen punten per gunningscriterium (en daarmee de onderlinge weging) en welk document bijgevoegd dient te worden aan de Inschrijving:

<i>Criterium</i>	<i>Maximum aantal punten</i>	<i>beoordelingsbasis</i>
<i>Uitvoering</i>	<i>300</i>	<i>PvA, Toelichting dat wordt voldaan aan de geschiktheidseisen, en planning en risicodossier</i>
<i>Resultaat</i>	<i>300</i>	<i>PvA</i>
<i>Levensvatbaarheid van de business case</i>	<i>200</i>	<i>Business case en PvA</i>
<i>Investering,</i> - <i>met een plafondprijs voor de investeringsbijdrage van De Verkeersonderneming van € 8 miljoen, exclusief BTW; en</i>	<i>200</i>	<i>Business case, PvA en Prijsinvulformulier</i>



- als bodemprijs voor investeringsbijdrage van De Verkeersonderneming van € 1 miljoen, exclusief BTW; - tenminste 50 % van de voorgenomen investering ten laste van Opdrachtnemer; en - geen bijdrage van De Verkeersonderneming in de exploitatie. Nota bene: een inschrijving die afwijkt van bovenstaande instructies is ongeldig en wordt terzijde gelegd.		
--	--	--

6.6 Aandachtspunten bij de gunningscriteria

Criterion	Maximum aantal punten	Aandachtspunten
<i>Uitvoering</i>	300	- De overtuigingskracht waarmee wordt onderbouwd dat het project fysiek wordt gerealiseerd. - De snelheid van de implementatie. - De overtuigingskracht dat de planning daadwerkelijk wordt gerealiseerd. - De beperktheid waarin een beroep wordt gedaan op de overheid om condities te creëren (waar onder het verkrijgen van vergunningen) om het PvA tot uitvoering te brengen - De mate waarin en de overtuigingskracht waarmee de opgenomen 10 risico's zijn beschreven. - De mate waarin en de overtuigingskracht waarmee is beschreven hoe deze risico's door de Inschrijver daadwerkelijk zullen worden beheerst.
<i>Resultaat</i>	300	- <u>De breedte van het 'palet' aan uitdagingen van De Verkeersonderneming dat zal worden bereikt.</u> - <u>Het wordt positief gewaardeerd als een oplossing ingezet kan worden voor meerdere uitdagingen.</u> - <u>Het wordt positief gewaardeerd als een oplossing ook een positief effect heeft voor het oplossen van een ander probleem (bijv. een sociaal probleem of een ruimtelijk probleem) in de Regio Rotterdam.</u> - De overtuigingskracht dat de voorgestelde maatregelen de geadresseerde uitdaging(en) daadwerkelijk realiseren (in de zin van het verbeteren van de bereikbaarheid in en van de Regio Rotterdam). - Genialiteit.
<i>Levensvatbaarheid van de business case</i>	200	- <u>De overtuigingskracht waarmee wordt onderbouwd dat de business case 'van de grond komt'.</u> - <u>Het wordt positief gewaardeerd als de oplossing schaalbaar is.</u>



		- De overtuigingskracht waarmee wordt onderbouwd dat de business case zonder overheidsmiddelen na realisatie op 'eigen kracht' uit kan. - De mate waarin en de overtuigingskracht waarmee de business case wordt ondersteund door een schriftelijke investeringsverklaring van een financier.
Investering	200	De laagte van de gevraagde investeringsbijdrage van De Verkeersonderneming: - een inschrijving met een gevraagde investeringsbijdrage van De Verkeersonderneming op de bodemprijs krijgt de maximale score voor dit gunningscriterium; - een inschrijving met een gevraagde investeringsbijdrage van De Verkeersonderneming op de plafondprijs krijgt 0 punten voor dit gunningscriterium; - het verband tussen de plafondprijs en de bodemprijs is lineair. Dit betekent dat een inschrijving met gevraagde investeringsbijdrage van De Verkeersonderneming precies in het midden tussen de plafond en de bodemprijs 50% van de punten krijgt voor dit gunningscriterium; - een inschrijving met een opdrachtsom boven de plafondprijs of onder de bodemprijs is ongeldig en wordt terzijde gelegd.

6.7 Volledigheid, geldigheid en voldoen aan de voorschriften

Eerst worden de Inschrijvingen beoordeeld op volledigheid, geldigheid en op het voldoen aan de voorschriften in en op grond van het Uitvraagdocument.

Een onvolledige Inschrijving kan worden uitgesloten van verdere deelname aan de minicompetitie.

Een Inschrijving onder voorwaarden of onder een voorbehoud is ongeldig en wordt uitgesloten van verdere deelname aan de minicompetitie.

Een Inschrijving waarin niet wordt voldaan aan een voorschrift in of op grond van het Uitvraagdocument kan worden uitgesloten van verdere deelname aan de minicompetitie.

6.8 Individuele beoordeling door de leden van de beoordelingscommissie

De beoordelingscommissie is multidisciplinair samengesteld. De commissie bestaat uit deskundigen in deze sector en op het terrein van projectmanagement en aanbestedingsrecht. De beoordeling geschiedt op basis van expert judgement. De inhoudelijke beoordeling van de Inschrijvingen vindt primair individueel plaats door de leden van de beoordelingscommissie. De leden van de beoordelingscommissie geven individueel per gunningscriterium een punt (zie voor de hoogte van de punten paragraaf 6.8 hierna) en voorzien elk punt van kort commentaar aan de hand van de aandachtspunten. De beoordeling is absoluut en zodoende niet relatief. De puntentoekenning wordt niet uitgesplitst naar het niveau van de aandachtspunten.



6.9 Beoordelingsgesprekken

Daarna vinden beoordelingsgesprekken plaats van de beoordelingscommissie met de individuele Inschrijvers. Deze beoordelingsgesprekken duren maximaal twee uur. Bij de beoordelingsgesprekken zijn aanvullende vertegenwoordigers van de betrokken Moederorganisatie(s) aanwezig.

Eerst krijgt de Inschrijver 40 minuten de gelegenheid om zijn Inschrijving toe te lichten. Daarna hebben de leden van de beoordelingscommissie de gelegenheid om kritische vragen te stellen over de inhoud en de overtuigingskracht van de Inschrijving. De leden van de beoordelingscommissie maken individueel aantekeningen en kunnen naar aanleiding van het beoordelingsgesprek door hen toegekende punten en/of commentaar wijzigen.

Van de beoordelingsgesprekken wordt geen verslag gemaakt.

De individueel toegekende punten en het individuele commentaar van de leden van de beoordelingscommissie vormen het basismateriaal voor de verdere beoordeling.

6.10 Consensusmeeting van de beoordelingscommissie

Ten slotte vindt in een consensusmeeting de beoordeling plaats van de Inschrijvingen door de commissie als geheel. Het basismateriaal van de individuele leden van de commissie wordt ingebracht in het begin van de consensusmeeting.

In de consensusmeeting wordt vervolgens na een ampele gedachtewisseling van de beoordelingscommissie per Inschrijving en per criterium met in achtneming van de aandachtspunten per criterium gemotiveerd een cijfer van 1 t/m 5 gegeven, waarbij

5 = uitstekend

4 = goed

3 = voldoende

2 = weinig onderscheidend

1 = onvoldoende te verifiëren

Deze punten worden doorgerekend in de tabel. Ter illustratie: indien u 'goed' scoort voor risicobeheersing, krijgt u $4/5 * 100 = 80$ punten voor dit subgunningscriterium.

De beoordelingscommissie kent elk punt in unanimitie toe. Bij een verschil van mening binnen de commissie over de toekenning van een punt wordt de gedachtewisseling voortgezet totdat de unanimitie in het oordeel is bereikt.

6.11 Beoogde winnaars

De Verkeersonderneming is voornemens het gereserveerde budget van € 12,5 miljoen excl. BTW geheel te contracteren.

Het is enerzijds theoretisch denkbaar dat er 11 contracten worden gesloten van ieder € 1 miljoen en één van € 1,5 miljoen, exclusief BTW. In dat geval zijn er 12 winnaars.

Het is anderzijds theoretisch denkbaar dat er slechts twee contracten worden gesloten. Eén ter waarde van € 8 miljoen, excl. BTW en één ter waarde van € 4,5 miljoen, excl. BTW. Dan zijn er slechts twee winnaars.

Per 'uitdaging' kan slechts één Hoofdlijnenovereenkomst worden gesloten. Indien meerdere Inschrijvingen zijn gericht op dezelfde uitdaging zal de Inschrijver met de Inschrijving met de hoogste score het voornemen tot gunning krijgen. Deze regel geldt niet per se voor 'the wild card'. Er kunnen meerdere Inschrijvingen voor 'the wild card' in aanmerking komen voor een voorlopige gunning. Indien naar het uitsluitende



Beschrijvend document Marktplaats voor Infrastructuur Regio Rotterdam

oordeel van de beoordelingscommissie een Inschrijving die is ingediend voor 'the wild card' feitelijk gericht is op één van de andere uitdagingen of anderszins te zeer een overlap heeft met een Inschrijving met een hogere score, valt deze Inschrijving af.

De Inschrijvers krijgen in volgorde van het aantal punten dat zij hebben behaald in de beoordeling de Hoofdlijnenovereenkomst gegund. Indien de Inschrijving die als laatste in aanmerking kan komen voor gunning het maximum van € 12,5 miljoen overschrijdt zal deze inschrijver in de gelegenheid worden gesteld om zijn inschrijving te versoberen, zodat binnen het maximum budget wordt gebleven. Deze mogelijkheid wordt alleen geboden als 'het gat' tussen het resterend deel van het budget van De Verkeersonderneming en de gevraagde bijdrage niet groter is dan 25% van de gevraagde bijdrage.

Indien laatstgenoemde maatregel niet leidt tot gunning aan deze Inschrijver, dan reserveert de Aanbestedende dienst het resterende budget voor prioriteiten van De Verkeersonderneming, waaronder eventuele opties op meerwerk van de wel gegunde opdrachten in het kader van de Marktplaats voor Infrastructuur.

Ter illustratie als voorbeelden de volgende denkbare 'gunningstabellen':

Voorbeeld 1:

Inschrijver	Score	Investeringsbijdrage van De Verkeersonderneming
1.	Uitdaging A: 950 punten (750 punten voor kwaliteit en de maximum score van 200 punten voor de bijdrage in de investering). Voornemen tot gunning.	€ 1 miljoen
2.	Uitdaging B 842,85 punten (700 punten voor kwaliteit en 142,85 punten voor de bijdrage in de investering). Voornemen tot gunning.	€ 3 miljoen
3.	Uitdaging A: 800 punten (600 punten voor kwaliteit en de maximum score van 200 punten voor de bijdrage in de investering) Deze inschrijving valt af.	€ 1 miljoen
4.	Uitdaging C: 777,14 punten (620 punten voor kwaliteit en 157,14 punten voor de bijdrage in de investering). Voornemen tot gunning.	€ 2,5 miljoen
5.	Uitdaging D: 721,42 punten (550 punten voor kwaliteit en 171,42 punten voor de bijdrage in de investering). Voornemen tot gunning.	€ 2 miljoen
6.	Uitdaging E: 699,28 punten (585 punten voor kwaliteit en 114,28 punten voor de bijdrage in de investering). Voornemen tot gunning.	€ 4 miljoen



Beschrijvend document Marktplaats voor Infrastructuur Regio Rotterdam

Totaal		Precies € 12,5 miljoen
7.	Uitdaging F: 650 punten. Deze Inschrijving valt af.	€ 1 miljoen

Voorbeeld 2:

Inschrijver	Score	Investeringsbijdrage van De Verkeersonderneming
1.	Uitdaging A: 900 punten (700 punten voor kwaliteit en de maximum score van 200 punten voor de bijdrage in de investering). Voornemen tot gunning.	€ 1 miljoen
2.	Uitdaging B: 850 punten (650 punten voor kwaliteit en de maximum score van 200 punten voor de bijdrage in de investering). Voornemen tot gunning.	€ 1 miljoen
3.	Uitdaging B: 750 punten (550 punten voor kwaliteit en de maximum score van 200 punten voor de bijdrage in de investering). Deze Inschrijving valt af.	€ 1 miljoen
4.	Uitdaging C: 800 punten (600 punten voor kwaliteit en de maximum score van 200 punten voor de bijdrage in de investering). Voornemen tot gunning.	€ 1 miljoen
5.	Uitdaging D: 772,14 punten (615 punten voor kwaliteit en 157,14 punten voor de bijdrage in de investering). Voornemen tot gunning.	€ 2,5 miljoen
6.	Uitdaging C: 754,28 punten (640 punten voor kwaliteit en 114,28 punten voor de bijdrage in de investering). Deze Inschrijving valt af.	€ 4 miljoen
7.	Uitdaging E: 700 punten (700 punten voor kwaliteit 0 punten voor de bijdrage in de investering). Voorwaardelijk voornemen tot gunning.	€ 8 miljoen
Totaal	Inschrijver nr. 7 krijgt de gelegenheid zijn Inschrijving te versoberen naar een gevraagde bijdrage aan De Verkeersonderneming van € 7 miljoen.	€ 13,5 miljoen (een overschrijding van het budget met € 1 miljoen)



8.	Uitdaging A: 600 punten. Deze Inschrijving valt af.	€ 1 miljoen
9.	Uitdaging F: 500 punten. Deze Inschrijving valt af.	€ 3 miljoen

Voorbeeld 3:

Inschrijver	Score	Investeringsbijdrage van De Verkeersonderneming
1.	780 punten: een bijzonder goede (geniale inschrijving). Met 780 punten vrijwel de maximum score voor kwaliteit en 0 punten voor de bijdrage in de investering.	€ 8 miljoen
2.	728,57 punten (700 punten voor kwaliteit en 28,57 punten voor de bijdrage in de investering). Deze Inschrijving valt af.	€ 7 miljoen
Totaal	Alleen Inschrijver nr. 1 krijgt het voornemen tot gunning. Inschrijver nr. 2 krijgt niet de gelegenheid zijn voorstel te versoberen, want het gat is te groot. Het resterende budget gaat terug naar de Opdrachtgever en wordt aangewend voor andere prioriteiten.	€ 15 miljoen
3.	600 punten (400 punten voor kwaliteit en de maximum score van 200 punten voor de bijdrage in de investering). Deze Inschrijving valt ook af.	€ 1 miljoen

De Verkeersonderneming maakt voorts het voorbehoud dat alleen inschrijvingen kunnen worden gegund die naar het uitsluitende oordeel van De Verkeersonderneming serieus en levensvatbaar zijn en daadwerkelijk de doelen dienen die De Verkeersonderneming met deze aanbesteding beoogd te bereiken.

6.12 Voornemen tot gunningen

Voorafgaand aan het bekendmaken van de voorgenomen gunningen legt De Verkeersonderneming de voorgenomen gunningen voor aan de betreffende Moederorganisatie. Deze heeft het recht van veto voor een voorgenomen gunning die haar betreft. Indien een veto wordt uitgesproken wordt de betrokken Hoofdpijnenovereenkomst niet gesloten. Het budget dat vrij valt gaat terug naar de Opdrachtgever en wordt aangewend voor andere prioriteiten. Er wordt zodoende geen andere Inschrijving, in plaats van de door een veto getroffen inschrijving, gegund. Met



deze regel wordt voorkomen dat een Hoofdlijnenovereenkomst zou kunnen worden gegund waar de betrokken Moederorganisatie geen heil in ziet.

Gelijktijdig met het bekendmaken van de mededeling van de voorlopige gunningsbeslissing aan de winnende Inschrijvers, zullen de afgewezen Inschrijvers van die beslissing in kennis worden gesteld. Zij ontvangen een afwijzingsbrief bevattend een motivering van de reden van de afwijzing en de aankondiging van de voorgenomen gunning aan de winnende Inschrijvers. Door iedere belanghebbende kan nadere informatie worden ingewonnen bij Opdrachtgever.

Op grond van art. 2.128 van de Aanbestedingswet 2016 houdt de mededeling van de gunningsbeslissing geen aanvaarding in van een aanbod van de winnende Inschrijver(s).

Als een Inschrijver zich niet kan verenigen met het voorgenomen gunningsbesluit dan dient hij binnen 20 kalenderdagen na verzending van het besluit een kort geding aanhangig te hebben gemaakt. Deze termijn is een vervaltermijn. Dat wil zeggen dat indien Inschrijver niet binnen 20 kalenderdagen na verzending van het besluit daadwerkelijk een kort geding aanhangig heeft gemaakt, hij in of buiten rechte geen bezwaar meer kan maken tegen dat besluit en heeft een Inschrijver zijn rechten terzake verwerkt. De afgewezen Inschrijvers hebben in genoemd geval evenzeer hun rechten verwerkt in een (bodem)procedure een vordering tot schadevergoeding in te stellen. Daarna zal in beginsel de opdracht aan de winnende Inschrijver worden gegund en wordt de Overeenkomst met die partij gesloten. Als binnen bovengenoemde termijn een kort geding bij de burgerlijke rechter aanhangig is gemaakt, zal de uitspraak worden afgewacht. Die uitspraak vormt dan vervolgens de basis voor verdere besluitvorming van de Aanbestedende dienst omtrent de gunning.



Bijlagen

De volgende bijlagen zijn onlosmakelijk verbonden met dit Beschrijvend document en zijn separaat toegevoegd:

1. Programma van Eisen algemeen en per uitdaging
2. Instructies voor het Plan van Aanpak
3. Instructies voor de business case
4. Concept Hoofdlijnenovereenkomst
5. Bijlage Uniform Europees Aanbestedingsdocument
6. Vragenformulier
7. Prijsinvulformulier (**wordt binnenkort geplaatst**, excuses voor deze vertraging)

De volgende bijlagen zijn ter informatie bijgevoegd:

8. Marktverkenning voor de Marktplaats voor Infrastructuur