

**ProRail**

## **Werking van de TunnelAlliantie**

Van Michel Marijnissen  
Kenmerk P794983  
Datum 29 april 2014  
Bestand De werking van de TunnelAlliantie  
Status definitief

# ProRail

## Inhoud

1	Werking van de TunnelAlliantie	1
2	Inleiding	3
3	De TunnelAlliantie	3
4	Het doel van de TunnelAlliantie	3
5	De werking van de TunnelAlliantie	4
6	Het resultaat van de TunnelAlliantie	6
7	De TunnelAlliantie uitgewerkt in projectfasen	7
	Fase 1      Studiefase	7
	Fase 2      Contractvoorbereiding	10
	Fase 3      Minitender	11
	Fase 4:      Ontwerp en uitvoering	13
	Bijlage 1      Boodschappenlijst voor Overdrachtdossier	16

## 2 Inleiding

Met de TunnelAlliantie beoogt ProRail het proces van ontwerpen en realiseren van onderdoorgangen en het saneren van overwegen verregaand en continu te verbeteren, in nauwe samenwerking met zijn ketenpartners. De verbeteringen moeten voor alle partijen in de keten een winsituatie opleveren. Dit document beschrijft wat de TunnelAlliantie is, welke doelen ze dient en hoe de TunnelAlliantie werkt en wat ze oplevert. Daarna volgt een meer gedetailleerde beschrijving van de taken en afspraken die bij de verschillende fasen van de realisatie van onderdoorgangen horen.

## 3 De TunnelAlliantie

De TunnelAlliantie is een nieuwe manier van werken voor het realiseren van onderdoorgangen en (indien nodig) het opheffen of aanpassen van overwegen. De werkwijze is systeemgericht en risicogestuurd. Systeemgericht omdat ze het gehele wegverbindingssysteem en de complete keten van werkzaamheden omvat die leiden tot de realisatie van de onderdoorgang. Risicogestuurd omdat de werkwijze erop gericht is in alle fasen van het realisatieproces risico's tijdig te signaleren en te verkleinen of weg te nemen.

De scope van de TunnelAlliantie is de functionele oplevering van onderdoorgangen van maaiveld tot maaiveld. Buiten de scope van de TunnelAlliantie vallen eventuele aansluitende werkzaamheden. Deze worden door de financierend opdrachtgever georganiseerd (hierna te noemen 'Initiatiefnemer' – veelal gemeenten, waterschappen of provincies; soms ProRail zelf). De Initiatiefnemer is ook verantwoordelijk voor de verlegging van niet spoorse kabels en leidingen, evenals voor planologische inpassing zodat binnen de systeemgrenzen noodzakelijke gronden verworven kunnen worden en vergunningaanvragen gehonoreerd.

De TunnelAlliantie staat voor een geoliede ketensamenwerking tussen Initiatiefnemers, ProRail en drie ontwerpende aannemers. Met deze aannemers sluit ProRail een vierjarige raamovereenkomst. Deze raamovereenkomst zorgt ervoor dat de kwaliteiten van de markt (de Raamcontractanten) intensiever en in een vroeger stadium van het project worden benut, in het belang van alle ketenpartners in de TunnelAlliantie.

## 4 Het doel van de TunnelAlliantie

Een onderdoorgang bevordert de verkeersdoorstroming, lost de hinder van gesloten overwegbomen op en verbetert de veiligheid op zowel het spoor als de weg. Het inpassen, ontwerpen en realiseren van een onderdoorgang is vaak een complex vraagstuk. Een onderdoorgang moet voldoen aan een groot aantal eisen en is niet altijd eenvoudig aan te leggen, vanwege het doorgaande weg- en treinverkeer en de vaak beperkte bouwruimte.

# ProRail

*Het doel van de TunnelAlliantie is het organiseren van een veilig, betrouwbaar, klantgericht, efficiënt en kostenbewust proces bij het realiseren van onderdoorgangen en het opheffen of aanpassen van overwegen.*

Dat kan door **samenwerking** zo te organiseren dat een **continu leer- en verbeterproces** ontstaat dat leidt tot **risico- en faalkostenreductie**. De meest geschikte marktpartijen voor de TunnelAlliantie vindt ProRail door een zorgvuldig **aanbestedingsproces**.

## 5 De werking van de TunnelAlliantie

De TunnelAlliantie start op het moment dat de Initiatiefnemer weet dat een onderdoorgang een oplossing is voor zijn vraagstuk. De hierboven genoemde aspecten (samenwerking, continu leer- en verbeterproces, risico- en faalkostenreductie) bepalen tezamen de werking van de TunnelAlliantie.

### Samenwerking

Borging van de samenwerking tussen Initiatiefnemer, ProRail en Raamcontractanten is essentieel voor goede werking van de TunnelAlliantie. De punten hieronder beschrijven hoe deze samenwerking binnen de TunnelAlliantie concreet vorm krijgt:

- ProRail verbindt zijn besluitvormingsprocessen met die van de Initiatiefnemer.
- Samenwerkingsgerichtheid is één van de gunningscriteria waarop Raamcontractanten worden geselecteerd.
- Samenwerkingsessies, conflictmanagement, bouwreflectie, 'benen op tafel' sessies worden gedurende de looptijd van de Raamovereenkomst gehouden om 'de boel bij elkaar te houden' en de belangen blijvend te verbinden. De ketenpartners doen daarbij wat zij samen nodig achten.
- De ketenpartners organiseren vaste teams en aanspreekpunten, hetgeen het besef van een gedeelde verantwoordelijkheid versterkt.
- Iedere partner in de TunnelAlliantie brengt zijn specifieke deskundigheid en expertise in. De Initiatiefnemer krijgt de ruimte en verantwoordelijkheid om de onderdoorgang binnen de vastgestelde systeemgrenzen te optimaliseren. ProRail krijgt ruimte om de contractering en aansturing van het bouwproces te optimaliseren. De Raamcontractanten krijgen ruimte om hun kennis en ervaring in ontwerp en realisatie te combineren door in een vroeger stadium betrokken te worden. Hierdoor komen risico's rondom inpassing, ontwerp en realisatie te liggen bij de partij die deze het best kan beheersen.

### Continu leer- en verbeterproces

De kwaliteit van de hiervoor beschreven samenwerking in de TunnelAlliantie verbetert voortdurend door ingebouwde leer- en verbetermechanismen. De punten hieronder beschrijven concrete leer- en verbetermechanismen:

- Door gebruik te maken van het repeterende karakter van TunnelAlliantie-projecten, is het mogelijk op product- en procesniveau samen te werken aan doorontwikkeling.
- De TunnelAlliantie standaardiseert waar mogelijk en levert maatwerk waar nodig.

# ProRail

- ProRail werkt met Raamcontractanten aan effectieve kwaliteits-, veiligheids- en milieumanagementsystemen in hun productieketen.
- Op basis van leerprocessen reikt ProRail kaders en verbeteradviezen aan en audit en toetst of deze door de Raamcontractanten zijn geïmplementeerd.
- Van Raamcontractanten wordt een actieve verbeteraanpak gevraagd.
- ProRail evalueert samen met de partners elke projectfase, om zowel van gemaakte fouten als geboekte resultaten te leren.
- ProRail evalueert ook zijn eigen prestaties.
- Vanuit de analyse van opgetreden risico's in een groot aantal eerder uitgevoerde projecten worden verbeteringen geborgd.

## Risico- en faalkostenreductie

De hiervoor beschreven samenwerking en leer- en verbeterproces dragen bij aan het terugdringen van faalkosten en risico's. Daarnaast zijn er andere mechanismen ingebouwd in de TunnelAlliantie. Hieronder een puntsgewijze opsomming van de wijze waarop de TunnelAlliantie risico- en faalkosten reduceert:

- De besluitvorming omtrent een projectlocatie vindt plaats op basis van voldoende robuuste informatie, zoals een compleet en kwalitatief goed conditioneringsonderzoek (bureau en veld), een stabiel eisenprogramma (value engineering based) en inzicht in de belangrijkste projectrisico's op het gebied van haalbaarheid en maakbaarheid.
- Aan Raamcontractanten worden voor de aanbesteding per project (de zogeheten Minitender) voldoende en juiste conditionerende gegevens ter beschikking gesteld (denk aan bodem, milieu, water, niet gesprongen explosieven, verleggingen en ligging kabels en leidingen, etc.).
- Voorafgaand aan contractering, houden Initiatiefnemer en ProRail individuele consults met Raamcontractanten om de risico's van het project te inventariseren ten aanzien van haalbaarheid en maakbaarheid (voldoende werkgebied, ruimte om te bouwen, benodigde ontsluitingswegen en mogelijkheden voor bouwwegen. Kwaliteit, kwantiteit en juistheid van conditionerende gegevens).
- ProRail bewaakt dat de scope en het eisenprogramma van de Initiatiefnemer stabiel zijn, dat de Initiatiefnemer binnen de geografische grenzen van wegverbindingssysteem zo ontwerprij als mogelijk specificeert en dat de Raamcontractant zo vroeg mogelijk in het proces verantwoordelijk wordt gemaakt voor een passend ontwerp en een beheerste uitvoering.
- ProRail draagt zorg voor een herkenbaar en kwalitatief goed Aanbestedingsdossier voor de Raamcontractanten, dat voorafgaand aan de Minitender met hen is doorgenomen zodat daar grijze gebieden en risico's zijn uitgefilterd.
- De deelnemers aan de TunnelAlliantie werken met vaste teams, die fouten met elkaar delen en zo van elkaar leren.
- Goed contractmanagement (handhaven Contractdossier, kennis en kunde geborgd en auditen).

## Contractering van de marktpartijen

ProRail selecteert drie aannemers, plus een vierde reservepartij, op basis van hun aanbieding op prijs en kwalitatieve gunningscriteria. Op basis van doelstellingen, prestatiekaders (kritische prestatie-indicatoren) en normen geven de partijen aan welke prestaties zij gaan waarmaken. Na het voornemen tot gunning maken de drie beoogde Raamcontractanten en één geselecteerde reservepartij hun ProjectKwaliteitsPlan (PKP).

# ProRail

Pas na verificatie door ProRail van deze plannen volgt de gunning. Het niet voldoen aan de kwaliteitseisen van ProRail of het onvoldoende kunnen waarmaken van prestatiebeloften middels procesbeschrijvingen en prestatie-indicatoren leidt tot beëindiging van de Raamovereenkomst en het betrekken van de reservepartij.

In het PKP geven de Raamcontractanten aan hoe zij de prestaties gaan waarmaken die in de aanbestedingsprocedure van de Raamovereenkomst worden genoemd. Als ze dat goed doen, wordt er gegund. Tevens geven ze in het PKP aan hoe ze hun Werk conform de eisen uit het ' Procesdeel' gaan inrichten. Vervolgens richten zij een kwaliteits-, veiligheids- en milieumanagementsysteem (KAM) in. ProRail accepteert het PKP en audit de inrichting van het KAM-systeem.

Per project houdt ProRail met de Raamcontractanten een gedegen startbijeenkomst, voorafgaand aan de eerste Minitender. Deze bijeenkomst is bedoeld om de gemeenschappelijke doelstellingen te verbinden, de ambitie- en kwaliteitsniveaus te onderschrijven en met name om elkaar te leren kennen.

Binnen de Raamovereenkomst wordt voor elk individueel project een Minitender gehouden tussen de drie Raamcontractanten. De winnende Raamcontractant voert de opdracht voor ontwerp en uitvoering van het Werk uit.

## 6 Het resultaat van de TunnelAlliantie

De TunnelAlliantie levert een winsituatie op voor alle deelnemende ketenpartners.

### Initiatiefnemers:

- Een betere doorstroming en grotere veiligheid voor verkeersdeelnemers rond spoor kruisingen
- Een transparanter proces
- Meer inzicht in en zekerheid over de projectkosten
- Lagere investeringskosten
- Kortere doorlooptijden

### ProRail:

- Een klantgerichter en continu verbeterend proces
- Een substantiële reductie van PEAT-kosten (Projectmanagement, Engineering, Administratie, Toezicht)
- Een veiliger en punctueler spoor door de sanering van overwegen
- Betere benutting van de kracht van de markt
- Verbetering van het imago

### Marktpartijen:

- Zicht op een grotere werkstroom
- Betrokkenheid bij een nieuw concept
- Meer invloed op projecten door eerder betrokken te zijn
- Intensieve samenwerking met ProRail en Initiatiefnemers
- Meer mogelijkheden voor standaardisatie en innovatie van product en proces

## 7 De TunnelAlliantie uitgewerkt in projectfasen

In dit hoofdstuk komt meer gedetailleerd de aanpak van de TunnelAlliantie aan de orde. Er volgt een beschrijving van vier fasen waarbinnen een project zo efficiënt en effectief mogelijk wordt ontwikkeld, door de juiste dingen op het juiste moment te doen. Het gaat om:

- Fase 1 Studiefase
- Fase 2 Contractvoorbereiding
- Fase 3 Minitender
- Fase 4 Ontwerp en uitvoering.

<b>Fase 1</b>	<b>Studiefase</b>
<i>Input:</i>	<i>Vraag/wens van een Initiatiefnemer om een onderdoorgang te realiseren.</i>
<i>Activiteiten:</i>	<i>Onderzoek en (beperkt) ontwerpwerk door de Initiatiefnemer.</i>
<i>Output:</i>	<i>Door ProRail geaccepteerd Overdrachtdossier en door Initiatiefnemer geaccepteerde aanbidding voor fase 2.</i>
<i>Rollen:</i>	<i>De Initiatiefnemer is leidend. ProRail ondersteunt en adviseert de Initiatiefnemer waar nodig en gewenst. Op verzoek van de Initiatiefnemer en ProRail kunnen Raamcontractanten om advies worden gevraagd.</i>

### 1a De Initiatiefnemer aan zet

De Initiatiefnemer laat via de reguliere kanalen van ProRail weten dat hij een nieuw Project wenst. Er volgt een intakegesprek met de afdeling Relatiebeheer met de Initiatiefnemer. Indien duidelijk is dat er inderdaad een onderdoorgang moet komen, volgt een tweede gesprek. Ditmaal met een vertegenwoordiger van het Tunnelteam van ProRail en de gemandateerde vertegenwoordiger (bijvoorbeeld de projectleider) van de Initiatiefnemer. Dit gesprek heeft als inzet de eisen en wensen van de Initiatiefnemer enerzijds en mogelijkheden vanuit ProRail anderzijds met elkaar te verbinden. Er worden op dat moment bekende risico's doorgenomen en afspraken gemaakt over de vervolgaanpak. Tevens maakt het gesprek duidelijk in welke mate de Initiatiefnemer een beroep zal doen op de adviserende rol van ProRail.

### 1b De inzet van ProRail

ProRail levert aan de Initiatiefnemer een aanbidding voor haar diensten in deze fase(n), op basis van regie met plafond. Afrekening vindt plaats tegen werkelijk gemaakte kosten. Goedkeuring van de aanbidding door de Initiatiefnemer leidt tot een overeenkomst over ondersteuning van ProRail in de Studiefase van het project. De kosten die ProRail maakt voor het maken van de aanbidding zijn verwerkt in de aanbidding zelf en worden voorgeschoten door ProRail. Daarna betaalt de Initiatiefnemer per kwartaal middels voorschotbedragen de kosten van ProRail die uit de overeenkomst voortvloeien.

### 1c Naar het Overdrachtdossier

ProRail geeft aan in haar boodschappenlijst (zie bijlage) welke informatie het van de Initiatiefnemer nodig heeft om in de volgende projectfase de verantwoordelijkheid voor de aansturing van het project over te nemen. ProRail en de Initiatiefnemer maken daartoe

afspraken over een door de Initiatiefnemer op te stellen dossier, hierna te noemen het Overdrachtdossier.

Het Overdrachtdossier bevat onder meer de volgende gegevens:

- de conditioneringsgegevens van de projectlocatie op basis van volledig bureau- en veldonderzoek;
- de conditioneringsgegevens van de spoorbaan op basis van bureau-onderzoek;
- de ligging van kabels en leidingen en de verleggingsopties (indien nodig worden kabels boven de grond gehaald);
- de te verwerven gronden en de planologische inpassing;
- een zo compleet en stabiel mogelijk eisenpakket van de stakeholders;
- een vormgevingsambitie/visie;
- een kwalitatief goede risicoanalyse met betrekking tot onder andere conditionering, haalbaarheids- en maakbaarheidsaspecten van de onderdoorgang;
- veiligheidsrisico's;
- de systeemgrenzen waarbinnen het Werk gerealiseerd kan worden;
- een kostenraming met kostennota.

Deze gegevens worden al in deze fase gevraagd omdat uit faalkostenonderzoek is gebleken dat het ontbreken van goed conditioneringsonderzoek, fouten in het contract, late wijzigingen van stakeholdereisen en onduidelijkheid in de scope of de systeembegrenzing de belangrijkste verstoringen geven in het Werk. Voor een solide ambtelijk en politiek-bestuurlijk besluitvormingsproces is het dus zaak deze vroegtijdig in kaart te brengen.

Ontwerpdocumenten maken in principe geen deel uit van het Overdrachtdossier. In de aanpak van de TunnelAlliantie beperkt de Initiatiefnemer het ontwerpwerk tot een minimum: alleen die onderdelen die strikt noodzakelijk zijn om de maakbaarheid en haalbaarheid van het Project op de betreffende locatie te toetsen en om eventueel al voorbereidend werk te kunnen doen voor planologische inpassing, verlegging van kabels en leidingen en grondverwerving.

Het overige ontwerpwerk is in de eerste plaats een verantwoordelijkheid van de Raamcontractant. Specifieke vormgevingskeuzen, evenals geografische dwangpunten in de omgeving of andere onderdelen van het project die voor de Initiatiefnemer van belang zijn, worden als eisen opgenomen in de CRS.

## **1d Samen werken aan het Overdrachtdossier**

ProRail ondersteunt en adviseert de Initiatiefnemer tijdens de Studiefase bij de aanpak en het uitvoeren van de werkzaamheden, risicosessies, value engineering en bij de in deze fase te maken keuzen. ProRail sluit zo goed mogelijk aan bij besluitvormingsprocessen van de Initiatiefnemer.

ProRail en de Initiatiefnemer bepalen gezamenlijk op welk moment planologische procedures, grondverwerving en het verleggen van kabels en leidingen en dergelijke opgestart kunnen worden. Deze werkzaamheden behoeven niet gereed te zijn voordat via een Minitender een Raamcontractant wordt geselecteerd. Waar het in deze fase om gaat, is dat de risico's en kosten tijdig inzichtelijk zijn en de systeemgrenzen, zowel definitief als tijdelijk, passend zijn om het Werk daarbinnen te realiseren.



# ProRail

Bij sommige projecten kan dit ook betekenen dat de uitvoeringswerkzaamheden niet aansluitend op de ontwerpwerkzaamheden kunnen plaatsvinden. ProRail en de Initiatiefnemer zullen dan bij de opdrachtverlening een voorbehoud maken ten aanzien van de uitvoeringswerkzaamheden. De Initiatiefnemer en ProRail bekijken ook of het wenselijk is (lees: of er kansen zijn) om na gunning met de winnende Raamcontractant te bespreken of er optimalisaties mogelijk zijn ten aanzien van grondverwerving, verleggingen van kabels en leiding, planologie of andere ontwerptimalisaties. Dit kan bijvoorbeeld bij lastige verleggingen of krappe ruimte effectief zijn. De Raamcontractanten kunnen hierover voorafgaand aan de Minitender individueel worden geconsulteerd.

Bij het voorbereidende werk kan de Initiatiefnemer een ingenieursbureau inhuren. De Initiatiefnemer organiseert dan bij voorkeur een samenwerkingsbijeenkomst met het bureau en ProRail, om elkaar te leren kennen en werkafspraken te maken. ProRail levert het spoorse Veiligheids- en Gezondheidsdossier (V&G dossier) van een projectlocatie (indien dit beschikbaar is) en de nulmetinggegevens van het spoorgebied. Daarnaast stellen deskundigen van ProRail vast wat de eventuele impact is van het saneren van een overweg.

## **1e Rol van de Raamcontractanten**

Wanneer de Initiatiefnemer het Overdrachtdossier in concept klaar heeft, bespreekt hij dit met ProRail. ProRail kan er dan voor kiezen om met ieder van de Raamcontractanten een individueel consult te houden om bepaalde onderdelen uit het Overdrachtdossier af te stemmen met als doel om 'grijze gebieden' en risico's vanuit marktperspectief boven water te krijgen.

In de Raamovereenkomst met de Raamcontractanten maakt ProRail afspraken over kostenverrekening tegen een standaardtarief.

ProRail gaat terughoudend om met het betrekken van de Raamcontractanten in deze fase. Het gaat om vraagpunten die ProRail zelf niet kan beantwoorden. Bijvoorbeeld wanneer de maakbaarheid van het Project binnen het systeemgebied door krappe ruimte lastig is, of wanneer de data uit conditionerend onderzoek verschillend interpreteerbaar zijn. ProRail stelt vast welke adviezen van de Raamcontractanten worden opgevolgd.

## **1f Afronding van de Studiefase**

De Initiatiefnemer en ProRail stemmen af of het Overdrachtdossier volledig en compleet is, welke eventuele aanvullende werkzaamheden nog nodig zijn en wie deze wanneer gaat uitvoeren. Daar waar bijvoorbeeld onderzoekgegevens ontbreken, zullen ProRail en de Initiatiefnemer bespreken of het nodig is deze nog uit te voeren voor overdracht naar ProRail of dat de ontbrekende gegevens niet heel belangrijk zijn of tot grote risico's leiden, waardoor het opvragen ervan een fase later verantwoord is.

Ten behoeve van de kostenraming van de Initiatiefnemer levert ProRail de ProRail-personeelskosten, een inschatting van de kosten van verbussing (de inzet van bussen tijdens buitendienststellingen) en onderhoudskosten voor de nieuwe onderdoorgang. De Initiatiefnemer levert aan ProRail een investeringsbegroting (als onderdeel van het overdrachtdossier) voor de scope van het TunnelAlliantie-werk en geeft zijn budget hiervoor aan. ProRail toetst deze raming. Bij akkoord verstrekt Initiatiefnemer aan ProRail de vraag om op basis van het Overdrachtdossier de contractvoorbereiding te starten. ProRail zorgt dat zijn besluitvorming op basis van business cases is geborgd en aansluit op besluitvorming bij de Initiatiefnemer. ProRail levert een aanbieding voor het vervolgtraject. Er volgt een evaluatiegesprek tussen ProRail en de Initiatiefnemer om leerpunten te

# ProRail

bespreken. Leerpunten boekt ProRail in een kwaliteitslogboek, ten behoeve van nieuwe projecten of nieuwe projectfasen.

De Studiefase wordt afgesloten op het moment dat ProRail het door de Initiatiefnemer opgestelde Overdrachtdossier heeft geaccepteerd en de Initiatiefnemer de door ProRail opgestelde aanbieding voor fase 2 heeft geaccepteerd.

<b>Fase 2</b>	<b>Contractvoorbereiding</b>
<i>Input:</i>	<i>Een door de Initiatiefnemer en ProRail geaccepteerd Overdrachtdossier</i>
<i>Activiteiten:</i>	<i>Activiteiten om te komen tot een door Initiatiefnemer en ProRail geaccepteerd Contractdossier</i>
<i>Output:</i>	<i>Een Aanbestedingsdossier en getekende projectovereenkomst tussen ProRail en Initiatiefnemer</i>
<i>Rollen:</i>	<i>ProRail is leidend. De Initiatiefnemer ondersteunt ProRail waar nodig met aanvullende informatie en afspraken. De Raamcontractanten hebben een consulterende rol.</i>

## 2a Van Overdrachtdossier naar Aanbestedingsdossier

ProRail neemt bij de start van de contractvoorbereidingsfase de verantwoordelijkheid ten aanzien van de projectaansturing over van de Initiatiefnemer. In deze fase werkt ProRail, in afstemming met de Initiatiefnemer, het Overdrachtdossier uit tot een voor de Raamcontractanten herkenbaar Aanbestedingsdossier. Eventuele ontbrekende gegevens worden opgevraagd. Soms zal de Initiatiefnemer al een voorlopig ontwerp of een architectonisch vormgevingsontwerp hebben uitgewerkt. In die gevallen neemt ProRail met de Initiatiefnemer de elementen door waarvan de Initiatiefnemer vindt dat ze gerealiseerd moeten worden. Deze elementen komen in het Aanbestedingsdossier, de ontwerpen zelf in principe niet. De vastgestelde systeemgrenzen (tijdelijk en definitief) komen eveneens in het Aanbestedingsdossier.

De treinvrije perioden worden, voor zover nodig of mogelijk, aangevraagd op basis van gegevens uit het Overdrachtdossier. Daar waar het kan (voldoende tijd tussen aanvraag en uitvoering) is aanvraag een taak voor de Raamcontractant die de uiteindelijk de opdracht voor de realisatie krijgt.

Net als in de Studiefase wordt ook in deze fase van het project kritisch naar risico's gekeken en worden deze zoveel mogelijk verkleind.

In de Raamovereenkomst staat een aantal prestaties vermeld die de Raamcontractant ten minste dient te behalen (de kritische prestatie-indicatoren, kpi's). Ook deze worden onderdeel van het Aanbestedingsdossier.

ProRail stemt met de Initiatiefnemer af hoe de aanbesteding gaat verlopen en welke EMVI-criteria van toepassing worden verklaard. Het risico- en kansendossier is daar een belangrijke bron voor.

## 2b Rol van de Raamcontractanten

ProRail houdt met de drie Raamcontractanten een individueel consult om het Aanbestedingsdossier door te nemen. De Raamcontractanten krijgen voorafgaand aan dit

# ProRail

consult circa twee weken de tijd om het Aanbestedingsdossier door te nemen en risico's en verbeterpunten aan te geven.

Specifieke eisen worden expliciet besproken, zodat eventuele fouten en/of verschillen van interpretatie voorafgaand aan contractering kunnen worden weggenomen.

Haalbaarheid en maakbaarheid worden doorgenomen, met veel aandacht voor logistieke bouwstromen en mogelijke bouwplanning. Dit geldt ook voor risico's: welke zijn er, hoe kunnen ze worden verkleind, wanneer en door wie. Elke Raamcontractant maakt hiervoor een specifieke risicoanalyse. Er is tijdens deze bespreking verder aandacht voor het V&G ontwerpplan en het Plan Veilige Berijdbaarheid ontwerp. Raamcontractanten adviseren ProRail gericht op risico's ten aanzien van Arboveiligheid en Spoorwegveiligheid. ProRail beslist welke adviezen het overneemt en informeert de Raamcontractanten bij de Minitender welke adviezen aanvaard zijn.

## 2c Overgang naar de aanbestedingsfase

Voordat de Minitender voor een project kan plaatsvinden, moet het projectbudget zijn geborgd en moeten afspraken tussen ProRail en Initiatiefnemer ten aanzien van realisatie en onderhoud zijn gemaakt. ProRail stelt hiervoor, samen met de Initiatiefnemer, een projectovereenkomst op. Hierin staan de werkafspraken over de fasen van het project, inclusief afspraken over overdracht, beheer en onderhoud van op te leveren objecten. Dit proces kan tijdrovend zijn.

Het risicoprofiel van het project is dan vastgesteld. Voordat de Minitender kan starten, is de projectovereenkomst tussen ProRail en Initiatiefnemer ondertekend door gemandateerde vertegenwoordigers van beide organisaties.

<b>Fase 3</b>	<b>Minitender</b>
<i>Input:</i>	<i>Aanbestedingsdossier, projectovereenkomst tussen ProRail en Initiatiefnemer en Minitender spelregels</i>
<i>Activiteiten:</i>	<i>Aanbieding maken door Raamcontractanten</i>
<i>Output:</i>	<i>Gegunde Deelopdracht Ontwerp en Uitvoering</i>
<i>Rollen:</i>	<i>ProRail is leidend en organiseert de Minitender en het gunningsproces. De Raamcontractanten maken hun aanbieding. De Initiatiefnemer beslist mee over eventuele afwijkingen in het aanbestedingsproces.</i>

## 3a ProRail organiseert een Minitender

Nadat het Aanbestedingsdossier is goedgekeurd door de Initiatiefnemer en de projectovereenkomst tussen ProRail en de Initiatiefnemer getekend is, organiseert ProRail een Minitender. De Minitender is een onderhandelingsprocedure zonder voorafgaande aankondiging volgens het Aanbestedingsreglement van ProRail (ARN2013, versie 1.0, d.d. 28 maart 2013, Deel IIID artikel 31 lid 2 sub b). Het uitgangspunt is een aanbesteding waarbij de Raamcontractanten op basis van minimale ontwerpinspanning een aanbieding opstellen, waarvoor geen tendervergoeding wordt betaald.

Indien het risico- en kansendossier hiertoe aanleiding geeft kan ProRail een Mini-alliantie aangaan. Bij de Mini-alliantie treft ProRail een beknopte regeling met de Raamcontract aan wie het Werk wordt gegund, over gedeelde risico's en besparingen door optimalisaties. Door samen actief te zoeken naar optimalisatiemogelijkheden, kunnen besparingen worden gevonden die

# ProRail

zonder Mini-alliantie buiten beeld zouden blijven. ProRail stemt het al dan niet aangaan van een Mini-alliantie vooraf af met de Initiatiefnemer.

De exacte invulling van de Minitender kan dus per project kan verschillen.

### **3b ProRail organiseert audit- en toetsingscapaciteit**

ProRail inventariseert welke backoffice- en toetscapaciteit nodig is voor audits en producttoetsen, zoals de controle van een ontwerpdocument. Hiervoor stelt ProRail een werkpakket op. Middels een onderhandse aanbesteding brengt ProRail dit werkpakket op de markt ProRail wil gebruik maken van beschikbare kennis en kunde van het gehele proces (uitvoering van systeem en proces, toetsen van product op basis van een risicogestuurde aanpak, alsmede de controle van het Definitief Integraal Ontwerp).

### **3c Tijdens de Minitender**

De Raamcontractanten dienen hun aanbieding in binnen 8 weken. In principe volgt nog één ronde vragen over Aanbestedingsdossier waarna nog een nota van inlichtingen kan volgen. In geval er sprake is van een Mini-alliantie zal de Minitender een iets langere doorlooptijd hebben, aangezien een individueel onderhandelingstraject wordt gevoerd om een gezamenlijk kansen- en risicofonds op te stellen.

Dit is een optie voor grote risicovolle onderdelen dan wel kansrijke optimalisaties die ProRail en de Initiatiefnemer met de Raamcontractant wil uitwerken. Deze zijn in het Aanbestedingsdossier gespecificeerd en worden gezamenlijk in een 'alliantiepotje' afgerekend.

Indien bij de Minitender een aanbiedingsontwerp wordt gevraagd, kan ProRail besluiten om een tendervergoeding te betalen aan de Raamcontractanten aan wie het project niet wordt gegund.

### **3d Het gunningsproces**

Het gunningscriterium bij de Minitender is de economische meest voordelige inschrijving (EMVI), minimaal bestaande uit prijs, CO2-prestatieladder en de per Raamcontractant verschillende prestatiebeloften uit de hoofdtender.

Overige mogelijke EMVI-criteria worden per project en in overleg met de Initiatiefnemer bepaald. Ze kunnen bijvoorbeeld betrekking hebben op veiligheid (veiligheidsladder), omgevingshinder en duurzaamheid.

Indien de aangeboden prijs door de economisch meest voordelige inschrijver hoger is dan de raming van ProRail, dan wel het maximale bouwbudget van de Initiatiefnemer, nodigt ProRail hem uit voor overleg over de oorzaak van het verschil. Wanneer na dit overleg, ondanks de inspanningen van beide partijen, nog steeds een verschil bestaat met de raming van ProRail bekijken ProRail en de economisch meest voordelige inschrijver in overleg welke aanpassingen aangebracht moeten worden om het prijsverschil weg te nemen.

Vervolgens stemt ProRail met de Initiatiefnemer af of de aanpassingsvoorstellen acceptabel zijn. Zo ja, dan beoordeelt ProRail of er sprake is van een wezenlijke wijziging, op grond waarvan alle Raamcontractanten een nieuwe aanbesteding mogen doen op basis van het aangepaste aanbestedingsdossier.

Indien de hiervoor geschetste procedure niet tot een voor ProRail en de Initiatiefnemer aanvaardbare oplossing leidt, kan ProRail de inschrijving als onaanvaardbaar aanmerken en het project buiten de Raamovereenkomst aanbesteden. De Raamcontractanten zullen dan op

generlei wijze iets doen of nalaten dat invloed kan hebben op het verstrekken van opdrachten aan een of meer andere partijen. Raamcontractanten hebben in dat geval geen recht op vergoeding, met uitzondering van een eventueel vooraf overeengekomen tendervergoeding. In de situatie waarbij de Raamcontractanten fors onder de verwervingsraming van ProRail aanbieden, wordt de ALI-procedure gevolgd (Abnormaal Lage Inschrijving; zie [www.prorail.nl/leveranciers](http://www.prorail.nl/leveranciers)).

De winnende Raamcontractant doet zijn aanbieding minimaal 6 maanden gestand.

### 3e De Initiatiefnemer kan een voorbehoud maken

In sommige situaties kan de Initiatiefnemer een voorbehoud maken bij het verlenen van opdracht tot uitvoering van het project. Deze situatie staat specifiek vermeld in de basisovereenkomst met de Raamcontractant. De Raamcontractant kan pas met de uitvoering starten wanneer aan de startvoorwaarden voor de uitvoering is voldaan (gronden verworven, planologische inpassing onherroepelijk, kabels en leidingen verlegd). Het voorbehoud kan betekenen dat gedurende langere tijd (bijvoorbeeld een jaar nadat de ontwerpwerkzaamheden zijn afgerond) niet met de uitvoering gestart kan worden. In die situatie worden wijzigingen ten gevolge van wet- en regelgeving of anderszins in een verzoek tot wijziging (VTW) afgehandeld. Tevens vindt na verloop van een bepaalde periode (bijvoorbeeld een jaar) indexering plaats van de werkzaamheden die nog niet uitgevoerd zijn. Dit wordt per project bepaald.

## Fase 4: Ontwerp en uitvoering

<i>Input:</i>	<i>Gegunde Deelopdracht Ontwerp en Uitvoering</i>
<i>Activiteiten:</i>	<i>Ontwerp en Uitvoering van het Project</i>
<i>Output:</i>	<i>Gerealiseerde infrastructuur en informatie die voldoen aan contractuele eisen</i>
<i>Rollen:</i>	<i>De Raamcontractant is leidend en ontwerpt en realiseert het project. ProRail voert risicogestuurd contractmanagement. De Initiatiefnemer wordt geïnformeerd en betrokken bij aanvullende besluitvorming.</i>

### 4a De Raamcontractant start met ontwerpen

De winnende Raamcontractant maakt tijdens een startbijeenkomst kennis met ProRail en de Initiatiefnemer. Hij maakt afspraken over de verdere aanpak en belegt een sessie om de belangrijkste risico's met de ketenpartners te verkleinen, ieder op zijn eigen verantwoordelijkheden.

De Raamcontractant start met het project specifiek maken van het Projectkwaliteitsplan. Daarnaast levert hij in deze fase de andere in het Contractdossier gevraagde producten, zoals een integrale planning. ProRail stemt zijn toetsplanning af op de projectplanning van de Raamcontractant.

De Raamcontractant start met het maken van ontwerpproducten en waar nodig met afstemmings- en optimalisatieslagen in relatie tot bijvoorbeeld de benodigde conditionerende activiteiten door de Initiatiefnemer.

De Initiatiefnemer kan besluiten om op basis van het ontwerp samen met de Raamcontractant (en eventueel andere aannemers ten behoeve van Werken buiten scope van de TunnelAlliantie en haar stakeholders) en ProRail op zoek te gaan naar optimalisaties in het ontwerp, binnen de contractuele kaders.

# ProRail

Als resultaat van de TunnelAlliantie-aanpak gaat de Raamcontractant voor een oplossing die zowel goed is voor hemzelf als ProRail en de Initiatiefnemer. Daar waar optimaliserende ontwerpkeuzes niet passen binnen de planologisch kaders zoals vermeld in het Contractdossier, met eventuele grondverwervingstekeningen en eventuele kabels- en leidingverleggingstekeningen, meldt de Raamcontractant dit aan ProRail en de Initiatiefnemer. Indien de Initiatiefnemer besluit dat hij deze optimalisatie desondanks toch wenst, wordt direct een VTW gemaakt en afgeprijsd. Optimalisaties behoeven altijd de schriftelijke goedkeuring van zowel ProRail als de Initiatiefnemer.

Ook een optimalisatie die kosten bespaart kan voor ProRail of de Initiatiefnemer niet wenselijk zijn en worden afgewezen (bijvoorbeeld vanwege politieke gevoeligheden, strijdigheid met eerder gewekte verwachtingen, verstoring van lopende procedures, etc.). De Raamcontractant draagt de verantwoordelijkheid voor optimalisaties.

Het door de Raamcontractant ingehuurd voor treinbeveiliging erkende ingenieursbureau start met het maken van het Railverkeerstechnisch Ontwerp (RVTO) en met de overige gevraagde producten. Daarbij is er specifieke aandacht voor de samenhang tussen het treinbeveiligingsontwerp en de overige ontwerpen. De Raamcontractant laat het RVTO door ProRail protocolleren conform de overeengekomen voorwaarden. Indien nodig heeft ProRail direct contact met het ontwerpende ingenieursbureau.

Wanneer zich mogelijke dilemma's voordoen tussen keuzes op het gebied van Arboveiligheid of Spoorwegveiligheid enerzijds en contracteisen anderzijds, neemt de Raamcontractant het initiatief om hierover in overleg te treden met ProRail.

## **4b ProRail managet de uitvoering van het contract**

ProRail voert risicogestuurd contractmanagement volgens SCB-methodiek. Bij Systeemgerichte Contractbeheersing wordt risicogestuurd gekeken welke toetsen wanneer uitgevoerd moeten worden. Bevindingen uit deze audits ziet ProRail als afwijkingen.

Onderdeel van de TunnelAlliantie-aanpak is dat de Raamcontractant wordt uitgedaagd om met ProRail en de Initiatiefnemer dynamisch risicomanagement te voeren, open te zijn over de risico's en gezamenlijk te zoeken naar oplossingen. Er is veel aandacht voor de werking van het kwaliteits-, veiligheids- en milieumanagementsysteem binnen de gehele productieketen van de Raamcontractant.

VTW's handelt ProRail af conform het bestaande bouwmanagementproces. Er wordt gewerkt met het informatiesysteem VISI om ontwikkelingen binnen het project goed te documenteren. Er vinden periodiek contractoverleggen plaats.

Voor de buitendienststellingen zijn er speciale, risicogestuurde bouwoverleggen met alle deelnemende partijen. Daarnaast zijn er geregeld 'benen op tafel'-overleggen tussen ProRail, de Initiatiefnemer en de Raamcontractant, om de samenwerking in het project te bespreken. Belangrijke ProRail-protocollen worden door de Raamcontractant gevolgd en zoveel mogelijk voorbereid. ProRail maakt uiteindelijke afspraken met betrekking tot deze protocollen, met specifieke aandacht voor de informatievoorziening en overdracht, twee risicovolle aspecten voor de planning van het project.

De Raamcontractant meet zijn prestaties op zijn prestatiebeloften en overige contractuele afspraken en informeert ProRail zo spoedig mogelijk bij afwijkingen. De uitslagen hierop leiden tot boetes of bonussen. ProRail verwacht dat deze prestatiegerichte werkwijze leidt tot forse

kwaliteitsverbeteringen bij gelijke kosten en/of tot lagere kosten, alsmede tot fors minder geschillen.

#### **4c De Raamcontractant voert het Werk uit**

De Raamcontractant organiseert tijdig overlegssessies met alle partijen die tijdens buitendienststellingen aan de slag gaan. Een maand voor de buitendienststelling dient het draaiboek klaar te zijn en door ProRail geaccepteerd. Voor de buitendienststellingen worden specifieke risicosessies gehouden. De buitendienststelling is dwingend voor het Werk binnen een contract.

De Raamcontractant is alert op het voorkomen van omgevingshinder en het zo goed mogelijk borgen van bereikbaarheid voor verkeersdeelnemers en omgeving. Dat betekent dat er tijdig, correct en naar de juiste doelgroepen wordt gecommuniceerd over hinder en dat deze hinder conform de contracteisen wordt geminimaliseerd. Daar waar nodig worden ter informatie bewoners- of bedrijvenavonden georganiseerd.

Gedurende de uitvoering van het Werk dient de Raamcontractant ervoor te zorgen dat de informatieoverdracht geregeld is. De Raamcontractant mag hiermee niet wachten tot einde Werk, maar dient de overdrachtdossiers gedurende het Werk met de Initiatiefnemer en ProRail af te stemmen en in te richten als onderdeel van de werkpakketten. Indien een bij een werkpakket behorend opleverdossier niet gereed is aan het einde van dit werkpakket wordt 25% van het werkpakket niet betaalbaar gesteld totdat het opleverdossier gereed en geaccepteerd is.

In de laatste 6 maanden voor oplevering houdt de Raamcontractant een aantal malen een pre-opleveringsronde met ProRail en de Initiatiefnemer, uitmondend in een vooroplevering die vaststelt welke verbeterpunten er zijn. Bij oplevering van het Werk dient het opleverdossier volledig gereed en goed te zijn.

**Bijlage 1 Boodschappenlijst voor Overdrachtdossier**