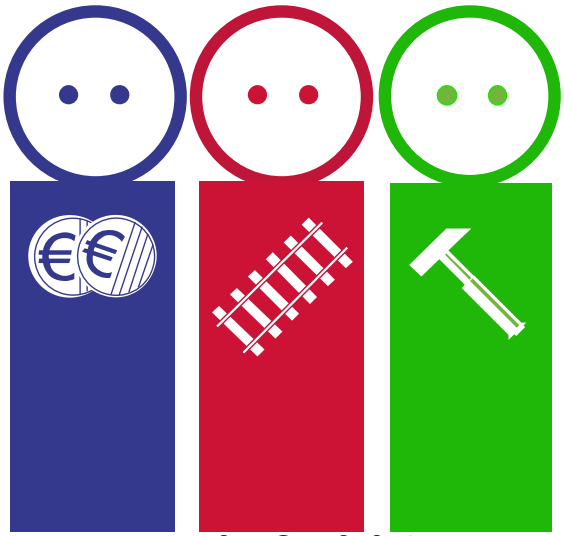
ProRail

Werking van de TunnelAlliantie



TunnelAlliantie

Van	Programmateam TunnelAlliantie
Kenmerk	versie 7.0, SharePoint P20160174-938383677-1660
Datum	13 november 2026
Bestand	De werking van de TunnelAlliantie
Status	Vrijgegeven

ProRail

Inhoudsopgave

Inhoudsopgave **2**

1 De TunnelAlliantie in het kort **3**

2 De verschillende partijen binnen de TunnelAlliantie **6**

2.1 3 belangrijke partijen *6*

2.2 TunnelAlliantie Programmateam *7*

3 De TunnelAlliantie uitgewerkt in de projectfasen **9**

3.1 Voorfase *10*

3.2 Studiefase *11*

3.3 Contractvoorbereidingsfase *14*

3.4 Aanbestedingsfase *16*

3.5 Ontwerp- en Uitvoeringsfase *18*

Bijlage 1 Productenlijst voor Overdrachtsdossier **21**

TunnelAlliantie

1 De TunnelAlliantie in het kort

Doelstelling van de TunnelAlliantie

Met de TunnelAlliantie (TA) verbetert ProRail samen met initiatiefnemers en aannemers het gehele realisatieproces van onderdoorgangen. De TunnelAlliantie is een werkwijze van ProRail, vastgesteld in 2013, operationeel sinds 2015 met als *doel* een beter project op te leveren door een toename in kwaliteit en daarmee een afname van onvoorziene afwijkingen in de realisatiefase (leidend tot meerwerken). Ook beoogt de werkwijze een betere betrokkenheid van zowel de financierend opdrachtgevers als de betrokken aannemers van ProRail door een duidelijke rolverdeling per fase te omschrijven en ook aan te geven wie de betreffende fase leidt en wat de verwachtingen van elkaar zijn.

De werkwijze omvat alle projectfases en werkzaamheden die nodig zijn om een onderdoorgang te realiseren. Rollen en betrokkenheid van de partners zijn per projectfase aangegeven. Om een beter project te kunnen opleveren is de werkwijze *systeem- en kaliteitsgericht* en *risicogestuurd*. Hiertoe kijkt en praat elke partij mee in de fase voorafgaand aan de fase waarin deze de leiding heeft, is duidelijk wat er per fase aan producten nodig is, worden in alle projectfases risico's gesignaleerd en verkleind. Zo kan het werk uiteindelijk sneller en met minder afwijkingen uitgevoerd worden.

Start van een project

Initiatiefnemers die met een voornemen voor een onderdoorgang onder het spoor komen, nemen contact op met een van de regionale accountteams van ProRail (zie https://www.prorail.nl/samenwerken/overheden/contact). Daarna wordt een intake gesprek georganiseerd, waarbij ook de TA programmamanager wordt uitgenodigd. In deze voorfase wordt het voornemen door de initiatiefnemer verder toegelicht en besproken, wordt de TA-aanpak uitgelegd en wordt uitgelegd hoe het verdere proces verloopt om ProRail formeel te betrekken. Bij dit overleg speelt mee wat voor de specifieke situatie de meest logische aanpak is, ook qua timing en (politieke)besluitvormingsmomenten. Ook wordt in grote lijnen de (financiële) haalbaarheid ook doorgenomen.
De projectorganisatie van ProRail is in deze voorfase nog niet formeel (dus met een opdracht) betrokken bij het project. Na het formeel aanmelden van het project bij ProRail (startbrief initiatiefnemer) wordt pas het proces binnen ProRail Projecten opgestart zoals verder in dit document beschreven.

Wel of geen TunnelAlliantie

Onderdoorgangprojecten hebben los van de uiteindelijke functie als kenmerk dat in een beperkte treinvrije periode een direct berijdbaar dek wordt ingebracht in het spoor. Voor eenduidige onderdoorgangprojecten is de TA-aanpak de standaard. Bij complexe projecten (bijvoorbeeld met een stationstransfer component (stationstoegangen, liften, etc), veel andere scope of projecten binnen andere contractvormen) is de TA-werkwijze minder geschikt en wordt hiervan afgezien. In de voorfase wordt samen met de initiatiefnemer bepaald of de TA-werkwijze überhaupt wordt toegepast en dit wordt vastgelegd in de startbrief van de initiatiefnemer naar ProRail.
In de verdere uitwerking kan het ook voorkomen dat een project te complex wordt zodat de TA-werkwijze wordt verlaten.

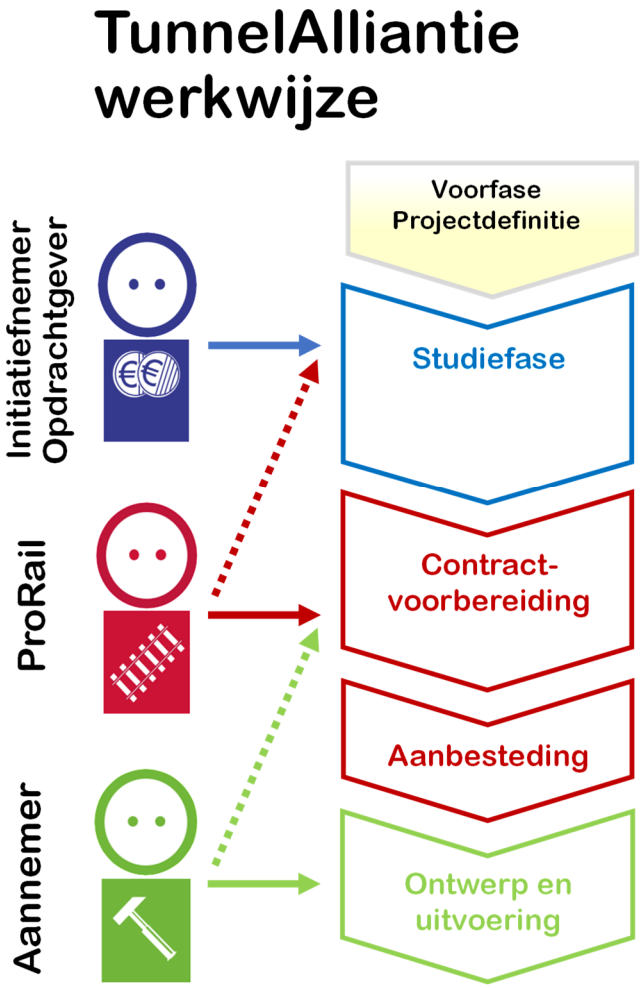
De fases van de TunnelAlliantie in het kort

Onderstaand figuur geeft in hoofdlijnen de fases van de TA weer. Deze worden in H3 verder toegelicht en gekoppeld aan beslismomenten/opdrachtmomenten van de initiatiefnemer en het interne Kernproces van ProRail Projecten. Elke fase kent z'n eigen verantwoordelijke, aangegeven kleuren, waarbij de partij die volgende fase oppakt nauw wordt betrokken om een zo goed mogelijk dossier voor die volgende fase te krijgen (pijlen in het figuur).

- De Voorfase. Na een intakegesprek volgt het besluit om al of niet een project voor in te richten. Na een startopdracht praten initiatiefnemer en ProRail in deze fase over de project specifieke inzet van ProRail Projecten in de volgende fase.
- De Studiefase wordt door de Initiatiefnemer uitgevoerd. Op basis van de TA Productenlijst wordt door de Initiatiefnemer de conditionering uitgevoerd en een compleet, integraal getoetst en maakbaar overdrachtsdossier geleverd. ProRail levert voor het overdrachtsdossier waar nodig en afgesproken diensten en producten aan en

reviewt dit dossier. Deze fase eindigt door acceptatie van ProRail van het dossier. De inzet van ProRail in deze fase is maatwerk omdat elk project en projectomgeving verschillend is. Soms is er in deze fase bijvoorbeeld toch een onderzoekswerkpakket wenselijk.

- De Contractvoorbereidingsfase: Op basis van het overdrachtsdossier wordt een concept aanbestedingsdossier gemaakt en wordt gewerkt aan het voldoen aan de startvoorwaarden voor aanbesteding. De aannemers worden na een selectiefase uitgenodigd het concept aanbestedingsdossier te reviewen en hierover in dialoog te gaan met ProRail. Inititaiefnemer en ProRail nemen een startbeslissing.
- Aanbestedingsfase: Na voldoen aan de startvoorwaarden wordt het definitieve aanbestedingsdossier aangeboden aan de geselecteerde aannemers ter prijsvorming. Deze fase wordt afgesloten met een gunning van het contract.
- Ontwerp en Uitvoering: Op basis van een UAV-GC contract ontwerpt de aannemer het project verder uit, stemt dit af met partijen en draagt zorg voor verdere realisatie.



TA Programma-erkenning

De TA werkt sinds april 2019 met een Programma-erkenning voor aannemers. De Programma-erkenning is ingevoerd om marktpartijen te pre-kwalificeren op basis van de juiste ervaring en kennis wat betreft het ontwerpen en bouwen van onderdoorgangen. Hiermee wordt de door de werkwijze nagestreefde toename aan kwaliteit van het ontwerp- en bouwproces geborgd. Dit betekent ook dat het aanbestedingsproces iets anders verloopt dan bij reguliere projecten.

Tijdens de contractvoorbereiding ‘vindt een selectiefase en een ‘concurrentiegerichte dialoogfase’ plaats. 5 TA erkende aannemers worden geselecteerd en reviewen in ieder geval het concept aanbestedingsdossier en er kan een dialoog georganiseerd worden om risico’s te bespreken en verbeterpunten aan te dragen. Aannemers krijgen hier een vergoeding voor.
Na vaststelling van het definitieve aanbestedingsdossier en het voldoen aan startvoorwaarden (o.a. een getekende project/object-overeenkomst, gronden verworven, etc) organiseert ProRail de verdere aanbesteding (prijsvorming) waarna 1 van deze 5 aannemers de opdracht gegund krijgt.

2 De verschillende partijen binnen de TunnelAlliantie

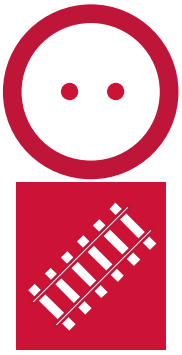
2.1 3 belangrijke partijen



Initiatiefnemer/Opdrachtgever

De TunnelAlliantie start op het moment dat de Initiatiefnemer weet dat een onderdoorgang de oplossing is of kan zijn voor zijn vraagstuk. Een initiatiefnemer is voor ProRail vaak een derde partij (niet zijnde het ministerie van IenW of ProRail zelf, daardoor is de term “derdenwerken” ontstaan, of “omgevingswerken”) maar kan dus ook bijvoorbeeld intern ProRail zijn. De Initiatiefnemer neemt contact op met ProRail accountmanagement en de intake van een project vindt plaats. Tijdens een intakegesprek worden de plannen besproken en wordt de te volgen TunnelAlliantie werkwijze uitgelegd aan de Initiatiefnemer. Als deze intake leidt tot een vervolg (startbrief initiatiefnemer, procesbrief ProRail), neemt ProRail Projecten het contact met de initiatiefnemer over en maakt een eerste Plan van Aanpak. De initiatiefnemer verleent hiervoor opdracht.

De Initiatiefnemer, als eigenaar en financier van het vraagstuk, verzorgt het budget; stuurt de Studiefase aan; levert alle input voor de Studiefase behalve de input waarvan is afgesproken dat ProRail die levert; contracteert een spoor-erkend ingenieursbureau voor de engineering en benodigde (conditionerende) onderzoeken; draagt zorg voor de conditionering (o.a. grondverwerving en K&L verleggingen); sluit opdrachten en uiteindelijk een overeenkomst met ProRail, accordeert plannen van aanpak en geeft goedkeuring op dossiers. De initiatiefnemer neemt ook de besluiten over al of niet doorgaan naar volgende fases van het project.



ProRail

ProRail levert na de intake een projectteam qua bezetting passend bij de gekozen insteek van de Studiefase. Een projectteam bestaat uit een projectmanager en een projectcoördinator, later aangevuld met benodigde functionarissen cf plannen van aanpak van de betreffende fase. Dit team werkt op basis van plannen van aanpak welke zijn overeengekomen met-, en in opdracht gegeven door de Initiatiefnemer. Het projectteam werkt op de TunnelAlliantie werkwijze: haar rol is in de Studiefase adviserend naar de initiatiefnemers, zorgen dat de initiatiefnemer in één keer de juiste producten laat maken, zelf producten leveren/studies uitvoeren zoals overeengekomen en het zorgdragen voor effectief contact met de benodigde ProRail-afdelingen. Per project kunnen dus op basis van specifieke wensen of lokale onderwerpen, andere afspraken over inzet gemaakt worden. Bijvoorbeeld dat ProRail producten in de Studiefase levert, zoals een RVTO (Railverkeerstechnisch Ontwerp bij bijvoorbeeld het weghalen van een spoorwegovergang uit de treinbeveiliging). Het projectteam zorgt voor de afstemming met de ProRail beheerafdelingen voor de benodigde project- en beheer overeenkomsten. Ook zijn er nog andere procedures, afspraken en richtlijnen voor het werken aan indienstzijnde spoor zoals veiligheid, het regelen van trein vrije periodes (TVP’s). Afstemming in gang zetten met de verschillende vervoerders ligt ook bij het ProRail projectteam. Na goedkeuring van het overdrachtsdossier en opdracht tot de vervolgfase, wordt het team uitgebreid tot een volledig projectteam. ProRail neemt het stokje over van de Initiatiefnemer en stuurt de contractvoorbereiding en de start van de selectiefase van de aanbesteding aan. Alle activiteiten leiden naar een compleet aanbestedingsdossier. Dit wordt gereviewd door alle partijen, inclusief 5 geselecteerde TunnelAlliantie aannemers. Na goedkeuring/acceptatie van het dossier wordt de project/object overeenkomst tussen Initiatiefnemer en ProRail getekend. ProRail is dan namens de initiatiefnemer formeel opdrachtgever van het project en regelt de verdere aanbesteding en de realisatie van het project tot en met oplevering. ProRail zorgt voor het verder aangehaakt blijven van de initiatiefnemer. Daarnaast zorgt ProRail dat het kwaliteitsniveau van het project geborgd is met behulp van de TunnelAlliantie prestatielijn en een TA-toetsorganisatie.



Aannemer
Aannemers die de Programmaerkenning TunnelAlliantie hebben behaald mogen meedoen in TunnelAlliantie projecten en borgen de TunnelAlliantie werkwijze in hun systemen. In de Contractvoorbereidingsfase wordt teruggeselecteerd naar max 5 aannemers en deze reviewen de concept contractdossiers en kunnen worden betrokken in een dialoogfase. Deze 5 aannemers doen daarna een aanbieding in de Aanbestedingsfase en stellen daarbij hun prestatielijn vast voor de ontwerp- en uitvoeringsfase (een van de EMVI-citeria). Na gunning neemt de aannemer het stokje over van ProRail en verzorgt het ontwerp en de realisatie van het project tot en met de overdracht van het werk Een en ander op basis van de UAV-GC contractvorm. De standaard contractstukken en procedures van ProRail zijn hierbij de basis, uitgebreid met een aantal specifieke TunnelAlliantie zaken. De erkende aannemers participeren in TunnelAlliantie Programma overleggen om de werkwijze blijvend te verbeteren. Binnen de Programmaerkenning TunnelAlliantie worden ook bedrijfsbezoeken en/of audits georganiseerd om te borgen dat voldaan blijft worden aan de voorwaarden.

2.2 TunnelAlliantie Programmateam



Naast de projectspecifieke teams heeft ProRail voor de TunnelAlliantie ook een TunnelAlliantie programmateam. Het belangrijkste werk van dit team is het borgen van de TunnelAlliantie programmadoelen. Hier vallen het uitdragen en verbeteren van de werkwijze en het rapporteren hierover naar het management onder, maar ook het borgen en vergroten van de kennis binnen projectteams over de techniek en de werkprocessen en de ondersteuning van de projecteams (organiseren Communities of Practise binnen de verschillende vakgroepen, beheren templates en best practices, etc). Het programmateam zorgt ook voor het vastleggen van de TA-werkwijze en het actualiseren van de productenlijst. Daarnaast geeft het programmateam advies en ruggespraak aan projecten en houdt het oog op verbeteringen van de werkwijze. Intakegesprekken met- en advies aan initiatiefnemers hoort hier ook bij.
Het programmateam onderhoudt een raamcontracten voor een toetsorganisatie tbv de uitvoering. Dit is een belangrijke manier om kennis van het uitvoeren van onderdoorgangprojecten te borgen. Het toetsen van het werk van de aannemers is risicogestuurd en kan dus voor elk project verschillend zijn. Het toetsproces en de kwaliteit van het toetsen willen we uniform houden.
Het programmateam houdt slechts op hoofdlijnen de stand van zaken van de TunnelAlliantie projecten bij. De projectverantwoordingslijnen lopen niet via het programmateam maar via de projectmanagers en de gebiedslijnen.

Heel belangrijk werk van het programmateam is ook het zorgdragen voor de permanente pre-kwalificatie van de aannemers (Programmaerkenning TunnelAlliantie) en het onderhouden van deze regeling. Op basis van de TA-doelstellingen en een basis TA-prestatielijn (kritische prestatie-indicatoren) geven aannemers aan welke ervaring zij bezitten, hoe zij de gewenste prestaties denken te gaan waarmaken en hoe zij continue verbetering willen organiseren in hun productieketen. Zij leveren hiervoor onderbouwende stukken aan en maken hiervoor kwaliteitsdocumenten (o.a. een projectkwaliteitsplan, een specifieke foutenboomanalyse) waarmee zij in hun eigen productieketen het systeem van mitigerende maatregelen inregelen (de inrichting van hun KAM-systeem bijvoorbeeld). Ook dienen ze te beschrijven hoe hun projectteams hier invulling aan gaan geven en hoe projectervaringen geborgd worden voor nieuwe projecten. Al deze documenten worden beoordeeld en periodiek herzien tbv erkenning. Deze erkenningsregeling staat open voor elke aannemer en is openbaar gepubliceerd: https://www.prorail.nl/leveranciers/aanbesteden-en-inkoop/tunnelalliantie.

Er is sprake van actief kwaliteitsmanagement van de aannemers. De kwaliteit van de aannemers wordt gemonitord door prestatiemetingen, meting van de TA-prestatielijn en door bedrijfsbezoeken met eventueel een audit. Indien

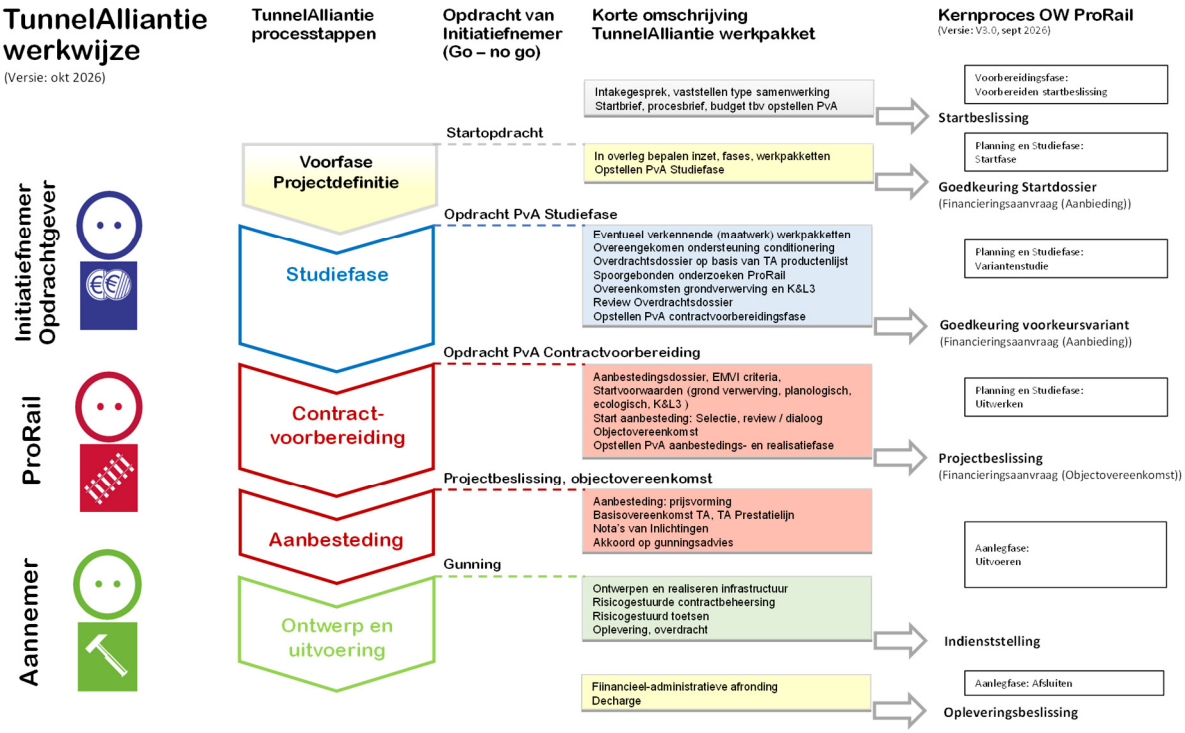
aannemers niet conform de gewenste kwaliteit werken zal, in overleg tussen ProRail en de aannemer, in een plan van aanpak vastgelegd worden hoe de kwaliteit verbeterd dient te worden. Slecht presteren of niet meer voldoen aan de voorwaarden kan leiden tot (tijdelijke) schorsing van een aannemer.

Kosten programmateam TunnelAlliantie

De financierend Initiatiefnemer draagt bij aan de programmakosten TunnelAlliantie. Hierover worden in de project-/ objectovereenkomst afspraken gemaakt. Een percentage wordt geheven over de aanneemsom. Het percentage ligt tussen de 0 en 3% en wordt afhankelijk gesteld van de uiteindelijk bereikte hoeveelheid onvoorziene kosten (VTW's die niet onder expliciet overeengekomen risico's vallen, die geen toegevoegde scope of contractuele verrekeningen betreffen zoals bijvoorbeeld indexaties). Weinig onvoorziene kosten betekenen dat de werkwijze goed heeft gewerkt en dat het percentage bijdrage maximaal is, veel onvoorziene kosten betekenen dat de werkwijze niet goed heeft gewerkt en dat het percentage lager is en wellicht tot 0 daalt. Op deze manier krijgt een initiatiefnemer waar voor zijn geld. Voor grote projecten (boven 10 miljoen begrote bouwkosten) zijn de percentages in overleg lager.

3 De TunnelAlliantie uitgewerkt in de projectfasen

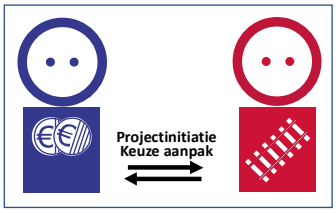
Dit hoofdstuk beschrijft gedetailleerder de aanpak van de TunnelAlliantie per fase. In onderstaand figuur staan weer de fases van de TunnelAlliantie, nu aangevuld met wat de opdrachtgevende momenten, belangrijkste documenten en dossiers per fase en een koppeling met het interne Kernproces van ProRail Projecten.



Link met Kernproces:
ProRail Projecten werkt intern op basis van het Kernproces. Voor onderdoorgangprojecten met een externe initiatiefnemer is het Kernproces 'Omgevingswerk zonder vervoerscomponent' van toepassing.
Omdat de verkenningsfase door de initiatiefnemer al gedaan voordat men ProRail benadert, wordt deze fase in het kernproces overgeslagen. Mocht er wel inzet van ProRail bedacht worden in verkennende studies, dan wordt dit als specifiek werkpakket in de Studiefase opgenomen (maatwerk).
Voor de interne besluitvorming wordt er na de startbeslissing en daarmee formele toewijzing van het project aan een projectteam gewerkt binnen de 'Planning en studiefase' en de daarin opgenomen subfases met bijbehorende (financiële) plannen van aanpak die matchen met de TunnelAlliantie fases. Een Plan van vormt in deze een offerte van ProRail aan de initiatiefnemer. Dit geheel leidt tot een projectbeslissing: tekenen van de objectovereenkomst, waarna als alle startvoorwaarden verder gereed zijn ProRail als gedelegeerd opdrachtgever namens de initiatiefnemer de verdere aanbesteding in gang kan zetten.

3.1 Voorfase

Fase 0: Intake / Voorfase



Input:	*Vraag/wens van een Initiatiefnemer om een onderdoorgang te realiseren*
Activiteiten:	*Intake door regionale accountteam van ProRail, uitleg werkwijze TunnelAlliantie, kennis delen over onderdoorgang projecten, bepalen projectaanpak, versturen start/-aanmeldbrief (Initiatiefnemer), startbeslissing/capaciteitstoewijzing en procesbrief (ProRail), tekenen procesbrief (opdracht tot maken PvA) (Initiatiefnemer), bepalen projectspecifieke inzet van ProRail in de Studiefase, eventuele extra werkpakketten (verkenningen, onderzoeken, inezet), opstellen Plan van Aanpak Studiefase.*
Output:	*Door ProRail en Initiatiefnemer geaccepteerd Plan van Aanpak en aanbieding voor de Studiefase. Initiatiefnemer heeft een aanspreekpunt bij ProRail Projecten.*
Rollen:	*Initiatiefnemer en ProRail werken samen. ProRail heeft adviserende en duidende rol, Initiatiefnemer heeft de opdrachtgevende rol.*

De vraag van de Initiatiefnemer

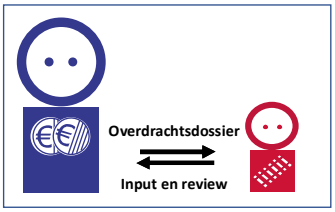
De Initiatiefnemer laat via de reguliere kanalen van ProRail (regionale accountteams, zie https://www.prorail.nl/samenwerken/overheden/contact) weten dat hij een nieuw project wenst. Er volgen een of meer intakegesprekken met in ieder geval de regionale accountmanager en de gemandateerde vertegenwoordiger (bijvoorbeeld de projectleider) van de Initiatiefnemer. In die gesprekken wordt de vraagstelling verder besproken en hebben 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 alsmede besluitvormingsmomenten doorgenomen en afspraken gemaakt over de procesaanpak van het vervolg. Daarbij hoort ook de vra ag of de TunnelAlliantie de te volgen aanpak is. Tevens maakt het gesprek duidelijk in welke mate de Initiatiefnemer een beroep zal doen op de adviserende rol van ProRail. Dit leidt tot de keuze of er eerst onderzoekende werkpakketten nodig zijn of dat direct aan het overdrachtsdossier wordt begonnen. Al deze zaken worden vastgelegd in een aanmeldbrief van de Initiatiefnemer zodat ProRail het juiste beeld heeft voor een startbeslissing en capaciteitstoewijzing.

De inzet van ProRail / Kernproces

ProRail houdt intakegesprekken met de Initiatiefnemer zoals hierboven besschreven en stuurt aan de Initiatiefnemer nadat de startbeslissing en capaciteitstoedeling heeft plaatsgevonden een procesbrief waarin medewerking wordt toegezegd. Nadat deze ondertekend is geretourneerd en daarmee ook in financiële zin de opdracht voor het maken van een PvA vormt, gaat een toegewezen projectmanager in nadere afstemming met de Initiatiefnemer. In deze gesprekken wordt samen met de Initiatiefnemer bepaalt wat allemaal nodig is in de Studiefase, of dat er misschien eerst een andere inzet nodig is. Het PvA dat hieruit voortvloeit, vormt daarmee een aanbieding van de ProRail inzet in de komende fase. Goedkeuring van de aanbieding door de Initiatiefnemer leidt tot een opdracht voor ondersteuning van ProRail in de Studiefase van het project. Als het PvA niet wordt geaccepteerd, start de Studiefase niet, en worden alleen de kosten van het maken van een PvA verrekend.

3.2 Studiefase

Fase 1: Studiefase



Input:	*Door Initiatiefnemer geaccepteerd en in opdracht gegeven Plan van Aanpak voor de Studiefase.* *Productenlijst TunnelAlliantie, laatste versie.*
Activiteiten:	*Eventueel overeengekomen onderzoeken of ondersteuning voordat met het overdrachtsdossier begonnen wordt. Uitgebreide/complete conditionering en (beperkt) ontwerpwerk door de Initiatiefnemer. Overeenkomsten tbv verlegging K&L derden zijn getekend en grondverwerving is gereed of in afrondende fase en deze beide zaken matchen met de benodigd geachte gronden zoals opgenomen in het overdrachtsdossier. ProRail ondersteunt de Initiatiefnemer, trekt samen op met Initiatiefnemer om te zorgen dat de juiste producten gemaakt worden. ProRail doet ook delen zelf (verschilt per project) zoals bijv. onderzoeken in de spoorzone, treinbeveiliging ontwerp bij weghalen spoorwegovergang) en levert dit aan bij de samensteller van het overdrachtsdossier. Reviewen van het overdrachtsdossier, betrekken van de ProRail organisatie. ProRail stelt Plan van Aanpak op t.b.v. de contractvoorbereidingsfase*
Output:	*Door ProRail geaccepteerd Overdrachtsdossier (in beperkte mate eventueel met opmerkingen) en door Initiatiefnemer geaccepteerde aanbieding voor de Contractvoorbereidingsfase.*
Rollen:	*De Initiatiefnemer is leidend. ProRail ondersteunt en adviseert de Initiatiefnemer waar nodig en gewenst.*

Naar het Overdrachtsdossier

ProRail heeft in de 'Productenlijst TunnelAlliantie' (zie Bijlage 1) aangegeven welke informatie het van de Initiatiefnemer nodig heeft om in de volgende projectfase een aanbestedingsdossier op te stellen en de verantwoordelijkheid voor de aansturing van het project over te nemen. De Initiatiefnemer levert deze informatie in een compleet en integraal afgestemd overdrachtsdossier. Het is van belang om de totstandkoming en levering blijvend met ProRail te bespreken om de wederzijdse verwachtingen duidelijk te hebben en om in één keer het juiste pakket te leveren en dit inhoudelijk ook als maakbaar te kunnen beschouwen. Regelmatig "technisch" overleg tussen ProRail en het ingenieursbureau van de gemeente speelt daarbij een rol. Ook zal ProRail in de levering hiervan een rol spelen op basis van afspraken hierover met de Initiatiefnemer. Zie ook de volgende paragraaf. Denk aan onderwerpen als het aanpassen van de treinbeveiliging en het daartoe maken van een FIS / RVTO bij bijvoorbeeld het opheffen van een overweg, maar ook aan de onderzoeken van de ProRail ondergrondse infrastructuur (K&L ProRail) en sonderingen en milieutechnisch bodemonderzoek binnen de spoorzone.

Het integrale overdrachtsdossier bevat dus de producten en gegevens als opgenomen in de productenlijst (zie Bijlage 1) maar is meer dan alleen een af te vinken lijst met items. Integraal houdt in dat de producten op elkaar zijn afgestemd. Bijvoorbeeld voor het maken van een verleggingsplan K&L derden is natuurlijk een ontwerp nodig, maar ook een beeld van de bouw- en faseringsmethodiek en dus ook van de benodigde bouwterreinen en bouwroutes. Tegelijk kunnen K&L derden weer bepalend zijn voor bouwmethodiek. En hieraan kan pas weer grondverwerving (ook voor tijdelijk gebruik) gekoppeld worden als ook alle conditionerende onderzoeken. In dit voorbeeld moet dit op elkaar afgestemd zijn.
Hieronder volgen op hoofdlijnen een aantal belangrijke items uit de productenlijst (zie Bijlage 1):

- De stukken om aan te tonen dat de projectlocatie beschikbaar en bruikbaar is: het grondeigendom verworven/tijdelijk benodigde grond gehuurd en een onherroepelijk bestemmingsplan;
- de conditioneringsonderzoeken van de projectlocatie (incl tijdelijke terreinen) op basis van volledig bureau- en veldonderzoek (milieu, ecologie, geotechniek, hydrologie, onderzoek Ontplofbare Oorlogsresten (OO) , stikstof etc)
- de conditioneringsgegevens van de spoorbaan op basis van bureau- en veldonderzoek;

- de ligging van kabels en leidingen derden en het vastleggen van de verleggingsovereenkomst;
- een zo compleet en stabiel mogelijk eisenpakket van de stakeholders;
- een ontwerp om haalbaarheid en maakbaarheid (bouwfasering, benodigde treinvrije periodes) te toetsen;
- een vormgevingsambitie/visie;
- een kwalitatief goede risicoanalyse met betrekking tot onder andere conditionering, haalbaarheids- en maakbaarheidsaspecten van de onderdoorgang;
- veiligheidsrisico's;
- de systeemgrenzen (incl. de benodigde werkterreinen) waarbinnen het Werk gerealiseerd kan worden;
- een kostenraming met kostennota.
- Integrale planning

Samen werken aan het Overdrachtsdossier
Deze gegevens worden in deze fase uitgezocht en dienen compleet te zijn omdat uit faalkostenonderzoek is gebleken dat het ontbreken van goed conditioneringsonderzoek, late wijzigingen van stakeholdereisen en onduidelijkheid in de scope of de systeembegrenzing de belangrijkste verstoringen (en dus afwijkingen en dus meerwerken) geven in het Werk. Ook voor een solide ambtelijk en politiek-bestuurlijk besluitvormingsproces is het zaak deze goed in kaart te brengen en daarin samen te werken.
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.

In de aanpak van de TunnelAlliantie beperkt de Initiatiefnemer het ontwerpwerk tot een minimum: alleen die onderdelen die noodzakelijk zijn om het ruimtebeslag en 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.

Omdat de contractvorm in de realisatiefase op basis van UAV-GC is, vormt het overige ontwerpwerk in de eerste plaats een verantwoordelijkheid van de toekomstige aannemer. 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 het project specifieke eisendeel en de bindende informatie.

ProRail ondersteunt en adviseert de Initiatiefnemer en haar ingenieursbureau 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. Ter kennismaking en om beelden op het te doorlopen proces te delen, wordt een ProjectStartUp (PSU) nabij de projectlocatie ge-adviseerd.

Integrale planning en startvoorwaarden aanbesteding
In een integrale planning bepalen ProRail en de Initiatiefnemer gezamenlijk op welk moment planologische procedures, grondverwerving en het verleggen van kabels en leidingen en dergelijke opgestart kunnen worden. Ook het proces van aanmelden en aanvragen van Trein Vrije Periodes (TVP) kan hierin opgenomen worden. Startvoorwaarden zijn hierin ook van belang omdat voordat een aanbesteding (prijsvormingsfase) gestart kan worden aan deze startvoorwaarden voldaan moet zijn: Onder andere: Overeenkomst getekend (budget en toekomstig beheer), het bestemmingsplan onherroepelijk, en alle definitieve en tijdelijk benodigde grond verworven te zijn, kabels en leidingen derden kunnen aantoonbaar (verleggingsovereenkomst) zijn verlegd voordat de uitvoering van de aannemer start. 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.

Inzet ingenieurs- en adviesbureaus
Bij het voorbereidende werk schakelt de Initiatiefnemer een spoor-erkend ingenieursbureau in. Van belang is dat dit bureau een ProRail erkenning heeft voor "Spoordragende Civieltechnische constructies" (NB! Niet dezelfde categorie erkenning die ook het label "tbv GC" heeft. Deze is voor ib's die voor een aannemer mogen werken aan dit soort objecten). ProRail kan adviseren bij de contracteringsuitvraag van dit ingenieursbureau en kan daar een inhoudelijke bijdrage

aan leveren om te borgen dat de juiste producten gevraagd en geleverd worden. Dit kan helpen bij het “first-time-right” opleveren van een overdrachtsdossier
De Initiatiefnemer organiseert dan bij voorkeur een samenwerkingsbijeenkomst met het ingenieursbureau en ProRail, om elkaar te leren kennen en werkafspraken te maken. Omdat ProRail informatie levert en onderzoeken in de spoorzone laat uitvoeren, is het nodig dat het ingenieursbureau ProRail ook inhoudelijk aanstuurt. Bijvoorbeeld op welke plekken binnen de spoorzone onderzoek nodig is. ProRail levert dit dan weer aan aan het ingenieursbureau zodat zij dit kunnen verwerken in het integrale dossier.

Afronding van de Studiefase
De Initiatiefnemer en ProRail stemmen continu af of het Overdrachtsdossier 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 in een fase later verantwoord is. Uiteindelijk wordt een compleet concept Overdrachtsdossier aangeboden en door ProRail gereviewd (ook door ProRail AM).
Ten behoeve van de kostenraming van de Initiatiefnemer levert ProRail een inschatting van de toekomstige organisatiekosten (PEAT-kosten) en 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 Overdrachtsdossier) voor de scope van het TunnelAlliantie-werk. ProRail toetst deze raming.

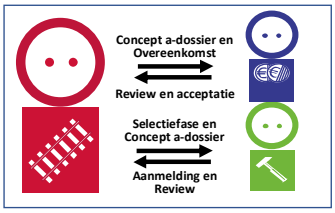
De Studiefase wordt afgesloten op het moment dat ProRail het door de Initiatiefnemer opgestelde Overdrachtsdossier als voldoende heeft bestempeld en heeft geaccepteerd. Bij deze acceptatie moet aangegeven zijn hoe is/wordt omgegaan met reviewcommentaar.
Als de Initiatiefnemer verder wil gaan, geeft deze aan ProRail de opdracht om op basis van het Overdrachtsdossier de contractvoorbereiding te starten. Deze opdracht is op basis van een door ProRail opgestelde (en met Initiatiefnemer afgestemde) aanbieding voor de volgende fase. ProRail zorgt dat zijn interne besluitvorming op basis van business cases is geborgd en aansluit op besluitvorming bij de Initiatiefnemer. Er volgt een evaluatiegesprek tussen ProRail en de Initiatiefnemer om leerpunten te bespreken. Leerpunten boekt ProRail in een kwaliteitslogboek, ten behoeve van nieuwe projecten of nieuwe projectfasen.

De inzet van ProRail / Kernproces
In de paragrafen hierboven staat de inzet van ProRail heel algemeen beschreven. Voor de start van deze fase en als onderdeel van opdrachtverlening wordt dit in een Plan van Aanpak projectspeciek gemaakt. Daarbij kan de inzet van ProRail per project behoorlijk verschillen: niet elke locatie dan wel type onderdoorgang is hetzelfde, niet elke Initiatiefnemer werkt hetzelfde, doorlooptijden (besluitvorming) verschillen per project kunnen in deze fase erg verschillen.
In ProRail-kernprocestermen is de Studiefase onderdeel van de ‘Planning en Studiefase’, namelijk de Variantenstudie. De Studiefase leidt, als de Initiatiefnemer het besluit neemt om door te gaan, tot de volgende stap in de ‘Planning en Studiefase’: Uitwerken, als opmaat in de richting van een projectbeslissing (zie volgende fase).

Rol van de TA-aannemer
TA-aannemers zijn in deze fase nog niet aan boord.

3.3 Contractvoorbereidingsfase

Fase 2: Contractvoorbereiding



Input:	*Een door de Initiatiefnemer en ProRail geaccepteerd Overdrachtsdossier inclusief reviewdossier met benoemde restpunten; Een door Initiatiefnemer geaccepteerd en in opdracht gegeven Plan van Aanpak voor de Contractvoorbereidingsfase*
Activiteiten:	*Opstellen van een concept aanbestedingsdossier, toevoegen van benodigde informatie, laten reviewen van het dossier, verwerken opmerkingen. Starten van de selectiefase, het komen tot maximaal 5 TA-aannemers die het dossier reviewen en het aan de hand daarvan aangaan van een dialoog. Interne ProRail processen (gebied, beheer, trein vrije periodes aanvragen, etc) in gang zetten.*
Output:	*Een door Initiatiefnemer en ProRail geaccepteerd aanbestedingsdossier en getekende objectovereenkomst tussen ProRail en Initiatiefnemer. Een Plan van Aanpak voor de aanbestedings- en realisatiefase.*
Rollen:	*ProRail is leidend. De Initiatiefnemer ondersteunt ProRail waar nodig met aanvullende informatie en afspraken. De TA-aannemers hebben een consulterende rol.*

Van Overdrachtsdossier 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 Overdrachtsdossier uit tot een voor de TA-aannemers herkenbaar (standaard template) aanbestedingsdossier. Eventuele ontbrekende gegevens (vanuit review/acceptatie overdrachtsdossier) worden opgevraagd/uitgezocht. 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 nog nodig of mogelijk, aangevraagd op basis van gegevens uit het Overdrachtsdossier. Let op voldoende tijd tussen aanvraag en voorziene uitvoering. Omdat de aanvraag van treinvrije perioden steeds eerder moet plaatsvinden en steeds vaker gekoppeld is met andere projecten op hetzelfde baanvak of in het gebied, is het zaak om hier tijdig mee te starten. Ook moet er ruim voldoende tijd geboden worden voor de daadwerkelijke treinvrije periode, omdat zaken zoals het vaststellen van projectovereenkomsten, bestemmingsplannen en afronden aanbestedingen vaak meer tijd kosten dan van te voren bedacht. Ook de opdrachtnemer moet voldoende tijd overhouden om de werkzaamheden waar de buitendienststelling voor bedoeld is voor te kunnen bereiden.

Net als in de Studiefase wordt ook in deze fase van het project kritisch naar risico's gekeken en worden deze zoveel mogelijk verkleind. Reviewen van het concept aanbestedingsdossier, ook door geselecteerde TA-aannemers, speelt daarbij een belangrijke rol. Aangezien Prorail in deze fase de regie voor de projectaansturing heeft overgenomen is de Prorail risico-analist verantwoordelijk voor nadere invulling van het risicomanagement. In samenwerking met Initiatiefnemer maar ook met de geselecteerde TA-aannemers, worden de belangrijkste risico's geactualiseerd en worden nieuwe risico's in kaart gebracht. Hierbij wordt gezamenlijk gezocht naar passende beheersmaatregelen en wordt bepaald wie het beste gesteld staat voor het nemen van deze maatregelen (ProRail, initiatiefnemer of TA aannemer).
Als er bedacht wordt om met de TA-aannemers een individueel consult te houden, betekent dit ook extra doorlooptijd (zie volgende paragraaf 'betrekken TA-aannemers'). Dit gebeurt pas als het overdrachtsdossier in de basis gereed is. Doel moet altijd zijn om 'grijze gebieden' en risico's vanuit marktperspectief boven water te krijgen, vragen die ProRail of Initiatiefnemer zelf niet kunnen beantwoorden of waar eventueel kansen worden gezien.
Er is verschil tussen een consultatie en een review. Een consultatie richt zich op een specifiek aspect van het werk. Reviews hebben betrekking op het hele dossier en zijn juist gericht op het ontdekken van fouten of missende zaken in het dossier.

Gedurende deze fase legt ProRail ook al contact met de afdeling Bouwmanagent en met de toekomstige toetsorganisatie (raamovereenkomst binnen de TunnelAlliantie). De bouwmanager draagt in de realisatiefase de verantwoording voor contractmanagement. Omdat ProRail binnen de TunnelAlliantie risicogestuurd contractmanagement uitvoert, is een review van het dossier (inclusief risico-dossier) met deze systematiek voor ogen ook noodzakelijk. Bij deze manier van contractbeheersing wordt risico gestuurd gekeken welke audits en toetsen wanneer uitgevoerd moeten worden tijdens de realisatiefase. Dit past ook binnen de TunnelAlliantie filosofie (en UAV-GC): In de ontwerp- en uitvoeringsfase is de aannemer verantwoordelijk voor de juiste uitvoering van het contract.

Betrekken TA-aannemers
Tijdens de contractvoorbereidings fase en parallel aan het maken van het concept aanbestedingsdossier, zal ProRail de markt benaderen met een eerste stap in het aanbestedingsproces: de selectiefase en een dialoogfase waarin het dossier gereviewd wordt en eventueel individuele consultatierondes. Een tendermanager van ProRail begeleidt dit proces en stelt daartoe de benodigde producten op (o.a. contracteringsplan, selectieleidraad, EMVI-criteria, etc). De aanbesteding verloopt in formele termen via een concurrentie gerichte dialoog volgens de aanbestedingswet Artikel 3.34a en het Aanbestedingsreglement van ProRail (ARN2016, versie 1.0, d.d. 1 juli 2016, Deel III). De concurrentie gerichte dialoog vormt de fase waarin het concept-aanbestedingsdossier (of onderwerpen daaruit) al besproken kan worden met aannemers (consultatierondes), en uiteindelijk gereviewd wordt. Er wordt nog niet overgegaan tot het versturen van een definitief aanbestedingsdossier ten behoeve van prijsvorming. Dit gebeurt in de volgende fase (aanbestedingsfase: prijsvorming) en daarvoor is formele besluitvorming van zowel de Initiatiefnemer als intern ProRail nodig. Deze besluitvorming komt terug in de startvoorwaarden voor de aanbesteding: project/objectovereenkomst getekend, gronden verworven, K&L derden geregeld, etc.

Via TenderNed worden de TA-aannemers die beschikken over een programma-erkenning TunnelAlliantie (Zie de uitleg over- en de vereisten voor de programma-erkenning op https://www.prorail.nl/leveranciers/aanbesteden-en-inkoop/tunnelalliantie.), gevraagd kenbaar te maken of ze op basis van de projectkenmerken en gunningscriteria (EMVI), belangstelling hebben. Hierna start de selectiefase. Eventueel aanvullende selectiecriteria zullen in overleg met de initiatiefnemer opgesteld worden en dienen vanzelfsprekend proportioneel te zijn op de opdracht. De bedoeling is om van alle geprekwalificeerde partijen terug te gaan naar 5 partijen. Indien meer dan vijf aannemers belangstelling hebben voor deelname aan het project, ontstaat door de selectie of een top 5 van aannemers, of bij gelijke geschiktheid wordt er geloot. Vanuit het oogpunt van het beperken van de transactiekosten voor zowel Opdrachtgever als de marktpartijen is het aantal aannemers wat maximaal mee doet in de aanbesteding beperkt tot 5.
De rangorde van de partijen 6 t/m n wordt gedurende de selectie ook bepaald. Deze partijen worden voor de betreffende aanbesteding in een wachtkamer geplaatst. Mochten er gedurende de contractvoorbereidingsfase partijen afvallen, dan kan aan de partijen in de wachtkamer, in volgorde van de bepaalde rangorde bij selectie, gevraagd worden of deze alsnog willen deelnemen aan de aanbesteding. Extra beoordelingstijd (review van het conceptdossier door de gegadigde) is dan nodig maar moet er ook wel zijn.
Let op: betreffende project kenmerken en EMVI-criteria moeten dus al vroegtijdig besproken worden met de Initiatiefnemer.

Rol van de TA-aannemers
ProRail houdt met alle binnen de aanbesteding deelnemende TA-aannemers een individuele reviewronde om het concept aanbestedingsdossier door te nemen. De TA-aannemers krijgen voorafgaand aan deze review een aantal weken de tijd om het Aanbestedingsdossier door te nemen en risico's en verbeterpunten aan te geven.

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

De haalbaarheid en maakbaarheid worden doorgenomen, met veel aandacht voor logistieke bouwstromen, bouwmethodiek en mogelijke bouwplanning. Dit geldt ook voor risico's: welke zijn er , hoe kunnen ze worden verkleind, wanneer en door wie. Elke TA-aannemer maakt hiervoor een specifieke risicoanalyse. TA-aannemers adviseren ProRail gericht op risico's ten aanzien van Arboveiligheid en Spoorwegveiligheid. ProRail beslist welke adviezen het overneemt en informeert de TA-aannemers bij de Minitender welke adviezen aanvaard zijn.

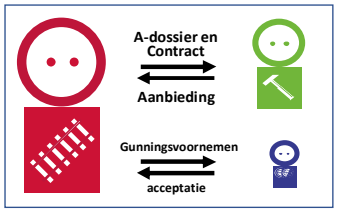
Kostenvergoeding aannemers
De vijf aan de aanbesteding deelnemende partijen krijgen voor de consultatie- en reviewfase een kostenvergoeding. De hoogte van de kostenvergoeding is afhankelijk van de omvang van het aanbestedingsdossier en de mate waarin aanvullende vragen worden gesteld. Als richtlijn wordt hiervoor €12.500,- aangehouden, maar dit kan per project verschillen. Voor een rekenvergoeding in de volgende fase waarin een definitief aanbestedingsdossier door gegadigden tot een formele aanbieding wordt uitgewerkt is er geen TunnelAlliantie richtlijn maar wordt de bijdrage per project vastgesteld conform ProRail beleid Tenderkostenvergoeding goedgekeurd door MT Procurement.

Overgang naar de aanbestedings/prijsvormingsfase: project- en objectovereenkomst
Voordat de Aanbestedingsfase/prijsvorming kan worden gestart en de uitnodiging tot inschrijving voor een project samen met het definitieve aanbestedingsdossier kan worden verstuurd, moet als een van de startvoorwaarden een definitieve projectbeslissing door de Initiatiefnemer (en ook ProRail intern) genomen zijn. Dit wordt vastgelegd in getekende een project- of objectovereenkomst. Hiermee is het projectbudget geborgd, zijn afspraken tussen ProRail en Initiatiefnemer gemaakt ten aanzien van realisatie, oplevering en beheer en onderhoud. In deze overeenkomst wordt ook de bijdrage aan de programmakosten TunnelAlliantie geregeld (zie H2.2).
ProRail stelt in deze fase, in afstemming met de Initiatiefnemer, de overeenkomst op.

De inzet van ProRail / Kernproces
In de paragrafen hierboven staat de inzet van ProRail in algemene termen beschreven. Voor de start van deze fase en als onderdeel van opdrachtverlening hiervan, is dit in een Plan van Aanpak projectspecifiek gemaakt. De inzet van ProRail kan per project verschillen: Meer werk/restpunten vanuit de Studiefase, uitgebreidere marktconsultatie, besluitvormingstrajecten zijn per Initiatiefnemer verschillend.
In ProRail-kernprocestermen is de Contractvoorbereidingsfase de verdere uitwerking van de fase Planning en Studies: Uitwerken. Deze fase leidt, gekoppeld aan het projectbesluit van de Initiatiefnemer, dan ook tot een formeel beslismoment intern ProRail: B3 Projectbeslissing.

3.4 Aanbestedingsfase

Fase 3: Aanbesteding / Prijsvorming



Input:	*Goedgekeurd aanbestedingsdossier, getekende project-/objectovereenkomst tussen ProRail en Initiatiefnemer, startvoorwaarden vervuld.*
Activiteiten:	*definitief maken aanbestedingsdossier, versturen aan gegadigde TA-aannemers. TA-aannemers calculeren, vragen beantwoorden vanuit gegadigden (Nota's van Inlichtingen), aanbesteding, beoordeling, gunningsproces.*
Output:	*Gegunde projectopdracht.*
Rollen:	*ProRail is leidend en organiseert het aanbestedings- en gunningsproces. De TA-aannemers maken hun aanbieding. De Initiatiefnemer beslist mee over eventuele afwijkingen in het aanbestedingsproces en stemt in met aanbestedingsresultaat.*

Startvoorwaarden en voorbehoud van de Initiatiefnemer
De Aanbestedingfase (of eigenlijk de prijsvormingsfase van de aanbesteding) start pas als aan alle startvoorwaarden voldaan is. Startvoorwaarden voor de uitvoering zijn onder andere: alle (tijdelijk) benodigde gronden verworven, planologische inpassing onherroepelijk, kabels en leidingen derden verlegd of tijdige verlegging geborgd, projectovereenkomst getekend. Ook kan het zijn dat met de Initiatiefnemer een voorbehoud is afgesproken. Het voorbehoud kan betekenen dat gedurende langere tijd (bijvoorbeeld een jaar nadat het aanbestedingsdossier gereviewd is) niet met de prijsvormingsfase gestart kan worden. In die situatie worden wijzigingen ten gevolge van wet- en regelgeving of anderszins later alsnog aan het dossier toegevoegd.

ProRail organiseert een tender
Op basis van het vastgestelde aanbestedingsdossier en de ondertekende projectovereenkomst wordt de concurrentiegerichte dialoogfase (consultatie en review) van de aanbesteding afgesloten, wordt het definitieve aanbestedingsdossier verstrekt en worden de geselecteerde aannemers uitgenodigd om een aanbieding op te stellen (calculatie) en in te dienen. De aannemer die de beste aanbieding op het geldende gunningscriterium doet, komt in aanmerking voor gunning van de opdracht voor ontwerp en uitvoering van het Werk. De exacte invulling (looptijd, Nota's van Inlichtingen, beoordeling etc) van de aanbestedingsfase verschilt per project (grootte van het project, specifieke gunningscriteria).

In principe dienen de TA-aannemers dienen hun aanbieding in binnen van te voren gestelde termijnen. Daarbij is rekening gehouden met één ronde vragen over het Aanbestedingsdossier waarna nog een nota van inlichtingen volgt. De Aanbesteding/prijsvorming kan in afstemming een langere doorlooptijd hebben, als er sprake is van een complexer project of kwalitatieve gunningscriteria (bijvoorbeeld als vormgeving een gunningscriterium is). Ook bestaat de mogelijkheid dat er toch meer vragen zijn waardoor meerdere vragenrondes nodig zijn.

De standaard gunningscriteria bij dit soort aanbestedingen is de economische meest voordelige inschrijving (EMVI), minimaal bestaande uit prijs, CO2-prestatieladder, veiligheidsladder, MKI-waarde en het eventuele gunningsvoordeel van Opdrachtnemer bij aanbieden van een Prestatielijn Opdrachtnemer, die beter is dan de gevraagde Prestatielijn ProRail (De Prestatielijn is een TunnelA/lliantie instrument gebaseerd op het door middel van een bonus/malus systeem tegengaan van ongewenste gebeurtenissen. Het tegengaan van dezelfde ongewenste gebeurtenissen staat centraal in de regeling van de programmaerkenning TunnelAlliantie).
Overige mogelijke EMVI-criteria worden per project en in overleg met de Initiatiefnemer bepaald. Ze kunnen bijvoorbeeld betrekking hebben op omgevingshinder, vormgeving of 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. Samen met de Initiatiefnemer worden dan de vervolgstappen bepaald. Uiteindelijk moet de Initiatiefnemer altijd instemmen voordat een voornemen tot gunning wordt verstuurd.

Het uitgangspunt is een aanbesteding waarbij de TA-aannemers op basis van minimale ontwerpinspanning een aanbieding opstellen. Het is mogelijk dat bij de aanbesteding/prijsvorming een aanbiedingsontwerp wordt gevraagd of andere producten dan wel andere procesgangen. Dit heeft invloed op een tendervergoeding die ProRail zal betalen aan de gegadigden aan wie het project niet wordt gegund, e.e.a. conform ProRail beleid Tenderkostenvergoeding en van te voren afgestemd met de initiatiefnemer.

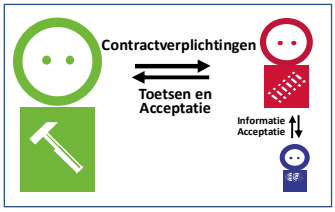
ProRail organiseert toetsingscapaciteit
ProRail inventariseert welke toetscapaciteit in de realisatiefase nodig is. De aannemer is verantwoordelijk om conform contract/UAV-GC te werken en daarbij alle processen te borgen en dit aan te tonen (verificatie etc). ProRail gaat in dat proces toetsen waar we risico's zien: systeemtoetsen (wordt bijvoorbeeld het aangeboden kwaliteitssysteem aangehouden), procestoetsen (wordt bijvoorbeeld verdichting bij grondaanvullingen goed gemeten) en product-/documenttoetsen (controle van ontwerpdocumenten). Voor de toetsorganisatie heeft ProRail voor TunnelAlliantieprojecten een raamovereenkomst afgesloten. Toetsen heeft direct een link met de beoogde kwaliteitsbeheersing (basisdoelstelling van de TunnelAlliantie) en ProRail wil gebruik maken van beschikbare kennis en kunde van het gehele proces (uitvoering van systeem- en procestoetsen, toetsen van product op basis van een risico gestuurde aanpak, alsmede de controle van het Definitief Integraal Ontwerp). Door dit door een vast team te laten doen is het mogelijk om ook hierin kwaliteit te verbeteren (ervaringen van het ene project meenemen naar het andere).
Backoffice/bouwbegeleiding kan voor elk project anders zijn (bijvoorbeeld door de grootte van het project) en is ook gekoppeld aan de beschikbare capaciteit bij bouwmanagement en specifieke wensen van de initiatiefnemer.

De inzet van ProRail / Kernproces
In de paragrafen hierboven staat de inzet van ProRail in algemene termen beschreven. Voor de start van deze fase is dit in een Plan van Aanpak projectspecifiek gemaakt. Vaak wordt dit Plan van Aanpak gecombineerd met een Plan van aanpak voor ontwerp- en uitvoeringsfase. In principe is namelijk voor deze twee fases de inzet van ProRail al vastgelegd in de project/objectovereenkomst. Een Plan van Aanpak maakt de inzet van ProRail en de projectspecifieke samenwerking met de Initiatiefnemer meer concreet. Vaak wordt in een projectovereenkomst ook vermeld dat de samenwerking verder wordt uitgewerkt in een Plan van Aanpak. De inzet van ProRail kan per project verschillen: sommige projecten kennen een uitgebreidere aanbestedingsfase.

In ProRail-kernprocestermen is deze Aanbestedingsfase de eerste activiteit in de verdere uitwerking van de Aanlegfase: Uitvoeren. De uiteindelijke gunning n.a.v. de aanbesteding leidt niet tot een beslismoment intern ProRail. Wel zal het gunningsvoornemen, gekoppeld aan een formele instemming van de Initiatiefnemer, gemeld worden aan de betreffende ProRail gebiedstafel.

3.5 Ontwerp- en Uitvoeringsfase

Fase 4: Ontwerp en Uitvoering



Input:	*Gegunde projectopdracht.*
Activiteiten:	*Contractmanagement tbv realisatie van het project: ontwerp en uitvoering. Aansturen toetsorganisatie. Financiële rapportage en afhandeling. Afstemmen omgevingsmanagement en communicatie.*
Output:	*Gerealiseerde infrastructuur en opleverinformatie die voldoet aan contractuele eisen.*
Rollen:	*De TA-aannemer is leidend en ontwerpt en realiseert het project. ProRail voert risico gestuurd contractmanagement. De Initiatiefnemer wordt geïnformeerd en betrokken bij aanvullende besluitvorming en oplevering.*

De TA-aannemer start met ontwerpen
De winnende TA-aannemer maakt tijdens een startbijeenkomst/ Project Start Up (PSU) nader kennis met de projectteams van 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 met zijn eigen verantwoordelijkheden.

De TA-aannemer start met het project specifiek maken van het projectkwaliteitsplan waarin zij aangeeft hoe zij het Werk beheerst gaat realiseren onder alle contractuele voorwaarden. Daarnaast levert hij in deze fase de andere in het acceptatieplan gevraagde producten, zoals een integrale planning. ProRail stemt zijn toetsplanning af op de productenplanning van de TA-aannemer.

De TA-aannemer start conform het contract met het maken van ontwerpproducten en waar nodig met afstemmings- en optimalisatieslagen in relatie tot bijvoorbeeld de nog benodigde conditionerende activiteiten.
Voor het weghalen van een spoorwegovergang: Als dit al niet eerder door ProRail is gedaan (vaak resteert in deze fase hier te weinig tijd voor), start het door de TA-aannemer samen met het ingehuurde voor treinbeveiliging erkende ingenieursbureau met het maken van de gevraagde producten. Daarbij is er specifieke aandacht voor de samenhang tussen het treinbeveiligingsontwerp en de overige ontwerpen. De TA-aannemer 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 TA-aannemer het initiatief om hierover in overleg te treden met ProRail.

Optimalisaties
Als resultaat van de TunnelAlliantie-aanpak gaat de TA-aannemer voor een oplossing die zowel goed is voor hemzelf als voor ProRail en de Initiatiefnemer.
Toch kunnen er optimalisaties mogelijk zijn. De TA-aannemer draagt de verantwoordelijkheid voor optimalisaties en optimalisaties worden gemeld door de TA-aannemer. Daar waar optimaliserende ontwerpkeuzes niet passen binnen de kaders zoals vermeld in het contractdossier (qua eisen, planologie, grondeigendommen/systeemgrenzen etc.), wordt dit besproken. Indien de Initiatiefnemer besluit dat hij deze optimalisatie desondanks toch wenst, wordt direct een contractafwijking vastgelegd en afgeprijsd (VTW). Dit soort optimalisaties behoeven altijd de schriftelijke goedkeuring van zowel ProRail als de Initiatiefnemer.
Ook een optimalisatie die weliswaar kosten bespaart, kan voor ProRail of de Initiatiefnemer toch niet wenselijk zijn en kan worden afgewezen (bijvoorbeeld vanwege politieke gevoeligheden, strijdigheid met eerder gewekte verwachtingen, verstoring van lopende procedures, etc.).

ProRail managet de uitvoering van het contract
ProRail voert risicogestuurd contractmanagement. Hiervoor wordt een toetsorganisatie ingezet. Daarbij wordt van te voren gekeken welke audits en toetsen (op basis van risico-inschattingen) wanneer (op basis van de planning van de aannemer) uitgevoerd moeten worden. Ook kunnen systeemtoetsen bij de aannemer kunnen worden gehouden. Bevindingen uit deze toetsen worden door ProRail met de opdrachtnemer besproken en moeten tot een herstelmaatregel leiden. Indien een herstelmaatregel niet mogelijk is dan kunnen bevindingen wijzigen in afwijkingen.
Onderdeel van de TunnelAlliantie-aanpak is dat de TA-aannemer 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 TA-aannemer.
Dit is ook onderdeel van de programma-erkenning TunnelAlliantie die de aannemer heeft. Het programmateam TunnelAlliantie bezoekt ook de aannemers en audit het kwaliteitssysteem zoals het gebruikt wordt voor een specifiek project. Het projectteam van ProRail kan dus ook input leveren voor dit soort audits (bijvoorbeeld bij aanhoudende slechte bevindingen). Een aannemer zou dus ook zijn programma-erkenning kunnen verliezen.

VTW's handelt ProRail af conform het bestaande contractmanagementproces van ProRail en op basis van de specifieke TunnelAlliantie bepalingen in deze. Er wordt gewerkt met het informatiesysteem VISI om de informatie-uitwisseling tussen de aannemer en ProRail vast te leggen en ontwikkelingen binnen het project goed te documenteren. Er vinden periodiek voortgangsoverleggen plaats waarbij ook de Initiatiefnemer betrokken kan worden.
Omdat de TA-aannemer voorafgaande aan de Minitender de Vraagspecificatie heeft gecontroleerd en tegenstrijdigheden, onjuistheden of onduidelijkheden heeft gemeld aan de opdrachtgever, is ProRail niet meer helemaal verantwoordelijk voor tegenstrijdigheden, onjuistheden en onduidelijkheden in de vraagspecificatie en aangeleverde informatie. De TA-aannemer moet aannemelijk maken dat hij deze ondanks zijn rol en betrokkenheid voorafgaande aan de Minitender (Aanbesteding) niet had kunnen en moeten opmerken.

Omdat een TunnelAlliantiecontract een prestatielijn kent (een bonus-malus regeling op basis van beloofde kwaliteit en afwijkingen daarop), zorgt ProRail er samen met de aannemer voor dat bij de start van een bouwteam voor alle betrokkenen duidelijk is wat dit voor het betreffende project inhoudt en hoe dit gezamenlijk elk voortgangsoverleg wordt gemonitord. Dit is van belang omdat niet iedereen die pas bij de uitvoering wordt betrokken hier van op de hoogte is en er dan discussies kunnen ontstaan omdat pas bij het einde van het project wordt afgerekend (ten positieve of negatieve).

De TA-aannemer voert het Werk uit
De TA-aannemer organiseert tijdig overlegsessies met alle benodigde partijen om het uiteindelijke ontwerp geaccepteerd te krijgen en om de benodigde vergunningen te verkrijgen.

De TA-aannemer 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.

Omdat buitendienststellingen qua planning alles bepalend zijn voor het werk binnenTunnelAlliantie projecten (staan al lang van te voren vast, zijn niet op te schuiven en zijn in grote mate bepalend voor de bouwfasering), wordt ook hier snel mee aan de slag gegaan om dit verder af te stemmen. Voor de buitendienststellingen zijn er speciale, risico gestuurde bouwoverleggen met alle deelnemende partijen (vaak wordt projectwerk in buitendienststellingen gecombineerd). Een maand voor de buitendienststelling dient het draaiboek klaar te zijn en door ProRail geaccepteerd. Voor de buitendienststellingen worden specifieke risicosessies gehouden.

Gedurende de uitvoering van het Werk dient de TA-aannemer ervoor te zorgen dat de informatieoverdracht geregeld is. De TA-aannemer mag hiermee niet wachten tot einde Werk, maar dient de overdrachtsdossiers 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 opleverdocumentatie niet beschikbaar is aan het einde van dit werkpakket wordt een deel van het werkpakket niet betaalbaar gesteld totdat de opleverdocumentatie beschikbaar en geaccepteerd is.

Indien dit voor de acceptatie van een werkpakket gewenst is houdt de TA-aannemer een aantal malen een pre-opleveringsronde met ProRail en de Initiatiefnemer, Bij oplevering van het Werk dient het opleverdossier volledig gereed en goed te zijn.

De TA-aannemer meet zijn prestaties op zijn aangeboden prestatielijn en overige contractuele afspraken en informeert ProRail zo spoedig mogelijk bij afwijkingen. De prestatielijn en de uitslagen hierop kan leiden tot boetes of bonussen. Daarnaast zijn er geregeld ‘benen op tafel’-overleggen tussen ProRail, de Initiatiefnemer en de TA-aannemer, om de samenwerking in het project te bespreken.

De inzet van ProRail / Kernproces
In de paragrafen hierboven staat de inzet van ProRail in algemene termen beschreven. Voor de start van deze fase is dit in een Plan van Aanpak Realisatiefase projectspecifiek gemaakt. Vaak wordt dit Plan van Aanpak gecombineerd met een Plan van aanpak voor de aanbestedingsfase. In principe is namelijk voor deze twee fases de inzet van ProRail al vastgelegd in de project/objectovereenkomst. Een Plan van Aanpak maakt de inzet van ProRail en de projectspecifieke samenwerking met de Initiatiefnemer meer concreet. Vaak wordt in een projectovereenkomst ook vermeld dat de samenwerking verder wordt uitgewerkt in een Plan van Aanpak.
De inzet van ProRail in de realisatiefase kan per project verschillen. De doorlooptijd is daarin een belangrijke factor, maar ook de complexiteit van het werk. Ook vindt er in deze fase los van contractmanagement uiteraard ook algemeen projectmanagement plaats: rapportage naar de Initiatiefnemer en de daaraan gekoppelde financiële afhandeling. Ook na oplevering van het werk door de aannemer is er vaak behoorlijk wat inzet nodig om restpunten af te handelen en te komen tot een goed en geaccepteerd opleverdossier voor de beheerders van de onderdoorgang.

In ProRail-kernprocestermen is deze Ontwerp- en uitvoeringsfase de uitwerking van de fase Aanleg: Uitvoeren en Afsluiten. Na oplevering van het project door de aannemer, na de definitieve overdracht aan de beheerders en na financiële eindafsluiting met de Initiatiefnemer, leidt dit tot een formeel beslismoment (B4): ‘Opleveringsbeslissing’ intern ProRail. Daarmee wordt het projectteam formeel gedechargeerd.

ProRail

Bijlage 1 Productenlijst voor Overdrachtsdossier

Zie het document:
Benodigde producten voor het overdrachtsdossier, versie 8.0 van oktober 2026

NB! DEZE BIJLAGE WORDT REGELMATIG IN SUBVERSIES GEUPDATE N.A.V. ERVARINGENVAN PROJECTEN EN TERUGKOPPELING DAARVAN IN DE COMMUNITIES OF PRACTICE VAN DE TUNNELALLIANTIE BINNEN PRORAIL.

NEEM VOOR DE LAATSTE INZICHTEN CONTACT OP MET DE PROJECTLEIDER UITVOERING VAN HET PROJECT OF MET HET PROGRAMMATEAM TUNNELALLIANTIE.