

Minuut



Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Min. v. Verkeer en Waterstaat
ingekomen

16 NOV. 1999

Aan
De minister

Classificatienummer

BSG/ 1999 6336
llc

Contactpersoon

Schuhmacher

Doorkiesnummer

06-51515139

Datum
15 oktober 1999

Bijlage(n)

4

Ons kenmerk
HSL/U199903268

Uw kenmerk

Onderwerp

Besluitvormingsnota uitbrengen Invitation to Tender

Getypt door/paraaf

Daniëlle Meiboom *DM*

Vervolg op

-

Vergeleken door/paraaf

Projectleider Infrastructure Provider *tal akkoord*

Rappeldatum

-

Verzonden door/paraaf

Projectdirecteur HSL-Zuid *teref. akkoord*

Verzenddatum

-

Ondertekening door/paraaf

Directeur-Generaal Personenvervoer *zie ondertekening nota*

Verzendwijze

-

Medewerking van/paraaf

CDJZ *ze hierachter*

Na verzending retour aan

-

FIA *Frigo*

FEZ *15/11*

Ministerie van Financiën

*afgesteld. wordt met positief advies dd. 15/11
aan Kalm voorgelegd.*

Afschrift aan

Adres

-

-

Minuut



Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Aan
De minister

Classificatienummer
-

Contactpersoon
-

Doorkiesnummer
-

Datum
15 oktober 1999
Ons kenmerk
HSL/U199903268

Bijlage(n)
4
Uw kenmerk
-

Onderwerp
Besluitvormingsnota uitbrengen Invitation to Tender

Getypt door/paraaf
Daniëlle Meiboom
Vergeleken door/paraaf
Projectleider Infrastructure Provider
Verzonden door/paraaf
Projectdirecteur HSL-Zuid
Ondertekening door/paraaf
Directeur-Generaal Personenvervoer
Medewerking/man/paraaf
* CDJZ 19/10/99
FIA
FEZ
Ministerie van Financiën

Vervolg op
-
Rappeldatum
-
Verzenddatum
-
Verzendwijze
-
Na verzending retour aan
-

Afschrift aan
-

Adres
-

(* wat betreft relatie Spoorwegwet; tender zelf is juridisch met behulp van externen deskundigen voorbereid.)

Min. v. Verkeer en Waterstaat
Ingekomen

19 OKT 1999

CDJZ/...../..... Menno van Erp
nr 257/99

HEDEN

Ter beslissing

Inspectie der Rijksfinanciën, sectie V&W

Directie Financieringen

Auteurs: Petra de Visser, Frank Lemmink

Notitie : 17-11-99, IRF 99/0217 V&W

Onderwerp : HSL-Zuid Infraprovider: Invitation to tender

Aan : De minister

Via : De secretaris-generaal

De thesaurier-generaal

De directeur-generaal van de rijksbegroting

De directeur financieringen

Medeparaaf : WJB

Van : De inspectie der rijksfinanciën

Kenniscentrum PPS, afdeling beleid & strategie

C.C. : B:/BBL

Aanleiding

In het aanbestedingstraject van de Infraprovider is een nieuwe stap aan de orde. Na uitzending van de invitation to consult in mei jl. hebben de vier geselecteerde consortia de afgelopen maanden overleg gevoerd met de Staat over de concept-contracten. Deze overlegfase bood consortia de mogelijkheid vragen te stellen aan de Staat en suggesties te doen voor verbeteringen van de uitvraag. Wijzigingen die een doelmatigheidsverbetering voor de Staat inhouden zijn in de Invitation to Tender (de échte aanbesteding) verwerkt.

Het nu voorliggende document bevat de besluitvormingsnota inzake de invitation to Tender. Onderstaand komen de belangrijkste wijzigingen ten opzichte van de Invitation to Consult aan de orde. Aan het einde wordt u geïnformeerd over de belangrijkste principes van het afgesloten raamcontract van de verzekering.

Advies

- Instemmen met verzending van de Invitation to Tender.

17/11
Digoo 17/11

Nota



Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Min. v. Verkeer en Waterstaat
Ingekomen

16 NOV. 1999

BSG/1999 6336

Aan
De minister

B 16/11 SG/m

f ms pm.
Aangemerkt
document

Contactpersoon
Daniëlle Meiboom
Datum
11 november 1999

Doorkiesnummer
030 - 2728 400
Bijlage(n)
4 (vertrouwelijk) + 4 brieven aan de
bieders ter ondertekening

Ons kenmerk
HSL/U199903268

Uw kenmerk
-

Onderwerp
Besluitvormingsnota uitbrengen Invitation to Tender

Geachte minister,

Inleiding

Voor u ligt de besluitvormingsnota voor het uitbrengen van de Invitation to Tender (of het zgn. bidbook) voor de aanbesteding van het ontwerp, bouw, onderhoud en financiering van de bovenbouw van de nieuwe infrastructuur voor de HSL-Zuid.

De Invitation to Tender is het document waarop de bieders hun biedingen voor het Infrastructure Provider contract zullen baseren. De Invitation to Tender bevat de concept-overeenkomst (Implementation Agreement) tussen de Staat en de toekomstige bouwer, beheerder en financier van de bovenbouw van de HSL-Zuid (de Infrastructure Provider). Daarnaast bevat de Invitation to Tender ook de functionele eisen waaraan de biedingen zullen moeten voldoen evenals de evaluatiecriteria aan de hand waarvan de biedingen zullen worden beoordeeld.

De Invitation to Tender is daarmee een voortzetting van wat in de Invitation to Consult al stond vermeld, behoudens een paar wijzigingen op onderdelen ervan. Deze wijzigingen worden in deze nota verder toegelicht. De uitgangspunten voor de Staat, zoals die bij de start van de aanbesteding golden, zijn nog steeds onverkort van kracht.

Vanwege de omvang van de Invitation to Tender (een volledig gevulde ordner met Engelstalige documenten) wil ik u vragen uw besluit over het uitbrengen van de Invitation to Tender te baseren op deze nota.

Postbus 20901, 2500 EX Den Haag
Bezoekadres Plesmanweg 1-6

Telefoon +31 70 3516171
Telefax +31 70 3517895



Een aantal aspecten, dat in de besluitvormingsnota over de Invitation to Consult van 11 mei 1999 is toegelicht, is niet veranderd en zal daarom in deze nota niet opnieuw aan de orde komen. In deze nota is met name aandacht voor hoe het biedingsproces zal worden doorlopen en hoe de biedingen zullen worden geëvalueerd.

Daarnaast wordt een voorstel gedaan hoe de Tweede Kamer te betrekken gedurende het verdere verloop van de aanbesteding.

Ik vraag u om uw commentaar en/of instemming in de marge aan te geven. Inhoudelijke wijzigingen zullen vervolgens worden verwerkt in de Invitation to Tender.

Korte historie

Op 5 februari jl. is de aanbesteding voor de Infrastructure Provider van start gegaan door het uitbrengen van een uitnodiging aan het bedrijfsleven voor prekwalificatie als gevolg van het Ministerraadbesluit over het model voor publiek-private samenwerking bij de HSL-Zuid.

Bij de prekwalificatie hebben 5 consortia zich aangemeld, waarvan er uiteindelijk 4 zijn geselecteerd. Aan deze 4 consortia is de Invitation to Consult toegestuurd. De Invitation to Consult was daarmee de 'opening' van de Staat in de aanbesteding en middels dat document is de hoofdstructuur van de aanbesteding vastgelegd. Op de verschillende onderdelen van de aanbesteding zijn nog wel wijzigingen mogelijk, mocht dat nodig blijken in overleggen of onderhandelingen met de bidders.

Consultatiefase

Nadat de Invitation to Consult was uitgebracht, hebben 4 gespreksrondes plaatsgevonden met alle consortia. Tijdens deze gespreksrondes heeft de HSL-Zuid de doelstellingen en de hoofdlijnen van het project toegelicht en hebben bidders vragen kunnen stellen en kanttekeningen kunnen plaatsen bij de verschillende onderdelen van de Invitation to Consult. Daarnaast is van gedachten gewisseld over mogelijke oplossingen op technisch gebied, waarbij de bidders hebben aangegeven wat zij haalbaar achten en waar de risico's hun inziens te groot zijn. In bijlage 4 vindt u een vertrouwelijke nota over de consultatiefase: "Voortgang consultatie HSL Infrastructure Provider". Daarin kunt u lezen wat de belangrijkste punten waren per gespreksronde en ook vindt u daarin een overzicht per bidder met een beschrijving van de indruk die de vier consortia hebben gegeven.

De projectorganisatie is van mening dat de consultatiefase zeer goed is verlopen. Eén van de belangrijkste doelstellingen van de consultatie was het verbeteren van de contractdocumenten en dat is zeker gelukt. Er zullen dan ook een aantal wijzigingen worden doorgevoerd in de Invitation to Tender ten opzichte van wat in de Invitation to Consult stond vermeld. Dit betreft geen grote wijzigingen, maar correcties daar waar de eisen van de Staat zo strikt waren dat de mate van risico-overdracht contraproductief



dreigde te worden en zich dreigde te vertalen veel hogere prijzen. In de volgende paragraaf over risicoverdeling wordt dit verder toegelicht. De bidders hebben eveneens aangegeven dat de gevoerde gesprekken voor hun zeer waardevol zijn geweest en helpen een beter begrip en inzicht te verkrijgen in de bedoelingen van de Staat. De bidders hebben de consultatiefase bovendien gebruikt om aan te geven welke alternatieven zij overwegen aan te bieden en daarover afspraken te maken. Deze afspraken worden per bidder afzonderlijk gecommuniceerd, waarbij de Staat al enigszins een indicatie geeft of de betreffende alternatieven wel of niet aanvaardbaar kunnen zijn.

Risicoverdeling

De consultatiefase heeft geen aanleiding gegeven om wijzigingen aan te brengen in de oorspronkelijke uitgangspunten van de risico-verdeling tussen Staat en Infrastructure Provider. Twee uitgangspunten zijn daarbij leidend: risico's worden toebedeeld aan de partij die formeel voor deze kwestie of voor de oorzaak van een probleem verantwoordelijk is en de risico's worden toebedeeld aan de partij die het beste in staat is om dit risico te beheersen.

Wel heeft de consultatiefase aanleiding gegeven tot een aantal wijzigingen in de uiteindelijke uitwerking van de risicoverdeling. Nog steeds wordt echter veruit het grootste deel van de risico's gedragen door de Infrastructure Provider.

Ter illustratie een aantal voorbeelden van risico's met daarbij aangegeven aan wie dat risico wordt toebedeeld (hierin hebben geen wijzigingen plaatsgevonden):

Ontwerprisico's: traditioneel maakt de overheid het ontwerp en draagt dus ook de ontwerprisico's, in dit geval draagt de Infrastructure Provider alle aan het ontwerp gebonden risico's;

Bouwrisico's: dat wordt in alle gevallen en ook nu overgedragen aan de private partij.

Onderhoudsrisico's: traditioneel draagt de overheid deze risico's, bij dit contract zijn de onderhoudsrisico's overgedragen aan de Infrastructure Provider, hetgeen zal leiden tot een betere beheersing van de onderhoudskosten.

Financieringsrisico's: normaliter niet aan de orde, nu voor rekening van de Infrastructure Provider.

Vertraging België: risico voor de Staat, de Infrastructure Provider heeft recht op de performance fee op de afgesproken datum.

Een belangrijke wijziging in de contractdocumenten waarop ik u expliciet wil wijzen betreft de relatie met de onderbouwcontracten. Het gaat om een wijziging met betrekking tot de risico-overdracht aan de Infrastructure Provider van eventuele verborgen gebreken in de onderbouw gedurende de eerste 10 jaar na oplevering. In de Invitation to Consult was dit risico aan de Infrastructure Provider toebedeeld. Het is echter wenselijk dit risico bij de Staat neer te leggen, omdat de Infrastructure Provider tijdens de ontwerp- en bouwfase geen mogelijkheden heeft om invloed uit te oefenen



op de onderbouwcontracten. Wanneer de risico's van verborgen gebreken bij de Infrastructure Provider worden gelegd, zal dit leiden tot een hogere door de Staat te betalen vergoeding aan de Infrastructure Provider. Bovendien hebben de vier consortia tegen dit punt bezwaar gemaakt in de consultatiefase. De Staat kan deze risico's als opdrachtgever van de onderbouwcontracten beter beheersen en zal daarom de risico's voor verborgen gebreken gedurende de eerste 10 jaar na oplevering op zich nemen. Mochten deze risico's zich daadwerkelijk voordoen, dan heeft de Staat bovendien een aantal mogelijkheden om de opdrachtnemers van de onderbouwcontracten aansprakelijk te stellen zowel voor materiële- als niet-materiële gebreken.

Mee
een)

Een andere belangrijke wijziging ten opzichte van de Invitation to Consult is dat bij contractbeëindiging in geval van default van de Infrastructure Provider een compensatie wordt betaald. In de Invitation to Consult stond vermeld dat de assets om niet aan de Staat zouden toevallen als deze situatie zich zou voordoen. Het zou in de ogen van de bidders verleidelijk kunnen zijn voor de Staat om hiernaar te streven.

Uitgangspunt van de Staat blijft dat voorkomen moet worden dat tot contractbeëindiging moet worden overgegaan. Hiertoe krijgen de financiers een step-in right. Bij het in gebreke blijven van de Infrastructure Provider kunnen de financiers een nieuwe Infrastructure Provider aantrekken zodat aan het contract kan worden blijven voldaan.

Mocht deze constructie niet slagen en zal alsnog tot contractbeëindiging moeten worden overgegaan, dan zal de Staat aan de oude Infrastructure Provider - na het aantrekken van een nieuwe Infrastructure Provider - een vergoeding verstrekken. Deze vergoeding zal bestaan uit de waarde van de assets minus de kosten die de Staat moet maken om een nieuwe Infrastructure Provider aan te trekken. De vergoeding zal worden uitgekeerd op de voor de Staat meest doelmatige wijze.

Mit
mee
een)

Vergoeding Staat,
op basis van
omafhangend
overdeel
van de
aan
kosten

In bijlage 1 vindt u een overzicht waarin de belangrijkste wijzigingen worden genoemd en toegelicht. Daarnaast is een totaaloverzicht van de wijzigingen bijgevoegd als bijlage 2 "Principal changes to the performance payments regime, the implementation agreement and other parts of the ITC currently being proposed by HSL".

Vervolg van de aanbesteding

Hoe
kan dit?

De volgende fase van de aanbesteding is de biedingsfase. Deze zal ingaan op 5 november als de HSL-Zuid zijn definitieve bidbook of Invitation to Tender presenteert.

Nadat de Invitation to Tender is uitgegaan, hebben de bidders tot eind januari de tijd om hun biedingen in te dienen. De bidders hebben de mogelijkheid om alternatieve biedingen te doen, mits deze voldoen aan het door HSL-Zuid gestelde functionele programma van eisen.



Na de ontvangst van de biedingen gaat de HSL-Zuid deze beoordelen, waarna in maart twee bidders geselecteerd zullen worden. Aan hen zal een Invitation to Negotiate worden toegestuurd. Dit betreft geen totaal nieuw document maar slechts een mededeling aan de betreffende bidders dat met hen verder onderhandeld zal worden. Als er ver genoeg is onderhandeld zal de HSL-Zuid deze beide bidders uitnodigen om een laatste en beste bod uit te brengen. De beste bidder van deze twee wordt aangewezen als "voorkeursgegadigde" (preferred bidder), terwijl de ander in de wachtkamer wordt gehouden om het competitieve element binnen de aanbesteding zo lang mogelijk te handhaven.

De bidder die wordt geselecteerd op basis van zijn beste en laatste bod, krijgt daarna nog twee maanden de tijd om zijn financiers door het contract te laten gaan en de financiering te regelen. Dit zal uiteindelijk resulteren in de financial close en definitieve gunning van het contract in zomer 2000. Dat contract zal ter goedkeuring aan de Tweede Kamer worden voorgelegd, voorzien van een beoordeling door onafhankelijke externe adviseurs. Deze beoordeling zal in opdracht van u worden uitgevoerd en gelijk met het definitieve contract aan de Tweede Kamer worden aangeboden.

De andere bidders zullen, als de keuze definitief op een van de consortia is gevallen, een vergoeding ontvangen voor (een deel van) de gemaakte onkosten. De hoogte van deze vergoeding wordt bepaald volgens van tevoren vastgestelde richtlijnen die in de Invitation to Consult stonden vermeld.

Evaluatieproces

De evaluatie van de biedingen zal in meerdere opzichten zeer zorgvuldig moeten verlopen. Het gaat zowel voor de Staat als voor de private partijen om zeer grote belangen, waarmee behoedzaam moet worden omgegaan. Dit vereist een oplossing voor het spanningsveld tussen enerzijds een transparante communicatie naar derden en anderzijds de commerciële gevoeligheid van informatie, waarvoor zoveel mogelijk vertrouwelijkheid gewenst is.

De oplossing hiervoor is om het gehele evaluatieproces zoveel mogelijk van tevoren vast te stellen. Dat houdt in dat de criteria en de procedures die tijdens de evaluatie van de biedingen gehanteerd zullen worden, op hoofdlijnen bekend zijn bij het versturen van de Invitation to Tender en daarin, wederom op hoofdlijnen, zullen worden vermeld. *Met uw besluit tot verzending van de Invitation to Tender zijn daarom eveneens de evaluatiecriteria en de evaluatieprocedure op hoofdlijnen vastgesteld.*

De komende maanden, voordat de biedingen in februari binnenkomen, zullen deze evaluatiecriteria verder worden gespecificeerd en uitgewerkt. De definitieve uitwerking van de evaluatiecriteria zal dan in januari ter goedkeuring aan u en aan de minister van Financiën worden voorgelegd.



Evaluatiemethodiek

De evaluatie van de private biedingen die eind januari binnen komen zal geschieden volgens vooraf vastgestelde principes. Centraal daarbij staan een viertal vragen die in het evaluatieproces moeten worden beantwoord:

1. Voldoen de biedingen aan de gestelde randvoorwaarden en eisen uit de Invitation to Tender?
2. Wat zijn de scores van de biedingen op de verschillende aspecten (beschikbaarheid, techniek, financieel, risico-overdracht etc.) ten opzichte van elkaar en ten opzichte van de publieke referentie-variant inclusief financiering?
3. Zijn de biedingen van een dusdanig niveau dat ze kunnen voldoen aan de verwachtingen die in december 1998 zijn geschapen?
4. Welke van de biedingen is economisch het meest aantrekkelijk voor de Staat?

Voor de beantwoording van deze vragen is een vergelijkingsinstrument nodig. Dit vergelijkingsinstrument zal, evenals de te hanteren criteria, worden vastgesteld voordat de biedingen binnen komen.

Het instrument voor de beoordeling van de biedingen is een publiek referentie-ontwerp. Het publieke referentie-ontwerp is een zo nauwkeurig mogelijke inschatting van wat het de publieke sector zou kosten om een project te realiseren dat voldoet aan de functionele eisen die in de Invitation to Tender zijn neergelegd, uitgaande van de doorgaans gebruikelijke risico-verdeling. Financiering maakt geen deel uit van dit referentie-ontwerp, aangezien het een 'best practice' referentie-ontwerp is van een moderne publieke sector aanbesteding. Bij deze kosten wordt een kwantificering gemaakt van de risico's voor de Staat behorend bij deze publieke aanbesteding.

De vergelijking tussen de private biedingen en deze publieke 'best practise' referentieraming geeft een antwoord op de vraag of verwachtingen omtrent meerwaarde als gevolg van de pps-aanbesteding gerechtvaardigd waren. Deze vergelijking wordt ook wel de Public Sector Comparator genoemd en is onderdeel van het financieel instrumentarium dat door het kenniscentrum PPS van het ministerie van Financiën is ontworpen als hulpmiddel bij de beoordeling van pps-voorstellen. Het gaat dus om een vergelijking vooraf, die geen garanties geeft voor de daadwerkelijke uitkomsten.

Als uit de uitkomsten van de Public Sector Comparator en de evaluatie van de biedingen blijkt dat de biedingen voor de Staat ondoelmatiger zijn dan het publieke alternatief, zal conform besluitvorming van begin dit jaar, alsnog kunnen worden besloten tot uitvoering van de publieke variant.

Evaluatiecriteria

In de Invitation to Consult stonden de belangrijkste aspecten genoemd waarop de biedingen geëvalueerd zouden worden. Gedurende de consultatiefase zijn de criteria voor evaluatie verder ontwikkeld en deze worden op hoofdlijnen vermeld in de Invitation to Tender.



+ kwalitatief?

Het uitgangspunt bij de evaluatie van de biedingen is dat deieder die de economisch meest waardevolle bieding voor de Staat doet, uiteindelijk geselecteerd zal worden. De onderlinge wegingsfactoren om uiteindelijk de economisch meest waardevolle bieding te selecteren zullen voor binnenkomst van de biedingen worden vastgesteld en bij de notaris worden gedeponneerd.

Hieronder worden op hoofdlijnen de aspecten weergegeven waarop de evaluatie van de biedingen zal plaatsvinden. Daarbij moet in gedachten worden gehouden dat de uitgangspunten van de overheid bij dit project zoveel mogelijk zijn meegenomen in de contractdocumenten, dat wil zeggen in de eisen en randvoorwaarden die in de Invitation to Tender zijn genoemd. Alle biedingen worden vervolgens zeer zorgvuldig getoetst aan deze eisen en randvoorwaarden en daarmee aan de doelstellingen van de overheid.

1. Prestatiegegevens

De prestatiegegevens betreffen zowel de prestaties met betrekking tot de beschikbaarheid, als de prestaties met betrekking tot veiligheid, functionaliteit en de kwaliteit van het systeem en al zijn onderdelen.

2. Gestelde specificaties

Het gaat hierbij om de mate waarin is vastgehouden aan de eisen en specificaties die worden gesteld in de contractdocumenten. Dit houdt onder andere in dat gekeken wordt naar de voorgeschreven risico-verdeling, de integratie c.q. coördinatie met andere partijen zoals civiele bouwers, NS-RIB etc., of de voorgeschreven planning wordt gehaald etc.

3. Hoogte van de prestatiebetaling

Een heel belangrijk criterium is de beoordeling van de geboden prestatiebetaling ('performance fee'). Het gaat daarbij om de structuur van de gevraagde betalingen (jaarlijks gelijke betalingen of niet), om de hoogte van de gevraagde betaling (de beoordeling daarvan hangt af van de mate waarin de Infrastructure Provider risico's van de Staat overneemt) en de timing van de betalingen.

4. Robuustheid van het voorstel (deliverability)

Met robuustheid van het voorstel wordt bedoeld dat zeer uitgebreid getoetst zal worden of de voorstellen die de bidders presenteren wel haalbaar en realistisch zijn, zowel op technisch als financieel gebied.

De robuustheid van het financiële voorstel van de bidders zal worden getest op basis van de mogelijkheid om daadwerkelijk te leveren wat wordt beloofd (deliverability). Daarvoor zullen de financiële plannen en financiële projecties worden 'gescreend' op basis van de ervaringen met gelijksoortige projecten in het verleden.

Belangrijke criteria zullen zijn de management structuur, de contracten tussen de verschillende consortiumdeelnemers, contracten met derden, de financieringsstructuur, de verhouding eigen en vreemd vermogen en omvang van de reserves. Ook zullen op zoveel mogelijk onderdelen gevoeligheidsanalyses worden uitgevoerd.



Pannen we
op onafhankelijk
wijd.

De technische haalbaarheid van de voorstellen zal worden gecontroleerd door de projectorganisatie HSL-Zuid met medewerking van NS-RIP en externe adviseurs, die internationale ervaring hebben met dergelijke projecten.

5. Risico-verdeling

De risico-verdeling, zoals die in de voorlopige contractdocumenten (Implementation Agreement) is vastgelegd, is de verdeling die de voorkeur heeft van de Staat. Als de bidders veranderingen voorstellen ten opzichte van deze risico-verdeling, heeft dat in principe niet de voorkeur van de Staat. Eventuele voorstellen op dat gebied zullen zoveel mogelijk in financiële termen worden vertaald.

6. Bijdrage aan diverse beleidsdoelstellingen van het Rijk

In de evaluatie zal ook worden gekeken naar de bijdragen die de Infrastructure Provider kan leveren aan diverse rijksbrede doelstellingen, zoals schone energie, reductie van geluidshinder, architecturale schoonheid en de exploitatie van aanvullende commerciële activiteiten. Een belangrijk deel hiervan wordt al gerealiseerd door het opnemen van duidelijke eisen hierover in de specificaties (zie punt 2 hierboven). Het is echter denkbaar dat een consortium daarbij beter scoort dan de basiseisen. Dat verdient een positieve waardering. Het is de bedoeling dat dit laatste punt een rol gaat spelen indien twee bidders een vrijwel gelijke beoordeling krijgen en een 'tiebreak' daarom nodig is. De scores van beide bidders op dit laatste punt zullen in dat geval van doorslaggevende betekenis zijn.

Voor de beschrijving van de evaluatiecriteria op hoofdlijnen verwijs ik u naar de bijlage 3 "Tender Evaluation Criteria". Deze bijlage wordt ook aan de bidders toegestuurd als onderdeel van de Invitation to Tender.

Onderhandelingsproces

Nadat uit de evaluatie van de biedingen één of meerdere voorkeursgegadigden zijn geselecteerd, zullen verdere onderhandelingen met hen plaatsvinden. Om deze goed te laten verlopen, is het van belang dat daarvoor mensen worden ingezet die daartoe voldoende zijn uitgerust. Verschillende onderhandelingsmodellen zijn daarbij denkbaar, een paar punten zijn echter hoe dan ook belangrijk.

Ten eerste dienen de onderhandelingen gevoerd te worden door een klein team, dat zeer direct toegang heeft tot een stuurgroep bestaande uit de directeur-generaal Personenvervoer, de directeur FEZ, de directeur CDJZ, de directeur Uitvoering van het Hoofdkantoor van Rijkswaterstaat, de secretaris-generaal en van het ministerie van Financiën de directeur Financieringen/ Kenniscentrum PPS en het hoofd van de sectie Verkeer en Waterstaat van de Inspectie der Rijksfinanciën en via hen tot u en de minister van Financiën. Dan kunnen snel en efficiënt besluiten worden genomen, indien dat nodig mocht zijn en kan terugkoppeling in een zeer korte tijdsspanne plaatsvinden.



Ten tweede dient het team te bestaan uit professionals met tenminste de volgende disciplines: technisch, juridisch en financieel. Bovendien is inbreng van een ervaren onderhandelaar noodzakelijk, die internationaal ervaring heeft opgedaan bij vergelijkbare projecten.

Ten derde is het heel belangrijk dat een onderhandelingsteam voldoende wordt ondersteund door een team van medewerkers dat dag en nacht klaarstaat om eventueel benodigde aanpassingen te kunnen analyseren. Het onderhandelingsteam moet bovendien grotendeels zijn vrijgemaakt voor het voeren van de onderhandelingen.

Op dit moment is binnen de HSL-Zuid organisatie sprake van een front-office dat de gesprekken met de consortia tot nu toe gevoerd heeft. Zij zullen ook de evaluatie van de biedingen voorbereiden, daarbij ondersteund door een back-office.

Ik stel voor om de reeds ingestelde front-office van de HSL-Zuid ook de onderhandelingen te laten doen. In dat team zijn de benodigde inhoudelijk deskundigen vertegenwoordigd en ondersteuning zal worden geleverd door de eveneens reeds ingestelde back-office. Aansturing van de front-office zal plaatsvinden door de hierboven genoemde stuurgroep van hoge ambtenaren van uw ministerie en het ministerie van Financiën.

Het is te overwegen daarnaast een klankbordgroep te vormen bestaande uit een aantal onafhankelijke experts, die u over het verloop van de aanbesteding kunnen adviseren. Een voorstel hiervoor zal voor aanvang van de evaluatiefase worden voorbereid.

Een voordeel van dit organisatiemodel is dat de leereffecten voor de eigen organisatie het grootst zijn en de transactiekosten het laagst.

Het onderhandelingsteam zal zoveel mogelijk, op hoofdlijnen en binnen duidelijke kaders, van tevoren moeten worden gemandateerd door u en de minister van Financiën. Hierover zult u de komende maanden, dat wil zeggen voordat de biedingen in januari binnenkomen, nader worden geïnformeerd en geraadpleegd.

Politieke besluitvorming

Na het uitbrengen van de Invitation to Consult in mei 1999, is het document integraal naar de Tweede Kamer gestuurd. Vanuit de Tweede Kamer is hierop geen reactie gekomen, ook niet tijdens de daarvoor geplande technische briefing.

Ik adviseer u om het integrale Invitation to Tender als vertrouwelijk stuk naar de Tweede Kamer te sturen, met daarbij duidelijk aangegeven dat het stuk commercieel gevoelige informatie bevat. In een technische briefing kan een en ander dan nader worden uitgelegd. Hierbij kan met name aandacht gevraagd worden en draagvlak worden verkregen voor het evaluatieproces en de evaluatiecriteria.

Gedurende het traject van de onderhandelingen kan adequaat, maar met inachtneming van de vertrouwelijkheid van het proces, door middel van technische briefings en mondeling overleg de Tweede Kamer worden

clubs
lijkt me
wat veel
wie doet
nu ?
wat ?

Hierover
met de Tweede
Kamer
overleg



betrokken bij de voortgang van de onderhandelingen. Hiermee wordt voorkomen dat de Kamer alleen achteraf het totale onderhandelingsresultaat ter goedkeuring krijgt.

Conclusie

Ik adviseer u om de Invitation to Tender voor de aanbesteding van de Infrastructure Provider uit te brengen en bijgevoegde brieven aan de bidders te ondertekenen.

Met vriendelijke groet,

De Directeur-generaal Personenvervoer


Drs. J.M.F. Diris

Bijlage 1

BELANGRIJKSTE WIJZIGEN DIE IN DE INVITATION TO TENDER ZULLEN WORDEN AANGEBRACHT T.O.V. ITC

<i>Onderwerp</i>	<i>Positie oud</i>	<i>Positie nieuw</i>	<i>Gevolgen</i>
TECHNIEK			
Signalering	minimaal European Railway Traffic Management System (ERTMS) level 2 voorgeschreven.	ERTMS blijft het einddoel, maar IP mag beginnen met een ander systeem. IP dient aan te geven wanneer en hoe tot ERTMS wordt overgegaan. De IP is verplicht om ERTMS binnen 2 jaar na vaststelling in Europa te implementeren. De Staat heeft het recht om deze termijn te verlengen, bijvoorbeeld als dat aantrekkelijk is omdat de vervoersonderneming over 4 jaar aan renovatie van zijn rollend materieel toe is. De implementatie van ERTMS is zodoende onderdeel van de biedingen en de prijs.	Minder risico voor IP bidders, dus lagere prijs. De zekerheid dat ERTMS wordt ingevoerd blijft overeind.
<p><i>Toelichting</i> Doel van ERTMS is interoperabiliteit en onafhankelijkheid van de industrie. Bijna alle bidders gaven aan dat de planning van de introductie van ERTMS achter ligt op de planning. Dit is juist. Met name de politieke overeenstemming in Europa laat lang op zich wachten. Bidders hebben geen mogelijkheden om deze planning te beïnvloeden, dus zij hebben maar zeer beperkte mogelijkheden dit risico te beheersen.</p>			
<i>Onderwerp</i>	<i>Positie oud</i>	<i>Positie nieuw</i>	<i>Gevolgen</i>
Bouwhoogte spoor	Bouwhoogte spoorconstructie van 360 mm t.o.v. onderbouw voorgeschreven	Bouwhoogte spoorconstructie niet voorgeschreven. Wel blijft de geometrische enveloppe van de onderbouw een gegeven voor de IP. Daarbinnen kan hij optimaliseren.	Bidders kunnen door optimaliseren nu met meer technische oplossingen komen (bijv. het bewezen Rheda-systeem). Door te eisen dat de geometrische enveloppe van de onderbouw gehandhaafd blijft, zijn er geen of zeer beperkte gevolgen voor de onderbouw Bidders worden niet in een bepaalde richting gedwongen dus lagere prijs.
<p><i>Toelichting</i> Door 360 mm voor te schrijven waren in feite maar 2 technische oplossingen mogelijk, die beiden niet eerder zijn toegepast bij snelheden boven 200 km/h. Bidders vinden dit zeer risicovol, met name omdat bij snelheden boven 250 km/h bepaalde eigenschappen van de railconstructie wijzigen. Dit commentaar van de bidders snijdt hout.</p>			

<i>Onderwerp</i>	<i>Positie oud</i>	<i>Positie nieuw</i>	<i>Gevolgen</i>
Geluidseisen	Onduidelijkheid over wie risico draagt bij feitelijke overschrijding geluidsnormen.	De IP is er voor verantwoordelijk dat zijn <u>ontwerp</u> voldoet aan de eisen. Dit wordt bepaald aan de hand van de wettelijke normen. De IP is niet verantwoordelijk als de feitelijke emissie hoger is dan de norm.	Eventuele extra kosten voor de Staat indien feitelijke emissie hoger blijkt dan de norm. Bieders kunnen risico zelf beheersen, dus lagere prijs.
<i>Toelichting</i>			
<p>In de praktijk wordt de geluidsbelasting bepaald door een combinatie van de kwaliteit van de geluidswerende voorzieningen, de aan- of afwezigheid van andere geluidsbronnen (bijv. een autobaan), de aard van het rollend materieel, de lengte van de treinen en de frequentie waarmee gereden wordt. De IP heeft alleen invloed op het eerste aspect. De beoordeling van de kwaliteit van de geluidswerende voorzieningen aan de hand van het ontwerp is goed mogelijk. De geluidswerende eigenschappen van een scherm worden bepaald door een combinatie van het absorptievermogen van het materiaal, de hoogte, de hoek t.o.v. de bron, de afstand tot de bron en de trillingsvrijheid van de constructie. Deze gegevens dient de IP op te nemen in zijn ontwerp. De Staat draagt de verantwoordelijkheid voor het vervoersysteem in zijn totaliteit. Deze verdeling past binnen de vigerende regelgeving.</p>			

PERFORMANCE REGIME			
<i>Onderwerp</i>	<i>Positie oud</i>	<i>Positie nieuw</i>	<i>Gevolgen</i>
Boetes	Een exponentiële toename van de boetes naarmate er meer vertragingen zijn.	Tussen 99% en 97% beschikbaarheid per dag geldt een exponentieel regime. Daarna een lineair regime.	Model wordt door deze wijziging makkelijker financieerbaar en de prijs wordt lager. De prikkel om goed te presteren respectievelijk om te repareren als er iets kapot gaat wordt niet minder.
<p><i>Toelichting</i></p> <p>Het nieuwe regime heeft dezelfde prikkels (probleem zo snel mogelijk herstellen) maar is eerlijker: de zwaarste straffen in de range die IP het beste kan beïnvloeden (namelijk de betrouwbaarheid). Probleem met het oude regime was dat de IP ook zeer zwaar gestraft werd voor gebeurtenissen waarvoor hij wel het risico draagt maar die hij slechts ten dele kan beïnvloeden (bijv. zelfdoding). Indien enkele van deze gebeurtenissen in het begin van een maand na elkaar gebeuren zou de IP reeds de maximum boete (geen betaling over de hele maand) bereiken. Dit is ten eerste disproportioneel en ten tweede contraproductief voor de Staat omdat gedurende de rest van de maand geen financiële prikkel meer bestaat voor de IP om goed te presteren.</p>			
<i>Onderwerp</i>	<i>Positie oud</i>	<i>Positie nieuw</i>	<i>Gevolgen</i>
Vernieuwingen	Vernieuwingen buiten de 4-uurs perioden worden beschouwd als een vertragingen.	Aparte, lineaire, regimes voor vernieuwingen die tijdig zijn aangekondigd. Het blijven overigens boetes.	Model wordt door deze wijziging makkelijker financieerbaar en de prijs wordt lager. De kans neemt iets toe dat de IP buiten de vastgestelde uren toch werkzaamheden zal plannen.
<p><i>Toelichting</i></p> <p>Door deze aanpassing komt het Performance Regime beter overeen met de belangen van de Staat. De Staat heeft geen belang bij een disproportionele straf op investeringen in vernieuwingen. Het gaat om vooraf aangekondigde ingrepen (6 maanden, respectievelijk 3 maanden tevoren). Hiermee wordt uitlopend onderhoud of reparatie dus uitdrukkelijk uitgesloten. Er wordt geen definitie gegeven van een vernieuwing, dus ook groot-onderhouds werkzaamheden kunnen hieronder vallen. Dit is echter geen bezwaar, want ook groot onderhoud is niet in strijd met het belang van de Staat. Benadrukt moet worden dat in deze gevallen een lineaire boete opgelegd blijft worden. De prikkel om alle werkzaamheden binnen de geboden 4 nachtelijke uren te verrichten blijft zodoende overeind.</p>			

FINANCIËEL			
<i>Onderwerp</i>	<i>Positie oud</i>	<i>Positie nieuw</i>	<i>Gevolgen</i>
Rente risico	Alle bidders werden geacht het risico te dragen van gewijzigde rentevoet vanaf moment indienen bod (eind 1999) en sluiten contract (medio 2000).	De preferred bidder wordt geacht het rente risico te dragen vanaf moment dat hij geselecteerd is (+/- april 2000). In zijn bieding dient hij aan te geven hoe zijn prijs zich ontwikkelt bij stijging respectievelijk daling van de rente in de periode tussen zijn bieding en de selectie van de preferred bidder. Dit rentemodel is hiermee onderdeel van de competitie.	Risico iets beter overzichtelijk dus iets lagere bieding. De drie andere bidders hoeven geen renteverzekering af te sluiten dus lagere onkostenclaims van de verliezers. Daarentegen zal bij een stijging van de rente in de periode tussen de biedingen en de selectie van de preferred bidder de performance fee hoger uitkomen en bij daling van de rente zal de performance fee lager uitkomen.
<p><i>Toelichting</i></p> <p>Op grond van deze eis zouden alle bidders voorafgaand aan hun bod een renteverzekering afsluiten. De kosten hiervan zullen door de verliezende bidders teruggevorderd worden. Dit is weggegooid geld. De negatieve of positieve gevolgen van een renteverandering in de eerste helft van 2000 (de periode waar de Staat dus het renterisico draagt) zullen pas effect hebben voor de rijksbegroting in de jaren dat de performance fee wordt betaald, dus vanaf medio 2005. Hiermee zijn er geen gevolgen voor de meerjarenbegroting, want deze strekt zich niet zover uit. In het bidbook wordt een eenduidige rentedefinitie opgenomen die de bidders moeten hanteren.</p>			
<i>Onderwerp</i>	<i>Positie oud</i>	<i>Positie nieuw</i>	<i>Gevolgen</i>
Performance Bond	Een Performance Bond vanaf indienen bieding die in een aantal tranches op vooraf vastgelegde data groeide tot 62,5 mln euro ultimo 2000. De performance bond zou terugbetaald worden als een bepaald deel eigen vermogen IP was uitgegeven tijdens de aanleg.	Performance Bond gesplitst in Bid Bond van 15 mln euro (vanaf selectie preferred bidder tot financial close) en een Performance Bond (vanaf financial close) die identiek opbouwt als genoemd onder positie oud.	Wijziging leidt er toe dat IP sterker komt te staan t.o.v. financiers waardoor hij een betere prijs kan bedingen Bovendien kortere periode van exposure Desondanks toch druk op IP (van 15 mln. Euro) om met financiers tot overeenstemming te komen.
<p><i>Toelichting</i></p> <p>Een hoge en maandelijks stijgende Performance Bond leidt er toe dat de IP in een dwangpositie komt in de loop van zijn onderhandelingen met zijn financiers. Financiers hebben belang bij het 'rekken' van de onderhandelingen. Beide situaties zijn niet gunstig voor de Staat.</p>			

<i>Onderwerp</i>	<i>Positie oud</i>	<i>Positie nieuw</i>	<i>Gevolgen</i>
Beëindiging contract in geval van IP-default	Bij contract-beëindiging als gevolg van IP default, geen compensatie.	Bij contract-beëindiging als gevolg van IP default betaalt Staat terug aan de IP de waarde van de Asset minus alle kosten die de Staat moet maken om een nieuwe IP aan te trekken. De Staat zal pas betalen, nadat de nieuwe IP de werkzaamheden tot tevredenheid van de Staat heeft overgenomen.	Beter financierbaar model en lagere prijs. Er is een vooraf bepaalde 'nasleepprocedure' tussen de Staat en de financiers in geval van een contractsbeëindiging na IP default. Voordat tot default wordt overgegaan hebben de financiers een step-in right. Pas nadat deze optie niet mogelijk is, zal de Staat de assets van de in default geraakte IP overnemen. Nadeel is het risico dat het element private financiering in deze situatie weggevallen kan zijn, zodat de Staat ten laste van de rijksbegroting een bedrag moet betalen. Dit zal geschieden op de meest doelmatige wijze voor de Staat (eenmalig of periodieke betaling). Daarentegen zou een nieuwe IP ook voor private financiering kunnen zorgdragen. Hierover is op voorhand niets te zeggen.
<p><i>Toelichting</i></p> <p>De constructie in de ITC was naar het oordeel van de bidders onredelijk. De Staat kwam namelijk in de positie om met financiële motieven te koersen op contractsbeëindiging op grond van IP default (de IP 'in de val lokken'). In deze situatie, bijvoorbeeld vlak voor of na oplevering, zou de Staat voor niets de gehele investering van de IP in handen krijgen. Deze situatie is disproportioneel, nog los van de vraag of de Staat de schadeclaims van de financiers op grond van 'unjustified enrichment' zou kunnen pareren.</p>			

<i>Onderwerp</i>	<i>Positie oud</i>	<i>Positie nieuw</i>	<i>Gevolgen</i>
JURIDISCH			
Discriminatoire wijziging van de wet	Uiters beperkte interpretatie: IP draagt risico van alle wetswijzigingen behalve van wetswijzigingen die specifiek op de positie van Infraproviders zijn gericht.	Iets ruimere interpretatie: wetswijzigingen die de positie treffen van private partijen in PPP-samenwerkingen voor infrastructuur.	Beter financierbaar model (lagere kosten verzekering) en lagere prijs.
<p><i>Toelichting</i> Bieders hebben grote moeite met de risico's van wetswijzigingen die kunnen worden doorgevoerd door de partij die tevens hun contractspartner is. Deze vrees van bieders is te begrijpen, daarom is deze bepaling in beperkte zin versoepeld. De Staat heeft het overigens in eigen hand welke (wellicht discriminatoire) wetswijzigingen worden doorgevoerd.</p>			
<i>Onderwerp</i>	<i>Positie oud</i>	<i>Positie nieuw</i>	<i>Gevolgen</i>
Vrijwaring	IP vrijwaart Staat tegen aanspraken van derden.	IP vrijwaart Staat tegen aanspraken van derden tot een maximum van het verzekerde bedrag of voor een % van de aanneemsom voor aanspraken van derden.	Beter financierbaar model en lagere kosten verzekering. De Staat neemt daarentegen een zeker risico op zich.
<p><i>Toelichting</i> Er kunnen zich situaties voordoen dat IP door een claim direct failliet zou gaan. Daar heeft de Staat geen belang bij. Claims van derden boven het verzekerde bedrag zijn zeer zelfzaam (komen eigenlijk nooit voor). Voor het reguliere spoor en andere rijksinfrastructuur draagt de Staat dit risico (zonder verzekering) ten volle.</p>			

<i>Onderwerp</i>	<i>Positie oud</i>	<i>Positie nieuw</i>	<i>Gevolgen</i>
Risico civiele werken	IP verantwoordelijk voor de fysieke staat en de het onderhoud van de civiele werken vanaf het moment van de overdracht van de civiele werken van de aannemer aan de IP. De IP is dus ook verantwoordelijk voor verborgen gebreken.	Idem als positie oud, maar de Staat is de eerste 10 jaar verantwoordelijk voor verborgen gebreken aan de civiele werken.	Minder risico voor IP dus beter financierbaar model en lagere prijs.
<p><i>Toelichting</i> Bieders waren alleen bereid dit risico te dragen als zij de bouw civiele werken daadwerkelijk kunnen beïnvloeden, bijvoorbeeld door het hebben van directe managementverantwoordelijkheid t.a.v. de civiele aannemers. Dit past niet in de contractuele relatie die nu wordt aangeboden aan de civiele aannemers. De Task Force coordination heeft deze constructie geadviseerd, die recht doet aan de positie van de civiele aannemers, het risico van verborgen gebreken gedurende 10 jaar bij deze partijen houdt en die na 10 jaar het risico bij de IP legt. Overigens komen de meeste verborgen gebreken aan civiele werken binnen 10 jaar aan het licht.</p>			
<i>Onderwerp</i>	<i>Positie oud</i>	<i>Positie nieuw</i>	<i>Gevolgen</i>
Extended event (een gebeurtenis buiten de verantwoordelijkheid van de IP, waardoor hij zijn prestatie niet kan en hoeft te leveren).	IP kan contract niet opzeggen als zich een Extended event voordoet.	IP kan contract opzeggen als zich een Extended event voordoet (na 180 dagen). IP krijgt dan zijn investering terug.	Beter financierbaar model.
<p><i>Toelichting</i> Het is niet redelijk om een IP in dergelijke omstandigheden langer dan een half jaar (en wellicht tot in lengte der jaren) aan zijn verplichtingen te houden. De Extended events zijn in de overeenkomst nauwkeurig en limitatief gedefinieerd.</p>			

Bijlage 2:

INFRASTRUCTURE PROVIDER HSL

PRINCIPAL CHANGES TO THE THE PERFORMANCE PAYMENTS REGIME, THE IMPLEMENTATION AGREEMENT AND OTHER PARTS OF THE ITC CURRENTLY BEING PROPOSED BY HSL

This note sets out the principal changes which HSL currently proposes be made to the Performance Payments Regime, the Implementation Agreement (the "IA") and other parts of the ITC, which have arisen due to the development of HSL's thinking and the discussions with the bidders during the Consultation Phase. Tenderers should note that , whilst the changes listed below represent HSL's current thinking, they are neither exhaustive, nor in themselves final, and therefore remain subject to change.

PERFORMANCE PAYMENTS REGIME

The Performance Payments Regime (PPR) will be updated in the ITT to reflect the following concepts:

- ✓ For longer delays, the impact of an event in terms of delay minutes will be reduced. There will be a "cap" on individual train delays by altering the definition of a cancelled train and the second order delay calculation will be dampened by referring to leadway rather than train diagrams.;
- ✓ It is intended that the Infrastructure Provider will have the ability to obtain planned possessions for major renewals in return for a fee. The level of the fee will lower than the corresponding impact of the possession through the Performance Payments Regime but will be higher than that part of the Performance Fee that relates to the relevant section of track. A revised working timetable operate for the duration of the possession. The fee for the for the possession will be based on:
 - the duration of the possession,
 - the location of the possession,
 - the length and number of tracks subject to the possession
 - time of day, and
 - notice period;
- ✓ The PPR will be relaxed during a 'start-up' period, post achievement of Certificate of Availability, to address anticipated reliability growth of the System Assets;
- ✓ The audit of the Infrastructure Provider's Safety Management System, Quality System and Maintenance Plan (the "yellow/red card" audits) will be replaced by a periodic review of the compliance matrix. This will re-confirm that the as-built system, including the PSM, is compliant with the requirements of the Specifications.

The PPR will remain consistent with the principle of not simply providing an asset.

IMPLEMENTATION AGREEMENT

1. Definitions

- 1.1 **Compensation Event:** This definition will be widened so as to include the failure of the Kingdom of Belgium to comply with its obligations, generally.
- 1.2 **Delay Event:** This will be altered by a clarification of the reference to "national strike", an extension of the definition to include the direct consequences of a Delay Event and the deletion of the expression "exceptionally inclement" from the paragraph relating to weather conditions. The definition will also include reference to the breach of the IA by anyone for whom the State is responsible by operation of law.
- 1.3 **Design Hold Date:** This definition will state that the Design Hold Date will be the date of the issue of the ITT or, if clarifications related to the civils designs are issued later, the date of the latest clarification, up to 15th November 1999 (although this may be reviewed at the date on which the Preferred Tenderer is selected).
- 1.4 **Discriminatory Change in Law and Discriminatory Change in Tax:** These definitions are to be widened by the addition of the reference to "other infrastructure financed and procured through public/private partnership in the Netherlands".
- 1.5 **Relief Event:** This definition will refer to the direct consequences of such events.
- 1.6 **State Risk:** This definition will be amended to include breach of the IA by persons for whom the State is responsible by operation of law, and also to conform with paragraphs (a) to (c) of the definition of Delay Event.

2. Major substantive changes being considered by HSL

- 2.1 **Clause 3.4:** Tenderers will be required to provide a financial close bond and a performance bond. It is likely that the financial close bond will be in the amount of 15m and will be required to be issued on the appointment of the Preferred Tenderer. The performance bond will be issued at Financial Close (or, in certain circumstances, if the Financial Close date is extended, a number of days after contract close).
- 2.2 **Clause 5.2:** The State will lend reasonable assistance in the obtaining of the Consents for which the IP is responsible.
- 2.3 **Clause 5.3.2:** This will be amended to make clear that certain Changes in Requirements or Changes in Proposal which the IA requires be put forward by the IP will give rise to an entitlement to an extension of time. In particular, reference will be made to the types of changes referred to in Clause 5.4.3 and 5.4.4.
- 2.4 **Clause 6:** This clause will set out in detail the State's role in the co-ordination of the civils works. Tenderers should note that it is currently HSL's intention that there will be (a) separate agreement(s) regularising co-ordination and interface arrangements with the Civils Contractors.

The IA will be amended to reflect the assumption by the IP, with effect from the date of completion of each relevant Civils Package, of all risks associated with the civils works. It is, however, the intention of the State to act as insurer in relation to latent defects in the civils works to the extent that such insurance is not commercially available to the Infrastructure Provider. The State will continue to act in this role for a period of 10 years.

- 2.5 **Clause 6.1.3:** The time periods referred to shall each be extended to 28 days.
- 2.6 **Clauses 6.1.4.2 and 6.1.8.3:** These clauses are to be varied to provide that if the State wishes the Infrastructure Provider to implement its revised design or proposed solution, such implementation is deemed to be an agreed Change in Requirements or Change in Proposals pursuant to paragraph 8 of the Change Procedure.

- 2.7 **Clause 6.2.6:** This clause will be modified by the inclusion of a requirement on the part of the State to advise the IP if it becomes aware of any delay in the carrying out of Civils Activities which is reasonably likely to delay Access being granted to the IP.
- 2.8 **Clause 6.7:** This clause will be altered so as to provide for a mechanism which incentivises the IP to mitigate delays to the issue of the Certificate of Availability of under 30 days in duration.
- The extension of time for delay of issue of the Certificate of Availability beyond the relevant Availability Target Date due to an occurrence of a Delay Event (and extension of Term where relevant Delay Event is also a Relief Event) is to be mandatory.
- 2.9 **Clause 6.7.4:** This clause will be redrafted to reflect that the IP should not be penalised for non-compliance with minor procedural requirements. (This will not include the obligation to mitigate contained in clause 6.7.1.3).
- 2.10 **Clause 6.7.8:** The State is considering whether payment sufficient to cover debt service should be made during a Deemed Completion Period if the relevant Delay Event is also a Relief Event.
- 2.11 **Clause 7.6:** Upgrades would not be required which would result in a fundamentally different risk profile for the HSL Project.
- 2.12 **Clause 8:** The reference to European Markets will be replaced with more precise requirements.
- This clause will also be redrafted to reflect that, to the extent that insurance against latent defects is not commercially available, the State will act as insurer for a period of 10 years. It is likely that this obligation to act as insurer will be subject to deductibles and thresholds.
- 2.13 **Clause 10:** It will be clarified that this clause relates to third party liabilities. The indemnity will be capped and will relate only to actual losses (i.e. will exclude indirect consequential losses). There will be a limited counter-indemnity.
- Clause 10.6 is only to refer to claims by third parties arising from information used in breach of the IA. Clause 10.7 is to refer to the concept of some unlawful act or omission on the part of the IP. Clause 10.9 should include reference to parties for whom the State is responsible by operation of law.
- 2.14 **Clause 11:** Clause 11 will be redrafted in order to give effect to the parties' intention that, to the extent permitted by law, the remedies of the parties will be restricted to those set out in the IA. A liquidated damages provision may be incorporated. Clause 11.2 will be altered so as to state expressly that termination will not be triggered by the occurrence of a Relief Event subject always to the provisions relating to Extended Events.
- 2.15 **Clause 15:** This clause will be redrafted to provide that the limitation on transferability will allow for the transfer of the IPR to a substituted entity. The State may consider permitting some degree of restriction on how it utilises the intellectual property of the IP and/or third parties.
- 2.16 **Clause 20:** There will be no transfer of the State's interest in the IA to a non-Dutch, non-sovereign risk party.
- 2.17 **Paragraph 1.1, Schedule 3:** In the event of Disruption in the Financial Markets for a prolonged period, the IP shall be able to terminate, with each Party bearing its own costs. Clause 3.1.4 should be referred to in paragraphs 1.1 and 3 in addition to paragraph 2.2.
- 2.18 **Paragraph 3.3, Schedule 3:** The failure by the State to achieve the satisfaction of the conditions precedent, in certain circumstances, will give rise to payment of costs properly incurred by the IP up to the date of termination (subject to a cap to be determined by HSL).
- 2.19 **Part 3, Schedule 3:** The IP will be paid compensation on termination equivalent to the "windfall" (if any) gained by the State. If the IA is terminated prior to the issue of the Certificate of Availability, the IP will be paid the "value" of the works carried out less the anticipated expenditure required for the completion of the HSL Project. HSL is considering the position following the issue of the Certificate of Availability.

The definition of Infrastructure Provider Events of Default will exclude events caused directly by either Relief Events or State Risk subject always to the provisions relating to Extended Events.

- 2.20 **Paragraphs 4.11 and 4.12, Schedule 3:** Some (limited) relaxation will be given in relation to the change of control provisions.
- 2.21 **Paragraph 4.16, Schedule 3:** This will be redrafted to indicate that it is triggered only by acceleration required or imposed as a result of a default of the IP (howsoever described).
- 2.22 **Paragraph 4.17, Schedule 3:** This clause will be redrafted so as to allow time for the IP to comply with the panel's decision.
- 2.23 **Paragraph 10, Schedule 3:** The list of "Compensable Termination Events" will be amended to include any material breach of its obligations under the IA by the State.
- 2.24 **Paragraph 12.1, Schedule 3:** HSL will consider the potential inconsistency between the PL and MG components.
- 2.25 **Paragraph 13, Schedule 3:** This will make an exception for security arrangements for the senior debt.
- 2.26 **Paragraph 15, Schedule 3:** The IP is to be given the right to terminate.
- 2.27 **Paragraph 17, Schedule 3:** Compensation payable under paragraph 17.1 of Schedule 3 is being reviewed in the light of the definition of Relief Event.

3. Additional Issues currently being considered by HSL

- 3.1 **Termination Regime:** HSL will consider any alternative insolvency-related termination regimes which alleviates the Tenderers' concerns whilst providing the State with the protections it needs against the consequences of the operation of the Dutch insolvency regime.
- 3.2 **Insurance:** If an alternative insurance proposal is put to HSL, it will be considered.
- 3.3 **Dispute Resolution:** In relation to dispute resolution, the State is currently considering its position, especially with respect to situations where disputes need to be joined.

OTHER PARTS OF THE ITC

1. Construction height re track

The requirement of a 360-mm track construction height will be deleted in the Specifications and referenced documents. However, the interface with the civils substructure and with the rolling stock will remain unchanged and the track construction height shall not exceed 480 mm.

2. Signalling system (ERTMS)

The State will require an ERTMS Level 2 or Level 3 signalling system to be implemented. However, because a Europe-wide ERTMS standard has not been agreed yet, the State intends to amend the ITT so that Tenderers may implement an interim, non-ERTMS system. Once the standards for ERTMS have been agreed, the State will have the right to call for the Infrastructure Provider to 'migrate' the interim signalling system to the agreed ERTMS standard in accordance with an agreed timetable which will co-ordinate with the migration by other interested parties (e.g. TOCs and Traffic Control).

All Tenders will be required to provide an ERTMS Level 2 or Level 3 signalling system, which must be fully operational by the "ERTMS Implementation Date". Prior to this date Tenderers may provide an interim system that satisfies all requirements of the Specifications (e.g. functionality, capacity) except the requirements for interoperability set out in EU Directive 96/48. The "ERTMS Implementation Date" must be not later than a pre-agreed number of months after the "ERTMS Notification Date". The "ERTMS Notification Date" will be set by the State following consultation with, inter alia, TOCs, Traffic Control and the Infrastructure Provider, but in any event cannot be less than a pre-agreed period after the "ERTMS Agreed Standards Date". There may be a limitation on the State setting the "ERTMS Notification Date" during the Development Phase such that the Tenderer's design/procurement programme is disrupted. The ITT will contain full definitions of the milestone Dates referred to above. It is envisaged that the "ERTMS Agreed Standards Date" will be based around the publication of the STIs by the relevant EU authority.

3. Approval process for Safety Case

The Infrastructure Provider will only need to obtain safety approval for the Infrastructure Provider Safety Cases. The State will need to obtain the safety approval for the HSL Transportation System Safety Case. The process of obtaining safety approval will take place in accordance with CENELEC standard prEN50126. As part of the tender procedure, the State and the Infrastructure Provider will agree the milestones, deliverables and updates for obtaining the approvals.

A State Authority, independent of the HSL Projectorganisation, will grant the safety approval, based on documented evidence.

4. Approval process for Certificate of Availability (System Acceptance Certificate & PSM)

The pre-requisites for the achievement of Certificate of Availability, as defined in the Scope & Deliverables, includes the achievement of a System Acceptance Certificate and approval of the Performance Simulation Model (PSM).

The pre-requisites for the achievement of a System Acceptance Certificate and approval of the PSM is compliance of the as-built system, including the PSM, with the requirements of the Specifications. Compliance may be confirmed/proved using one or more of the following methods:

- ✓ Analysis and/or mathematical calculation
- ✓ Simulation
- ✓ Test
- ✓ Inspection
- ✓ Demonstration

The selection of the method for confirming compliance and the development of the plans, procedures and pass/fail criteria for confirming compliance is the responsibility of the Infrastructure Provider and is to be documented in the Verification and Validation Plan. The State will satisfy themselves that the as-built system, including the PSM, is compliant with the Specifications using one or more of the following processes:

- ✓ Audit of the development process, including compliance with System Engineering requirements
- ✓ Audit of test processes, plans, procedures and pass/fail criteria
- ✓ Review of the results of Infrastructure Provider audits
- ✓ Witness and/or audit of the results of any analysis, simulations, tests, inspection or demonstrations

The mechanism to be used to document the system acceptance process is a compliance matrix. The compliance matrix will list all requirements of the Specification, identify the test method, reference relevant

procedures, document the pass/fail criteria, the date of acceptance, and whom accepted the requirements (both HSL Project Team and Infrastructure Provider).

5. Approval process for sound barriers

The Infrastructure Provider will have to prove that his design meets the noise requirements. In order to prove this, an acoustic model can be used. Verification of the allowable levels of the Tracébesluit shall take place in accordance with the 'Reken- en meetvoorschrift railverkeerslawaaï'. Formal approval needs to be obtained from the Regionale Inspectie Milieuhygiene (regional inspection for environment). Once this approval is obtained, the Infrastructure Provider will not be held responsible for the actual sound emission of the HSL Transportation System.

6. Integration testing and commissioning

At the end of the Development Period the State will require a period for integration testing by different parties. The State will require a time and availability budget from the Infrastructure Provider prior to the Certificate of Availability. Therefore the ITT will specify that part of the HSL Assets have to be available a certain functional level for testing, some time before the issuing of the Certificate of Availability.

7. Civils co-ordination

- ✓ There will be no co-ordination agreement between the Infrastructure Provider and the Civils Contractors. The State will assume the required co-ordination responsibilities
- ✓ The Infrastructure Provider will only approve the civils designs with regard to the Interface Specification Civils Infrastructure
- ✓ The Infrastructure Provider will have access to the other civils designs but will not have the power to approve these designs

8. Interest rate risk

The requirement for Tenderers to bear the risk of changes in interest rates from the Tender Return Date will be amended. The State will require the interest rate risk to be assumed from appointment as Preferred Tenderer.

Bijlage 3:

Tender Evaluation Criteria

General

This section sets out the principles under which the evaluation of Tenders will be carried out. The successful Tenderer will be selected on the basis of the Tender which is assessed to be the most economically advantageous to the State. This assessment will consider, inter alia,:

- adherence to the requirements of the State as set out in the Implementation Agreement and attached Schedules including:
 - the prescribed risk allocation
 - the ability to comply with the HSL Project timetable
 - integration and co-ordination with other parties (Civils Contractors, RAS Contractors, task organisations, municipalities etc.)
- the anticipated performance of the technical solution within each Tender during the Availability Period under the Performance Payments Regime
- the value of all financial flows using Net Present Value calculations
 - payments by the State under the Performance Payments Regime
 - the impact on the State of performance different to that required in the ITT
 - contributions from other commercial opportunities
 - other financial flows and economic (dis)benefits that would apply to all components of the HSL South Transportation System

Each Tender will be subject to an initial examination and Tenders that have not been judged Non-compliant will be considered in detail. This will be an iterative process that will consider:

- the completeness of the Tender with respect to the requirements of these Instructions to Tenderers
- the compliance of the Tender with the ITT
 - compliance with the Minimum Requirements of the State
 - meeting with the requirements of the ITT for the relevant Tender
 - the deliverability with respect to the Implementation Agreement
 - the achievement of Financial Close
 - the achievement of the Certificate of Availability by the relevant Availability Target Date
 - the ability to perform at the relevant performance levels during the Availability Period
- the value to the State of the complete Tender, based on a calculation of Net Present Value of the Tender

Completeness

Each Tender will be examined to determine whether the administrative requirements laid down in the ITT have been met. This will be a Pass/ Fail test as to whether that Tender is

admissible for further consideration or it is to be judged Non-compliant. There are two components of completeness:

- (i) the inclusion of the relevant document called for by the ITT, with the relevant number of originals and copies,
- (ii) the satisfactory form of the relevant document.

Any Tender that is judged to have failed the test for completeness will be judged Non-compliant.

Compliance with the requirements of the ITT - General

The ITT sets out the Minimum Requirements that each Tender must meet for it to be considered by the State. Any Tender that does not meet the Minimum Requirements will be judged Non-compliant.

Tenders will be assessed for compliance with the requirements of the ITT for the relevant Tender. Base and Variant Tenders will be assessed against the requirements of the ITT for the relevant Tender. Alternative Tenders will be assessed against the contents of the attached Protocol and the alterations to the Implementation Agreement and Schedules contained within the Tender.

The assessment of compliance, including deliverability, will be undertaken on a Pass/ Fail basis. Any tender that is considered to have Failed the assessment of compliance will be judged Non-compliant. The State will identify any areas of the Tender that it considers to present a risk to the State. The financial and economic impacts of any such areas will be quantified and included in the financial comparison. Such estimates shall be established at the sole discretion of the State and shall not be subject to challenge.

Compliance with the requirements of the ITT – Base and Variant Tenders

Each Base and Variant Tender will be assessed as to whether each requirement within the ITT is met as follows:

Document	Primary Assessment Criteria
Technical Proposal	Compliance matrix to the Specifications
Project Management Plans	Compliance to Scope and Deliverables
System Engineering Plans	Compliance to Scope and Deliverables
Maintenance and Renewal Plans	Compliance to Scope and Deliverables
Financial Requirements	Compliance to the Implementation Agreement
Implementation Agreement	Comparison to the Implementation Agreement

The State will seek to confirm the compliance of the Tender by a variety of methods, including:

- comparison with accepted industry standards
- comparison with comparable projects
- comparison with publicly available information

The State reserves the right to conduct site visits to inspect the Tenderer's facilities and/ or other railway systems that the Tenderer has built and/ or supplied. The Tenderer will assist the State for any such visits.

The State has consulted with Tenderers about the risk allocation proposed within the ITT including the Implementation Agreement and the results of that consultation have been reflected in the Implementation Agreement enclosed as part of the ITT. The Implementation Agreement enclosed as part of the ITT represents the preferred risk allocation of the State. Any change to this version of the Implementation Agreement is unlikely to be looked upon favourably by the State. The State reserves the right to judge as Non-compliant any Tender containing any changes to the Implementation Agreement.

Each Base and Variant tender will be subject to an assessment of consistency within the Tender ensuring consistency between technical statements, performance assumptions, contractual arrangements, management proposals, financial forecasts and risk allocation.

Any Base or Variant Tender that is considered to have failed to meet the requirements of the ITT will be judged Non-compliant. If a Base Tender is Non-Compliant, then all Tenders submitted by that Tenderer will not be examined further.

Compliance with the requirements of the ITT – Alternative Tenders

Alternative tenders will be examined on a similar basis as Base and Variant Tenders except that where the requirements of the ITT have been amended, compliance of the proposals within the Tender will be judged against the relevant amendment. The State reserves the right not to evaluate any Alternative Tender that does not meet the requirements of the Protocol. In respect of Alternative Tenders, the State will take into account the level and extent of proposed amendments to the ITT put forward by the Tenderer to the extent that such detract from the preferred risk allocation of the State.

Deliverability

The State wishes to be satisfied that the Tenderer will be able to successfully complete the Development and Availability Periods, and to reach Financial Close within the specified timetable and in accordance with the terms of the Implementation Agreement. The State will therefore consider the Tender with respect to the:

Achievement of Financial Close

The ability of the Tender to be financed and achieve Financial Close within specified time scales will be assessed under the following headings:

- the robustness and completeness of contractual arrangements undertaken by the Tenderer
- the finance plan including the level of support from funders
- the impacts of technical due diligence on financing

Achievement of Certificate of Availability

The pre-requisites for the delivery of Certificate of Availability for each HSL Section are defined in the Scope & Deliverables. The adequacy of the bidder's technical solution and approach to project management and system engineering in meeting these requirements will be considered against established best practice world-wide. Delay to programme will be estimated by performing a sensitivity analysis on the critical paths of the project

programme submitted with the Tender. The Tenders will be assessed for robustness under a variety of scenarios

Performance during the Availability Period

The actual performance that is likely to be delivered by the technical solution contained within the relevant Tender for the duration of the Availability Period will be established. The RAMS calculations and maintenance/ renewal approach will be mapped to the Performance Payments Regime. The implications of the Tender's maintenance and renewals plans will also be incorporated into the assessment of availability. The performance distribution for the delivery of the various phases on the project will be calculated by evaluating the MTBF and MTTR data within the Tender combined with calculating the likely delay due to incidents and calculating availability. Different scenarios will be run resulting in an "most likely performance" that will be utilised in the value comparison.

Economic value comparison

The ranking of Tenders will be on the basis of a series of sets of calculations of the NPV of value of the financial and economic flows that result from the Tender.

All such calculations will be three NPV computations, NPV_1 , NPV_2 and NPV_3 that will be added together to produce a total NPV value, hereinafter termed " NPV_T ":

- NPV_1 will represent the stream of full Performance Fee to be paid by the State to the Tenderer over the life of the Implementation Agreement
- NPV_2 will represent the value of reduced performance
- NPV_3 will represent the stream of payments to be paid by the State to other parties for items, if any, which a Tender has varied from the Implementation Agreement.

Revenues from ancillary commercial opportunities will be included in the calculation of NPV_1 , although there will need to be some adjustment to the extent that such revenues are not committed.

The calculation of NPV_2 will reflect the benefits or otherwise to the State of non-achievement or over-achievement against the Specifications. Performance that differs from that required in the ITT will be valued as follows:

$$NPV_2 = \text{Delta (Performance Fee - Performance payment)} \times (\text{NEI [HPV]} - 1)$$

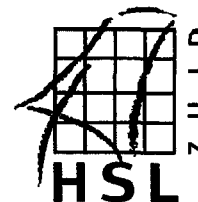
This calculation will be applied to an Availability Period that is assumed to commence on the Availability Target Date for the HSL (RB). No adjustment will be made for performance before this date.

The calculation of NPV_3 will be the estimated financial impacts, if any, on the State that are projected to result from the assessment of compliance. The cumulative value will be based on the estimated amounts calculated by the State. Where these figures affect the value of NPV_1 , as computed above, a revised NPV_1 will be computed and added to the NPV_2 value to obtain the appropriate value for NPV_T .

Variant Tenders are distinguished by different specifications (e.g. Performance Fee adjustment for traffic volume). This different pattern contains an inherent financial value. When comparing the Variant Tender against the Base Tender, the Variant Tender shall be adjusted for this. Alternative Tenders are distinguished by different Specifications and/or by a different risk allocation. For each Alternative Tender, the financial and economic implications will be quantified and the NPV of the Alternative Tender adjusted.

The NPV_T of expected Performance Payments with the value of all economic flows will be subject to a number of scenarios for each Tender including varied economic scenarios and changed traffic projections, resulting in a composite Net Present Value. All compliant tenders will be compared on the basis of the composite Net Present Value.

**Deze nota bevat commercieel gevoelige informatie:
gelieve niet te verspreiden of te kopiëren !**



Bijlage 4:

Aan **Interdepartementale Begeleidingsgroep**

Onderwerp **Voortgang consultatie HSL Infrastructure Provider**

ALGEMEEN

Organisatie

De gesprekken met de IP Bieders wordt gevoerd door een vast team van medewerkers van de HSL: de Front Office. Elk lid van de Front Office heeft een eigen Back Office dat als ondersteuning voor de Front Office medewerker fungeert. Deze ondersteuning richt zich met name op 2 gebieden:

- beoordelen van het materiaal dat de bieders indienen als voorbereiding op de gesprekken
- het beantwoorden van vragen die door de Bieders gesteld worden.

Elk lid van het Front Office heeft zijn eigen aandachtsgebied: Aanbestedingsproces, Techniek, Financiën, Performance Regime, Juridisch, Relaties met Derden (m.n. Taakorganisaties) en Politieke Omgeving. Elke Front Office medewerker heeft een vaste vervanger.

Gespreksronden

Er zijn tot op heden 3 gespreksronden geweest met de Infrastructure Provider Bieders. De 1^e ronde was algemeen van aard en betrof een eerste reactie op de Invitation to Consult (ITC) die de Bieders enkele weken daarvoor hadden ontvangen. Daarnaast heeft de Front Office een uiteenzetting gegeven van de hoofdlijnen van het IP project. De Bieders waren zeer te spreken over de kwaliteit van de ITC en over het proces dat is ingezet. Met name het feit dat de Projectorganisatie de planning goed weet te handhaven werd als zeer positief ervaren.

De tweede gespreksronde was vooral gericht op de relatie tussen het Performance Regime en technische oplossingen. De Bieders hebben zich met name gericht op verschillende technische mogelijkheden en wat minder op het Performance Regime. In het algemeen werden de principes van het Performance Regime goed begrepen. Zeer positief werd beschouwd dat het Performance Regime werkt via een simulatie model, waardoor invloeden van derden buiten beschouwing gelaten kunnen worden.

De derde gespreksronde was gericht op kosten en een inschatting van de haalbare performance. In deze gespreksronde is gebleken dat de verschillen tussen de Bieders aan het toenemen zijn.

Datum
24 Augustus 1999

Ons kenmerk

Bestand
IBG30aug VGR

Uw kenmerk
-

Contactpersoon
H.P. Voorhoeve

Doorkiesnummer
470

Deze nota bevat commercieel gevoelige informatie: gelieve niet te verspreiden of te kopiëren !

Datum

24 Augustus 1999

Kenmerk

Blad

2/7



Begin september zal een ingelaste gespreksronde plaatsvinden over de Draft Implementation Agreement. Als basis daarvoor zal dienen het gedetailleerde commentaar dat de Bieders eind augustus hebben ingediend op de Draft Implementation Agreement.

Medio september zal een laatste gespreksronde plaatsvinden. In deze ronde zullen de Bieders aangeven welke eisen in hun ogen gewijzigd moeten worden om Alternatieve Biedingen te kunnen doen.

Conclusie

De Projectorganisatie had vooral drie doelen met de consultatiefase:

1. verbeteren van de kwaliteit van de contractdocumenten
2. het "op het rechte spoor brengen/houden" van de Bieders
3. het opsporen van "Value for Money" wijzigingen van de contractdocumenten

Wat betreft de eerste doelstelling is de consultatiefase tot zover goed geslaagd. De Bieders hebben een aantal fouten/onzekerheden aangegeven die nu gemakkelijk verbeterd kunnen worden. Wat betreft het "op het rechte spoor brengen/houden" van de Bieders heeft de consultatiefase tot nu toe zeer zeker zijn waarde bewezen. Door een dergelijke consultatieronde heeft de Projectorganisatie duidelijk kunnen maken aan de Bieders wat de doelstellingen zijn van het IP project, wat de achtergrond is van bepaalde specificaties, wat de achtergrond is van het Performance Regime, etc. Ook de Bieders hebben aangegeven dat deze consultatie gesprekken voor hen zeer waardevol zijn. Wat betreft het opsporen van Value for Money wijzigingen zijn de resultaten tot nu toe beperkt. Tot op heden is voornamelijk met de Bieders besproken welke (richting van) wijzigingen voor de Staat in principe acceptabel zouden zijn. In de vierde gespreksronde zullen de Bieders moeten aangeven welke wijzigingen zij concreet zouden willen zien en wat het effect daarvan zou zijn.

OVERZICHT PER BIEDER

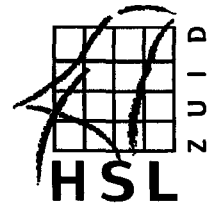
Oslo

Drie aspecten vallen op bij dit consortium. In de eerste plaats heeft dit consortium wellicht twijfels over de juistheid van de gekozen procedure en de toepassing van de UAR. Men heeft een aantal vragen in deze richting gesteld. In de tweede plaats heeft dit consortium in de 3 gespreksronden met name geprobeerd de specificaties te wijzigen in een minder innovatieve richting, waaraan makkelijker voldaan zou kunnen worden. In de derde plaats lijkt dit consortium niet erg bereid om risico's over te nemen. Op basis van makkelijker haalbare specificaties en bijna geen risico-overdracht naar de Infrastructure Provider, was de indicatieve prijs van dit consortium relatief laag.

Deze nota bevat commercieel gevoelige informatie: gelieve niet te verspreiden of te kopiëren !

Datum
24 Augustus 1999
Kenmerk

Blad
3/7



Verona

Het Verona consortium heeft voor elke gespreksronde zeer gedegen en gedetailleerd materiaal aangeleverd. Het lijkt er op dat dit consortium zich goed voorbereidt op de gesprekken en in technische zin erg ver is in hun oplossing. Dit consortium is zich terdege bewust van de risico's die met het project gemeoid zijn. Wellicht daarom is de verwachting dat dit consortium een hoge prijs zal indienen. Daarnaast is de verwachting dat dit consortium een oplossing zal aanbieden die men daadwerkelijk kan waarmaken en die volledig voldoet aan de specificaties. De RABO bank heeft aangegeven dat men, samen met andere banken, als lending bank zal optreden voor dit consortium.

Edinburg

Dit consortium heeft een aanpak die uitgaat van (zeer) innovatieve techniek, die volledig voldoet aan de specificaties. Een drijfveer voor dit consortium lijkt te zijn om als eerste met deze innovatieve technieken de markt op te komen waardoor een voorsprong op de concurrentie wordt verkregen. Een risico van deze aanpak is dat dit consortium niet altijd een terugvaloptie ter beschikking lijkt te hebben. Daarnaast is het niet duidelijk in hoeverre dit consortium hun innovatieve oplossingen al met de banken heeft besproken. De indicatieve prijs die is ingediend, bevindt zich in de middenmoot.

Rotterdam

Dit consortium is tot nu toe weinig duidelijk geweest in de oplossingsrichting die men in gedachten heeft en het meest terughoudend m.b.t. kosteninformatie. De indruk bestaat dat dit consortium de consultatiefase "wantrouwt" en dus de goede ideeën bewaart voor de Tender fase. Dit consortium zal op basis van de door de Projectorganisatie geformuleerde eisen de verschillende onderdelen van het project inkopen bij onderaannemers. Vermoedelijk zal dit consortium een oplossing aanleveren die net voldoet aan de specificaties, tegen een redelijke prijs. Het risico is dat dit consortium, door het ontbreken van systeembouwers, de technische risico's onderschat en dus bij het inkopen van de onderdelen met een hoge prijs wordt geconfronteerd. Dit is niet direct een risico voor de Staat maar zal zijn weerslag hebben gedurende de gehele contractperiode van 30 jaar.

OVERZICHT PER ONDERWERP

Techniek

Spoor

Drie van de 4 bidders hebben aangegeven dat Embedded Rail in hun ogen te risicovol is. Alleen als de Staat bereid zou zijn om een groot deel van de risico's over te nemen, zou men bereid zijn Embedded Rail toe te passen. Met name het

Deze nota bevat commercieel gevoelige informatie: gelieve niet te verspreiden of te kopiëren !

Datum

24 Augustus 1999

Kenmerk

Blad

4/7



feit dat Embedded Rail voor hoge snelheden nog niet toegepast is, maakt dat de banken niet bereid zijn hierin geld te steken. Het feit dat in Duitsland een proef met Embedded Rail voor hoge snelheden mislukt is, draagt uiteraard niet bij aan een positieve beeldvorming. Andere oplossingen die passen binnen de specificaties zijn er wel, maar vergen nader onderzoek. Waarschijnlijk kan bij deze oplossingen met componenten gewerkt worden die al wel toegepast zijn bij hoge snelheden. Wellicht dat een beperkte versoepeling van de specificaties tot een aantal oplossingen leidt dit al wel zijn toegepast. Dit wordt momenteel verder onderzocht door de HSL-organisatie.

Signalering

De eis dat tenminste een ERTMS niveau 2 toegepast moet worden, leidt tot grote problemen bij tenminste 3 van de 4 consortia. Belangrijkste argument is dat de ERTMS specificaties op Europees niveau nog onvoldoende ontwikkeld zijn en dat de ontwikkeling van deze specificaties nog een aantal jaren zal duren. Risico daarbij is dat als nu een ERTMS 2 systeem ontwikkeld zou worden, dit systeem over enkele jaren wellicht afwijkt van de Europese specificatie. Hierdoor zou het belangrijkste doel van ERTMS, interoperabiliteit, niet bereikt worden. De Projectorganisatie gaat momenteel na of er inderdaad sprake is van een te trage ontwikkeling op Europees niveau. Een tussentijdse oplossing zou zijn om de Bieders te laten garanderen dat ERTMS toegepast gaat worden via een actieve migratie strategie zodra op Europees niveau overeenstemming bereikt is.

Financieel

Performance Bond

Veel Bieders hebben moeite met de hoogte van de Performance Bond die men na Financial Close moet afgeven. Deze Performance Bond moet voorkomen dat Bieders in de bouwfase alsnog besluiten zich terug te trekken uit het project. Belangrijkste argument van de Bieders is dat een lagere Performance Bond tot dezelfde prikkels zal leiden en tot een lagere bieding. De Projectorganisatie onderzoekt of een lagere Performance bond inderdaad acceptabel zou zijn.

Rente risico tot Financial Close

De Bieders moeten hun biedingen 18 maanden gestand doen. Aanpassingen op basis van rentewijzigingen zijn niet toegestaan. Bieders zullen hiervoor waarschijnlijk een verzekering afsluiten. Bieders zijn van mening dat een dergelijke verplichting tot een te hoge prijs leidt en tot hoge biedkosten (elke Bieder zal een dergelijke verzekering afsluiten). De Projectorganisatie overweegt om alleen de Preferred Bieder het rente risico te laten dragen.

Contractueel

Overnemen risico's civiele onderbouw

Deze nota bevat commercieel gevoelige informatie: gelieve niet te verspreiden of te kopiëren !

Datum

24 Augustus 1999

Kenmerk

Blad

5/7



Alle Bieders hebben moeite met het overnemen van de risico's van de onderbouw (de Civiele Contracten) na oplevering van deze Civiele Contracten. Belangrijkste argument is dat de Infrastructure Provider te weinig mogelijkheden heeft om tijdens de bouwfase invloed uit te oefenen op de bouw van de onderbouw. Aan de andere kant bestaat het gevaar dat een grote invloed van de Infrastructure Provider op de bouw van de onderbouw tot vertragingen leidt. De Projectorganisatie heeft een *Task Force* ingesteld, bestaande uit R. Postulart, J. Janssen en B. Horvath, die zal nagaan of en hoe aan de bezwaren van de IP Bieders tegemoet kan worden gekomen.

Force Majeur

De Force Majeur (overmacht) bepalingen in de Draft Implementation Agreement stuiten op bezwaren van de Bieders. Met name het principe dat de Infrastructure Provider verantwoordelijk is voor alle gevallen die niet in de Draft Implementation Agreement genoemd staan, ligt gevoelig. NB bij traditionele contracten is het gebruikelijk dat de Staat het risico draagt bij alle overmachtgevallen die niet in de overeenkomst uitgezonderd zijn. De belangrijkste reden voor een andere aanpak bij het IP project is dat de Projectorganisatie de Infrastructure Provider zo wil prikkelen om de lijn zo spoedig mogelijk weer beschikbaar te maken voor vervoer. Indien een bepaalde overmacht situatie het risico voor de Staat is, heeft de Infrastructure Provider weinig prikkels om het probleem zo snel mogelijk te herstellen. De Projectorganisatie heeft wel aangegeven dat men bereid is het aantal overmachtsituaties waar de Staat de risico's draagt uit te breiden.

Overig

Goedkeuringsproces Safety Case

De Bieders hebben weinig moeite met de veiligheidseisen die gesteld zijn. Wel is duidelijk geworden dat de Bieders meer inzicht willen hebben in hoe het goedkeuringsproces gaat plaatsvinden. Twee aspecten zijn daarbij aangegeven: de goedkeurende instantie moet onafhankelijk zijn (zowel van de Projectorganisatie als van andere belanghebbenden) en de verschillende stappen in het proces moeten duidelijk gemaakt worden. De Projectorganisatie onderzoekt, samen met de Directie Veiligheid en Voertuig van DGP, welke instantie bij het ontbreken van een Railway Authority, de Safety Case zou moeten goedkeuren. Er wordt gedacht aan RVI of Railned, waarbij bezwaar van deze laatste instantie is dat ze nog gelieerd is aan het NS-concern.

Verantwoordelijkheid geluidsemissies

De Bieders hebben aangegeven dat het toedelen van geluidsemissies aan de infrastructuur niet haalbaar zal zijn. Er zijn teveel factoren die de daadwerkelijke geluidsemissie bepalen en de Infrastructure Provider kan voor slechts een klein deel verantwoordelijk worden gehouden. De Projectorganisatie onderzoekt hoe de

**Deze nota bevat commercieel gevoelige informatie:
gelieve niet te verspreiden of te kopiëren !**

Datum

24 Augustus 1999

Kenmerk

Blad

6/7



juridische verantwoordelijkheid thans bij vergelijkbare gevallen ligt. De informatie die tot nu toe is verkregen, wijst in de richting dat de Infrastructure Provider aan de hand van een algemeen erkend model moet "bewijzen" dat zijn ontwerp voldoet aan de gestelde eisen m.b.t. geluidsemissies waarbij de bijdrage van derden aan geluidsemissie vooraf wordt vastgesteld. Overschrijdingen van de norm zouden ook moeilijk zijn toe te rekenen aan Infrastructure Provider, omdat een deel kan liggen in bijv. ander Rollend Materieel, naastgelegen bestaand spoor, een naastgelegen snelweg, etc.

**Deze nota bevat commercieel gevoelige informatie:
gelieve niet te verspreiden of te kopiëren !**

Datum

24 Augustus 1999

Kenmerk

Blad

7/7



Planning

In het algemeen waren de Bieders van mening dat de momenteel aangegeven mijlpalen wel haalbaar zijn (i.c. 1 juni 2005 voor België-Rotterdam en 31 december 2005 voor Rotterdam-Amsterdam). Alle Bieders hebben aangegeven dat momenteel onvoldoende informatie beschikbaar is om na te gaan of de planning versneld kan worden. De planningen van de Civiele Aannemers is hierbij noodzakelijk. Deze zal pas eind 1999 beschikbaar zijn.

