

eindparaaf	
wethouder <i>Graafland</i>	wethouder
d.d. 4/06/04	d.d.

Voorstel voor start Europese aanbesteding spoortunnel Delft

Een "niet te weigeren aanbod"

In een gezamenlijk initiatief doen de regionale en lokale publieke partijen, de provincie Zuid-Holland, het stadsgewest Haaglanden, de gemeente Delft en het Bestuurlijk Platform Zuidvleugel, aan het kabinet een niet te weigeren aanbod dat voorziet in de aanleg van de spoortunnel Delft binnen het budget dat de Tweede Kamer in december 2003 heeft gevraagd. Het aanbod gaat uit van een publiek-private samenwerking voor zowel de bovengrondse gebiedsontwikkeling als voor de aanleg van de spoortunnel, waarbij het Rijk op 1 januari 2011 als lumpsum een eenmalige bijdrage van € 344 (prijspeil 2003) beschikbaar stelt. Praktisch houdt dit in dat de regionale en lokale publieke partijen de realisatie van de spoortunnel Europees aanbesteden, nadat het kabinet heeft ingestemd met dit aanbod.

Het aanbod sluit aan op de motie Mastwijk c.s., die de Tweede Kamer in december 2003 unaniem heeft aangenomen. De motie draagt het kabinet op om na 2010 een bijdrage van € 344 miljoen (prijspeil 2003) te bestemmen voor de aanleg van de spoortunnel Delft. De letterlijke tekst van de motie luidt:

"De Kamer,

Gehoord de beraadslagingen,

Overwegende dat bij de begroting 2005 middelen zullen worden belegd voor de periode 2010-2014;

Overwegende dat de viersporigheid in Delft door de gewijzigde vervoersprognoses minder urgent is geworden, maar dat het leefbaarheidsknelpunt blijft bestaan;

Verzoekt de regering de kosten van de spoortunnel Delft tot een totaal van de thans reeds beschikbare rijksmiddelen (€ 344 mln., inclusief risicoaankoop) in de periode na 2010 taakstellend ter beschikking te stellen;

Verzoekt de regering daarbij een voorstel te doen voor de verdere verdeling van de kosten over de verschillende begrotingshoofdstukken, en gaat over tot de orde van de dag."

Fasering van het project Spoorzone

Het project omvat de gefaseerde aanleg van de voorkeursvariant uit de projectnota MIT – een 2300 meter lange tunnel met een oostelijk tracé. Gefaseerd bouwen betekent: de hele ondergrondse constructie (wanden en dak) voor een 4-sporige tunnel wordt aangelegd en daarvan worden twee sporen operationeel gemaakt. Het vastgoed, zoals aangegeven in het Masterplan, kan daarbij geheel worden gerealiseerd.

Zodra de noodzaak er is om de capaciteit uit te breiden naar vier sporen, kan de tunnelbuis – op kosten van het Rijk – met de andere twee sporen worden uitgegraven en afgebouwd.

De bouw van de eerste fase van de spoortunnel start dan zo spoedig mogelijk en uiterlijk in 2008. Drie jaar later rijden de treinen door de spoortunnel die dan 2 sporen in gebruik heeft. Alle plannen in het stedelijk gebied kunnen vervolgens worden uitgevoerd.

Procedure van aanbesteding

Op basis van de richtlijn 'werken' halen de regionale en lokale publieke partijen met een Europese aanbesteding (methode Onderhandelingsprocedure met voorafgaande bekendmaking) een 'Best and Final Offer' (BAFO) uit de markt voor wat betreft de aanlegkosten van de spoortunnel: het best denkbare financieel-economische en kwalitatieve bod uit de markt dat voldoet aan de gestelde specificaties.

=====

Daarvoor wordt gebruik gemaakt van de specificaties van de technische uitvoering van de spoorinfra zoals ProRail die heeft aangegeven in de Projectnota MIT. Het ministerie van V&W heeft met deze specificaties ingestemd.

Aan het eind van de aanbestedingsprocedure ligt er dus een "Design-en-Construct"-contract met een marktpartij met duidelijkheid voor welke harde prijs de spoortunnel kan worden gerealiseerd.

Bij een dergelijke constructie legt de opdrachtgever het accent op functionaliteit. Binnen de functionele randvoorwaarden wordt ruimte gelaten aan inschrijvende bedrijven om voorstellen te doen over het technisch ontwerp en de technische uitvoering. Uiteraard wil de opdrachtgever wel zeker weten dat het eindresultaat de gevraagde functionaliteit en de gewenste kwaliteit oplevert.

De gunning en daarmee het moment van de "go/no go"-beslissing wordt gekoppeld aan het verkrijgen van een sluitend dekkingsplan, dat uitgaat van de taakstellende Rijksbijdrage, zoals gevraagd in de Kamermotie, naast de bijdragen van de regionale en private partners. Er wordt gegund indien het totale project Spoorzone – spoortunnel en gebiedsontwikkeling – kan worden gerealiseerd voor de beschikbare middelen. Daartoe moet de geldingsduur van de biedingen van de bouwmaatschappijen ruimte geven.

De kosten die gemoeid zijn met de aanbesteding, juridische en inhoudelijke voorbereiding en rekenvergoedingen voor inschrijvende partijen bedragen circa € 3 mln. Deze kosten worden gedekt uit de al gereserveerde BOR-gelden bij Haaglanden. Voor het proces is daarom nu geen extra votering noodzakelijk.

Bijdragen van publieke partijen

De volgende bijdragen zijn noodzakelijk om het project te kunnen realiseren.

Rijksbijdrage:

Spoortunnel:

Door middel van een projectbesluit wordt in de Rijksbegroting in 2011 € 344 miljoen opgenomen voor de spoortunnel. Het prijspeil van dit bedrag is 2003 en wordt geïndexeerd met 2 à 3% per jaar. Bedragen zijn excl. BTW en taakstellend.

Aansluitingen:

Voor de aansluitingen kunnen twee situaties zich voordoen.

De eerste is dat conform de tekst in het MIT de kosten ervan separaat worden gedekt door het ministerie van V&W.

De tweede optie is dat ook de kosten van de aansluitingen deel uitmaken van de taakstellende bijdrage van €344 mln.

Thans is nog niet duidelijk welke van de twee opties zullen gelden. De aansluitingen, oorspronkelijk geraamd op € 106 mln., zijn inmiddels teruggebracht tot € 56 mln. Bij een marktvraag wordt geprobeerd door een creatieve wijze van aanbesteden de aansluitkosten geheel onder te brengen in het taakstellend budget van € 344 mln.

Bijdragen provincie Zuid-Holland, stadsgewest Haaglanden, gemeente Delft, incl. PPS:

Conform de opdracht in de planstudie heeft de gemeente Delft, mede door PPS voor de bovengrondse ontwikkelingen, een bijdrage in de dekking van de kosten mogelijk gemaakt. Naast de directe bijdrage van Delft aan de tunnel, het OV-knooppunt en de fietsenstalling, levert de vastgoedontwikkeling, die mogelijk is door aanleg van de spoortunnel, een grondwaardestijging op van € 87 miljoen. Het totaalbedrag dat Delft garandeert uit de "PPS bovengrondse ontwikkeling" en uit eigen middelen samen bedraagt daarmee € 123 miljoen. Daarnaast hebben de andere partijen in de procesovereenkomst eveneens een bijdrage aan het project gereserveerd, redenerend vanuit hun beleidsdoelen zoals beschreven in de procesovereenkomst. De provincie Zuid-Holland draagt maximaal circa € 30 miljoen bij, en het stadsgewest Haaglanden € 11,4 miljoen. Beide bedragen op prijspeil 2004.

=====

Procesafspraken door middel van een convenant

Voorgesteld wordt dat het samenwerkingsverband van de regionale en lokale publieke partijen met het ministerie van V&W afspraken maakt over de randvoorwaarden en toetsingscriteria waaronder de aanbesteding wordt georganiseerd.

De gemeente is daarover in gesprek met onder meer de directie PPS van het ministerie van V&W.

Voor het zomerreces en in ieder geval voor de publicatie van de aanbesteding wordt het convenant afgerond en ondertekend.

Simultaan aan het opstellen van het convenant vindt de administratieve voorbereiding plaats van de Europese aanbesteding. Pas wanneer er overeenstemming is bereikt over de aanbestedingswijze zal dit voornemen publiek gemaakt worden.

Toedeling van risico's met het oog op de initiatiefnemers van de aanbesteding van de spoortunnel Delft

1. Risico aanleg en prijs spoortunnel
Door middel van het Design-en-Construct-contract ligt het risico van het realiseren van de spoortunnel geheel bij de marktpartij. De marktpartij levert de spoorinfra bedrijfs gereed op.
2. Eigendom en beheer spoorinfra
Voordat er wordt gegund, ligt er een eigendoms- en beheerovereenkomst met het ministerie van V&W, waarbij het ministerie het eigendom van de spoorinfra en het beheer ervan accepteert vanaf het moment van oplevering.
3. Bouw- en vervolgschade van de spoortunnel
De bouwer dekt bouwschade en vervolgschade voor bouwfouten gedurende 10 jaar af op basis van het Burgerlijk Wetboek en gedurende een jaar na ingebruikname met behulp van een onderhoudstermijn.
4. Aanpassing regelgeving
De spoorinfra wordt aangelegd volgens de specificaties van de projectnota MIT en volgens de huidige wet- en regelgeving. Het Rijk dekt aanvullende eisen in wet- en regelgeving en aanvullende functionele voorzieningen af.
5. Risico gebiedsontwikkeling
Het risico van het realiseren van de geraamde grondopbrengst ligt bij de gemeente Delft. De gemeente legt dit risico bij de marktpartijen die het vastgoed ontwikkelen. Dit gebeurt door middel van de ondertekening van de overeenkomsten, die in concept gereed zijn.
6. Risico bouw- en woonrijpmaken
Dit ligt geheel bij de gemeente Delft, inclusief het risico dat de kosten van bodemsanering hoger uitvallen dan geraamd.
7. Risico bestemmingsplanprocedure/Milieueffectrapportage
Zoals gebruikelijk ligt de inspanning om te komen tot een onherroepelijk bestemmingsplan bij de gemeente Delft.
8. Risico ontwikkelen OV-knoop
Dit ligt voor 50% bij het stadsgewest Haaglanden en 50% bij de gemeente Delft.
9. Restrisico's

=====

Risico's die niet zijn benoemd worden gedragen door de gemeente Delft en de provincie Zuid-Holland volgens een nader te bepalen verdeelsleutel.

10 Meevallers

Eventuele meevallers worden volgens een bepaalde verdeelsleutel verdeeld over die partijen die daadwerkelijk risico nemen bij deze procedure. Dat zijn de gemeente Delft, het stadsgewest Haaglanden en de provincie Zuid-Holland.

Een externe jurist zal worden gevraagd een uitspraak te doen over de juridische haalbaarheid van de hierboven genoemde toedeling van risico's. Dit vormt een onderdeel van het hierboven genoemde convenant. Mr. G.W. van der Bend van bureau De Brauw Blackstone Westbroek is hiervoor benaderd. Uiterlijk begin juni zal hij hierover rapporteren.

Ontbindende voorwaarden

Gevraagd besluit “Niet te weigeren bod”:

De lokale en regionale bestuurlijke partijen Provincie Zuid Holland, stadsgewest Haaglanden, gemeente Delft en het BPZ wordt gevraagd, voor zover het de eigen verantwoordelijkheden betreft, in te stemmen met onderstaande voorstellen:

- 1 Thans als regionale partijen gezamenlijk aan het kabinet aan te bieden om de aanbesteding en uitvoering van de spoortunnel Delft ter hand te nemen, met een lumpsum rijksbijdrage van € 344 miljoen (prijspeil 2003, excl BTW.)
- 2 Akkoord te gaan met de financiële bijdrage aan de realisering van het project ter hoogte van de per partij genoemde bedragen,
- 3 Akkoord te gaan met de risicotoedeling zoals beschreven,
- 4 Gezamenlijk in overleg te treden met de minister van V&W ten einde de randvoorwaarden en toetsingscriteria waaronder de aanbesteding wordt georganiseerd vooraf vast te leggen in een convenant,
- 5 thans reeds te starten met de interne voorbereidingen voor een innovatieve aanbesteding conform het voorstel,
- 6 over te gaan tot daadwerkelijke gunning niet dan nadat is vastgesteld dat het aanbestedingsresultaat heeft geleid tot een financieel haalbaar plan en dat met een eigendom/beheerovereenkomst de oplevering en ingebruikname van de spoorinfra door het Rijk verzekerd is.

=====

Bijlage 1

Planning

Inhoudelijke voorbereiding aanbesteding	juni – oktober 2004
Pre-selectie bouwmaatschappijen	november 2004
Aanbieding bouwwijze en -som	december 2004 – maart 2005
Onderhandeling over aanbieding	april – mei 2005
Best and Final Offer	mei 2005

Planning besluitvorming regionale publieke partijen

Zuidvleugel: Kerngroep Bestuurlijk Platform Zuidvleugel	2 juni 2004
Gemeente Delft: Commissie Duurzaamheid	8 juni 2004
Stadsgewest Haaglanden Dagelijks Bestuur	10 juni 2004
Provincie Zuid-Holland Statencommissie Mobiliteit, Kennis en Economie	16 juni 2004

=====