

Aanbestedingsleidraad versie Plan van Aanpak

voor DBFMO-Overeenkomst Lijnen 1 en 2 en
eventuele aanvullende opdrachten (met inbegrip van
de concessie ingevolge de Wet Personenvervoer
2000 voor het te verrichten openbaar vervoer)

Inhoudsopgave

Inhoudsopgave.....	2
Voorwoord.....	4
1. Inleiding.....	5
1.1 Leidraad	5
1.2 Definities	5
1.3 Aanbesteder	5
2. Bijzonderheden Project	7
2.1 Project.....	7
2.2 Eventuele Aanvullende Opdrachten.....	8
2.3 Projectdoelen en scope	8
2.4 Kritieke Succes Factoren.....	10
2.5 DBFMO-Overeenkomst	10
2.6 Betalingsregime en Projectfinanciering	11
2.7 Beknopte beschrijving aanbestedingsprocedure	12
2.8 Planologische procedures.....	14
3. Algemene Aanbestedingsinformatie.....	15
3.1 Akkoordverklaring Gegadigden.....	15
3.2 Toepasselijke regelgeving	15
3.3 Rechtsbescherming- forumkeuze.....	16
3.4 Afbreken procedure – terugtrekken Gegadigden.....	16
3.5 (Voor)aankondiging en Bekendmaking	16
3.6 Taal.....	17
3.7 (Indicatieve) Plafondprijs.....	17
3.8 Informatievoorziening	18
3.9 Vertrouwelijkheid en Intellectuele Eigendomsrechten.....	18
3.10 Algemene en Vertrouwelijke Verduidelijkingen.....	19
3.11 Adviescommissies	20
3.12 Tenderboard.....	21
3.13 Probiteitsfunctionaris	21
3.14 Contact met omgevingspartijen.....	21
3.15 Protocol Voorkoming Belangenverstremgeling.....	21
3.16 Belangenverstremgeling overigens	23
4. Prekwalificatiefase	24
5. Eerste Subfase Dialoog - Plan Van Aanpak.....	25
5.1 Inleiding – Doel Plan van Aanpak	25
5.2 Score Plan van Aanpak weegt mee bij beoordeling Inschrijving	25
5.3 Geen tegemoetkoming (ontwerp)kosten Plan van Aanpak	26
5.4 Dialoogproces tijdens Plan van Aanpakfase.....	26
6. Plan van Aanpak - Algemeen.....	28
6.1 Voorschriften Plan van Aanpak.....	28
6.2 Indeling en Maximale Omvang Plan van Aanpak	29
6.3 Vertrouwelijke voorstellen voor aanpak van de in de Kritieke Succes Factoren aan de orde gestelde aspecten van het Project.....	29
6.4 Openbare – generieke - voorstellen voor het vervolg van de aanbestedingsprocedure, het Programma van Eisen en het Project.....	30
6.5 Managementplan en NEN-ISO/IEC 15288:2008	30
6.6 Voortbouwen	31

6.7	SMART	31
6.8	Ongeldigheid	31
6.9	Scoresystematiek	31
7.	Inhoud Plan van Aanpak.....	34
7.1	Samenvatting	34
7.2	KSF1 - Samenwerking en (algemeen) raakvlakmanagement	34
7.3	KSF2 – Vervoerskwaliteit.....	43
7.4	KSF3 – Omgevingskwaliteit	46
7.5	KSF4 – Flexibiliteit.....	51
8.	Tweede Subfase Dialoog – Consultatiefase	55
8.1	Doel	55
8.2	Einde Consultatiefase.....	55
9.	Derde Subfase Dialoog – Eigenlijke Dialoofase	56
9.1	Doel	56
9.2	Beoordeling van Dialoogproducten	56
9.3	Lijstrisco's.....	56
9.4	Gunningscriteria: Wensen.....	58
9.5	Europese Investeringsbank	58
9.6	Vaststelling Dialoogverslag - uitnodiging Inschrijving.....	59
10.	Inschrijving.....	60
10.1	Doel	60
10.2	Inhoud Inschrijving.....	60
10.3	Beoordeling Inschrijvingen.....	61
10.4	Gunningscriterium	61
10.5	Aanwijzing Geselecteerde Inschrijver.....	61
10.6	Tegemoetkoming (ontwerp)kosten	61
11.	Definitieve Gunning / Contract Close en Financial Close	62
11.1	Doel	62
Bijlage 1 : Definities		63
Bijlage 2 : Modelformulieren bij verzoek tot deelneming		67
Bijlage 3 : DBFMO-Overeenkomst.....		68
Bijlage 4 : Modelformulieren en Beoordelings-protocol Plan van Aanpak.....		69
Bijlage 4.1 : Indieningsformulier Plan van Aanpak		69
Bijlage 4.2 : – Beoordelingsprotocol Plan van Aanpak		70
Bijlage 4.3 : – Checklist en Proces-Verbaal		72
Bijlage 4.4 : - Scoreformulier Plan van Aanpak.....		73
Bijlage 4.5 : – Eindscores.....		82
Bijlage 5 : – Dataroomreglement.....		83
Bijlage 6 : – Voorlopig overzicht mogelijke Lijstrisco's		86
Bijlage 7 : – Voorlopig overzicht mogelijke Wensen		87
Bijlage 8 : – Notitie betalingsmechanisme.....		88

Voorwoord

Voor u ligt de Leidraad, versie Plan van Aanpak, van de DBFMO-Overeenkomst voor het ontwerp, de bouw (inclusief levering van het rollend materieel), de financiering, het onderhoud en het uitvoeren van het openbaar vervoer voor de nieuw aan te leggen tramlijnen 1 en 2 in de Gemeente Groningen, als voorportaal van een regionaal opererend hoogwaardig netwerk van trams en lightrail.

Voor de prequalificatie hebben zich vier Gegadigden aangemeld, waarvan drie zijn geprequalificeerd. U bent er daarvan één.

Deze Leidraad geeft u de nodige informatie over het vervolg van de procedure. Uw speciale aandacht vraag ik voor de voorziene dialoogronden die vroeg in april 2011 zullen starten (zie paragraaf 5.4).

Ik wens u in deze fase wederom veel succes toe.

Mr. M.J. Olman,
Directeur project RegioTram

1. INLEIDING

1.1 Leidraad

De aanbestedingsprocedure voor het project RegioTram Groningen is beschreven in de diverse versies van de aanbestedingsleidraad (Leidraad). Dit is de Leidraad versie Plan van Aanpak.

De Leidraad zal door de Aanbesteder in iedere fase van de aanbestedingsprocedure worden geactualiseerd in een aangepaste versie. De Aanbesteder voorziet dat na de versie Plan van Aanpak nog de volgende aangepaste versies zullen worden gehanteerd:

- de versie Consultatiefase;
- de versie Eigenlijke Dialooffase;
- de versie Inschrijving.

De Aanbesteder kan een Leidraad overigens nader uitwerken of wijzigen aan de hand van op dat moment bij de Aanbesteder bekende informatie en voortschrijdend inzicht.

De aanbestedingsprocedure is gemodelleerd naar de concurrentiegerichte dialoog als bedoeld in artikel 29 van de Richtlijn 2004/18/EG en artikel 29 van het BAO. De Aanbesteder is zich er van bewust dat het deel dat betrekking heeft op de nieuwbouw, de financiering en de levering van het rollend materieel in beginsel wordt beheerst door de Richtlijn 2004/17/EG c.q. het BASS, waarin geen concurrentiegerichte dialoog is opgenomen, en dat het deel openbaar vervoer wordt beheerst door de voorschriften van de Wet en het Besluit Personenvervoer 2000. Op grond van art. 37 lid 1 Besluit Personenvervoer 2000 kan de aanbesteding van openbaar vervoer worden georganiseerd in de vorm van een concurrentiegerichte dialoog. De opzet van de aanbesteding als concurrentiegerichte dialoog in de zin van artikel 29 van het BAO is zodanig dat deze ook voldoet aan de onderhandelingsprocedure met voorafgaande bekendmaking als bedoeld in de Richtlijn 2004/17/EG en het BASS en overigens aan de voorschriften van § 2 van het Besluit Personenvervoer 2000.

1.2 Definities

Begrippen die in deze Leidraad met hoofdletters zijn geschreven zullen worden gedefinieerd in de nog bekend te maken DBFMO-Overeenkomst, of – wanneer zij niet in de DBFMO-Overeenkomst zullen zijn gedefinieerd – in deze Leidraad. Een lijst met definities is opgenomen als Bijlage 1.¹

De Aanbesteder zal ter informatie een Engelse vertaling van de Leidraad beschikbaar stellen, in beginsel gelijktijdig met deze versie van de Leidraad, maar dat kan ook korte tijd later zijn. De Nederlandse versie is echter bindend.

1.3 Aanbesteder

De Aanbesteder is de door de Colleges van Gedeputeerde Staten van de Provincie Groningen en van Burgemeester en Wethouders van de Gemeente Groningen nog op te richten Gemeenschappelijke Regeling Openbaar Lichaam Project RegioTram. Tot het moment van

¹ De meeste van deze definities zijn terug te vinden in de DBFM OVEREENKOMST RIJKSWATERSTAAT, Standaard 2.0 (<http://www.ppsbijhetrijk.nl/dsresource?objectid=633&type=org>), of in de Engelse versie daarvan, op dezelfde website gepubliceerd.

oprichting daarvan zijn de (Colleges van de) Gemeente Groningen en de Provincie Groningen samen de Aanbesteder. Zij hebben gezamenlijk met Regio Groningen-Assen het Project RegioTram ingesteld, dat – als projectbureau – namens de Aanbesteder de aanbesteding en de projectvoorbereiding coördineert. Het nog op te richten Openbaar Lichaam RegioTram zal te zijner tijd als Opdrachtgever van de DBFMO-Overeenkomst optreden. Het is niet uitgesloten dat op enig moment tijdens de looptijd van de DBFMO-Overeenkomst een andere publieke rechtspersoon als Opdrachtgever zal gaan optreden. De Provincie Groningen en de Gemeente Groningen zullen overigens jegens de Opdrachtnemer hoofdelijk aansprakelijk zijn voor de nakoming van de verplichtingen onder de DBFMO-Overeenkomst door de desbetreffende Opdrachtgever. Het voor de concessie van het openbaar vervoer overeenkomstig de Wet c.q. het Besluit Personenvervoer 2000 optredende bestuursorgaan zal hetzij het desbetreffende openbaar lichaam, dan wel het OV-bureau Groningen Drenthe, dan wel de Provincie Groningen zijn, een en ander voorafgaande aan het sluiten van de DBFMO-Overeenkomst en verder gedurende de looptijd daarvan van tijd tot tijd vast te stellen.

Het OV-bureau Groningen Drenthe is overigens (onder meer) belast met de coördinatie en de ontwikkelfunctie van het als onderdeel van de DBFMO-Overeenkomst op te dragen openbaar vervoer. Het OV-Bureau verleent ondersteuning aan Project RegioTram voor wat betreft de daarop betrekking hebbende onderdelen van aanbesteding en DBFMO-Overeenkomst.

Financiële bijdragen aan het project worden eveneens geleverd door het Ministerie van Infrastructuur en Milieu afkomstig uit het Regio Specifiek Pakket Zuiderzeelijn. De Regio Groningen-Assen levert eveneens een financiële bijdrage.

Het correspondentieadres van de Aanbesteder voor deze aanbesteding is:

Projectbureau RegioTram
Oosterstraat 56a
9711 NX GRONINGEN
T. (050) 402 35 50
F. (050) 402 35 60

Contactpersoon en adres waar alle door Gegadigden in te dienen – niet langs elektronische weg te communiceren – stukken moeten worden ingeleverd is:

Contactpersoon: Mw. Mr. B.C. Lont, Projectsecretaris

Kantooradres: zie hiervoor

Contactpersoon en adres waar alle door Gegadigden langs elektronische weg in te dienen stukken moeten worden ingeleverd is:

Contactpersoon: Mw. Mr. B.C. Lont

E-mailadres: tender@regiotram.groningen.nl

Het is de Gegadigden verboden om, anders dan op de in de Aanbestedingsdocumenten genoemde wijzen, over het Project contact te zoeken met de Aanbesteder, of met bestuurders en ambtenaren van de betrokken overheidspartijen (Gemeente, Provincie, OV-Bureau).

2. BIJZONDERHEDEN PROJECT

2.1 Project

De voorgeschiedenis met betrekking op de voorgenomen aanleg van de tramlijnen 1 en 2 is terug te vinden op de website van het Project RegioTram, www.regiotram.nl. Op die website (<http://www.regiotram.nl/bibliotheek/>) is ook een groot aantal documenten te vinden dat verdere achtergrondinformatie bevat over het project, de financiële aspecten, de besluitvorming en de aanbestedingsmethode. In de verhouding tot de Gegadigden is de tekst van deze Leidraad, zoals per fase van het project aan te passen, echter bindend. Voor wat betreft de scope van het Project verwijst de Aanbesteder naar de Dataroom (zie ook paragrafen 2.3 en 3.8.1 van deze Leidraad).

Kort gezegd bestaat het Project uit alle werkzaamheden en diensten die onder de uit deze aanbesteding voortvloeiende DBFMO-Overeenkomst moeten worden geleverd in verband met het ontwerp, de aanleg, de financiering, het onderhoud en de exploitatie van de complete vervoerssystemen van de tramlijnen 1 en 2 van het Project RegioTram in de Gemeente Groningen, met inbegrip van de benodigde Traminfrastructuur, het Rollend Materieel en het daarmee uit te voeren Openbaar Vervoer in de zin van de Wet Personenvervoer 2000, alsmede ontwerp en bouw van de binnen de werkgrenzen liggende Gemeentelijke Infrastructuur en aanpassingen in de overige Gemeentelijke Infrastructuur als gevolg van de invoering van de tramlijnen. Voor wat betreft de Gemeentelijke Infrastructuur hoeft daaraan geen beheer en onderhoud plaats te vinden, voor zover zich dat buiten de systeemgrenzen van de respectievelijke tramlijnen bevindt, en voor zover dit de gebruikelijke onderhouds- en garantieverplichtingen te boven gaat. Voor de Traminfrastructuur en voor de Gemeentelijke Infrastructuur, het Rollend Materieel en het Openbaar Vervoer zal vanaf de Consultatiefase een Programma van Eisen (op basis van systems engineering) en een referentieontwerp beschikbaar zijn.

Het eigendom van de Traminfrastructuur (het gebied binnen de systeemgrenzen: spoor, haltes, werkplatforms, de remise, bovenleidingen, onderstations, veiligheids- en signalering, communicatievoorzieningen) zal verblijven bij de betrokken overheden, in casu de Gemeente Groningen. Het Rollend Materieel zal in beginsel in eigendom toebehoren aan de Aanbesteder (of een door de Aanbesteder aan te wijzen entiteit). Mogelijk dat tijdens de aanbesteding blijkt dat het meerwaarde kan hebben om de eigendom van het Rollend Materieel op een later moment te laten overgaan (bijvoorbeeld in verband met fiscale of financieringsoverwegingen). In ieder geval zal de eigendom van de complete systemen bij overdracht bij een van de betrokken overheden komen te rusten, en zullen deze alsdan aan de te stellen overdrachtseisen moeten voldoen.

Er spelen - voor zover op dit moment kan worden overzien - geen arbeidsrechtelijke aspecten met betrekking tot overgang van ondernemingen: de openbaar vervoersvoorziening is immers nieuw. Mogelijk zal dit bij het einde van de DBFMO-Overeenkomst wel aan de orde zijn.

Er zijn binnen de Gemeente Groningen lopende overeenkomsten voor buitenreclame met diverse exploitanten. De Aanbesteder zal tijdig in de procedure (vermoedelijk tijdens of vlak na de Consultatiefase) een standpunt bepalen ten aanzien van de mate waarin deze overeenkomsten van invloed zouden kunnen zijn op aspecten van de te sluiten DBFMO-Overeenkomst.

Voor beide tramlijnen is bij de start van de Plan van Aanpakfase een Voorlopig Ontwerp met beschrijvingen (referentieontwerp) gereed. Dit Voorlopig Ontwerp is een referentieontwerp.

De bedoeling van de Aanbesteder is om de Beschikbaarheidsperiode vanaf de Geplande Beschikbaarheidsdatum 22,5 jaar te laten duren, waarbij voor Lijn 1 en voor Lijn 2 mogelijk

verschillende Beschikbaarheidsdata, maar dezelfde Einddatum, te weten 22,5 jaar na de Geplande Beschikbaarheidsdatum voor de eerste lijn, zal gelden.

Het besluit tot het aangaan van de DBFMO-Overeenkomst houdt tevens in een besluit als bedoeld in artikel 38 Besluit Personenvervoer 2000.

De Aanbesteder is zich ervan bewust dat artikel 24 van de Wet Personenvervoer 2000 op dit moment slechts concessies van maximaal 15 jaar toestaat, en dan na verkregen ontheffing van de Minister van Infrastructuur en Milieu. Op 3 december 2009 is de PSO-Verordening van kracht geworden. Op grond van artikel 4 leden 3 en 4 van de PSO-Verordening kan de maximale duur van een tramconcessie 22,5 jaar zijn. Op 27 april 2010 heeft het kabinet een wetsvoorstel tot wijziging van de Wet Personenvervoer 2000 (kamerstuk 32376) ingediend waaruit, in een nieuw artikel 24 lid 1 van de wet, de maximale concessieduur voor de onderhavige DBFMO-Overeenkomst op 22,5 jaar na datum beschikbaarheid voortvloeit. In de Memorie van Toelichting bij dit wetsvoorstel wordt opgemerkt dat de PSO-Verordening op dit punt al rechtstreekse werking heeft. Het Ministerie van Infrastructuur en Milieu heeft aan Project RegioTram bevestigd dat de maximaal toegestane concessieduur voor dit project 22,5 jaar is.

2.2 Eventuele Aanvullende Opdrachten

De Aanbesteder sluit niet uit dat tijdens de looptijd van de DBFMO-Overeenkomst wijzigingen zullen worden opgedragen. Deze wijzigingen zullen onder meer betrekking kunnen hebben op de volgende aspecten:

- (i) Periodieke aanpassingen in de dienstregeling voor de Lijnen 1 en 2;
- (ii) Gedogen van gebruik door derden van Lijnen 1 en 2, al dan niet met gelijktijdige beëindiging van de O-component van Lijnen 1 en 2, tegen een vooraf vastgestelde gebruiksvergoedingsmethodiek;
- (iii) Eventuele uitbreidingen van de infrastructuur voor de Lijnen 1 en 2, en eventueel – binnen zekere grenzen - naar nieuwe lijnen;
- (iv) Doorrijden in de Regio na beëindiging spoorconcessies;
- (v) Aanschaf nieuw materieel op verzoek van aanbestedende dienst; en
- (vi) Overige wijzigingen

Tijdens de aanbesteding zal ruime aandacht worden besteed aan de in verband hiermee in de DBFMO-Overeenkomst neer te leggen wijzigingsprocessen.

2.3 Projectdoelen en scope

Bij het voorbereiden van het Project heeft de Aanbesteder een aantal Projectdoelen geformuleerd. De bedoeling van deze aanbesteding is om de DBFMO-Overeenkomst aan te gaan met die partij die geschikt is om de daaruit voortvloeiende verbintenissen zodanig te kunnen nakomen dat daarmee optimaal aan de Projectdoelen zal worden voldaan (de zogenaamde "outstanding performance"). Daarvoor dienen ook de bij Prekwalificatie aangelegde minimumeisen en de in de volgende versies van de Leidraden nog verder bekend te maken gunningscriteria.

De Projectdoelen, de toepisen voor het Project op het hoogste niveau, zijn:

1. Kwaliteit

- a. Vervoer
 - i. Betaalbaar, vlot, veilig, comfortabel en betrouwbaar vervoer voor een groeiend aantal reizigers;
 - ii. Inpassing van het te verrichten binnen het huidige openbaar vervoersnetwerk en vervolgens praktisch eenvoudig uit te breiden;
 - iii. Goed functionerend Systeem (met inbegrip van TramInfrastructuur).
- b. Omgeving
 - i. Op esthetisch en ruimtelijk verantwoorde wijze ingepast;
 - ii. Een goed ingepaste en vormgegeven TramInfrastructuur en Gemeentelijke Infrastructuur;
 - iii. Goede coördinatie met andere gemeentelijke projecten in de openbare ruimte;
 - iv. De bouw en exploitatie van het systeem moet geen (of althans zo min mogelijk) hinder en overlast toebrengen aan bewoners, ondernemers en bezoekers van de gemeente Groningen en aan gebruikers van het Systeem. Dat wil zeggen: bereikbaarheid van de directe omgeving van het Systeem moet in alle fasen van het Project worden gegarandeerd en de bouw en exploitatie mogen zo min mogelijk hinder in de zin van geluid, trillingen en stank aan de omgeving toebrengen terwijl schade aan de omgeving zoveel mogelijk moet worden voorkomen.
- c. Duurzaamheid en Social Return
 - i. Het systeem moet een zo laag mogelijke belasting van het milieu inhouden;
 - ii. Het systeem moet een zo groot mogelijke graad van toekomstvastheid bezitten;
 - iii. Het systeem moet een behoorlijke graad van innovatie, maar wel "tested and proven" zijn;
 - iv. Alle bij het Project betrokken werknemers (personeel van ontwerpers, bouwers, exploitanten, betrokken overheden) moeten aan hun betrokkenheid de nodige arbeidsvreugde beleven;
 - v. Het project moet behoorlijke kansen bieden aan mensen met een grotere afstand tot de arbeidsmarkt.
- d. Reputatie
 - i. Het systeem moet een uitstekende reputatie hebben, die afstraalt op de achterliggende overheden.

2. Veiligheid en Gezondheid

Ontwerp, bouw en exploitatie van het systeem moeten veilig en gezond zijn voor bouwers, alle mede-weggebruikers, het publiek, de omgeving, de passagiers en personeel.

3. Beschikbaarheid

- a. Tijd
 - i. Beide tramlijnen moeten op de derde zondag in juli 2016 in exploitatie zijn;
 - ii. Daarvóór moet voldoende gelegenheid te zijn geweest voor het proefbedrijf.
 - iii. De looptijd van de concessie begint op het moment dat de Opdrachtnemer start met de dienstregeling. Dit houdt in dat wanneer de Opdrachtnemer op een eerder tijdstip start dan op de derde zondag van juli 2016 de looptijd dan ook op die datum zal beginnen.
- b. Vervoer ('openingstijden'): het vervoer moet betrouwbaar, in voldoende capaciteit en punctueel beschikbaar zijn voor reizigers.
- c. Duurzaamheid (in de zin van onderhoudsarm): het systeem moet in het gebruik een zo laag mogelijke belasting op het milieu hebben.

4. Beheersbaarheid

- a. Geld/Financiën

- i. Het Project moet binnen het daarvoor door de Partijen en derden beschikbaar te stellen budget kunnen worden gerealiseerd;
 - ii. De besteding van de middelen moet transparant en rechtmatig geschieden;
 - iii. De voorziening moet betaalbaar zijn voor de passagiers;
 - iv. Mits de Opdrachtnemer zijn werk naar behoren uitvoert (waarvoor financiële prikkels zullen worden opgenomen), heeft hij recht op een "fair reward" voor die werkzaamheden.
- b. Risico's
Project RegioTram (en alle daarmee samenwerkende partijen) moet de risico's van het project binnen de wettelijke grenzen en die van de DBFMO-Overeenkomst kunnen beheersen.
- c. Flexibiliteit
Het Project moet in voldoende mate rekening houden met de op dit moment voorzienbare wijzigingen; overigens moeten wijzigingen zoveel mogelijk worden ontmoedigd.
- d. Samenwerking
Het Project moet in goede samenwerking tussen de Opdrachtgever, de Opdrachtnemer en de overige stakeholders worden uitgevoerd, waarbij eventueel optredende geschillen – indien deze niet kunnen worden voorkomen - zoveel mogelijk zelf tussen die partijen moeten kunnen worden opgelost.

De Aanbesteder kan deze doelen herformuleren.

In Systems Engineering termen zijn deze Projectdoelen de "Topeisen" van het project. De Aanbesteder vertaalt deze in een aantal systeemeisen (voor TramInfrastructuur en Gemeentelijke Infrastructuur, voor het Rollend Materieel en voor het Openbaar Vervoer) en subsysteem- c.q. objecteisen. Daarvan maken ook proces- en aspecteisen deel uit. De Deelnemers aan de aanbesteding zullen daarop hun voorstellen moeten ontwikkelen en het resultaat daarvan (van de geselecteerde Inschrijver) gekoppeld aan de eisen vormt als geheel de Outputspecificaties van het Project.

In de in paragraaf 3.8.1 en Bijlage 5 te bespreken Dataroom is een aantal documenten opgenomen dat gezamenlijk de "scope" van het Project beschrijft. Deze documenten geven, naast deze Leidraad, een breder overzicht van de scope en de achterliggende ambities van het Project.

2.4 Kritieke Succes Factoren

De Projectdoelen staan onder andere aan de basis van de formulering van de Kritieke Succesfactoren (KSF-en) voor de Plan van Aanpakfase. De Plan van Aanpakfase is de eerste echte (sub)fase van de Dialoog. In deze Plan van Aanpakfase moeten de geselecteerde Gegadigden een Plan van Aanpak opstellen, waarin voorstellen worden uitgewerkt voor de vier door de Aanbesteder benoemde Kritieke Succesfactoren.

Voor een beschrijving van de inhoud van het Plan van Aanpak en van de wijze van beoordelen verwijst de Aanbesteder naar Hoofdstukken 5, 6 en 7 van deze Leidraad.

2.5 DBFMO-Overeenkomst

Tijdens de Plan van Aanpakfase zal de Aanbesteder een eerste dialoog houden met de Geprekwalificeerde Gegadigden over onder meer de DBFMO-Overeenkomst. Daartoe is als Bijlage 3 een notitie gevoegd met daarin een aantal uitgangs- en aandachtspunten voor de DBFMO-Overeenkomst.

De Aanbesteder zal een eerste concept voor de DBFMO-Overeenkomst vervolgens voorafgaande aan de Consultatiefase aan de Gegadigden ter beschikking stellen.

Gedurende de loop van de aanbestedingsprocedure zal de Aanbesteder de concept DBFMO-Overeenkomst aan de hand van de resultaten van de Eigenlijke Dialoofase completeren:

- (a) Het concept Programma van Eisen zal in de DBFMO-Overeenkomst worden verwerkt;
- (b) Overige door de Gegadigde tijdens de aanbestedingsprocedure te ontwikkelen Dialoofproducten zullen als bijlagen bij de DBFMO-Overeenkomst worden gevoegd.

Voor zover de Aanbesteder de DBFMO-Overeenkomst overigens aanpast, zal dit zodanig tijdig gebeuren dat de Gegadigden daarmee bij de voorbereiding van de Inschrijving voldoende rekening kunnen houden.

2.6 Betalingsregime en Projectfinanciering

De Opdrachtnemer zal tijdens de looptijd van de DBFMO-Overeenkomst, naast – vermoedelijk – een of meer eenmalige betalingen, een prestatieafhankelijke periodieke beschikbaarheidsvergoeding ontvangen, bestaande uit een vast en een variabel deel.

De Aanbesteder stelt Beschikbaarheidsvergoeding betaalbaar dadelijk na de respectievelijke Beschikbaarheidsdata (voor Lijn 1 en voor Lijn 2).

De Opdrachtgever overweegt om de Opdrachtnemer bij Beschikbaarheid van Lijn 1 respectievelijk van Lijn 2 een of meer eenmalige betalingen te betalen en tijdens de bouw mogelijk een of meer mijlpaalbetalingen die verband houden met de voortgang van de realisatie van de Gemeentelijke Infrastructuur. Het betalingsregime zal prikkels kennen om de beschikbaarheid, alsmede de kwaliteit van de te leveren diensten, te optimaliseren (bijvoorbeeld in verband met veiligheid, omgevingshinder, klachtafhandeling, kwaliteit van het Openbaar Vervoer, etc.). De periode tussen Geplande Beschikbaarheidsdatum voor lijn 1 en de Einddatum is 22,5 jaar.

Als Bijlage 8 aan deze Leidraad is een notitie gehecht met enige uitgangpunten voor het Betalingsmechanisme. Dit zal onderdeel uitmaken van de ook ten aanzien van de DBFMO-Overeenkomst te houden dialoog (zie paragrafen 2.5, 5.4.4 en Bijlage 3 van de Leidraad).

De Opdrachtnemer moet zorg dragen voor financiering van het Project. De financieringsstructuur moet zodanig zijn dat financiële instellingen vreemd vermogen aan de Opdrachtnemer ter beschikking zullen stellen, althans dit zullen garanderen, gebaseerd op beginselen van projectfinanciering. Ten minste 70% van door financiële instellingen ter beschikking gesteld vreemd vermogen moet ter beschikking zijn gesteld door financiële instellingen die bij Inschrijving beschikken over een Long-Term Issue Credit Rating afgegeven door Standard & Poor's van tenminste A- of door Moody's van A3 of door Fitch van A-. Maximaal 30% van door financiële instellingen ter beschikking gesteld vreemd vermogen mag ter beschikking zijn gesteld door financiële instellingen die bij Inschrijving beschikken over een Long-Term Issue Credit Rating afgegeven door Standard & Poor's van tenminste BBB of door Moody's van Baa2 of door Fitch van BBB. Opdrachtgever zal met de Opdrachtnemer en de desbetreffende financiers een Directe Overeenkomst sluiten en zal desgevraagd meewerken aan verpanding van de Beschikbaarheidsvergoeding.

2.7 Beknopte beschrijving aanbestedingsprocedure

2.7.1 Fasering aanbestedingsprocedure en uitvoering Project

De aanbestedingsprocedure zal verlopen in een aantal fasen. In het hiernavolgende schema zijn deze fasen weergegeven. De opgegeven data zijn onder voorbehoud, indicatief en de Aanbesteder zal deze gedurende de aanbestedingsprocedure van tijd tot tijd wijzigen.

Aankondiging	7/12/10 afgerond
Startbijeenkomst	16/12/10 afgerond
Indienen verzoeken tot deelname	03/03/11 afgerond
Beoordeling	17/03/11 afgerond
Rechtsbeschermingstermijn niet geselecteerde Gegadigden	18/03/11 – 01/04/11
1e subfase dialoog (Plan van Aanpak fase)	08/04/11 – 22/07/11
Indienen Plan van Aanpak	22/07/11
Beoordeling Plannen van Aanpak	22/07/11 – 02/09/11
Rechtsbeschermingstermijn niet geselecteerde Gegadigden	05/09/11 – 19/09/11
2e subfase van Dialoog (Consultatiefase)	19/09/11 – 02/01/12
3e subfase van Dialoog (Eigenlijke Dialoofase)	30/01/12 – 30/04/12
Rechtsbeschermingstermijn beoordeling Dialoogproducten	01/05/12 – 15/05/12
Uitnodiging Inschrijving	18/05/12
Indienen Inschrijving	29/06/12
Beoordeling Inschrijvingen	29/06/12 – 27/07/12
Aanwijzing Geselecteerde Inschrijver	01/08/12
Rechtsbeschermingstermijn niet geselecteerde Gegadigden	02/08/12 – 17/08/12
Definitieve gunning/Contract close	12/10/12
Financial close	07/12/12

2.7.2 Fasen - beknopt

Prekwalificatiefase

Deze is afgerond

Dialog

De Aanbesteder maakt gebruik van de in artikel 29 lid 4 van de Richtlijn 2004/18/EG en van het BAO geboden mogelijkheid om de Dialog in opeenvolgende subfasen te laten verlopen. In deze aanbestedingsprocedure bestaat de Dialog uit de volgende drie subfasen:

- Plan van Aanpakfase;
- Consultatiefase;
- Eigenlijke Dialogfase.

Fase Inschrijving

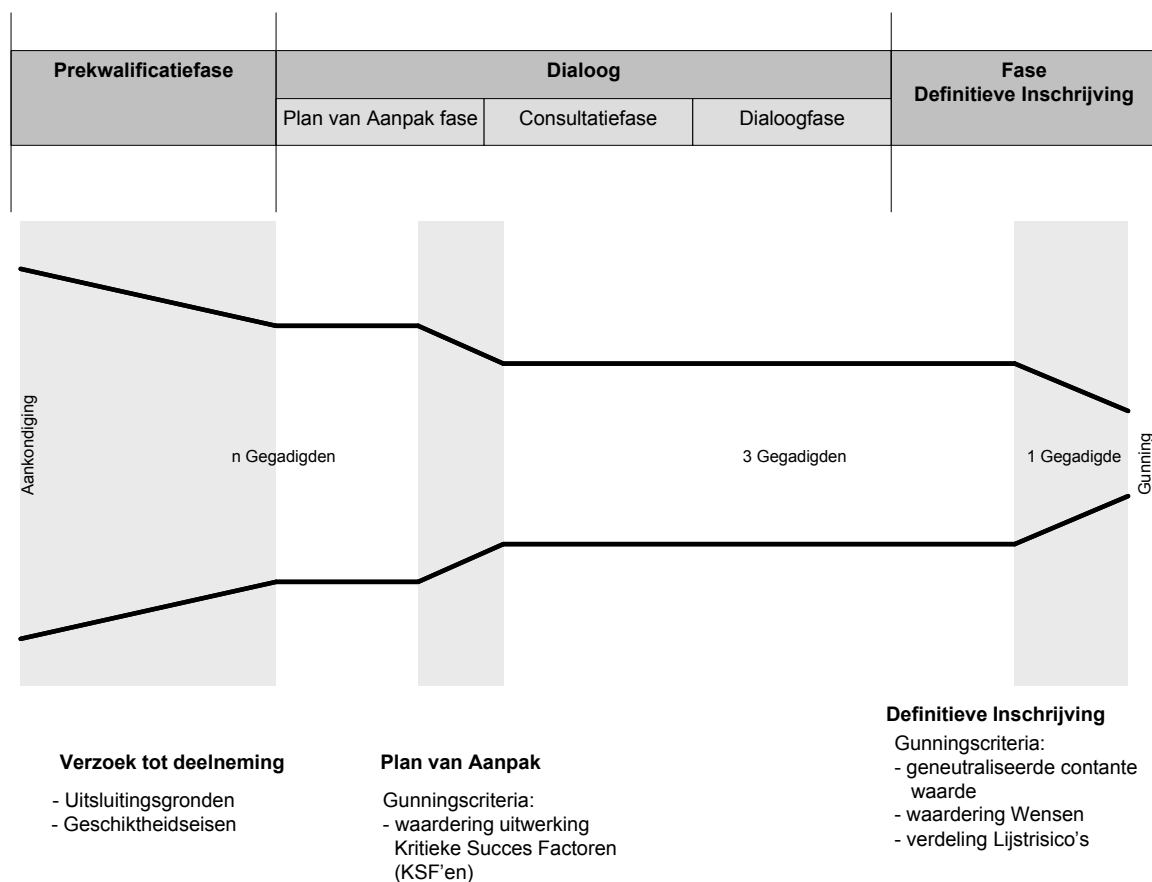
Na het beëindigen van de Eigenlijke Dialogfase door de Aanbesteder volgt de fase Inschrijving.

Gunning van het Project vindt plaats op basis van het criterium van de economisch meest voordelige inschrijving.

De inschrijving moet overigens lager zijn dan de voor die Gegadigde vastgestelde Plafondprijs (de hoogte van de Plafondprijs hangt af van de verdeling van de Lijstrisico's; hoe meer Lijstrisico's bij de Aanbesteder komen te liggen, des te lager de Plafondprijs, een en ander voorafgaande aan de Eigenlijke Dialogfase nader door de Aanbesteder aan te geven).

Schematische weergave aanbestedingsprocedure

De aanbestedingsprocedure is schematisch weergegeven in figuur 1.



Figuur 1: Schematisch overzicht fasen aanbestedingsprocedure

2.8 Planologische procedures

Voor het Project moeten twee afzonderlijke bestemmingsplannen worden vastgesteld. Deze zijn in procedure. Nadere informatie daarover is te vinden in de Dataroom.

Voor de Eigenlijke Dialogofase begint zullen de benodigde Bestemmingsplannen voor Tracédelen I en II zijn vastgesteld. Voor Tracédelen III en IV verwacht de Aanbesteder dit eerst op uiterlijk 30 mei 2012.

De uiteindelijke uitkomsten van de planologische procedures kunnen een effect hebben op de verdere voortgang van de aanbestedingsprocedure en op de precieze inhoud van het Project. Gegadigden moeten hiermee rekening houden.

3. ALGEMENE AANBESTEDINGSINFORMATIE

3.1 Akkoordverklaring Gegadigden

Door indiening van een Plan van Aanpak verklaren de Gegadigden zich onvoorwaardelijk akkoord met de in deze Leidraad beschreven aanbestedingsprocedure.

3.2 Toepasselijke regelgeving

De Aanbesteder voert deze aanbestedingsprocedure als concurrentiegericht dialogoog (artikel 29 Richtlijn 2004/18/EG, artikel 29 Besluit aanbestedingsregels voor overheidsopdrachten en Hoofdstuk 4 van het ARW 2005).

Op grond van de Wet personenvervoer 2000 moet aan de opdrachtnemer van de DBFMO-Overeenkomst ook een concessie voor het verrichten van openbaar vervoer als bedoeld in de Wet personenvervoer 2000 worden verleend. In het vervolg van de aanbestedingsprocedure zal invulling worden gegeven aan het voldoen van het bij of krachtens de Wet personenvervoer 2000 bepaalde met betrekking tot het verlenen van de concessie voor de RegioTram aan de Opdrachtnemer.

Voor zover hier in de Leidraad niet van wordt afgeweken, is op deze aanbestedingsprocedure onder meer de volgende wet- en regelgeving van toepassing:

- De Richtlijn 2004/18/EG van het Europees Parlement en de Raad van 31 maart 2004, betreffende de coördinatie van de procedures voor het plaatsen van overheidsopdrachten voor werken, leveringen en diensten (Pb. L 134/114, 30 april 2004);
- De Richtlijn 89/665/EEG van de Raad van 21 december 1989 houdende de coördinatie van de wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen betreffende de toepassing van de beroepsprocedures inzake het plaatsen van overheidsopdrachten voor leveringen en voor de uitvoering van werken, zoals gewijzigd door Richtlijn 2007/66/EG van het Europees Parlement en de Raad van 11 december 2007 tot wijziging van de Richtlijnen 89/665/EEG en 92/13/EEG van de Raad met betrekking tot de verhoging van de doeltreffendheid van de beroepsprocedures inzake het plaatsen van overheidsopdrachten;
- De Wet Implementatie Rechtsbescherming Aanbestedingen ("WIRA"), Staatsblad 2010, 38;
- Het Besluit van 16 juli 2005, houdende regels betreffende de procedures voor het gunnen van overheidsopdrachten voor werken, leveringen en diensten (Besluit aanbestedingsregels voor overheidsopdrachten "BAO"), Staatsblad 2005, 408 (nadien gewijzigd in Staatsblad 2007, 313) op basis van de Raamwet EU-voorschriften aanbestedingen;
- Het Besluit van 16 juli 2005, houdende regels betreffende de procedures voor het gunnen van opdrachten in de sectoren water- en energievoorziening, vervoer en postdiensten (Besluit aanbestedingen speciale sectoren "BASS"), Staatsblad 2005, 409 op basis van de Raamwet EU-voorschriften aanbestedingen;
- Het Aanbestedingreglement Werken 2005 (ARW 2005);
- Wet BIBOB en Beleidsregels BIBOB;
- PSO-Verordening;
- Wet Personenvervoer 2000;
- Besluit Personenvervoer 2000.

3.3 Rechtsbescherming- forumkeuze

De Aanbesteder zal op rechtsgevolg gerichte besluiten tijdens de aanbesteding schriftelijk aan de betreffende Gegadigde(n) of Inschrijver(s) mededelen.

Als een Gegadigde of Inschrijver bezwaren heeft tegen het desbetreffende besluit, moet hij binnen 15 kalenderdagen na verzending van het besluit door de Aanbesteder een kort geding aanhangig hebben gemaakt tegen dat besluit van de Aanbesteder. Het geding is aanhangig vanaf de dag der dagvaarding (artikel 125 Wetboek van Burgerlijke Rechtsvordering).

Deze termijn is een vervaltermijn. Dat wil zeggen dat als een Gegadigde of Inschrijver niet binnen 15 kalenderdagen na verzending van het besluit daadwerkelijk een kort geding aanhangig heeft gemaakt, de betreffende Gegadigde of Inschrijver in kort geding geen bezwaar meer kan maken met betrekking tot het besluit. De Aanbesteder is in dat geval dan ook vrij om (verder) gevolg te geven aan het besluit.

Ieder geschil tussen de bij de aanbestedingsprocedure betrokkenen dat ontstaat naar aanleiding van de aanbestedingsprocedure waarop de Leidraad van toepassing is, moet worden voorgelegd aan de burgerlijke rechter te Groningen.

3.4 Afbreken procedure – terugtrekken Gegadigden

De Aanbesteder kan de aanbestedingsprocedure tussentijds afbreken.

Als de Aanbesteder overgaat tot het afbreken van de aanbestedingsprocedure, dan zal de Aanbesteder de Gegadigden afhankelijk van het stadium waarin de aanbestedingsprocedure zich bevindt en afhankelijk van de tot dan toe door de Gegadigden gepleegde inspanningen, een door de Aanbesteder vast te stellen redelijke vergoeding betalen voor de door de Gegadigde gemaakte kosten, tot aan het maximum van de in paragraaf 10.6 van deze Leidraad opgenomen vergoeding.

Gegadigden mogen zich tot aan het indienen van de Inschrijving uit de aanbestedingsprocedure terugtrekken zonder ten opzichte van de Aanbesteder schadeplichtig te zijn. Gegadigden die zijn uitgenodigd tot deelname aan een volgende fase van de aanbestedingsprocedure maar die zich niettemin terugtrekken, hebben geen aanspraak op enige tegemoetkoming in de (ontwerp)kosten. Aanbesteder kan in bijzondere gevallen van deze regel afwijken, bijvoorbeeld als het besluit tot terugtrekking is gelegen in een zodanige wijziging door de Aanbesteder in de Aanbestedingsdocumenten dat van de betrokken Gegadigde in redelijkheid niet kan worden verlangd dat hij de aanbestedingsprocedure vervolgt dan wel als de Aanbesteder door de tot dan toe door de Gegadigde ingediende dialoogproducten is gebaat.

3.5 (Voor)aankondiging en Bekendmaking

De aanbestedingsprocedure is ook bekend gemaakt op de internetsite www.aanbestedingskalender.nl.

De vooraankondiging is op 11 november 2010 verzonden naar het Bureau Publicaties van de Europese Gemeenschappen (TED). De vooraankondiging is op 16 november 2010 gepubliceerd in de TED onder PB-nummer 2010/S 222-339762.

De aankondiging is op 7 december 2010 verzonden naar het Bureau Publicaties van de Europese Gemeenschappen. De aankondiging is op 9 december 2010 gepubliceerd in de TED, onder PB-nummer 2010/S 239-365130.

3.6 Taal

De taal waarin deze aanbestedingsprocedure wordt gevoerd is Nederlands. Uitsluitend ter informatie zal de Aanbesteder bepaalde documenten in de Engelse taal beschikbaar kunnen stellen. De tekst van de Leidraad in de Nederlandse taal is bindend. Voor zover de Aanbesteder niet anders zal aangeven, zullen alle stukken die de Gegadigden bij Aanbesteder indienen in de Nederlandse taal moeten zijn gesteld.

Op verzoek van Gegadigden kunnen – alleen na toestemming van de Aanbesteder – bepaalde dialooggesprekken in het Engels worden gevoerd en bepaalde Dialoogproducten in de Engelse taal worden ingediend. Dat zal in beginsel alleen het geval zijn bij juridische en financiële onderwerpen en bij hoge uitzondering bij tramtechnische onderwerpen.

3.7 (Indicatieve) Plafondprijs

De indicatieve Plafondprijs voor de uitvoering van de DBFMO-Overeenkomst is € 430 miljoen per 1 januari 2010, exclusief BTW, op basis van een disconteringsvoet van 3,2%, rekening houdende met een indexering van het deel van de Beschikbaarheidsvergoeding dat verband houdt met de operationele kosten tegen de toepasselijke indices, en rekening houdende met de drie gelijke piekbetalingen van in totaal € 160 miljoen op respectievelijk 1 januari 2016, 1 april 2016 en 1 juli 2016. Daarbij veronderstelt de Aanbesteder dat alle (nog aan te geven) Lijstrisico's (zie paragraaf 9.3 van deze Leidraad) hetzij een Geval van Uitstel dan wel een Geval van Vergoeding zullen zijn.

De Aanbesteder wijst er op dat de feitelijke risicoverdeling per Gegadigde eerst zal worden vastgesteld gedurende de Eigenlijke Dialoofase van deze aanbestedingsprocedure en wel door middel van de zogenaamde Lijstrisicoprocedure. Als gevolg daarvan kunnen bepaalde Lijstrisico's uiteindelijk geheel of gedeeltelijk bij de Opdrachtnemer verblijven. De Aanbesteder zal de Plafondprijs aan de hand van de individuele risicoverdeling per Gegadigde aanpassen aan de hand van een vooraf aangegeven gestaffelde verlaging daarvan. Voor zover de Plafondprijs per Gegadigde als gevolg van deze individuele risicoverdeling verandert, zal de Aanbesteder dat tijdig - dat wil zeggen uiterlijk bij de Uitnodiging tot het doen van de Inschrijving - aangeven.

Naast individuele aanpassing van de Plafondprijs op grond van het voorgaande, behoudt de Aanbesteder zich het recht voor tot generieke bijstelling (omhoog of omlaag) van de (indicatieve) Plafondprijs gedurende de volgende fasen van de aanbestedingsprocedure. Gegadigden zullen daarover steeds tijdig worden geïnformeerd.

De Gegadigde moet bij indiening van zijn Plan van Aanpak verklaren dat het naar zijn inzicht mogelijk is een Inschrijving te doen, waarvan de contante waarde (die is bepaald op basis van vooraf bekend gemaakte parameters zoals de disconteringsvoet) beneden de hiervoor genoemde (indicatieve) Plafondprijs ligt.

De Inschrijving mag de uiteindelijke Plafondprijs, zoals in de Uitnodiging tot het doen van de Inschrijving bekend te maken, niet overschrijden. Inschrijvingen die daaraan niet voldoen zijn ongeldig.

3.8 Informatievoorziening

3.8.1 Website- Dataroom

Ten behoeve van deze aanbestedingsprocedure heeft de Aanbesteder een extranet site ingericht, de Dataroom. Daarop is een virtuele dataroom geplaatst waarop het Dataroomreglement (Bijlage 5) van toepassing is.

3.8.2 Elektronische communicatie

In deze aanbestedingsprocedure maakt de Aanbesteder gebruik van de mogelijkheid om communicatie tussen Gegadigden en de Aanbesteder langs elektronische weg te doen plaatsvinden.

Gegevens die langs elektronische weg tussen de Aanbesteder en de Gegadigden worden gecommuniceerd, zullen – voor zover het gaat om tekst - in pdf-bestandsformat worden aangeleverd; Eventueel in Word of Excel format, indien de Aanbesteder daartoe – al dan niet op verzoek van Gegadigden – besluit. Ontwerpbestanden kunnen in overleg tussen de Aanbesteder en de Gegadigden ook in andere bestandsformaten, zoals in Autocad of Microstation worden uitgewisseld.

3.9 Vertrouwelijkheid en Intellectuele Eigendomsrechten

3.9.1 Vertrouwelijkheid door de Gegadigden te betrachten

Door aan de aanbestedingsprocedure deel te nemen verplichten de Gegadigden zich alle informatie die zij van de Aanbesteder ontvangen - voor zover niet beschikbaar in het publieke domein - geheim te zullen houden en niet aan derden te zullen verstrekken. Zij mogen dergelijke informatie wel verstrekken aan (onder)opdrachtnemers van de Gegadigden die bij de aanbestedingsprocedure zijn betrokken, onder oplegging van dit vertrouwelijkheidsbeding. Deze verplichting geldt niet als uit de Leidraad dan wel uit andere mededelingen van de Aanbesteder uitdrukkelijk het tegendeel voortvloeit.

3.9.2 Vertrouwelijkheid door de Aanbesteder te betrachten en intellectuele eigendomsrechten

Als vertrouwelijk worden aangemerkt:

- (i) Referentiegegevens, Plannen van Aanpak (met uitzondering van de daarin opgenomen generieke – openbare – gedeelten), Dialoogproducten en Inschrijvingen;
- (ii) Vertrouwelijke Verduidelijkingen als bedoeld in paragraaf 3.10.2;
- (iii) Alle overige informatie die – naar haar aard – vertrouwelijk is.

De Aanbesteder zal Vertrouwelijke informatie als zodanig behandelen. De Aanbesteder zal vertrouwelijke informatie derhalve niet bekend maken aan derden – waaronder begrepen andere Gegadigden – behoudens wanneer de Aanbesteder op grond van enige wettelijke verplichting, dan wel in het kader van een rechtsgeding, redelijkerwijs gehouden is tot openbaarmaking. Alvorens de Aanbesteder in die situaties vertrouwelijke informatie aan derden verstrekt, zal hij met de betreffende Gegadigde overleg plegen over een voor laatstgenoemde minst bezwaarlijke manier van bekendmaking, onverminderd de nakoming van voormelde verplichtingen door Aanbesteder.

Door deelneming aan de aanbestedingsprocedure gaan eventueel bij de Gegadigden verblijvende intellectuele eigendomsrechten niet op de Aanbesteder over, tenzij anders overeengekomen.

3.10 Algemene en Vertrouwelijke Verduidelijkingen

Gedurende de aanbestedingsprocedure kunnen de Gegadigden de Aanbesteder vragen om inlichtingen over het Project en over de Aanbestedingsdocumenten. Verzoeken om inlichtingen kunnen leiden tot door de Aanbesteder in de Dataroom of anderszins te geven Algemene en Vertrouwelijke Verduidelijkingen.

De Aanbesteder kan ook uit eigener beweging inlichtingen aan de Gegadigden verstrekken.

Per fase in de aanbestedingsprocedure zal de Aanbesteder aangeven tot welke datum verzoeken om inlichtingen kunnen worden ingediend.

3.10.1 Algemene Verduidelijkingen

In beginsel zal de Aanbesteder op verzoeken om inlichtingen reageren door middel van in Nota's van Inlichtingen op te nemen Algemene Verduidelijkingen. Algemene Verduidelijkingen zijn voor iedere Gegadigde gelijklopende en gelijkgeldende aanpassingen, uitwerkingen en toelichtingen, dan wel andersoortige informatie op of over het Project of de Aanbestedingsdocumenten.

Als de Aanbesteder op een verzoek om inlichtingen van een Gegadigde reageert door middel van Algemene Verduidelijkingen, dan zal de Aanbesteder dit verzoek om inlichtingen geanonimiseerd weergeven en beantwoorden op een voor alle Gegadigden toegankelijke manier.

3.10.2 Vertrouwelijke Verduidelijkingen

Als de behandeling van een verzoek om inlichtingen van een Gegadigde als Algemene Verduidelijkingen tot gevolg heeft dat vertrouwelijke informatie omtrent de door de Gegadigde voorgenomen of voorgestelde oplossingen - dan wel andere bedrijfsvertrouwelijke informatie - zou kunnen worden prijsgegeven, kan de Gegadigde de Aanbesteder gemotiveerd verzoeken om dit verzoek als Vertrouwelijke Inlichting te behandelen. De Aanbesteder beslist op een dergelijk verzoek.

Als de Aanbesteder dit verzoek inwilligt zal hij de inlichtingen uitsluitend ter kennis brengen van de desbetreffende Gegadigde door middel van Vertrouwelijke Verduidelijkingen.

Als de voorgenomen of voorgestelde oplossingen uitsluitend mogelijk zijn door aanpassing van het Project of de Aanbestedingsdocumenten en de Aanbesteder van oordeel is dat een dergelijke aanpassing in zijn belang is, zal de Aanbesteder Algemene Verduidelijkingen kunnen geven inhoudende een aanpassing van het Project of de Aanbestedingsdocumenten. De Aanbesteder zal over de formulering van de Algemene Verduidelijkingen overleg voeren met de Gegadigde die het verzoek om inlichtingen heeft gedaan. De Gegadigde zal daarbij aan Aanbesteder een voorstel kunnen doen voor de formulering van de Algemene Verduidelijkingen.

Als dit overleg niet tot overeenstemming leidt over de formulering van de te verstrekken Algemene Verduidelijkingen, zal de betreffende Gegadigde zijn verzoek om (Vertrouwelijke) Verduidelijkingen mogen intrekken en zal de Aanbesteder geen (Vertrouwelijke of Algemene) Verduidelijkingen verstrekken naar aanleiding van dit ingetrokken verzoek, tenzij het verzoek tot (Vertrouwelijke) Verduidelijkingen betrekking had op een fout in de Aanbestedingsdocumenten, waarover de Aanbesteder de overige Gegadigden moet informeren.

3.11 Adviescommissies

In de verschillende fasen van de aanbestedingsprocedure kan de Aanbesteder één of meer adviescommissies instellen. De samenstelling van deze adviescommissies zal per fase kunnen verschillen.

Voor de Plan van Aanpakfase heeft de Aanbesteder de volgende Adviescommissies ingesteld:

Adviescommissie Samenvatting/ KSF1 Samenwerking en (algemeen) raakvlakmanagement

- Patrick Buck - directeur Infraprojecten Prorail (voorzitter en lid tenderboard)
- Arjen de Boer – directeur Dux Pactum BV
- Louis Prompers - projectdirecteur Project A2 Maastricht
- Arjan Pruijssers - directeur Ex Aequo Pruijssers Management BV

Adviescommissie KSF2 Vervoerskwaliteit

- Jan Hoogland - voormalig hoofdingenieur-directeur V&W (voorzitter en lid tenderboard)
- Ton Kaper – voormalig directeur HTM
- Simon Renzema – voormalig directeur OV stadsgewest Haaglanden
- Wim van Tilburg - directeur KPVV

Adviescommissie KSF3 Omgevingskwaliteit

- Francesco Veenstra - Mecanoo Architecten (voorzitter en lid tenderboard)
- Walther Ploos van Amstel – Logistiek deskundige
- Berno Strootman - Strootman Landschapsarchitecten
- Ton Venhoeven – Rijksadviseur voor Infrastructuur
- Niek Verdonk – Stadsbouwmeester Groningen

Adviescommissie KSF4 Flexibiliteit

- Jan Ochtman - Twynstra Gudde (voorzitter en lid tenderboard)
- Pepijn van Wijmen - APPM
- Toine van Liebergen - To Interface Projects
- Birgitte Keulen - Horvat & Partners BV

Het is de Gegadigden verboden om in het kader van deze aanbestedingsprocedure of naar aanleiding van het Project contact op te nemen met de leden van de adviescommissies, zoals het de leden van de adviescommissies verboden zal zijn om met de Gegadigden contact op te nemen over de aanbesteding.

3.12 Tenderboard

De Aanbesteder laat zich door een tenderboard adviseren en ondersteunen gedurende de besluitvorming van de aanbestedingsprocedure. De tenderboard is – althans tijdens de Plan van Aanpakfase – samengesteld uit de volgende personen:

- Rob Joghems (voormalig directeur Fluor Daniel b.v.), Voorzitter, tevens Probiteitsfunctionaris.
- Patrick Buck (directeur Infraprojecten Prorail), tevens voorzitter adviescommissie KSF1.
- Jan Hoogland (voormalig hoofdingenieur-directeur Rijkswaterstaat Noord Nederland), tevens voorzitter adviescommissie KSF2.
- Francesco Veenstra (partner en architect Mecanoo Architecten), tevens voorzitter adviescommissie KSF3.
- Jan Ochtman (partner Twynstra Gudde), tevens voorzitter adviescommissie KSF4.

Het is de Gegadigden verboden om in het kader van deze aanbestedingsprocedure of naar aanleiding van het Project contact op te nemen met de leden van de tenderboard, zoals het de leden van de tenderboard verboden zal zijn om met de Gegadigden contact op te nemen over de aanbesteding.

Afhankelijk van de fase waarin de aanbesteding zich bevindt kan de tenderboard van samenstelling wijzigen.

3.13 Probiteitsfunctionaris

De Aanbesteder heeft een onafhankelijke Probiteitsfunctionaris aangesteld, die er op zal toezien, dat alle fases van het aanbestedingsproces (van prekwalificatie tot en met gunning) correct en eerlijk verlopen, zodat alle Gegadigden gelijke kansen hebben om het Project gegund te krijgen. Deze functionaris is Rob Joghems voornoemd.

3.14 Contact met omgevingspartijen

De Gegadigden mogen gedurende de Dialoog geen contact over onderhavige aanbesteding of over het Project hebben met (onderdelen van) de Provincie, de Gemeente, het OV-bureau Groningen Drenthe, met de Regio Groningen-Assen, of met belanghebbenden, anders dan na schriftelijke toestemming van de Aanbesteder. Gegadigden moeten verzoeken tot het verlenen van deze schriftelijke toestemming als verzoek tot inlichtingen bij de Aanbesteder indienen.

3.15 Protocol Voorkoming Belangenverstrengeling

Bij Project RegioTram is een aantal extern ingehuurd personen en partijen betrokken bij de voorbereiding van alle stappen die uiteindelijk leiden tot aanbesteding van het project. Op grond van overweging (8) van de Richtlijn 2004/18/EG mogen aanbestedende diensten advies vragen of aanvaarden dat bij het opstellen van het bestek kan worden gebruikt, op voorwaarde echter dat een dergelijk advies niet tot uitschakeling van de mededinging leidt. Voor zover de externe partijen (personen of hun werkgevers) zouden willen overwegen om bij de aanbesteding aan marktzijde op te treden, zal dus moeten worden vastgesteld in welke mate dat eventueel tot een niet toegestane uitschakeling van de mededinging zou kunnen leiden. In dit verband heeft de Aanbesteder een Protocol voorkoming Belangenverstrengeling opgesteld, dat op verzoek bij de Aanbesteder

verkrijgbaar is. Dit protocol bevat een aantal model-verklaringen. Het volgende is een samenvatting van het Protocol.

- (a) Externe partijen (of werknemers daarvan) die aan de voorbereiding hebben meegewerkt en die in aanmerking willen komen voor deelname aan de aanbesteding van de tram, maar dan aan marktzijde, krijgen daarvoor toestemming, onder ondertekening van Modelverklaring A.
- (b) Het is externe partijen die ook aan de aanbesteding meewerken niet toegestaan om ook bij de aanbesteding aan de marktzijde mee te werken, tenzij zich omstandigheden voordoen als hierna omschreven. Dit verbod geldt voor alle tot een bepaald concern of groep van ondernemingen behorende zuster- of dochterbedrijven
- (c) Project RegioTram geeft in beginsel geen toestemming aan bedrijven die aan Projectbureauzzijside betrokken zijn bij de aanbesteding, maar die ook aan de marktzijde willen optreden. Aanbesteder geeft deze toestemming alleen in dringende gevallen, als blijkt dat het niet beschikbaar zijn van deze adviseur voor de markt onvermijdelijk leidt tot een tekort aan bekwame adviseurs aan marktzijde waardoor een beperking in de mededinging zou kunnen optreden. Verder zal dan moeten komen vast te staan (a) dat er tijdens de aanbesteding geen enkel contact zal kunnen plaatsvinden tussen de betrokken werknemers, noch fysiek (zoals: niet op hetzelfde kantoor werken, niet gezamenlijk betrokken bij interne of externe projecten, niet lid van dezelfde commissies, etc.), per email, telefonisch, op het informatienetwerk, of anderszins (b) dat het betrokken bedrijf adequate "Chinese walls" heeft ingesteld op haar netwerken en bij documentmanagement systemen, zulks naar tevredenheid van het Project RegioTram en (c) waarbij zowel het bedrijf als alle betrokken werknemers (diegenen die bij Project RegioTram werken en diegenen die bij de marktpartij werken) een verklaring hebben getekend aangehecht als Modelverklaring B, die zij in afschrift aan het Projectbureau moeten overleggen.
- (d) Project RegioTram staat toe dat werknemers van bedrijven die uitsluitend aan de marktzijde werken voor meer dan één Gegadigde werkzaamheden verrichten, als die eerstgenoemde bedrijven geen Aandeelhouder of Bijzondere Onderopdrachtnemer zijn.
- (e) Individuen die in de aanbestedingsfase voor Project RegioTram hebben gewerkt en die – door een verandering van werkkring – tijdens de aanbesteding komen te werken bij een bedrijf als bedoeld onder (c) hiervoor), moeten een Modelverklaring B tekenen en zijn mogen verder niet aan marktzijde bij de aanbesteding van het project betrokken worden.
- (f) Als vaststaat dat tussen een werknemer van een bedrijf dat meedoet aan de aanbesteding (en waarbij die werknemer is betrokken) en een lid van de Tenderboard, van een Adviescommissie, of een werknemer van Project RegioTram een Persoonlijke Relatie² bestaat, dan moeten beiden een Modelverklaring C tekenen.

² Persoonlijke Relatie: (a) familierelatie tot en met de 3e graad, of zwager/schoonzus (b) vrienden/kennissen (met kans 1-op-1 contacten ten minste drie keer per jaar), (c) lid van hetzelfde bestuur, commissie, sportteam, verbanden met bijzondere interesses zoals bijvoorbeeld in toneel-, muziek-, natuur-, cultuur- of wetenschapsverband (met kans 1-op-1 contacten ten minste drie keer per jaar)

3.16 Belangenverstrengeling overigens

Overigens wijst de Aanbesteder op de volgende voorschriften:

- Artikel 23 lid 1 Wet Personenvervoer
- Artikel 15 Gemeentewet
- Artikel 15 Provinciewet

Deze en soortgelijke voorschriften verbieden het verenigen van een lidmaatschap van een vertegenwoordigend bestuursorgaan met het in bepaalde vormen optreden voor of namens partijen die diensten of werken aan de Aanbesteder, de Gemeente of de Provincie zouden leveren. Voor de aanbesteding hoeven deze voorschriften geen gevolg te hebben, mogelijk wel voor de uiteindelijke Opdrachtnemer.

4. PREKWALIFICATIEFASE

Deze fase is inmiddels afgerond.

5. EERSTE SUBFASE DIALOOG - PLAN VAN AANPAK

5.1 Inleiding – Doel Plan van Aanpak

Het Plan van Aanpak is het eerste dialoogproduct dat de Gegadigden moeten indienen. Het doel van het Plan van Aanpak is:

- (a) Partijen over en weer in staat te stellen een beter begrip voor het Project te ontwikkelen;
- (b) De Aanbesteder in staat te stellen de voor de Consultatiefase benodigde Aanbestedingsdocumenten te ontwikkelen.
- (c) De Gegadigden voorts in staat te stellen in een Plan van Aanpak vertrouwelijke voorstellen te ontwikkelen voor wijze waarop zij de meest kritische onderdelen van het Project zullen aanpakken voor wat betreft de vier Kritieke Succes Factoren; en
- (d) De Gegadigden in de generieke delen van het Plan van Aanpak in staat te stellen om voorstellen te ontwikkelen voor inrichting door de Aanbesteder van het vervolg van de aanbestedingsprocedure, het Programma van Eisen en het Project voor zover die betrekking hebben op de vier Kritieke Succes Factoren.

Inhoud en wijze van beoordelen van de Plannen van Aanpak is verder beschreven in Hoofdstukken 0 en 7 van deze Leidraad.

5.2 Score Plan van Aanpak weegt mee bij beoordeling Inschrijving

Omdat niet meer dan drie Gegadigden zich hebben geprekwalificeerd heeft de Plan van Aanpakfase geen trechterfunctie. In plaats daarvan geldt het volgende:

De score die ieder van de Gegadigden zal behalen na beoordeling van het Plan van Aanpak zal volgens de formule: $0,001 \times \text{Score} \times \text{Plafondprijs bij Inschrijving}$ als "Wens" worden afgetrokken van de Netto Contante Waarde van de Inschrijving van de desbetreffende Gegadigde.

Voorbeeld:

Bij de beoordeling van de Inschrijvingen geven de op de Plannen van Aanpak behaalde scores de volgende correcties als subgunningscriterium Plan van Aanpak uitgaand van een Plafondprijs bij Inschrijving van € 430.000.000.:

Inschrijver	Score Plan van Aanpak	Correcties op Inschrijving in euro's
Inschrijver 1	73	31.390.000
Inschrijver 2	69	29.670.000
Inschrijver 3	81	34.830.000

5.3 Geen tegemoetkoming (ontwerp)kosten Plan van Aanpak

Er is geen tegemoetkoming (ontwerp)kosten voor deelnemers aan de Plan van Aanpakfase

5.4 Dialoogproces tijdens Plan van Aanpakfase

5.4.1 Dialoog

Tijdens de Plan van Aanpakfase zal de Aanbesteder met de Gegadigden een aantal dialooggesprekken voeren. Deze zullen gaan over:

- (a) Kennismaken projectorganisaties/tenderteams van de Aanbesteder en van ieder der Gegadigden en toelichting op en vragen over het aanbestedingsproces (1 dagdeel);
- (b) Ontwikkeling door de Aanbesteder van de Outputspecificaties (maximaal 3 dagdelen);
- (c) Financiële aspecten en DBFMO-Overeenkomst (3 dagdelen).

Zie verder deze Leidraad en de in de dataroom ter beschikking gestelde documenten.

Aanbesteder zal van elk gesprek een verslag maken, dat een bij het gesprek aanwezige vertegenwoordiger van de Aanbesteder en een bij het gesprek aanwezige vertegenwoordiger van de Gegadigde moeten ondertekenen. De projectsecretaris beheert deze verslagen en die zorgt er tevens voor dat de Probiteitsfunctionaris een kopie krijgt ter beoordeling. Van eventuele door hem geconstateerde probiteitsproblemen informeert de Probiteitsfunctionaris de Projectdirecteur.

5.4.2 Dialoogproces

De Dialooggesprekken zullen plaatsvinden rondom de onderwerpen:

- Kennismaken, presentatie Gegadigde en Toelichting Aanbestedingsproces: 4 april 2011 (bilaterale gesprek van 1,5 uur tussen 12 en 18u)
- Outputspecificaties 2 dagdelen tussen 11 en 15 april 2011 en desgewenst 1 dagdeel een later te bepalen tijdstip
- Financieel/Juridisch 3 dagdelen tussen 18 en 29 april 2011

5.4.3 Dialoogproces Outputspecificaties

De Gegadigden zullen afzonderlijk informatie ontvangen over de te volgen procedure en de exacte locaties en tijdstippen.

5.4.4 Dialoogproces juridisch/financieel

Zie Bijlage 3 en Bijlage 8.

De Aanbesteder heeft dit onderdeel van de dialoog zo ingericht dat één dagdeel is gereserveerd voor de gedachtewisseling over het betalingsmechanisme en dat (afhankelijk van de behoefte) één of twee dagdelen worden besteed aan de andere punten.

De Gegadigden moeten in een notitie de punten aan geven en toelichten die zij in de dialoog willen met de aanbesteder willen bespreken. Deze notitie (inclusief bijlagen) mag een omvang hebben van maximaal 5 pagina's wat betreft het betalingsmechanisme en 10 pagina's wat betreft de overige punten.

De Gegadigden moeten deze notities elektronisch (per email) indienen uiterlijk op donderdag 14 april 2011 om 16:00 u. De dialoog daarover vindt plaats in de periode van 18 tot en met 29 april 2011. De dialoog zal drie niet op dezelfde dag gelegen dagdelen beslaan.

De notities zullen vanzelfsprekend vertrouwelijk worden behandeld. Het zal de Aanbesteder echter vrij staan om de bevindingen uit de dialooggesprekken te gebruiken bij de vormgeving van het project en de projectdocumentatie. De Aanbesteder gaat ervan uit dat de notities een hoge kwaliteit zullen hebben. Voor de goede orde wijst hij erop dat de inhoud van de notities niet meegewogen zal worden in de gunning of in de beoordeling van het Plan van Aanpak.

5.4.5 Dialoog overleg

De dialoogteams van de Aanbesteder hebben dialoogtraining gehad

De Gegadigden moeten vooraf aan de Aanbesteder aangeven wie de dialooggesprekken zullen bijwonen en wat hun functie is. De delegatie van de Gegadigden mag in beginsel niet groter zijn dan acht personen. Indien de Gegadigden meer personen willen laten deelnemen moeten zij vooraf toestemming hiervoor vragen aan de Aanbesteder.

De Dialooggesprekken zullen in beginsel niet gericht zijn op het ontwikkelen door de Gegadigden van hun Plannen van Aanpak. Wel kunnen de Gegadigden – in de vorm van verzoeken om verduidelijkingen – vragen stellen over de inhoud van de Leidraad, welke vragen tijdens de dialooggesprekken kunnen worden besproken.

De Aanbesteder zal de uitkomst van de dialooggesprekken vastleggen in door de Aanbesteder vast te stellen, zeer globale, notulen. De Aanbesteder wijst erop dat tussen de Aanbesteder en de Gegadigden gevoerde gesprekken een informeel karakter hebben en dat de Aanbesteder noch de Gegadigden aan daarin gedane uitlatingen nimmer kunnen worden gehouden. Voor zover tijdens de Dialooggesprekken aan de orde komt dat bepaalde Aanbestedingsdocumenten onduidelijkheden bevatten, dan zal de Aanbesteder daarop door middel van Algemene of Vertrouwelijke Verduidelijkingen op kunnen reageren.

Eventueel kunnen in het voorafgaande aan de indiening van de Plannen van Aanpak – op verzoek van een Gegadigde dan wel op verzoek van de Aanbesteder – verdere dialooggesprekken plaatsvinden. Indien op verzoek van een Gegadigde een bepaald dialooggesprek zal worden gevoerd, zullen de overige Gegadigden eveneens in staat worden gesteld om over dat onderwerp dialooggesprekken te houden.

5.4.6 Verzoeken om Verduidelijkingen

Gegadigden kunnen gedurende de gehele Plan van Aanpakfase, maar tot uiterlijk vrijdag 13 mei 2011, 17:00 uur, Verzoeken om Verduidelijkingen doen. De Aanbesteder streeft ernaar deze steeds zo spoedig mogelijk, maar op uiterlijk 27 mei 2011 te beantwoorden.

6. PLAN VAN AANPAK - ALGEMEEN

6.1 Voorschriften Plan van Aanpak

6.1.1 Inleiding

De Aanbesteder heeft als doel om die Gegadigde voor de opdracht te selecteren die zich maximaal inzet voor het leveren van een kwalitatief hoge prestatie ("outstanding performance") bij de uitvoering van de DBFMO-Overeenkomst. Aanbesteder verwacht van de Gegadigden dat zij zich terdege bewust zijn van de positie, taken en verantwoordelijkheden van de Opdrachtgever (de Gemeente Groningen en de Provincie Groningen, bijgestaan door het OV-bureau Groningen Drenthe), waaronder ook de publieke verantwoordelijkheden. De Gegadigden dienen vanuit dit bewustzijn de activiteiten binnen de taakverdeling van de DBFMO-Overeenkomst adequaat uit te voeren. Hierbij dienen, in nauwe samenwerking met de Opdrachtgever, risico's voor de Opdrachtgever proactief te worden voorkomen dan wel maximaal gemitigeerd, zodat zo min mogelijk (rest-)risico's bij de Opdrachtgever zullen verblijven en op alle Projectdoelen de gevraagde "outstanding performance" kan worden behaald.

Het Plan van Aanpak is een hulpmiddel daarbij. Voor ieder van de Kritieke Succes Factoren verwacht de Aanbesteder van de Gegadigden voorstellen die specifiek zien op oplossingen voor de bij de respectievelijke KSF-en beschreven problematiek.

In paragraaf 2.3 van de Leidraad heeft de Aanbesteder de Projectdoelen beschreven. De KSF-en bestrijken niet alle Projectdoelen, maar wel de meest kritische.

- KSF1, Samenwerking en (algemeen) raakvlakmanagement, heeft betrekking op de samenhang tussen alle Projectdoelen, maar vooral op de wens van de Opdrachtgever dat het Project zal worden uitgevoerd in een goede samenwerking tussen alle betrokken stakeholders, met zo min mogelijk geschillen, althans geen geschillen die partijen niet zelf hebben kunnen oplossen.
- KSF2, Vervoerskwaliteit, heeft vooral betrekking op het doel dat het systeem in staat is gedurende de looptijd van de Overeenkomst tijdig het benodigde hoogwaardige openbaar vervoer te leveren.
- KSF3, Omgevingskwaliteit, heeft vooral betrekking op het doel dat de Traminfrastructuur en het Rollend Materieel, alsmede de samenhangende Gemeentelijke Infrastructuur, zodanig worden vormgegeven en uitgevoerd dat zij de verlangde ruimtelijke functionaliteit en esthetische kwaliteiten bezitten, voldoen aan de daaraan door de diverse stakeholders te stellen eisen zeer goed kunnen worden ingepast in de (binnen)stedelijke omgeving. Verder ziet KSF3 op het voorkomen van omgevingshinder in alle fasen van het Project.
- KSF4, Flexibiliteit, heeft betrekking op het kunnen inspelen op allerlei veranderingen die tijdens de duur van de DBFMO-Overeenkomst gaan optreden: nieuwe technologie, veranderende passagiersstromen, veranderende wet- en regelgeving, veranderende maatschappelijke opvattingen en – zeer belangrijk – de voorziene aansluiting van de lijnen 1 en 2 op de regio, de Regiotram.

6.2 Indeling en Maximale Omvang Plan van Aanpak

Het Plan van Aanpak moet bestaan uit de volgende hoofdstukken:

1. Samenvatting (zie paragraaf 7.1)
2. KSF1 Samenwerking en (algemeen) raakvlakmanagement (zie paragraaf 7.2)
3. KSF2 Vervoerskwaliteit (zie paragraaf 7.3)
4. KSF3 Omgevingskwaliteit (zie paragraaf 7.4)
5. KSF4 Flexibiliteit (zie paragraaf 7.5)

Het Plan van Aanpak inclusief bijlagen mag een omvang hebben van maximaal 120 pagina's. Het moet worden aangeleverd op A4 formaat. De maximale hoeveelheid woorden, inclusief bijlagen, is 50.000.

Het Plan van Aanpak is niet anoniem.

Het Plan van Aanpak moet worden ingediend zowel in hard copy als - elektronisch - in .pdf en Word format.

Ieder van de hoofdstukken moet zelfstandig kunnen worden gelezen.

Er is een zekere overlap tussen bepaalde aspecten van de KSF-en, zoals de raakvlakken. Algemeen raakvlakmanagement (extern en intern) moet worden beschreven in KSF1. Bij ieder der volgende KSF-en moeten de Gegadigden aan het bij die KSF behorende specifieke raakvlakmanagement aandacht besteden.

De Adviescommissie KSF1 beoordeelt tevens de onderlinge consistentie van alle verschillende hoofdstukken. Als Gegadigden er voor kiezen om bepaalde wat algemenere onderwerpen bij één specifieke KSF te behandelen dan moeten zij bij KSF1 aangeven bij welke specifieke KSF zij dat aspect hebben besproken, en bij die specifieke KSF de kruisverwijzing naar de andere KSF-en aan geven, voor zover aan de orde. De Aanbesteder wijst er echter op dat dit het risico inhoudt dat de desbetreffende adviescommissie de desbetreffende KSF lager zal beoordelen: met uitzondering van de adviescommissie KSF1 lezen de andere adviescommissies uitsluitend het hoofdstuk met betrekking tot hun eigen KSF.

6.3 Vertrouwelijke voorstellen voor aanpak van de in de Kritieke Succes Factoren aan de orde gestelde aspecten van het Project

De voorstellen die de Gegadigden in hun Plannen van Aanpak doen zullen allereerst betrekking hebben op door hen zelf te ontwikkelen en toe te passen processen in het kader van hun later in de procedure (of tijdens de looptijd van de DBFMO-Overeenkomst) te voltooien managementplan. De bedoeling is dat deze in een later stadium de basis vormen voor de op het managementplan te baseren meer specifieke – als Dialoogproduct uit te vragen – plannen voor diverse onderdelen van het Project (zoals: bijvoorbeeld ontwerp-, implementatie-, inkoop-, onderhoud-, exploitatie-, omgevingsmanagement, verkeers- en social returnplannen). De desbetreffende onderdelen van het Plan van Aanpak zijn vertrouwelijk, in die zin dat de Aanbesteder daarover geen mededelingen zal doen aan de andere Gegadigden.

6.4 Openbare – generieke - voorstellen voor het vervolg van de aanbestedingsprocedure, het Programma van Eisen en het Project

Ook vraagt Aanbesteder van de Gegadigden om bij de bespreking van de Kritieke Succesfactoren voorstellen te ontwikkelen die de Aanbesteder behulpzaam kunnen zijn bij het verder optimaliseren van het vervolg van de aanbestedingsprocedure, het Programma van Eisen en het Project. Deze onderdelen zijn niet vertrouwelijk. Het zal de Aanbesteder vrijstaan om de desbetreffende voorstellen, indien deze de Aanbesteder als een optimalisatie voorkomen, bij alle Gegadigden daadwerkelijk toe te passen in opvolgende fasen van de aanbesteding, bijvoorbeeld door verwerking in de Outputspecificaties of in andere Aanbestedingsdocumenten.

De Gegadigden moeten steeds zelf aangeven welke onderdelen van een KSF vertrouwelijk en welke generiek zijn.

6.5 Managementplan en NEN-ISO/IEC 15288:2008

In de DBFMO-Overeenkomst zal de Aanbesteder opnemen dat de Opdrachtnemer over een voor dit project vervaardigd managementplan zal moeten beschikken dat zal zijn gebaseerd op de norm NEN-ISO/IEC 15288:2008 of daaraan gelijkwaardig en dat dit managementplan zal moeten worden gecertificeerd binnen zekere tijd (een jaar) na Contract Close. Ter voorbereiding daarop zullen de Gegadigden hun Plannen van Aanpak zodanig moeten inrichten dat deze – en dan vooral het hoofdstuk over KSF1 – later als bouwsteen kunnen dienen voor hun managementplan. Echter, niet alle in die norm beschreven processen in de Plannen van Aanpak te worden opgenomen. Alleen daar waar de Aanbesteder in dit hoofdstuk van de Leidraad expliciet een proces voorschrijft, en voorts daar waar de Gegadigden menen er goed aan te doen naar dergelijke processen te verwijzen zullen de Gegadigden compatibiliteit van hun Plan van Aanpak met de genoemde norm, of een daaraan gelijkwaardige norm, moeten aantonen.

Hoofdstuk 1, KSF1, zal dus in lijn met de norm moeten zijn. Voor wat betreft de overige hoofdstukken laat de Aanbesteder meer vrijheid aan de Gegadigden, waarbij de Gegadigden de door hen te beschrijven processen overigens wel consistent aan de processen in KSF1 moeten laten zijn. De Gegadigden moeten daarom in de overige hoofdstukken wel consistentie met de norm aantonen. Overigens moeten de Gegadigden de effectiviteit van alle door hen voorgestelde processen valideren, mede ook in het kader van het voorschrift een SMART Plan van Aanpak te schrijven (zie hierna ook paragraaf 6.7 van deze Leidraad).

De Gegadigden moeten in hun Plannen van Aanpak zelf aangeven welk type proces – in termen van NEN-ISO/IEC 15288:2008 (of een andere norm) systematiek – zij beschrijven. Als de Gegadigde bijvoorbeeld wil aangeven wat het bewezen effect is van een voorgestelde oplossing of proces, dan is dit – in de systematiek van NEN-ISO/IEC 15288:2008 – een verificatie- of een validatieproces. Een dergelijke beschrijving zal dan ook in overeenstemming moeten zijn met paragraaf 6.4.8 van de norm NEN-ISO/IEC 15288:2008.

Indien de Gegadigden een andere norm wensen te hanteren, dan zullen zij gelijkwaardigheid met de norm NEN-ISO/IEC 15288:2008 moeten aantonen en zullen zij voorts bij hun Plan van Aanpak tien exemplaren van die norm in hard copy en één digitaal in pdf moeten aanleveren.

De adviescommissie KSF1 zal het gehele Plan van Aanpak op onderlinge consistentie en op consistentie met de norm NEN-ISO/IEC 15288:2008 (of daaraan gelijkwaardig) beoordelen.

6.6 Voortbouwen

De Aanbesteder wijst de Gegadigden er op dat de Plannen van Aanpak niet vrijblijvend zijn. De Gegadigden die na de Plan van Aanpakfase in het aanbestedingsproces betrokken zullen blijven zullen in het vervolg van de procedure, en bij de uitvoering van de DBFMO-Overeenkomst gebonden zijn aan de voorgestelde processen en daarop moeten voortbouwen. Alleen als naar het oordeel van de Aanbesteder (a) wegens niet aan de Opdrachtnemer toerekenbare, zwaarwegende redenen de Gegadigde in redelijkheid niet meer aan het Plan van Aanpak kan worden gehouden, hetgeen de Gegadigde gemotiveerd heeft aan te tonen, dan wel (b) de Gegadigde kan aantonen dat hij ten opzichte van het Plan van Aanpak kan verbeteren, kan de Opdrachtgever hem toestemming verlenen om van het Plan van Aanpak af te wijken.

6.7 SMART

De Aanbesteder wijst – onder verwijzing naar het gezegde dat één vogel in de hand beter is dan tien vogels in de lucht – er op dat Plannen van Aanpak mede zullen worden beoordeeld op het criterium SMART. De Aanbesteder gaat er van uit dat de Gegadigden de term SMART voldoende begrijpen. Bij de beschrijving van de verschillende KSF-en in deze Leidraad zullen de Gegadigden dan ook verwijzingen aantreffen naar het begrip “SMART”.

6.8 Ongeldigheid

De Aanbesteder kan een Plan van Aanpak dat niet voldoet aan de eisen gesteld in deze Leidraad, ongeldig verklaren, als gevolg waarvan de desbetreffende Gegadigde niet zal worden uitgenodigd voor de Consultatiefase, en deze Gegadigde ook geen recht heeft op enige vergoeding.

Verder zal de Aanbesteder bij Gegadigden de aanbesteding ten aanzien van die Gegadigde beëindigen als die Gegadigde voor 1 of meer KSF-en een score 0 krijgt;

6.9 Scoresystematiek

6.9.1 Inleiding

De hierna te vermelden scores gelden alleen voor het Plan van Aanpak. Voor zover bepaalde in deze subfase aan de orde zijnde aspecten Aanpak in een volgend stadium onderdeel zullen uitmaken van "wensen" zal daarvoor alsdan een voor die subfase toepasselijke scoresystematiek bekend worden gemaakt.

Bij ieder van de hierna te beschrijven Kritieke Succes Factoren zullen de elementen worden beschreven waarop het desbetreffende onderdeel van het plan zal worden beoordeeld. Ieder van die elementen zal op identieke wijze worden gescoord. De scores per KSF zullen worden opgeteld. Het totaal aantal punten bepaalt de score het Plan van Aanpak.

6.9.2 *Maximum scores te behalen per onderdeel:*

Samenvatting / Management Summary	0 ³
KSF1 Samenwerking en (algemeen) raakvlakmanagement	40
KSF2 Vervoerskwaliteit	20
KSF3 Omgevingskwaliteit	20
KSF4 Flexibiliteit	20
Totaal	100

6.9.3 *Scoresystematiek per aspect:*

<p>Mate waarin het beschreven aspect:</p> <p>(a) van begrip blijkt geeft van de probleemstelling; en/of</p> <p>(b) een wezenlijke bijdrage levert aan het behalen van "succes" van het project, met name op het gebied van de beschreven Kritieke Succes Factor; en/of</p> <p>(c) voldoet aan de gestelde vraag</p> <p>zulks per te beoordelen aspect vast te stellen door de respectievelijke adviescommissie.</p>		
	Enkele score	Dubbele score
Geen tot zeer beperkt begrip / kans op succes onwaarschijnlijk / voldoet niet	0	0
Suboptimaal: begrip aanwezig maar matig / kans op succes wel aanwezig maar niet overduidelijk / voldoet in enige mate	1	2
Voldoende: voldoende begrip / kans op succes waarschijnlijk / voldoet in voldoende mate	2	4
Ruim: ruim voldoende begrip / kans op succes aannemelijk / voldoet in ruim voldoende mate	3	6
Groot: goed begrip / kans op succes zeker / voldoet uitstekend	4	8

Scores worden uitsluitend gegeven in hele getallen.

6.9.4 *Verdubbelde scores*

Indien bij een aspect bij een hierna te noemen KSF is vermeld: "score wordt verdubbeld, 8 punten", dan zal de uit de hiervoor opgenomen tabel voortvloeiende score worden verdubbeld, zodat dan een score 0, 2, 4, 6 of 8 kan worden verkregen.

³ Aftrek van 10 punten indien niet aanwezig, of niet voldoende.

6.9.5 Vraag

In de hierna volgende beschrijving is een aantal blauwe tekstblokken met VRAAG zichtbaar. Deze vragen zijn niet genummerd en behoeven geen genummerde beantwoording. Wel moeten de Gegadigden bij de behandeling van het aan de orde zijnde hoofdstuk specifiek aandacht besteden aan de onder die tekstblokken beschreven vraagstelling.

7. INHOUD PLAN VAN AANPAK

7.1 Samenvatting

[maximaal 3 pagina's]

Dit onderdeel is een leeswijzer voor alle overige hoofdstukken en bevat een samenvatting van de daaruit voortvloeiende geïntegreerde kernboodschap. Het is de plaats in het document waarin de Gegadigden de synthese tussen alle KSF-en geven. Het ontbreken ervan, of indiening van een onvoldragen of onbruikbare samenvatting, zal leiden tot aftrek van 10 punten. Dit onderdeel wordt beoordeeld door de adviescommissie KSF1.

7.2 KSF1 - Samenwerking en (algemeen) raakvlakmanagement

7.2.1 Achtergrond en probleemstelling

Het is een alles overheersend projectdoel dat het Project tijdig en foutloos zal worden uitgevoerd in een goede samenwerking tussen alle desbetreffende stakeholders, met zo min mogelijk geschillen, althans geen geschillen die niet door partijen zelf kunnen worden opgelost.

VRAAG

De vraag is met welke middelen dat doel kan worden bereikt. Dat is in de kern de opdracht voor KSF1.

7.2.2 Stakeholders

Het project kent een groot aantal publieke en private stakeholders. De bedoeling is niet dat de Gegadigden, of later de Opdrachtnemer, daar rechtstreeks contact mee zullen onderhouden, maar dat alle communicatie verloopt door middel van het Project RegioTram.

VRAAG

De Aanbesteder wil voorstellen vernemen voor processen die de communicatie kunnen faciliteren, voor zover de Gegadigden c.q. de Opdrachtnemer daarbij een rol kan spelen.

Publieke Stakeholders

Publieke stakeholders zijn in de eerste plaats de Provincie en de Gemeente. Binnen Provincie en Gemeente bestaan ook weer diverse afdelingen die bij het project zijn betrokken, zoals de afdeling Verkeer en Vervoer van de Provincie en de dienst ROEZ van de Gemeente (voor wie een DBFMO-Overeenkomst op basis van outputspecificaties geheel nieuw is).

Een andere belangrijke publieke stakeholder is het OV-bureau Groningen Drenthe, waarin behalve de Provincie en de Gemeente ook de Provincie Drenthe participeert. Het OV-Bureau is verantwoordelijk voor al het busvervoer in stad en streek, en zal ook nauw betrokken zijn bij de aanbesteding en het beheer van de DBFMO-Overeenkomst. Zeker, omdat de Gemeente en de Provincie zijn overeengekomen om na vijf jaar exploitatie het exploitatierisico (volumerisico) voornamelijk door het OV-bureau Groningen Drenthe te laten dragen (de eerste vijf jaar ligt dit bij de Provincie en de Gemeente) , heeft het OV-Bureau een zelfstandig belang.

De aansturing van het Project vindt echter plaats door het Projectbureau RegioTram, en vanaf de oprichting tijdens de aanbesteding door het Openbaar Lichaam RegioTram waarin (de colleges van de) Gemeente en Provincie 50/50 participeren.

Een andere betrokken publieke stakeholder is de Regiovisie Groningen-Assen, een samenwerkingsverband tussen de provincies Groningen en Drenthe en een aantal gemeenten. De regio is de oorspronkelijke aanjager voor het project RegioTram en is een medefinancier van het Project.

Bevoegd gezag verlening publiekrechtelijke medewerking en beheerders kabels en leidingen

Het bevoegd gezag, verantwoordelijk voor publiekrechtelijke medewerking (verlening van vergunningen, etc.) is belanghebbende, evenals de beheerders én eigenaren van kabels en leidingen. Het Projectbureau is voornemens met laatstgenoemden vooraf de benodigde afspraken te maken, maar de Opdrachtnemer zal uiteindelijk toch de uitvoering van de verleggingen moeten verzorgen (tenzij iets anders wordt overeengekomen). Ten aanzien van de Vergunningen zal een vorm van samenwerking worden gevormd die tijdige verkrijging daarvan in de juiste vorm mogelijk maakt. Indien desalniettemin vertragingen optreden die niet zijn veroorzaakt door tekortkomingen van de Opdrachtnemer dan zullen die – indien op het kritieke pad en onvermijdbaar – tot een Geval van Uitstel kunnen leiden.

VRAAG

Een extra vraag aan de Gegadigde is welke processen moeten worden ingezet om te zorgen dat de benodigde vergunningen op tijd in de vereiste vorm zullen worden verleend en welke processen nodig zijn om tijdig met kabels- en leidingenbeheerders tot werkbare afspraken te maken.

Reizigers en consumentenplatform

Private stakeholders zijn om mee te beginnen de te verwachten reizigers en het consumentenplatform dat op grond van de Wet personenvervoer 2000 bij het opstellen van het Programma van Eisen moet worden betrokken, maar deze belangen komen vooral bij KSF2 aan de orde. Overigens zijn dergelijke instanties tot dusverre altijd gewoon geweest om mee te kunnen denken over de specificaties van de middelen van openbaar vervoer en niet op basis van een systeem van outputspecificaties: dat vergt een cultuuromslag.

VRAAG

De vraag is hoe de Aanbesteder deze processen het beste kan "managen".

Overige stakeholders

Andere belanghebbenden zijn de huidige busvervoerder QBuzz en treinvervoerders Arriva en NS. Daarnaast is NS Poort belanghebbende voor wat betreft de stationslocaties en is Prorail belanghebbende als eigenaar van de spoorinfrastructuur. Ook met die partijen zal moeten worden afgestemd om ervoor te zorgen dat zij – daar waar nodig – hun medewerking aan het Project verlenen.

VRAAG

De vraag is hoe de Aanbesteder ook deze processen het beste kan "managen".

Omgevingsbelanghebbenden

Omgevingsbelanghebbenden zijn in de eerste plaats alle eigenaren, bewoners en gebruikers van woningen, winkels en bedrijven langs het tracé. Deze moeten soms dulden dat tijdens de bouw, c.q. de exploitatie gebouwen minder goed bereikbaar zijn, moeten worden aangepast of zelfs geheel gesloopt. Andere omgevingsbelanghebbenden zijn al die personen en bedrijven die – ook al liggen zij niet direct langs het tracé – toch met de bouw en onderhoud en exploitatie te maken krijgen, als winkelend publiek, studenten, werknemers van bedrijven en instellingen, patiënten van het UMCG, toeristen en passanten, etc. Voor alle gebruikers van de stad, tot en met de gebruikers van de waterwegen, zullen passende logistieke en andere oplossingen moeten worden gevonden.

Dit aspect zal door de Gegadigden verder bij KSF3 moeten worden behandeld.

Andere belanghebbenden

VRAAG

Ongetwijfeld zijn er meer belanghebbenden. De Gegadigden worden uitgedaagd deze te inventariseren.

7.2.3 Raakvlakbeheersing

De Projectdoelen en de eveneens uit paragraaf 2.3 van deze Leidraad blijkende scope zien toe op aspecten als tijd, geld, kwaliteit en functionaliteit, voorkomen van omgevingshinder, voorkomen van geschillen en veiligheid. Om te borgen dat de Opdrachtnemer – voor zover nodig in samenwerking

met de Opdrachtgever – op al die Projectdoelen uitstekende prestaties ("outstanding performance") zal halen zal de Opdrachtnemer, samen met de Opdrachtgever en met enkele belanghebbenden interne en externe samenwerkingsverbanden moeten aangaan, met een groot aantal raakvlakken. In die samenwerkingsverbanden zal sprake moeten zijn van een gezamenlijk optrekken van de projectorganisaties van het Projectbureau en de Opdrachtnemer. Deze werkzaamheden hebben alle tot doel om de negatieve impact van mogelijke risico's – gedefinieerd als bedreigingen voor het kunnen halen van de Projectdoelen – te kunnen "mitigeren". In die zin is risicomanagement ook succesmanagement: als de Opdrachtnemer in staat is om risico's goed te beheersen dan ligt daarmee het succes binnen handbereik. In die zin bieden risico's ook kansen. Daarnaast zijn er ongetwijfeld restrisico's te onderkennen en de DBFMO-Overeenkomst regelt een aantal daarvan. Er zijn echter ook risico's die vermoedelijk niet kunnen worden beïnvloed door de gezamenlijke projectorganisaties.

VRAAG

De vraag aan de Gegadigde is hoe op al deze risico's te anticiperen en wat kan worden ondernomen om al deze risico's zoveel mogelijk te kunnen beheersen. Niet alle risico's horen bij deze KSF: specifieke risico's die betrekking hebben op andere KSF-en moeten bij die KSF-en worden beschreven.

Een van laatstgenoemde risico's is "scope-instabiliteit".

VRAAG

De vraag is wat de gezamenlijke projectorganisaties er aan kunnen doen om ook dat risico tot een aanvaardbaar minimum te beperken. Uiteraard zal een deel van deze vraag – voor zover betrekking hebbende op de uitbreidingen in de regio na 2020 en aanpassingen in de scope als gevolg van veranderende technologie, inzichten, wet- en regelgeving, passagierwensen, aantallen passagiers, etc. – bij KSF4 moeten worden behandeld.

Dan zijn er de raakvlakrisico's, zowel van interne (raakvlakken tussen alle onderdelen – zoals financiers, aandeelhouders, EPC-partijen, O&M-partijen, Rollend Materieel leveranciers, de vervoerder – van de SPV) als van externe aard. Een ervaring uit andere DBFM(O)-Projecten is ook dat het partijen soms moeilijk lijkt te lukken gewend te raken aan hun nieuwe rollen, in een DBFMO-setting. Opdrachtgevers houden precies vast aan contractbepalingen die door opdrachtnemers nu juist weer rekkelijk worden uitgelegd. Er ontstaan geschillen over prijsvorming bij wijzigingen of bij variabele aspecten van de dienstverlening, met name in de exploitatiesfeer. Ook onderling, tussen de opdrachtnemer en zijn diverse onderopdrachtnemers verlopen de relaties soms moeilijk, mede omdat er schijnbaar tegenstrijdige belangen zijn. Bovendien zijn er financiers die weer met een andere bril op naar de voortgang in het project kijken en niet gediend lijken te zijn van het voeren van procedures tussen hun "borrower", de opdrachtnemer en de opdrachtgever. In het onderhavige project, waarin naast de traditionele partijen als de EPC- en de O&M-Partijen ook nog eens een leverancier van Rollend Materieel en de Openbaar Vervoerder betrokken zijn, neemt de kans op raakvlakproblemen toe. Dat kan met name vlak voor de Geplande Beschikbaarheidsdatum, bij het testbedrijf, maar later

in de exploitatie evenzeer, tot allerlei fricties leiden, die niet goed zijn voor het succes voor het project.

VRAAG

De vraag aan de Gegadigde is kan worden voorkomen dat deze fricties ontstaan, dat deze vervolgens uitmonden in geschillen en hoe kan worden geregeld dat eventueel toch onvermijdelijke geschillen – op iedere as van het project – zo spoedig en soepel en aanvaardbaar mogelijk worden opgelost.

7.2.4 *Social Return*

De Aanbesteder geeft uitvoering aan het beleid van de Gemeente en van de Provincie Groningen om bij de uitvoering van het Project behoorlijke kansen te bieden aan mensen met een grotere afstand tot de arbeidsmarkt. Tijdens de Eigenlijke Dialoofase zal de Aanbesteder daarvoor een Dialoogproduct uitvragen.

VRAAG

De Gegadigden moeten in hun Plan van Aanpak de contouren van een Social Returnplan, dat een of meer oplossingen geeft voor het in dit Project door de Gegadigde (indien hij Opdrachtnemer wordt) te voeren beleid op het gebied van social return aangeven.

7.2.5 *Duurzaamheid*

Onderdeel van de Projectdoelen is duurzaamheid en wel in die zin dat:

- (i) Het systeem een zo laag mogelijke belasting van het milieu moet inhouden;
- (ii) Het systeem een zo groot mogelijke graad van toekomstvastheid moet bezitten;
- (iii) Het systeem een behoorlijke graad van innovatie, maar wel "tested and proven" moet zijn;
- (iv) Alle bij het Project betrokken werknemers (personeel van ontwerpers, bouwers, exploitanten, betrokken overheden) aan hun betrokkenheid de nodige arbeidsvreugde moeten beleven.

Tijdens de Eigenlijke Dialoofase zal de Aanbesteder daarvoor een op duurzaamheid gericht Dialoogproduct uitvragen.

VRAAG

De Gegadigden moeten in hun Plan van Aanpak de contouren van een Duurzaamheidsplan, dat een of meer oplossingen geeft voor het in dit Project door de Gegadigde (indien hij Opdrachtnemer wordt) te voeren beleid op het gebied van duurzaamheid aangeven.

7.2.6 *Projectorganisatie*

De vraag aan de Gegadigde is dus – in zijn algemeenheid – hoe de Gegadigde (als Opdrachtnemer) zijn projectorganisatie inricht en welke processen hij daarbij in de verschillende fasen van het project zal hanteren om er voor te zorgen dat al dergelijke risico's tijdig worden onderkend en gesignaleerd. Hij moet dus op de juiste plaats de juiste maatregelen kunnen nemen om het voorkomen van alle mogelijke risico's te voorkomen c.q. de schadelijke gevolgen daarvan tot een minimum te reduceren, c.q. de restrisico's binnen aanvaardbare perken te houden. Ook is van belang welke rol de Opdrachtgever bij dit alles – in de visie van de Gegadigde – moet spelen. Hoe stelt, met andere woorden, de Opdrachtnemer – Gegadigde – zich voor alle interne en externe raakvlakken zodanig te organiseren, dat het Project zal worden uitgevoerd in een goede samenwerking tussen alle betrokken stakeholders, met zo min mogelijk geschillen, althans geen geschillen die niet door partijen zelf kunnen worden opgelost.

VRAAG

7.2.7 *Basismanagementplan*

De Gegadigden zullen hun basismanagementplan tijdens de aanbestedingsprocedure verder moeten uitwerken, terwijl zij de daarop gebaseerde deelplannen voor het merendeel na Contract Close zullen moeten uitwerken. De Aanbesteder verwacht dat de Gegadigden in de Plan van Aanpakfase een heldere, goed gemotiveerde opzet voor het basismanagementplan zullen maken (het Basismanagementplan op hoofdlijnen).

7.2.8 *Beschrijving:*

Een beschrijving – in de vorm van een basismanagementplan – van de meest elementaire processen die de Gegadigde zal opzetten en uitvoeren om te waarborgen dat (a) hij de aanbesteding succesvol zal doorlopen en (b) de DBFMO-Overeenkomst zodanig zal vervullen dat de Projectdoelen zo goed mogelijk zullen kunnen worden gerealiseerd in een goede samenwerking met de Aanbesteder en de betrokken stakeholders, met inachtneming van alle betrokken belangen. Gegadigden moeten dit onderdeel opstellen in de vorm van een beschrijving overeenkomstig het in de volgende paragraaf beschreven format.

7.2.9 *Format basismanagementplan op hoofdlijnen:*

1. Belangen Opdrachtgever, Opdrachtnemer, Onderopdrachtnemers, Financiers
 - 1.1 Inventarisatie

- 1.2 Sturing vanuit belangen
- 1.3 Interactie bij conflicterende belangen
- 2. Belangen Omgevingspartijen, kabel- en leidingenbeheersers en andere Publieke Stakeholders (voor zover niet besproken bij KSF3)
 - 2.1 Inventarisatie
 - 2.2 Sturing vanuit belangen
 - 2.3 Interactie bij conflicterende belangen
- 3. Projectvisie
 - 3.1 Projectdoelen
 - 3.2 Strategie
 - 3.3 Sturing op strategie
- 4. Decompositie
 - 4.1 Visie op decomponeren
 - 4.2 Verdeling in werkpakketten
 - 4.3 Belangrijkste interacties en raakvlakken tussen werkpakketten
- 5. Organisatie Opdrachtnemer
 - 5.1 Visie op organisatie en raakvlakmanagement tijdens de aanbestedingsfase
 - 5.2 Visie op organisatie en raakvlakmanagement tijdens de uitvoeringsfase
 - 5.3 Visie op organisatie tijdens de systeemintegratietesten en proefbedrijf
 - 5.4 Visie op organisatie tijdens exploitatiefase
- 6. Managementsysteem
 - 6.1 Visie op het managementsysteem
 - 6.2 Inventarisatie van kritische processen, te bespreken in de Eigenlijke Dialoofase (met in ieder geval aandacht voor de processen die zijn besproken onder 4.1 (a) van deze bijlagen)
 - 6.3 Proces van ontwikkeling van het managementsysteem (in de Eigenlijke Dialoofase en de realisatiefase)
 - 6.4 Proces van borging van samenhang tussen deelsystemen binnen het managementsysteem

7. Scopemanagement (voor zover niet besproken bij KSF4)
 - 7.1 Visie op het scopemanagement
 - 7.2 Proces om te komen tot optimale beheersing van scope
8. Planningsmanagement
 - 8.1 Visie op het planningsmanagement
 - 8.2 Proces om te komen tot optimale beheersing van planning
 - 8.3 Uitwerking van de planning met weergave kritieke pad
9. Risicomanagement
 - 9.1 Visie op het risicomanagement
 - 9.2 Proces om te komen tot optimale beheersing van risico's (met in ieder geval aandacht voor de risico's die zijn besproken onder 4.1 (a) van deze bijlagen)
 - 9.3 Uitwerking van de risico's op tijd met weergave mitigerende maatregelen
10. Social Return
 - 10.1 Visie op social return
 - 10.2 Proces om te komen tot optimale invulling van social return op dit Project
11. Duurzaamheid
 - 11.1 Visie op duurzaamheid
 - 11.2 Proces om te komen tot optimale invulling van duurzaamheid op dit Project

7.2.10 Verdere voorschriften

Het hoofdstuk moet aangeven welke delen vertrouwelijk zijn (vooral die waarin de Gegadigden een beschrijving geven van de eigen processen van de Gegadigde) en welke niet-vertrouwelijk zijn (met een beschrijving van processen of activiteiten die de Aanbesteder tijdens de aanbesteding, c.q. tijdens de uitvoering van de overeenkomst zelf, of samen met andere belanghebbenden, zou moeten inrichten om de Projectdoelen optimaal te kunnen halen, c.q. aanbevelingen voor generieke aanpassingen van bepaalde delen het Project). Bij alle processen moet de Gegadigde aangeven wat voor type proces uit de NEN-ISO/IEC 15288:2008 norm of andere – gelijkwaardige – norm het hier betreft en in welke verhouding dit proces – in de "system life cycle" van het totale project met inbegrip van de aanbesteding – staat tot andere door de Gegadigde genoemde processen. Tevens worden de Gegadigden geacht waar nodig de beschreven processen te valideren aan de hand van bewezen ervaring, dan wel uit het publieke domein beschikbare en op het project toepasbare ervaring.

7.2.11 Beoordeling

Maximale score: 40 punten

De adviescommissie KSF1 beoordeelt de uitwerking van deze KSF1, Samenwerking en (algemeen) raakvlakmanagement. De adviescommissie baseert haar waardering op het totaalbeeld van de kwaliteit van het voorgestelde “basismanagementplan op hoofdlijnen”.

Onder kwaliteit moet hierbij worden verstaan: de mate waarin het voorgestelde “basismanagementplan op hoofdlijnen” bijdraagt aan een zo hoogwaardig mogelijke prestatie ("outstanding performance") van de opdrachtnemer.

Van outstanding performance is sprake wanneer een situatie is bereikt waarin alle aspecten van het project optimaal blijken te worden of zijn beheerst zodat de kans op een tijdige oplevering zo groot mogelijk is, eventuele wijzigingen van scope en planning kunnen worden geabsorbeerd zonder de Geplande Beschikbaarheidsdatum in gevaar te brengen, zo min mogelijk sprake is van (rest)risico's bij de Opdrachtgever en waarbij de noodzakelijke beheersingsinspanningen van de zijde van de opdrachtgever worden geminimaliseerd. In het navolgende geeft de Aanbesteder aan welke aspecten hierbij een rol spelen.

7.2.12 Scoretabel KSF1

ASPECT	MIN/MAX SCORE
<u>Management Summary</u>	-10
<u>Aspect 1</u> : De mate waarin de inhoud van dit hoofdstuk voldoet aan de gestelde vraag.	8
<u>Aspect 2</u> : De mate waarin de inhoud van dit hoofdstuk ertoe bijdraagt dat de kans op geschillen tussen de diverse stakeholders worden geminimaliseerd.	4
<u>Aspect 3</u> : De mate waarin de inhoud van dit hoofdstuk voldoende zekerheid biedt dat (rest)risico's voor het Project – voor zover die niet reeds bij een andere KSF zijn besproken - worden geminimaliseerd.	4
<u>Aspect 4</u> : De mate waarin de inhoud van dit hoofdstuk voldoende basis biedt voor een deugdelijk plan op het gebied van social return.	4
<u>Aspect 5</u> : De mate waarin de inhoud van dit hoofdstuk voldoende basis biedt voor een deugdelijk plan op het gebied van duurzaamheid.	4
<u>Aspect 6</u> : De mate waarin de inhoud van dit hoofdstuk consistent is met hetgeen Gegadigde heeft ingediend in het kader van KSF 2, KSF 3 en KSF4.	8
<u>Aspect 7</u> : De mate waarin de generieke delen van de inhoud van dit hoofdstuk kunnen bijdragen aan een succesvolle verwezenlijking van de Projectdoelen.	8
TOTAAL SCORE	40

De wijze van scoren is verder beschreven in Paragraaf 6.9.

7.3 KSF2 – Vervoerskwaliteit

7.3.1 Achtergrond

Het is een zeer belangrijk projectdoel dat het systeem tijdig beschikbaar is en zodanig moeten zijn ontworpen en uitgevoerd dat het in gedurende de gehele looptijd van de overeenkomst staat is om hoogwaardig vervoer per tram aan de te verwachten passagiersstromen te kunnen bieden. "Hoogwaardig" betekent dat optimaal zal kunnen worden voldaan aan Projectdoelen, in het bijzonder op het gebied van duurzaamheid, betrouwbaarheid, veiligheid, comfort, capaciteit, beschikbaarheid, informatievoorziening aan reizigers en omgeving, toegankelijkheid voor mindervaliden en klachtafhandeling (zie art. 33 Besluit Personenvervoer 2000).

Het project RegioTram is noodzakelijk om de verwachte groeiende passagiersstromen die van en naar Groningen zullen reizen, vanuit de regio, de stad of de agglomeratie, te kunnen vervoeren. Het is van het grootste belang dat de Opdrachtnemer het tramsysteem zodanig ontwerp, bouwt en exploiteert dat het te verwachten passagiersstromen snel, duurzaam, veilig en comfortabel zal kunnen afwikkelen. Het systeem zal bij voorkeur in staat moeten zijn een "modal shift" te bewerkstelligen van de auto naar het openbaar vervoer. Daarvoor is ook nodig een goed inpassing in het overige openbaar vervoersnetwerk, mogelijk ook goede overstapvoorzieningen, maar – in de eerste plaats – een eerste klas vervoerssysteem, dat gedurende de loop van de overeenkomst in staat is om in de – naar de Aanbesteder verwacht - stijgende vervoersbehoefte te verwerken. Het systeem moet – in de woorden van de aanbestedende partijen, een "X-Factor" oftewel "Porum" hebben. Ontwerp, uitvoering en exploitatie van het systeem (Traminfrastructuur met in begrip van signalisatie, communicatie, verkeersleiding, personeel en het in te zetten Rollend Materieel), moet ruim voldoende zijn om de dienstregelingen te kunnen uitvoeren, rekening houdende met de te verwachten reis- en keertijden, verkeerssituaties op de tracés, onderhoud aan infrastructuur en materieel en incidenten.

Het Project moet dus – voor zover het KSF2 aangaat – goed scoren op aspecten als:

- (a) Aantrekkelijkheid: iedereen moet trots kunnen zijn op de tram: uitstraling, reputatie, vervoerskwaliteit, klantgerichtheid; het systeem moet uitnodigen tot gebruik;
- (b) Snelheid: snel genoeg om punctueel de benodigde concurrerende vervoerscapaciteit te kunnen leveren, maar niet onveilig snel, makkelijkheid (geen ingewikkelde informatievoorzieningen, ook te gebruiken door audio- en visueel gehandicapten);
- (c) Comfort: de passagiers moeten goed kunnen zitten of staan, zich goed kunnen vasthouden en voldoende ruimte hebben en de trams moeten niet schokkerig rijden; de haltes moeten voor diegenen die daaraan behoefte hebben comfort bieden (droog, uit de wind en voldoende zitgelegenheid);
- (d) Schoon en heel: nette en schone trams en schone en hele – van graffiti ontdane – haltevoorzieningen zijn belangrijk;
- (e) Betrouwbaarheid en beschikbaarheid: de reizigers moeten erop kunnen vertrouwen dat de trams "het altijd doen" en zeven dagen per week van 's ochtends vroeg tot 's avonds laat een betrouwbare, punctuele vervoersvoorziening biedt;
- (f) Veilig en gezond: de trams, de haltes en de directe omgeving (de laatste twee vallen onder KSF3) moeten zijn ontworpen en gerealiseerd volgens de laatste inzichten op het gebied van veiligheid en gezondheid, voor reizigers, mede-weggebruikers en publiek; en:

- (g) Milieu en leefbaarheid: het tramsysteem moet duurzaam zijn en dus een zo laag mogelijke belasting opleveren voor wat betreft gebruik van grondstoffen – zowel voor de TramInfrastructuur als voor het Rollend Materieel – als voor wat betreft het gebruik van fossiele brandstoffen en uitstoot van CO₂, NO_x en stof, als voor wat betreft geluidsbelasting (maar dit is een onderdeel van KSF3).

VRAAG

De vraag is hoe het voorgaande te bewerkstelligen.

Verder moeten de Gegadigden ook aandacht besteden aan de volgende aspecten voor zover die kunnen bijdragen aan het kunnen leveren van een hoge vervoerskwaliteit:

- (a) Raakvlakken Rollend Materieel / TramInfrastructuur (inclusief tramtechniek);
- (b) Andere raakvlakken;
- (c) Het rekening houden met de belangen van de reiziger;
- (d) Het van tijd tot tijd betrekken van het reizigers- en consumentenplatform bij de voorbereiding van het Programma van Eisen;
- (e) Samenwerking tussen Project RegioTram en met OV-bureau Groningen Drenthe en rol van de Opdrachtnemer daarbij;
- (f) Samenhang van de RegioTram met andere vervoersmodaliteiten
- (g) Mogelijkheden tot het bieden van vervangend vervoer;
- (h) Informatievoorziening aan en verwerken van klachten c.q. tips van reizigers;
- (i) Andere communicatie;
- (j) Nieuw materieel of toch niet (de voorkeur van de bestuurders van Gemeente en Provincie gaat uit naar inzet van nieuw Rollend Materieel. In het Plan van Aanpak kunnen de Gegadigden argumenten aanvoeren die eventueel zouden kunnen leiden tot het niet stellen van een dergelijke eis, waarbij de Aanbesteder overigens wel verwacht dat het aldus te leveren Rollend Materieel gedurende de gehele contractduur zal voldoen aan de daaraan te stellen (hoge) eisen);

VRAAG

In dit onderdeel van het Plan van Aanpak wil de Aanbesteder – voor zover nodig in aanvulling op KSF1 en KSF 4 – vernemen op welke wijze de Gegadigde denkt dat een dergelijke samenwerking

tussen de Opdrachtgever en Opdrachtnemer – rekening houdende met al hetgeen hiervoor vermeld – het meest optimaal zou kunnen worden ingericht.

7.3.2 Beschrijving

De Gegadigden moeten voor KSF2 Vervoerskwaliteit een hoofdstuk voor hun Plan van Aanpak indienen, waarin zij duidelijk maken hoe zij vanuit hun positie als Opdrachtnemer (en mogelijk al tijdens de aanbesteding) zullen kunnen bijdragen aan een project dat succesvol in staat is om tijdig – hoogwaardig – de verwachte passagiersstromen per tram te kunnen vervoeren en dit gedurende de looptijd van de DBFMO-Overeenkomst te blijven doen.

De volgende onderwerpen dienen hierbij tenminste aan de orde te komen:

Risicoanalyse van de factoren die met betrekking tot dit onderdeel relevant zijn. In dit onderdeel dient de Gegadigde aan te geven welke factoren (oorzaken en gevolgen) van invloed kunnen zijn op het succesvol kunnen leveren van hoogwaardig openbaar vervoer, mede gelet op al datgene wat de Gegadigde meent dat aan het succes van het Project in de kan staan;

Beschrijving van de door de Gegadigde voorgestane werkwijze om een succesvolle bijdrage te leveren aan hoogwaardig openbaar vervoer, mede gebaseerd op de uitgevoerde risicoanalyse;

Beschrijving van de in het kader van dit onderdeel relevante interne en externe raakvlakken en de wijze waarop en door wie deze zullen moeten worden beheerst.

7.3.3 Verdere voorschriften

Het hoofdstuk moet aangeven welke delen vertrouwelijk zijn (vooral die waarin de Gegadigden een beschrijving geven van de eigen processen van de Gegadigde) en welke niet-vertrouwelijk zijn (met een beschrijving van processen of activiteiten die de Aanbesteder tijdens de aanbesteding, c.q. tijdens de uitvoering van de overeenkomst zelf, of samen met andere belanghebbenden, zou moeten inrichten om de Projectdoelen optimaal te kunnen halen, c.q. aanbevelingen voor generieke aanpassingen van bepaalde delen het Project).

7.3.4 Beoordeling

De maximale score bedraagt 20 punten

De betrokken adviescommissie beoordeelt de uitwerking van de KSF2, Vervoerskwaliteit. De adviescommissie baseert haar waardering op het totaalbeeld van de kwaliteit van het voorgestelde onderdeel van het Plan van Aanpak.

Kwaliteit is hierbij gedefinieerd als de mate waarin het voorgestelde onderdeel van het Plan van Aanpak bijdraagt aan een zo hoogwaardig mogelijke prestatie ("outstanding performance") van de opdrachtnemer op het gedurende de looptijd van de Overeenkomst leveren van hoogwaardig openbaar vervoer per tram.

7.3.5 Scoretabel KSF2

ASPECT	MAX SCORE
<u>Aspect 1</u> : De mate waarin de inhoud van dit hoofdstuk voldoet aan de in dit hoofdstuk 7.3 gestelde vraag	4
<u>Aspect 2</u> : De mate waarin de inhoud van dit hoofdstuk ertoe bijdraagt dat de kans op het tijdig kunnen leveren van hoogwaardig openbaar vervoer wordt gemaximaliseerd.	4
<u>Aspect 3</u> : De mate waarin de inhoud van dit hoofdstuk ertoe bijdraagt dat de kans op het duurzaam kunnen leveren van hoogwaardig openbaar vervoer tijdens de looptijd van de DBFMO-Overeenkomst wordt gemaximaliseerd.	4
<u>Aspect 4</u> : De mate waarin de specifieke met het tijdig en duurzaam leveren van hoogwaardig openbaar vervoer samenhangende risico's zijn geanalyseerd en daarvoor bruikbare beheersprocessen zijn voorgesteld.	4
<u>Aspect 5</u> : de mate waarin de generieke delen van de inhoud van dit hoofdstuk kunnen bijdragen aan een succesvolle verwezenlijking van het met deze KSF2 samenhangend Projectdoel.	4
TOTAAL SCORE	20

De wijze van scoren is verder beschreven in Paragraaf 6.9.

7.4 KSF3 – Omgevingskwaliteit

7.4.1 Achtergrond

Deze KSF heeft in de eerste plaats betrekking op het doel dat de Traminfrastructuur en de Gemeentelijke Infrastructuur op optimale wijze worden ingepast in de (binnen)stedelijke omgeving en de vormgeving de verlangde kwaliteit bezit. Het gaat daarbij om ruimtelijke functionaliteit, vormgeving en architectuur die voldoen aan de daaraan door de diverse stakeholders te stellen eisen en wensen. De vormgeving van de trams zelf is onderdeel van KSF2. Daarnaast – en dat is het tweede aspect - dient inpassing in de vorm van ruimtelijke kwaliteit, wijze van bouwen en wijze van onderhoud en exploitatie, zo min mogelijk hinder aan de omgeving op te leveren in alle fasen van het Project.

7.4.2 Vormgeving en inpassing

De ambities en visie voor wat betreft de vormgeving en inpassing zijn vastgelegd in het ambitiedocument dat in de Dataroom is opgenomen.

In dit document gaat de Aanbesteder in op zowel de ambitie ten aanzien van het tramsysteem, als op de ambities die voortvloeien uit onder meer gemeentelijk beleid. Hierbij kan bijvoorbeeld worden gedacht aan beleid en visies op het gebied van stedenbouw, verkeer en vervoer, groenstructuur en bomen, water, ecologie en cultuurhistorie. Deze visie en de daaruit voortvloeiende ambitie hebben

ten grondslag gelegen aan de uitwerking van de integrale voorlopige ontwerpen van de beide tramlijnen. Deze voorlopige ontwerpen zijn referentieontwerpen. Daarnaast heeft de Gemeente uitgangspunten vastgelegd voor het ontwerp van de Gemeentelijke Infrastructuur, die in de outputspecificaties zullen worden opgenomen. Het is de bedoeling dat de Gegadigden tijdens de Eigenlijke Dialoofase c.q. de Opdrachtnemer bij de uitvoering van de DBFMO-Overeenkomst, binnen de grenzen die de Outputspecificaties stellen, deze ontwerpen gebruikt als startpunt in het ontwerpproces voor de vervaardiging van de uiteindelijke ontwerpen.

Overigens zijn reeds diverse omgevingsafspraken gemaakt die bindend zijn voor de te vinden ontwerp oplossingen. Hieronder vallen bijvoorbeeld de bestemmingsplannen.

VRAAG

In dit hoofdstuk van het Plan van Aanpak, KSF3, zullen de Gegadigden moeten uiteenzetten welke processen zij zullen hanteren om zowel tijdens de aanbesteding als tijdens de uitvoering van de DBFMO-Overeenkomst te komen tot ontwerpen en realisatie daarvan die voldoen aan de gestelde doelen. Het gaat dan om de aspecten (1) vormgeving en (2) de ruimtelijke inpassing in een stedelijke omgeving.

Dit Project is gesitueerd in een complexe stedelijke omgeving. De gemeente Groningen hecht veel waarde aan het zowel qua inpassing als qua vormgeving aansluiten van de Traminfrastructuur – rails, portalen, haltes, trambanen, kunstwerken – en de Gemeentelijke Infrastructuur op de stedelijke omgeving die op de diverse tracédelen aanwezig is. De vormgeving van onderdelen van de Traminfrastructuur zoals remise, bruggen, bovenleidingmasten en haltes zijn een specifieke ontwerp opgave en dienen qua architectuur passend in de stedelijke omgeving te zijn. Mogelijk zullen op onderdelen referentiebeelden de outputspecificaties ondersteunen om tot de gewenste beeldkwaliteit te komen.

Bij inpassing moet aandacht worden besteed aan de functionele en ruimtelijke inpassing van de diverse functies zoals autoverkeer, fietsverkeer, voetgangers, busverkeer, haltes voor bus en tram, laad- en losplaatsen, parkeren, taxi(standplaatsen), groenstructuren, water, kabels en leidingen. Daarbij dient er aandacht te zijn voor een veiligheid, een optimale bereikbaarheid/toegankelijkheid en leefbaarheid.

VRAAG

Dit onderdeel van het Plan van Aanpak moet verder zijn gericht op de beoogde inzet van deskundigheid binnen de Gegadigde/Opdrachtnemer en de rol en verantwoordelijkheid die ontwerpers in de totale organisatie van de Gegadigde/Opdrachtnemer krijgen. Dit om te borgen dat dit leidt tot optimale vormgevingskwaliteit en dat die de toets van de Welstandscommissie doorstaat.

7.4.3 Omgevingshinder

Het is de bedoeling van de Aanbesteder dat de Opdrachtnemer hinder als gevolg van bouw, onderhoud en exploitatie tot het absolute minimum reduceert. Het gaat daarbij om:

- (Tijdelijk) verminderde bereikbaarheid of beschikbaarheid van infrastructuur voor voetgangers, fietsers, automobilisten, openbaar vervoer(haltes) e.d.;
- Geluid, stank, stof, trillingen, onveilige situaties en elektromagnetische straling, in alle fasen en op alle locaties langs het tracé en langs andere (al dan niet tijdelijke) bouwlocaties en routes voor bouwverkeer.

Dat levert een aantal vraagstukken op:

- (a) Bereikbaarheid: Delen van de openbare ruimte, openbare wegen, bruggen/viaducten, fietspaden, en openbaar vervoerroutes en haltes zullen tijdens de bouw, maar – ten gevolge van al dan niet gepland onderhoud – ook tijdens de exploitatie, mogelijk tijdelijk minder of niet meer bereikbaar zijn. Dat zal worden veroorzaakt door bouwwerkzaamheden, inrichting van tijdelijke bouw- en opslaglocaties, relatie tot andere bouwprojecten en aan- en afvoer van bouwmaterialen, materieel en bij de bouw betrokken werknemers. De Opdrachtnemer zal zich, samen met de Opdrachtgever, tot het uiterste moeten inspannen om de bereikbaarheid zo goed mogelijk te laten zijn, liefst altijd. Dat geldt in het bijzonder voor bewoners, gebruikers, klanten, bevoorrading, openbaar vervoer en uiteraard voor hulpdiensten. De vraag is hoe dat het beste te bewerkstelligen.
- (b) Overlast: Tijdens de bouw en vervolgens tijdens de exploitatie en onderhoud zal overlast zoveel mogelijk moeten worden voorkomen: denk daarbij aan geluid, trillingen, stank, stof, en andere overlast. Deze overlast kan worden veroorzaakt door bouw- en onderhoudswerkzaamheden, maar ook door passerende trams en al het overige verkeer. De vraag is hoe deze overlast in alle fasen tot een aanvaardbaar minimum te beperken.
- (c) Veiligheid: zowel de bouw als de exploitatie kunnen leiden tot onveilige situaties: het gaat daarbij om verkeersveiligheid, maar ook sociale veiligheid, vandalisme, graffiti, gevaar voor elektrische schokken. Dat is deels een objectief gegeven (voorkomen van ongevallen), maar anderzijds ook een subjectief gegeven: gevoelens van onveiligheid moeten zien te worden voorkomen. In het ontwerp neemt het aspect veiligheid een belangrijke plaats in. Daarnaast is de vraag hoe de bouw- en onderhoudswerkzaamheden, alsmede de exploitatie van het openbaar vervoer in te richten zodat (een gevoel van) veiligheid van werkers, gebruikers, verkeersdeelnemers en bezoekers optimaal kan worden gegarandeerd. Binnen de KSF3 omgevingskwaliteit gaat het daarbij vooral om oplossingen die in de inpassing en inrichting van de openbare ruimte gevonden kunnen worden. Binnen KSF 2 staan oplossingen binnen het tramsysteem en Traminfrastructuur centraal die de veiligheid kunnen optimaliseren.
- (d) Uitstraling: De wijze waarop diverse tijdelijke voorzieningen (bouwplaatsinrichting, ketenpark, op- en overslagterreinen, etc.) worden ingericht en onderhouden, maar ook de wijze waarop de Opdrachtnemer het hele systeem inpast, kan bijdragen aan het "acceptabel" maken van een dergelijk omvangrijk binnenstedelijk bouwproject. De Aanbesteder wil van de Gegadigden vernemen op welke wijze zij dit aspect zullen benaderen.
- (e) Elektromagnetische straling: Er zijn twee plaatsen in de tracés waarbij het risico bestaat dat ten gevolge van passerende trams elektromagnetische storingen zullen optreden aan gevoelige apparatuur: dat is bij het UMCG en bij Zernike. De vraag is hoe de kans op dit soort storingen in voldoende robuuste mate te mitigeren.
- (f) Communicatie: De vraag is op welke wijze de projectorganisatie (Opdrachtgever / Opdrachtnemer, aangevuld met eventuele derden) zal moeten communiceren met de "omgeving" in ruime zin om de gevolgen van bouw-, exploitatie en

onderhoudswerkzaamheden en –diensten (a) begrijpelijk, (b) aanvaardbaar en (c) dragelijk te maken voor de daardoor geraakte personen, bedrijven en instellingen.

Eigenlijk streeft de Aanbesteder naar een bouwproces waarbij de omgevingspartijen na afloop daarvan (en vervolgens tijdens de exploitatiefase) voluit kunnen beamen dat van enige merkbare hinder nauwelijks sprake is geweest en dat de kwaliteit van de omgeving er alleen maar op vooruit is gegaan.

VRAAG

De vraag is hoe het bovenstaande te bewerkstelligen.

7.4.4 Beschrijving

De Gegadigden moeten voor KSF3 Omgevingskwaliteit een hoofdstuk voor hun Plan van Aanpak indienen, waarin de zij duidelijk maken hoe zij vanuit hun positie als Gegadigde/Opdrachtnemer zullen kunnen bijdragen aan bovengenoemde aspecten.

De volgende onderwerpen dienen hierbij tenminste aan de orde te komen:

Vormgeving en inpassing

- (a) Risicoanalyse van de factoren met betrekking tot dit onderdeel. In dit onderdeel dient de Gegadigde aan te geven welke factoren (oorzaken en gevolgen) van invloed kunnen zijn op het kunnen voldoen aan het gestelde doel op het gebied van vormgeving en inpassing.
- (b) Een visie op de ontwerpogave van het gehele systeem, met name ter zake van de ruimtelijke en functionele inpassing van de Traminfrastructuur in de stedelijke omgeving. In deze visie moet er aandacht worden besteed aan de wijze waarop de ambities met betrekking tot zowel de tram als de stedelijke omgeving, zoals die ondermeer in beleidsvisies door de gemeente Groningen zijn vastgelegd, in het ontwerp zullen worden uitgewerkt.
- (c) Een visie op de vormgeving en architectuur van specifieke onderdelen van de Traminfrastructuur zoals haltes, bovenleidingen en bruggen, in relatie tot de ambities voor de tram en de stedelijke omgeving.
- (d) Beschrijving van de door de Gegadigde voorgestane werkwijze om een succesvolle bijdrage te leveren aan de eisen op het gebied van vormgeving en inpassing, mede gelet op de interne organisatiestructuur van de Gegadigde/Opdrachtnemer.

Voorkomen van omgevingshinder

- (e) Een analyse van de diverse vormen van hinder en de wijze waarop het beperken hiervan gedurende alle fasen van de DBFMO-Overeenkomst in het ontwerpproces een plek zal krijgen.
- (f) Een analyse ten aanzien van de diverse vormen van hinder langs het gehele tracé en op (tijdelijke) bouwlocaties, zowel tijdens de bouw- als tijdens de exploitatiefase, inclusief de maatregelen om de hinder te mitigeren c.q. weg te nemen.

7.4.5 Verdere voorschriften

Bij de beschrijvingen moeten de Gegadigden – zoals gezegd – een beschrijving geven van de in het kader van deze onderdelen relevante interne en externe raakvlakken en de wijze waarop en door wie deze zullen moeten worden beheerst, steeds zowel voor wat betreft vormgeving, als voor wat betreft het minimaliseren van omgevingshinder.

Het hoofdstuk bestaat uit een inleiding waarin de Gegadigden de probleemstelling uiteenzetten (decompositie van de probleemstelling), een vertrouwelijk deel (met een beschrijving moet verder aangeven welke delen vertrouwelijk zijn (vooral die waarin de Gegadigden een beschrijving geven van de eigen processen) en een niet-vertrouwelijk deel zijn (met een beschrijving van processen of activiteiten die de Aanbesteder tijdens de aanbesteding, c.q. tijdens de uitvoering van de overeenkomst zelf, of samen met andere belanghebbenden, zou moeten inrichten om de Projectdoelen optimaal te kunnen halen., c.q. aanbevelingen voor generieke aanpassingen van bepaalde delen van het Project).

7.4.6 Beoordeling:

De maximale score is 20 punten

De betrokken adviescommissie beoordeelt de uitwerking van de KSF3, Omgevingskwaliteit. De adviescommissie baseert haar waardering op het totaalbeeld van de kwaliteit van het voorgestelde onderdeel van het Plan van Aanpak. Kwaliteit is hierbij gedefinieerd als de mate waarin het voorgestelde onderdeel van het Plan van Aanpak bijdraagt aan een zo hoogwaardig mogelijke prestatie ("outstanding performance") van de opdrachtnemer op het kunnen bijdragen aan zo hoog mogelijke omgevingskwaliteit als beschreven in deze bijlage.

7.4.7 Scoretabel KSF3

ASPECT	MAX SCORE
<u>Aspect 1</u> : De mate waarin de inhoud van dit hoofdstuk ertoe bijdraagt dat de kans op kunnen leveren van hoogwaardige omgevingskwaliteit wordt gemaximaliseerd (verdubbelde score)	8
<u>Aspect 2</u> : De mate waarin de inhoud van dit hoofdstuk ertoe bijdraagt dat omgevingshinder tijdens de looptijd van de DBFMO-Overeenkomst tot een aanvaardbaar minimum kan worden geminimaliseerd (verdubbelde score)	8
<u>Aspect 3</u> : De mate waarin de in de inhoud van dit hoofdstuk 7.4 genoemde generieke delen kunnen bijdragen aan een succesvolle verwezenlijking van het met deze KSF samenhangende Projectdoel.	4
TOTAAL SCORE	20

De wijze van scoren is verder beschreven in Paragraaf 6.9.

7.5 KSF4 – Flexibiliteit

7.5.1 Achtergrond

Deze KSF4 heeft betrekking op:

- (a) Flexibiliteit: in verband met wijzigingen: Het kunnen inspelen op allerlei veranderingen die tijdens de duur van de DBFMO-Overeenkomst gaan optreden als: nieuwe technologie, veranderende passagiersstromen, veranderende wet- en regelgeving, veranderende maatschappelijke opvattingen en
- (b) Uitbreiding naar de regio: de voorziene aansluiting van de lijnen 1 en 2 op de regio, de Regiotram.

VRAAG

De Aanbesteder wil in dit onderdeel van het Plan van Aanpak van de Gegadigden vernemen welke processen door welke partijen moeten worden gehanteerd zodat dit soort wijzigingen kunnen worden overeengekomen zonder dat (a) onoplosbare geschillen ontstaan over de uitkomst daarvan – althans dat partijen de kans daarop minimaliseren - en (b) tegen zo laag mogelijke transactiekosten.

Voor beide partijen zal de uitkomst van dergelijke processen steeds zodanig moeten zijn dat de DBFMO-Overeenkomst voor ieder van de betrokken partijen haar meerwaarde blijft behouden (zie in dit verband ook KSF1: voorkomen van geschillen). Voor de Opdrachtgever betekent dat hij er steeds van verzekerd wil zijn dat hij de juiste prijs betaalt. De Opdrachtnemer zal dat moeten kunnen aantonen. Voor de Opdrachtnemer moet de uitkomst van deze processen zodanig zijn dat deze voorzien in vergoeding van de werkelijk gemaakte kosten met een reële opslag voor overhead en winst. Er moeten echter ook voldoende prikkels zijn die leiden tot een zo efficiënt mogelijke dienstverlening – ook in gewijzigde vorm – tegen een zo laag mogelijk kostenniveau, overeenkomstig de verlangde (hoge) kwaliteit.

Overigens hoeft het hier niet steeds te gaan om Wijzigingen in de zin van de DBFMO-Overeenkomst; het kan ook gaan om het benutten van in de overeenkomst reeds voorziene – maar op dit moment dus nog te ontwikkelen – flexibiliteit in het betalingsmechanisme, zoals aanpassingen in de dienstregeling en aanpassingen – binnen zekere grenzen – van de vervoerscapaciteit. Een belangrijke aanleiding om de dienstregeling te wijzigen is uiteraard een toe- of afname van het aantal reizigers. De capaciteit van een tram bepaalt echter wanneer een toe- of afname ook daadwerkelijk leidt tot een wijziging in de dienstregeling. Een tram met een grotere capaciteit kan bij dezelfde dienstregeling meer passagiers vervoeren dan een tram met een kleinere capaciteit.

VRAAG

De Gegadigden moeten zich erover uitlaten of het verstandig is om dit binnen het variabele deel van de BBV door middel van werkelijke dienstregelingen (DRU's) en van dienstregelingkilometers (DRKm) te volgen.

Het betalingsmechanisme is overigens ook onderdeel van een afzonderlijke dialoog en de Gegadigden kunnen door middel van generieke voorstellen dit aspect verder uitwerken, voor zover zij dat niet inde dialoggesprekken hebben gedaan.

VRAAG

Verder gaat het bij deze KSF over de met al deze processen samenhangende raakvlakken: welke interne en externe partijen moeten op welke wijze met elkaar samenwerken zodat de voorziene wijzigingen probleemloos kunnen worden geëffectueerd.

7.5.2 *Flexibiliteit: Wijzigingen*

De DBFMO-Overeenkomst voorziet erin dat gedurende 22,5 jaar na beschikbaarheid van het tramsysteem in Groningen een duurzaam en hoogwaardig openbaar vervoerssysteem zal zijn geïmplementeerd dat uitstekend is ingepast in de stedelijke omgeving. Het is een zekerheid dat gedurende die 22,5 jaar wijzigingen zullen optreden. Deze kunnen zijn geïnstigeerd door nieuwe wet- en regelgeving, evaluatie van de tram, nieuwe technologie, veranderende reizigersbehoeften, behoefte aan frequentere of beter aansluitende verbindingen, organisatorische wijzingen, of nieuwe wensen van de andere stakeholders. Het gaat daarbij om wijzigingen in de dienstregeling alsmede ook in de infrastructuur. Ervaringen met andere openbaar vervoerconcessies leren dat de ontwikkeling van het openbaar vervoer dus noodzaakt tot flexibiliteit. Meer ritten, minder ritten, extra materieel, minder materieel, aanpassingen aan de TramInfrastructuur zoals bijvoorbeeld een extra wissel of een extra halte.

Bij KSF1 werd gesproken van scope instabiliteit, als risico. Maar, het kunnen opvangen van groeiende reizigersstromen of het flexibel voldoen aan vervoersbehoefte zou zeer wel kunnen passen in een stabiele scope, waarin rekening is gehouden met deze flexibiliteit. De DBFMO-Overeenkomst zou systemen moeten kennen die voorzien in transparante processen die – met zo min mogelijk geschillen daarover, althans geen geschillen die niet door partijen zelf kunnen worden opgelost – die kunnen leiden tot de invulling van dergelijke flexibiliteit.

VRAAG

De vraag is: welke processen dit zouden kunnen zijn.

7.5.3 *Flexibiliteit: Uitbreiding naar de regio*

Dát er uitbreiding naar de regio gaat plaatsvinden is – in het kader van deze aanbesteding – zeker. Op welk moment en welke lijnen het zal betreffen is op dit moment nog onzeker. Naar verwachting zal vijf jaar na de Beschikbaarheidsdatum de (eerste) stap naar de Regio worden gemaakt. Daardoor zal het Project op enig moment moeten worden aangepast, c.q. ingepast aan de ambitie van de Aanbesteder om aan te kunnen sluiten op het regionaal spoorvervoer zodat er een echte Regiotram ontstaat.

Daarbij kunnen – onder meer – de volgende situaties ontstaan:

- (a) De Opdrachtnemer (of diens openbaar vervoerder) verricht niet alleen het openbaar vervoer op lijn 1 en 2, maar ook in het "regionet", na onderhandelingen als uitbreiding op de huidige OV-concessie, of na een gehouden aanbesteding;
- (b) De Opdrachtnemer verricht – na gehouden aanbesteding voor al het tramvervoer – niet langer het openbaar vervoer op lijn 1 en 2 (maar is wel verantwoordelijk voor beschikbaarheid van Traminfrastructuur en Rollend Materieel) en moet faciliteren dat derden van de TramInfrastructuur en van het Rollend Materieel gebruik maken;
- (c) De Opdrachtnemer verricht – na gehouden aanbesteding voor alleen regiovervoer – wel het openbaar vervoer op lijnen 1 en 2, maar moet faciliteren dat derden van de TramInfrastructuur gebruik maken met regiotrams.

Er zijn verschillende wegen die in dit verband naar Rome (althans de regio) leiden. De bedoeling is dat tijdens de aanbesteding zodanige processen worden ontwikkeld, door de Aanbesteder, c.q. door de Aanbesteder op suggestie van de Gegadigden, dat de overgang naar het Regiovervoer zo soepel mogelijk zal kunnen verlopen.

VRAAG

De vraag is: welke processen zouden hier een belangrijke bijdrage aan kunnen leveren.

7.5.4 Beschrijving

De Gegadigden moeten voor KSF4 Flexibiliteit een hoofdstuk voor hun Plan van Aanpak indienen, waarin zij duidelijk maken hoe zij vanuit hun positie als Opdrachtnemer (maar mogelijk al tijdens de aanbesteding) zullen kunnen bijdragen aan een project dat de verlangde flexibiliteit heeft.

De volgende onderwerpen moeten hierbij tenminste aan de orde komen:

- (a) Het beschrijven van wijzigingsprocessen en bijbehorende contractuele mechanismen die voor de hier beschreven soorten flexibiliteit een passende oplossing bieden, waarbij de kans op geschillen tussen de partijen bij de DBFMO-Overeenkomst en de transactiekosten wordt geminimaliseerd, met inbegrip van voorstellen en scenario's voor de wijze waarop in de aanbesteding al optimaal rekening kan worden gehouden met het kunnen inspelen op deze wijzigingen. Bij dit deel moeten de Gegadigden een top-5 van de meest kritische typen wijzigingen geven. Dit deel zal in beginsel generiek (openbaar) zijn, behalve indien het gaat om oplossingen die uitsluitend zouden moeten worden toegepast in de relatie tot deze Gegadigde (de Gegadigden moeten dat dan wel gemotiveerd kunnen aantonen).
- (b) Het beschrijven van modellen voor beprijzingsmechanismen voor (onder andere) alle hiervoor genoemde wijzigingssoorten. Ook hier moet de kans op geschillen tussen de partijen bij de DBFMO-Overeenkomst geminimaliseerd kunnen worden. Ook dit deel zal in beginsel generiek (openbaar) zijn, behalve indien het gaat om oplossingen die uitsluitend zouden moeten worden toegepast in de relatie tot deze Gegadigde (de Gegadigden moeten dat dan wel gemotiveerd kunnen aantonen).

- (c) Het beschrijven van de wijze waarop, bij de uitbreiding naar de regio in ieder van de hiervoor beschreven eindsituaties, de raakvlakken intern en extern zouden moeten worden beheerst, met welke projectorganisatie. Welke aanvullende afspraken, bijvoorbeeld in de vorm van wat voor soort overeenkomsten, zijn nodig tussen interne en externe partijen? Voor zover het gaat om de beheersing van de externe raakvlakken en de Aanbesteder (Opdrachtgever) hierbij een rol speelt zal dit deel in beginsel generiek (openbaar) zijn, behalve indien het gaat om oplossingen die uitsluitend zouden moeten worden toegepast in de relatie tot deze Gegadigde (de Gegadigden moeten dat dan wel gemotiveerd kunnen aantonen). Dit deel kan in beginsel vertrouwelijk zijn.

7.5.5 Beoordeling:

De maximale score is 20 punten

De betrokken adviescommissie beoordeelt de uitwerking van de KSF4, Flexibiliteit. De adviescommissie baseert haar waardering op het totaalbeeld van de kwaliteit van het voorgestelde onderdeel van het Plan van Aanpak.

Kwaliteit is hierbij gedefinieerd als de mate waarin het voorgestelde onderdeel van het Plan van Aanpak bijdraagt aan een zo hoogwaardig mogelijke prestatie ("outstanding performance") van de opdrachtnemer op het kunnen bijdragen aan de gevraagde flexibiliteit als beschreven in deze bijlage.

7.5.6 Scoretabel KSF4

ASPECT	MAX SCORE
<u>Aspect 1</u> : De mate waarin de inhoud van dit hoofdstuk voldoet aan de in hoofdstuk 7.5 van de Leidraad gestelde vraag (verdubbelde score).	8
<u>Aspect 2</u> : De mate waarin in de inhoud van dit hoofdstuk de specifieke met flexibiliteit samenhangende risico's zijn geanalyseerd en daarvoor bruikbare beheersprocessen zijn voorgesteld.	4
<u>Aspect 3</u> : de mate waarin de generieke delen van de inhoud van dit hoofdstuk kunnen bijdragen aan een succesvolle verwezenlijking van het Projectdoel Flexibiliteit (verdubbelde score).	8
TOTAAL SCORE	20

De wijze van scoren is verder beschreven in Paragraaf 6.9.

8. TWEEDE SUBFASE DIALOOG – CONSULTATIEFASE

8.1 Doel

Het doel van de Consultatiefase is om:

- (a) De Plannen van Aanpak van de Gegadigden te bespreken;
- (b) Voor alle Gegadigden op gelijke wijze eventuele optimalisaties van de Aanbestedingsdocumenten door te voeren, zodat deze als grondslag voor de Eigenlijke Dialoofase kunnen dienen; en
- (c) Te komen tot een definitieve beschrijving en waardering van Lijstrisico's; en
- (d) Te komen tot een definitieve beschrijving en waardering van de Dialoogproducten en Wensen.

Deze subfase zal verder worden uitgewerkt in de Leidraad Consultatiefase.

8.2 Einde Consultatiefase

Aan het einde van de Consultatiefase zal de Aanbesteder de inhoud van de Aanbestedingsdocumenten voor de Eigenlijke Dialoofase vaststellen, waaronder de definitieve beschrijving en waardering van de Lijstrisico's en de definitieve beschrijving en waardering van de Wensen.

Ook zal de Aanbesteder vaststellen welke zich in de Dataroom bevindende gegevens worden aangemerkt als Verstrekte Gegevens in de zin van de DBFMO-Overeenkomst. Overigens kan de Aanbesteder ook tijdens de Eigenlijke Dialoofase nog aanvullende gegevens als Verstrekte Gegevens aanmerken. Uiteraard zal de Aanbesteder de Gegadigden voldoende gelegenheid geven om dergelijke gegevens te verwerken in hun Inschrijvingen of Dialoogproducten.

9. DERDE SUBFASE DIALOOG – EIGENLIJKE DIALOOGFASE

9.1 Doel

Het doel van de Eigenlijke Dialoofase is:

- (a) Gegadigden de gelegenheid te bieden met de Aanbesteder overleg te voeren over de door hen in te dienen Dialoogproducten;
- (b) De door Gegadigden ingediende Dialoogproducten, waaronder het Openbaar Vervoerplan en het Rollend Materieelplan, te beoordelen en de uitkomsten van de beoordeling met de Gegadigden te bespreken;
- (c) Te komen tot een verdeling van eventuele Lijstrisico's (die mogelijk overigens ook eerst bij Inschrijving zal kunnen plaatsvinden);
- (d) Aan ieder van de Gegadigden bekend te maken welke opslagen de Aanbesteder bij de beoordeling van hun Inschrijving zal toepassen in verband met de waardering van de (gedeeltelijk) niet vervulde Wensen en de verdeling van de Lijstrisico's;
- (e) Aan ieder van de Gegadigden bekend te maken welke bijstelling van de (indicatieve) Plafondprijs de Aanbesteder bij de beoordeling van hun Inschrijving eventueel zal toepassen in verband met de verdeling van de Lijstrisico's;
- (f) Met ieder van de Gegadigden de inhoud van de DBFMO-Overeenkomst met alle daarbij behorende bijlagen vast te stellen, met uitzondering van de elementen die op of na de Inschrijving worden vastgesteld (waaronder Bruto Beschikbaarheidsvergoeding, Geplande Beschikbaarheidsdatum, Geplande Voltooiingsdatum en Indexeringsformule).

De Aanbesteder zal deze subfase verder uitwerken in de Leidraad Eigenlijke Dialoofase.

9.2 Beoordeling van Dialoogproducten

De Aanbesteder zal ieder Dialoogproduct dat definitief is ingediend beoordelen op het voldoen aan de in de Aanbestedingsdocumenten gestelde eisen. Dialoogproducten die niet voldoen aan de gestelde eisen zullen ongeldig worden verklaard en dit kan leiden tot het verwijderen van de Gegadigde uit de aanbestedingsprocedure. Op het daartoe strekkende besluit van Aanbesteder is paragraaf 2.3 van toepassing.

9.3 Lijstrisico's

9.3.1 Benadering van structuur en risicoverdeling

Als bijlage zal aan de consultatieversie van de Leidraad worden gehecht een voorlopig overzicht van mogelijke Lijstrisico's. Deze lijst zal tijdens en na afloop van de Consultatiefase worden herzien.

De Aanbesteder behoudt zich het recht voor om uiteindelijk af te zien van het hanteren van een systeem van Lijstrisico's.

Tijdens de Eigenlijke Dialoofase zal de Aanbesteder met de Gegadigden vaststellen of en zo ja hoe de eventuele Lijstrisico's in de DBFMO-Overeenkomst zullen worden verdeeld tussen Opdrachtgever en Opdrachtnemer. In de Leidraad versie Plan van Aanpakfase zal de Aanbesteder de concept

beschrijving van de Lijstrisico's opnemen. In de Leidraad versie Eigenlijke Dialoofase zal de Aanbesteder de definitieve beschrijving van de Lijstrisico's – indien van toepassing – opnemen, zoals door de Aanbesteder vastgesteld aan het einde van de Consultatiefase.

In het systeem van de DBFMO-Overeenkomst kan een risico liggen bij:

- (a) De Opdrachtnemer (Risico Opdrachtnemer, geen separate behandeling in de DBFMO-Overeenkomst);
- (b) De Opdrachtgever (Geval van Vergoeding of Geval van Uitstel); of
- (c) Het risico wordt gedeeld: als een (i) Geval van Uitstel), of als een (ii) Geval van Overmacht.

De Gevallen van Overmacht zullen worden vastgesteld door de Opdrachtgever en zijn limitatief opgenomen in de DBFMO-Overeenkomst. Deze maken geen deel uit van het proces van risicoverdeling in de Dialoog.

9.3.2 *Totstandkoming van de risicoverdeling*

De (indicatieve) Plafondprijs voorafgaand aan de verdeling van de Lijstrisico's is gebaseerd op het uitgangspunt dat alle Lijstrisico's een Geval van Vergoeding (c.q. in het toepasselijke geval een Geval van Uitstel) zijn. Indien van toepassing kan de Gegadigde kiezen voor een afwijkende verdeling van Lijstrisico's. Bij die keuze zijn twee parameters van belang, te weten:

- (a) De waarde van de bij de Opdrachtgever verblijvende Lijstrisico's, uitgedrukt in een opslag toe te passen op de Inschrijving;
- (b) De eventuele aanpassing van de Plafondprijs als gevolg van een afwijkende risicoverdeling ten opzichte van het uitgangspunt.

Met de door de Opdrachtgever aan te geven waarde van de bij de Opdrachtgever verblijvende Lijstrisico's (opslag) brengt de Aanbesteder tot uiting op welke manier hij een gekozen verdeling van Lijstrisico's waardeert bij de bepaling van de economisch voordeligste Inschrijving. Een risicoverdeling waarbij de Gegadigde veel Lijstrisico's voor zijn rekening neemt, resulteert in een relatief lage opslag toe te passen op de Inschrijving. Een verdeling waarbij veel Lijstrisico's voor rekening van de Opdrachtgever blijven, resulteert in een hoge opslag toe te passen op de Inschrijving.

Met de eventuele aanpassing van de Plafondprijs geeft de Aanbesteder aan op welke manier een afwijkende risicoverdeling de Plafondprijs voor de desbetreffende Gegadigde kan beïnvloeden. Een risicoverdeling waarbij de Gegadigde één of meerdere Lijstrisico's geheel of gedeeltelijk voor zijn rekening neemt, kan resulteren in een verhoging van de Plafondprijs voor die Gegadigde.

De Aanbesteder zal zijn definitieve opslagen en aanpassingen van de Plafondprijs aan het begin van de Eigenlijke Dialoofase aan de Gegadigden bekend maken. De Aanbesteder hanteert ten aanzien van ieder van de Gegadigden per Lijstrisico dezelfde opslag en aanpassing van de Plafondprijs.

De Aanbesteder geeft daarbij ook aan op welke wijze de Gegadigde kan besluiten om een Lijstrisico al dan niet over te nemen, dan wel dit bij de Aanbesteder (Opdrachtgever) te laten: alleen als Geval van Uitstel, of ook als Geval van Vergoeding (waarbij een Geval van Vergoeding dat ook Kritieke Vertraging oplevert tevens een Geval van Uitstel zal zijn).

Vervolgens kiest de Gegadigde voor elk van de Lijstrisico's in welk van de volgende drie categorieën zij dat Lijstrisico wenst onder te brengen.

De verdeling van de Lijstrisico's vindt plaats aan de hand van de door de Gegadigde gemaakte keuze. De aldus tot stand gekomen verdeling van de Lijstrisico's wordt door de Aanbesteder verwerkt in de DBFMO-Overeenkomst waarop de Inschrijving moet worden gebaseerd.

De Aanbesteder kan naar aanleiding van de Consultatiefase beslissen om geen Lijstrisico's te benoemen en uit te gaan van een gefixeerde risicoverdeling.

De Aanbesteder kan verder nog besluiten om de Inschrijvers eerst bij Inschrijving een definitieve keuze voor de verdeling van Lijstrisico's te laten maken.

9.4 Gunningscriteria: Wensen

9.4.1 Inleiding

Als Bijlage 7 is een voorlopig overzicht van mogelijke categorieën van wensen opgenomen.

In de Leidraad Eigenlijke Dialoofase zullen – definitief – de als gunningscriteria op te nemen Wensen van de Aanbesteder in relatie tot het Project worden beschreven. Na afloop van de Consultatiefase zal de Aanbesteder de Wensen definitief vaststellen.

De Gegadigde zal kunnen worden verplicht om een minimumpercentage van de Wensen in te vullen. De manier waarop een Gegadigde de eventuele vervulling van een Wens uitwerkt in een Dialoofproduct, zal onderdeel uitmaken van de DBFMO-Overeenkomst, en wel op de manier zoals bij het desbetreffende Dialoofproduct zal worden vermeld in de Leidraad Eigenlijke Dialoofase.

9.4.2 Relatie met beoordeling Inschrijvingen

De Aanbesteder zal de mate waarin een Gegadigde een Wens vervult, waarden conform het gestelde in de Leidraad Eigenlijke Dialoofase.

De Aanbesteder zal zijn besluit tot vaststelling van de opslagen in verband met de waardering van de (gedeeltelijk) vervulde Wensen bekend maken voor het einde van de Eigenlijke Dialoofase.

De correcties in verband met de waardering van de (gedeeltelijk) vervulde Wensen zal de Aanbesteder optellen bij de geneutraliseerde contante waarde van de Inschrijving.

Voor wat betreft het Rollend Materieelplan en het Openbaar Vervoerplan geldt – althans dat is de Aanbesteder op dit moment voornemens – dat de Gegadigden tijdens de Eigenlijke Dialoofase meer dan één materieelsoort of Openbaar Vervoerder (steeds maximaal drie) mogen voorstellen, zolang deze in ieder geval voldoen aan de daaraan te stellen eisen. Aan de hand van de daarop door de Aanbesteder toe te kennen scores kunnen de Gegadigden beslissen met welk (één) materieel en met welke (één) vervoerder zij zullen inschrijven.

9.5 Europese Investeringsbank

Als het Project voor financiering door de Europese Investeringsbank in aanmerking komt, zal de Aanbesteder de Gegadigden desgewenst in staat stellen tijdens de Eigenlijke Dialoofase met de Europese Investeringsbank overleg te plegen ter voorbereiding op de Inschrijving. De Aanbesteder zal zelf de voorbereidende contacten en de introducties verzorgen. Een en ander zal onderwerp zijn van dialoog, om mee te beginnen tijdens de Plan van Aanpakfase.

9.6 Vaststelling Dialoogverslag - uitnodiging Inschrijving

De Aanbesteder zal het resultaat van de Eigenlijke Dialoogfase vastleggen in een schriftelijk op te stellen Dialoogverslag. Het Dialoogverslag bevat in ieder geval de tussen de Aanbesteder en de Gegadigde vastgestelde DBFMO-Overeenkomst, de opslagen als gevolg van de verdeling van de Lijstrisico's, de opslagen als gevolg van de waardering van de (gedeeltelijk) niet vervulde Wensen en de voor de Gegadigde geldende Plafondprijs. De Gegadigde zal zijn Inschrijving op het Dialoogverslag moeten baseren.

Na afloop van de Dialoog zal de Aanbesteder de daarvoor in aanmerking komende Gegadigden uitnodigen tot het indienen van de Inschrijving.

10. INSCHRIJVING

10.1 Doel

Deze fase heeft tot doel de Geselecteerde Gegadigde aan te wijzen.

Deze fase wordt verder uitgewerkt in de Leidraad Inschrijving.

10.2 Inhoud Inschrijving

De Inschrijving zal gebaseerd moeten zijn op het Dialoogverslag en zal vermoedelijk moeten bestaan uit de navolgende onderdelen:

- Een opgave van de Bruto Beschikbaarheidsvergoeding (vast deel, variabel deel), prijspeil nader op te geven, exclusief BTW;
- Een opgave van de (ingevulde) indexeringsformule;
- Een opgave van de Geplande Beschikbaarheidsdatum (en eventueel de Geplande Beschikbaarheidsdatum voor Lijn 2) als de mogelijkheid daartoe als Wens is voorzien;
- Een opgave van het type Rollend Materieel en de leverancier;
- Een opgave van de Openbaar Vervoerder;
- Het Oorspronkelijk Financieel Model
- Een document waarin de wijzigingen in het Oorspronkelijk Financieel Model ten opzichte van het Dialoogproduct Format Oorspronkelijk Financieel Model zijn beschreven;
- Van ieder van de Aandeelhouders een steunverklaring Aandeelhouders;
- Een steunverklaring van financieel adviseur;
- (Voor zover van toepassing) een steunverklaring vreemd vermogen verschaffer(s) (Mandated Lead Arranger);
- (Voor zover van toepassing) een steunverklaring van de Europese Investeringsbank bij Inschrijving;
- Een Bid Bond;
- Model K-verklaring(-en) van de bestuurder(-s) van de Inschrijver;
- Mogelijk een opgave van aanvaarde Lijstrisico's; en
- Die nader te bepalen Dialoogproducten die eerst bij Inschrijving moeten worden ingediend.

10.3 Beoordeling Inschrijvingen

10.3.1 Geldigheid

De Aanbesteder zal allereerst nagaan of de Inschrijvingen geldig zijn.

10.4 Gunningscriterium

Het gunningscriterium is dat van de economisch voordeligste inschrijving. De economisch voordeligste inschrijving is de Inschrijving met het laagste als volgt te bepalen bedrag.

De Aanbesteder zal het bedrag van een geldige Inschrijving bepalen door bij elkaar op te tellen:

- a) De geneutraliseerde contante waarde van de Inschrijving;
- b) De opslagen voor de bij de Aanbesteder geheel of gedeeltelijk verblijvende Lijstrisico's;
- c) De reducties in verband met de waardering van de vervulde Wensen;
- d) Een reductie voor de score op het Plan van Aanpak.

10.5 Aanwijzing Geselecteerde Inschrijver

De Inschrijver met de economisch voordeligste Inschrijving zal worden aangewezen als Geselecteerde Inschrijver.

Van de Gegadigden die niet als Geselecteerde Inschrijver zijn aangewezen en ook van de Gegadigde die geselecteerd is zal de Aanbesteder de Bid Bond eerst retourneren na het bereiken van Financial Close.

De Aanbesteder behoudt zich het recht voor niet tot gunning over te gaan. Het besluit tot gunning is voorbehouden aan het bestuur de Aanbesteder, die daarvoor toestemming nodig zal hebben van de Staten van de Provincie Groningen en de Raad van de Gemeente Groningen.

10.6 Tegemoetkoming (ontwerp)kosten

De Aanbesteder zal de Gegadigde die een geldige Inschrijving indient maar niet wordt aangemerkt als Geselecteerde Inschrijver een tegemoetkoming (ontwerp)kostenvergoeding betalen van 50% van zijn daadwerkelijk en aangetoonde (bijvoorbeeld met accountantsverklaring) gemaakte kosten met – indien de werkelijke kosten hoger waren dan € 4.000.000 – een maximum van € 2.000.000, exclusief BTW, als vergoeding voor de door hem gemaakte kosten. De Aanbesteder zal de vergoeding betalen nadat de Geselecteerde Inschrijver Financial Close heeft bereikt

11. DEFINITIEVE GUNNING / CONTRACT CLOSE EN FINANCIAL CLOSE

11.1 Doel

Doel van deze fase is het bereiken van Contract Close en van Financial Close. Tijdens deze fase zullen geen wijzigingen op de DBFMO-Overeenkomst mogelijk zijn.

Deze fase zal nader worden uitgewerkt in de uitnodiging tot het doen van een Inschrijving.

BIJLAGE 1: DEFINITIES

Aanbesteder

De nog op te richten Gemeenschappelijk Regeling Openbaar Lichaam Project RegioTram ("Project RegioTram") en - in de fase voor oprichting - de Provincie Groningen en de Gemeente Groningen gezamenlijk.

Aanbestedingsdocumenten

De Aanbestedingsleidraden in de diverse versies, de DBFMO-Overeenkomst, de Algemene en Vertrouwelijke Verduidelijkingen, de uitnodigingen tot een (volgende) fase in de aanbestedingsprocedure en alle overige documenten die de Aanbesteder in het kader van de aanbestedingsprocedure aan de Gegadigden zal verstrekken en als zodanig zal aanmerken.

Aandeelhouder

Een (rechts)persoon die als (toekomstig) aandeelhouder in de SPV (i.o.) is aangemeld.

Algemene Verduidelijkingen

Door de Aanbesteder aan alle Gegadigden verstrekte informatie overeenkomstig paragraaf 2.10 van de Leidraad.

BAO

Besluit Aanbesteding Overheidsopdrachten (Stb. 2005, 418).

BASS

Besluit Aanbesteding Speciale Sectoren (Stb. 2005, 419).

Belangrijke Onderopdrachtnemer

Een (rechts)persoon op wiens technische bekwaamheid door een Gegadigde een beroep wordt gedaan ter voldoening aan eisen met betrekking tot de technische bekwaamheid.

Beleidsregels BIBOB

Beleidsregels integriteit en uitsluiting bij aanbestedingen in BIBOB-sectoren, nadien gewijzigd in Staatscourant 2005, 251.

Beschikbaarheidsdatum

De dag waarop de eerste dienstregeling voor lijn 1 c.q. lijn 2 ingaat.

Bid Bond

De bij de Inschrijving te voegen bankgarantie.

Consultatiefase

De in hoofdstuk 8 van de Leidraad beschreven fase van de aanbestedingsprocedure.

Contract Close

Het moment van ondertekening van de DBFMO-Overeenkomst.

Dataroom

Het integrale systeem dat bestaat uit een verbinding met een server van de Aanbesteder en op deze server functionerende software waarmee Gegadigden toegang krijgen tot het digitaal archief met daarin documenten en gegevens die verband houden met de aanbestedingsprocedure van het Project.

Dataroomreglement

Het in Bijlage 5 bij de Leidraad opgenomen reglement waarin toegang en gebruik van de Dataroom is vastgelegd.

DBFMO-Overeenkomst

De (concept) Design, Build, Finance, Maintain en Operate overeenkomst ter uitvoering van het Project.

Dialoog

De Plan van Aanpakfase, Consultatiefase en Eigenlijke Dialoofase gezamenlijk.

Dialoogproducten

De door de Aanbesteder gedurende de Dialoofase uitvraagde en door de Gegadigden bij hem in te dienen (concept)voorstellen.

Dialoogverslag

De vastlegging van hetgeen de Aanbesteder en de Gegadigde tijdens de Dialoog hebben besproken. Het Dialoogverslag zal tenminste bevatten een limitatieve opsomming van alle documenten waarop de Inschrijving moet worden gebaseerd, de opslagen als gevolg van de verdeling van de Lijstrisico's, de opslagen als gevolg van de waardering van Dialoogproducten en de Wensen en de voor de Gegadigde geldende Plafondprijs.

Eigenlijke Dialoofase

De in hoofdstuk 9 van de Leidraad beschreven fase van de aanbestedingsprocedure.

Financial Close

De datum waarop de financieringsovereenkomsten worden ondertekend.

Gegadigde

Een SPV of één of meer (rechts)personen handelend namens een SPV i.o. die zich hebben aangemeld voor deelname aan de onderhavige aanbestedingsprocedure.

Gemeentelijke Infrastructuur

Het binnen de Gemeente van het Project deel uitmakende areaal dat onder beheer van de Gemeente valt

Geplande Beschikbaarheidsdatum

De in de Overeenkomst op te nemen dag waarop de ingang van de dienstregeling voor Lijn 1 is voorzien.

Geselecteerde Inschrijver

De Inschrijver met wie de Aanbesteder voornemens is de DBFMO-Overeenkomst aan te gaan.

Inschrijving

De uiteindelijke inschrijving die ingevolge hoofdstuk 10 van de Leidraad door de daartoe uitgenodigde Gegadigden wordt gedaan.

Kritieke Succesfactoren (KSF'en)

De door de Aanbesteder gedurende de Plan van Aanpakfase uitvraagde en door de Gegadigden bij hem in te dienen (concept)voorstellen.

Leidraad

De Leidraad voor de aanbesteding van de DBFMO-Overeenkomst, steeds toegesneden op de desbetreffende fase van de aanbesteding.

Lijstrisico's

De risico's die in de Eigenlijke Dialoofase tussen de Aanbesteder en de Gegadigden worden verdeeld volgens de in paragraaf 9.3 van de Leidraad opgenomen procedure.

Opdrachtgever

De Aanbesteder, na het sluiten van de DBFMO-Overeenkomst.

Opdrachtnemer

De partij met wie de Opdrachtgever de DBFMO-Overeenkomst aangaat.

Openbaar Vervoer

Het op Lijn 1 en Lijn 2 en later in de regio te verrichten openbaar vervoer per tram.

Openbaar Vervoerder

De partij die het Openbaar Vervoer verricht.

Plafondprijs

Het door de Aanbesteder van tijd tot tijd vast te stellen bedrag waaronder de netto contante waarde van de Inschrijving op straffe van ongeldigheid daarvan moet blijven en die – tot de uitnodiging tot het doen van de Inschrijving – een indicatief karakter zal hebben.

Plan van Aanpak

Het in de Plan van Aanpakfase door de Gegadigden in te dienen plan waarin door Gegadigden voorstellen worden gedaan hoe om te gaan met een aantal door de Aanbesteder voor het wetslagen van het Project benoemde Kritieke Succes Factoren.

Plan van Aanpakfase

De in hoofdstuk 5 tot en met 7 van de Leidraad beschreven fase van de aanbestedingsprocedure.

Prekwalificatiefase

De desbetreffende inmiddels afgesloten fase van de aanbestedingsprocedure.

Probiteitsfunctionaris

De functionaris als bedoeld in paragraaf 3.13 van deze Leidraad.

Project

Alle leveringen, werkzaamheden en diensten die op grond van de DBFMO-Overeenkomst moeten worden uitgevoerd.

Projectdoelen

De in paragraaf 2.3 beschreven toepisen voor het gehele Project.

Projectsecretaris

De daartoe aangestelde functionaris.

PSO-Verordening

Verordening (Eg) Nr. 1370/2007 van het Europees Parlement en de Raad van 23 oktober 2007 betreffende het openbaar personenvervoer per spoor en over de weg en tot intrekking van Verordening (EEG) nr. 1191/69 van de Raad en Verordening (EEG) nr. 1107/70 van de Raad.

Rollend Materieel

Het door de Opdrachtnemer te leveren materieel (de trams) waarmee de Openbaar Vervoerder het Openbaar Vervoer verricht.

SMART

Specifiek, meetbaar, aanvaardbaar, realistisch en tijdgebonden.

SPV

Speciale Project Vennootschap (Special Purpose Vehicle), georganiseerd in de vorm van een besloten vennootschap.

Tendermanager

De daartoe aangestelde functionaris.

Traminfrastructuur

Het gebied binnen de systeemgrenzen: spoor, haltes, werkplatforms, de remise, bovenleidingen, veiligheids- en signalerings- en communicatievoorzieningen

Uitnodiging tot Consultatie

Het document waarmee de Aanbesteder de daarvoor geselecteerde Gegadigden uitnodigt tot deelname aan de Consultatiefase.

Uitnodiging tot het deelnemen aan de Eigenlijke Dialoofase

Het document waarmee de Aanbesteder de daarvoor geselecteerde Gegadigden uitnodigt tot deelname aan de Eigenlijke Dialoofase.

Uitnodiging tot het doen van de Inschrijving

Het document waarmee de Aanbesteder de daarvoor geselecteerde Gegadigden uitnodigt tot het indienen van de Inschrijving.

Vertrouwelijke Verduidelijkingen

Door de Aanbesteder aan de Gegadigde verstrekte vertrouwelijke informatie overeenkomstig paragraaf 3.10 van de Leidraad.

Wensen

De door de Aanbesteder vast te stellen subgunningscriteria waarop de Gegadigden/Inschrijvers door middel van Dialoogproducten of de Inschrijving kwalitatief kunnen scoren.

Wet BIBOB

Wet bevordering integriteitsbeoordelingen door het openbaar bestuur.

BIJLAGE 2: MODELFORMULIEREN BIJ VERZOEK TOT DEELNEMING

Zie Leidraad versie Prekwalificatie

BIJLAGE 3: DBFMO-OVEREENKOMST

De DBFMO-Overeenkomst zal worden gebaseerd op de laatst gepubliceerde rijksbrede Standaard DBFMO-Overeenkomst versie 2.0. met de nodige projectspecifieke aanpassingen en andere wijzigingen die voortvloeien uit voortschrijdend inzicht en ervaringen die in de laatste DBFM(O) projecten zijn opgedaan.

Voordat de Aanbesteder een eerste concept van de DBFMO-Overeenkomst aan de Gegadigden voorlegt, wil hij gedurende de Plan van Aanpakfase tijdens de te houden dialooggesprekken met de Gegadigden van gedachten wisselen over werkbare oplossingen met betrekking tot een aantal belangrijke onderdelen van het project:

- (a) Het betalingsmechanisme (een inleidende notitie over dit onderwerp is bijgesloten als Bijlage 8);
- (b) De financieringsstructuur (inclusief piekbetalingen);
- (c) De mogelijke (mede)financiering door de EIB; en
- (d) Eventuele voor- en nadelen van het indexeren van een groter dan gebruikelijk deel van de Beschikbaarheidsvergoeding.

Als tweede wil de Aanbesteder in dezelfde dialoog met de Gegadigden spreken over welke risico's naar hun mening in dit project Gevallen van Vergoeding respectievelijk Gevallen van Uitstel zouden moeten zijn en welke van die risico's in aanmerking zouden moeten komen om uitgevraagd te worden als Lijstrisico's'.

Tenslotte wil de Aanbesteder met de Gegadigden van gedachten wisselen over ervaringen uit en knelpunten in de aanbesteding, financiering, documentatie en implementatie van voorgaande DBFM(O)-projecten. Op grond van die gedachtewisselingen en daaruit voortvloeiende suggesties kan de Aanbesteder besluiten om verdere modificaties aan te brengen in het gehanteerde model van de DBFMO-Overeenkomst. De Aanbesteder wil de Gegadigden geheel vrij laten in welke onderwerpen zij voor dit deel van de dialoog op de agenda willen zetten. Te denken valt onder meer aan: vergoedingen bij bijzondere omstandigheden; verzekeringen, procedures voor het verkrijgen van certificaten, de wijzigingsprocedure, berekening van beëindigingsvergoedingen, etc.).

In totaal zijn per Gegadigde drie dagdelen dialooggesprekken voorzien/

Het dialoogproces hieromtrent is beschreven in paragraaf 5.4.2 van de Leidraad.

BIJLAGE 4: MODELFORMULIEREN EN BEOORDELINGS- PROTOCOL PLAN VAN AANPAK

Bijlage 4.1: Indieningsformulier Plan van Aanpak

[naam Gegadigde] verklaart dat:

- (a) Zij heeft kennisgenomen van de Leidraad versie Plan van Aanpakfase en onvoorwaardelijk instemt met de daarin neergelegde procedure;
- (b) Alle informatie die zij in het kader van deze aanbestedingsprocedure aan de Aanbesteder heeft verstrekt en zal verstrekken juist is;
- (c) Zij geen redenen ziet om aan te nemen dat zij geen Definitieve Inschrijving zal kunnen doen, gebaseerd op de DBFMO-Overeenkomst, waarvan de contante waarde zal liggen beneden de in paragraaf 3.7 van de Leidraad versie Plan van Aanpakfase opgenomen (indicatieve) Plafondprijs.

Aldus getekend te [plaats], [datum]

[naam Gegadigde],

[naam vertegenwoordigingsbevoegd natuurlijk persoon]

[functie]

[handtekening]

Bijlage 4.2:– Beoordelingsprotocol Plan van Aanpak

1. Inleiding

Het beoordelingsproces bestaat uit de volgende twee stappen:

- Een toets op de volledigheid van de Plannen van Aanpak (“Compliant”);
- Een toets de inhoud van de Plannen van Aanpak.

2. Processtappen

Stap 1: Toets volledigheid (Compliant)

Na ontvangst van de Plannen van Aanpak zal de projectsecretaris van de aanbesteder de Plannen van Aanpak eerst beoordelen op volledigheid en op het voldoen aan de eisen gesteld in paragraaf 6.2 hiervoor.

De projectsecretaris noteert per Gegadigde de eventuele constatering op het proces-verbaal bijgevoegd als Bijlage 4.2. Bij eventuele onvolkomenheden wordt gehandeld conform het gestelde in paragraaf 6.8 van deze Leidraad, tenzij de tekortkomingen dermate minimaal en ook “kennelijk” zijn (dat wil zeggen dat het voor de lezer duidelijk moet zijn dat de onvolkomenheid zo nooit bedoeld kan zijn) dat het gebruik maken van deze bevoegdheid in strijd zou komen met het proportionaliteitsbeginsel.

Stap 2 Inhoudelijke toets

De leden van de adviescommissies zullen allereerst de aan hen toebedeelde plannen van aanpak individueel en integraal doorlezen, zonder deze te scoren. Het gevaar van “score as you go” is immers dat de beoordelingsmaatstaf wordt bijgesteld naarmate er meer plannen van aanpak zijn gelezen. Een juiste beoordeling is eerst mogelijk nadat alle plannen eenmaal grondig zijn gelezen.

De leden van de adviescommissies zullen vervolgens ieder hun individuele “voorscores” aangeven op de aan hen verstrekte individuele beoordelingsformulieren (zie Bijlage 4.3). Deze voorscores mogen met niemand gedeeld worden en worden door ieder lid aan de tendermanager gestuurd die de scores op een verzamelblad bijeen brengt.

Vervolgens komt iedere adviescommissie bijeen om de verschillen in de verzamelde voorscores onderling te bespreken en toe te lichten. De Probiteitsfunctionaris woont deze vergadering bij. Na de bespreking en toelichting door de groep zal de groep zoveel mogelijk in consensus de desbetreffende onderdelen van de Plannen van Aanpak van een groepsscore voorzien. Nimmer zal men het gemiddelde van alle scores mogen nemen. Men zal een uiterste inspanning moeten plegen om elkaar te overtuigen. Indien toch geen consensus kan worden bereikt zal de groep streven naar eenstemmigheid met de grootst mogelijke meerderheid. Bij stakende stemmen beslist de voorzitter, in overleg met de Probiteitsfunctionaris. De groepsscores worden overgebracht op het zelfde formulier, maar dan namens de adviescommissie (Bijlage 4.3). Daarbij wordt een door de voorzitter van de adviescommissie opgestelde motivatie gevoegd.

De voorzitter van de adviescommissie maakt een proces-verbaal van de wijze waarop de beoordeling heeft plaatsgevonden volgens het model dat als Bijlage 4.4. is bijgevoegd. De Probiteitsfunctionaris tekent dit proces-verbaal voor akkoord wat betreft de gevolgde procedure. De scores worden verzonden aan de tendermanager.

De tendermanager zal na ontvangst van de groepsscores per onderdeel, deze overbrengen op het eindscoreformulier (zie [Bijlage 4.5](#)).

De uiteindelijke beslissing over de scores ligt bij de Aanbesteder.

- Bij bekendmaken van de eindscore geldt dat de Aanbesteder de individuele scores per onderdeel aan iedere individuele Gegadigde bekend zal maken. De eindscores van de Gegadigden zullen aan alle Gegadigden bekend worden gemaakt.

3. Zeven geboden

- De adviescommissies – met uitzondering van de voorzitters - mogen geen contact met elkaar hebben omtrent de inhoud van de andere hoofdstukken van de Plannen van Aanpak.
- De leden van de adviescommissies moeten zich alleen verlaten op hun eigen deskundigheid en zich niet door externe deskundigen laten bijstaan.
- In geval van verschil van inzicht – dat tot uitdrukking kan komen in van elkaar afwijkende scores – verdient het aanbeveling als zij alleen met onderbouwde argumenten met elkaar in discussie treden en dat iedere subjectiviteit daarbij zoveel mogelijk wordt uitgesloten.
- De leden van de adviescommissies moeten hun onderdeel van de Plannen van Aanpak steeds op dezelfde wijze beoordelen.
- De leden van de adviescommissies moeten zich uitsluitend beperken tot de inhoud van de Plannen van Aanpak voor wat betreft de voorgeschreven inhoud daarvan.
- Er mogen geen of andere (sub-)criteria worden aangelegd dan die welke in deze Leidraad zijn neergelegd.
- De adviescommissies mogen niet besluiten andere subscores aan te brengen dan die welke in de Leidraad zijn neergelegd.

Bijlage 4.3:– Checklist en Proces-Verbaal

Naam Gegadigde	
Beoordeeld door	
Datum	
Plan van Aanpak tijdig ontvangen	ja, op []/ nee
Aantal exemplaren en wijze indiening conform	ja/nee
Aantal pagina's conform (max 120)	ja/nee
Aantal woorden conform (max 50.000)	ja/nee
Hoofdstukindeling conform (5 hoofdstukken)	ja/nee
Alle Hoofdstukken beschreven	ja/nee
Eindoordeel: Plan van Aanpak is	geldig/ ongeldig
<u>Handtekening lid adviescommissie</u>	

Bijlage 4.4: - Scoreformulier Plan van Aanpak

De scores van ieder van de Gegadigden zal worden overgebracht op een tabel als is opgenomen in Hoofdstuk 7 van de Leidraad.

NAAM GEGADIGDE: _____

SCOREFORMULIER PLAN VAN AANPAK

BESPROKEN DOOR DE ADVIESCOMMISSIE OP _____

KSF 1 - SAMENWERKING		
ASPECT	MIN/MAX SCORE	SCORE
Management Summary	-10	
<i>KORTE TOELICHTING</i>		
<u>Aspect 1</u> : De mate waarin de inhoud van dit hoofdstuk voldoet aan de gestelde vraag.	8	
<i>KORTE TOELICHTING</i>		
<u>Aspect 2</u> : De mate waarin de inhoud van dit hoofdstuk ertoe bijdraagt dat de kans op geschillen tussen de diverse stakeholders worden geminimaliseerd.	4	
<i>KORTE TOELICHTING</i>		
<u>Aspect 3</u> : De mate waarin de inhoud van dit hoofdstuk voldoende zekerheid biedt dat (rest)risico's voor het Project – voor zover die niet reeds bij een andere KSF zijn besproken - worden geminimaliseerd.	4	

<i>KORTE TOELICHTING</i>		
<u>Aspect 3</u> : De mate waarin de inhoud van dit hoofdstuk voldoende zekerheid biedt dat (rest)risico's voor het Project – voor zover die niet reeds bij een andere KSF zijn besproken - worden geminimaliseerd.	4	
<i>KORTE TOELICHTING</i>		
<u>Aspect 4</u> : De mate waarin de inhoud van dit hoofdstuk voldoende basis biedt voor een deugdelijk plan op het gebied van social return.	4	
<i>KORTE TOELICHTING</i>		
<u>Aspect 5</u> : De mate waarin de inhoud van dit hoofdstuk consistent is met hetgeen Gegadigde heeft ingediend in het kader van KSF 2, KSF 3 en KSF4.	4	
<i>KORTE TOELICHTING</i>		
<u>Aspect 6</u> : De mate waarin de generieke delen van de inhoud van dit hoofdstuk kunnen bijdragen aan een succesvolle verwezenlijking van de Projectdoelen.	8	
<i>KORTE TOELICHTING</i>		
TOTAAL SCORE	40	
<i>KORTE ALGEMENE TOELICHTING</i>		

Handtekening Voorzitter Adviescommissie
Handtekening Probiteitsfunctionaris

KSF 2 - VERVOERSKWALITEIT		
ASPECT	MAX SCORE	SCORE
<u>Aspect 1</u> : De mate waarin de inhoud van dit hoofdstuk voldoet aan de in dit hoofdstuk 7.3 gestelde vraag	4	
<i>KORTE TOELICHTING</i>		
<u>Aspect 2</u> : De mate waarin de inhoud van dit hoofdstuk ertoe bijdraagt dat de kans op het tijdig kunnen leveren van hoogwaardig openbaar vervoer wordt gemaximaliseerd.	4	
<i>KORTE TOELICHTING</i>		
<u>Aspect 3</u> : De mate waarin de inhoud van dit hoofdstuk ertoe bijdraagt dat de kans op het duurzaam kunnen leveren van hoogwaardig openbaar vervoer tijdens de looptijd van de DBFMO-Overeenkomst wordt gemaximaliseerd.	4	
<i>KORTE TOELICHTING</i>		
<u>Aspect 4</u> : De mate waarin de specifieke met het tijdig en duurzaam leveren van hoogwaardig openbaar vervoer samenhangende risico's zijn geanalyseerd en daarvoor bruikbare beheersprocessen zijn voorgesteld.	4	
<i>KORTE TOELICHTING</i>		
<u>Aspect 5</u> : de mate waarin de generieke delen van de inhoud van dit hoofdstuk kunnen bijdragen aan een succesvolle verwezenlijking van het met deze KSF2 samenhangend Projectdoel.	4	

<i>KORTE TOELICHTING</i>		
TOTAAL SCORE	20	
<i>KORTE ALGEMENE TOELICHTING</i>		
Handtekening Voorzitter Adviescommissie		
Handtekening Probiteitsfunctionaris		

KSF 3 - OMGEVINGSKWALITEIT		
ASPECT	MAX SCORE	SCORE
<u>Aspect 1</u> : De mate waarin de inhoud van dit hoofdstuk ertoe bijdraagt dat de kans op kunnen leveren van hoogwaardige omgevingskwaliteit wordt gemaximaliseerd (verdubbelde score)	8	
<i>KORTE TOELICHTING</i>		
<u>Aspect 2</u> : De mate waarin de inhoud van dit hoofdstuk ertoe bijdraagt dat de kans op omgevingshinder tijdens de looptijd van de DBFMO-Overeenkomst wordt geminimaliseerd (verdubbelde score)	8	
<i>KORTE TOELICHTING</i>		
<u>Aspect 3</u> : de mate waarin de in de inhoud van dit hoofdstuk 7.4 genoemde generieke delen kunnen bijdragen aan een succesvolle verwezenlijking van het met deze KSF samenhangende Projectdoel.	4	
<i>KORTE TOELICHTING</i>		
TOTAAL SCORE	20	
<i>KORTE ALGEMENE TOELICHTING</i>		
Handtekening Voorzitter Adviescommissie		

Handtekening Probiteitsfunctionaris

KSF 4 - FLEXIBILITEIT		
ASPECT	MAX SCORE	SCORE
<u>Aspect 1</u> : De mate waarin de inhoud van dit hoofdstuk voldoet aan de in hoofdstuk 7.5 van de Leidraad gestelde vraag (verdubbelde score).	8	
<i>KORTE TOELICHTING</i>		
<u>Aspect 2</u> : De mate waarin in de inhoud van dit hoofdstuk de specifieke met flexibiliteit samenhangende risico's zijn geanalyseerd en daarvoor bruikbare beheersprocessen zijn voorgesteld.	4	
<i>KORTE TOELICHTING</i>		
<u>Aspect 3</u> : de mate waarin de generieke delen van de inhoud van dit hoofdstuk kunnen bijdragen aan een succesvolle verwezenlijking van het Projectdoel Flexibiliteit (verdubbelde score).	8	
<i>KORTE TOELICHTING</i>		
TOTAAL SCORE	20	
<i>KORTE ALGEMENE TOELICHTING</i>		
Handtekening Voorzitter Adviescommissie		

Handtekening Probiteitsfunctionaris

EINDSCORE GEGADIGDE		
HOOFDSTUK	Min/Max SCORE	SCORE
Management summary	-10	
KSF 1 - Samenwerking	40	
KSF 2 - Vervoerskwaliteit	20	
KSF 3 - Omgevingskwaliteit	20	
KSF 4 - Flexibiliteit	20	
TOTAAL SCORE	100	
<i>Handtekening Probiteitsfunctionaris</i>		

Bijlage 4.5: – Eindscores

NAAM GEGADIGDE	SCORE
Voor akkoord: Probiteitsfunctionaris	Datum

BIJLAGE 5: – DATAROOMREGLEMENT

1. Inleiding

Deze bijlage bevat de regels die van toepassing zijn op het gebruik van de Dataroom en de daaruit verkregen informatie ten behoeve van de inschrijving op het project RegioTram Groningen. Tevens wordt informatie gegeven over het gebruik van de Dataroom.

Het Reglement is van toepassing op de:

- Plan van Aanpakfase
- Consultatiefase
- Dialoofase
- Fase Definitieve Inschrijving
- Afronding aanbesteding

Term	Definitie
Aanbesteder	Project RegioTram Groningen (GR IO)
Dataroom	Het integrale systeem dat bestaat uit een verbinding met een server van de Aanbesteder en op deze server functionerende software waarmee Gegadigden toegang krijgen tot het digitaal archief met daarin documenten en gegevens die verband houden met de aanbestedingsprocedure van het Project.
Dataroom Reglement	Dit reglement.
Gegadigde	Een SPV of één of meer (rechts)personen handelend namens een SPV i.o. die zich hebben aangemeld voor deelname aan de onderhavige aanbestedingsprocedure.
Toegangsgegevens	De toegangsgegevens waarmee de Gegadigde een veilige internet verbinding tussen de Gegadigde en de digitale dataroom tot stand kan brengen.
PKM/Relatics	Informatiebeheersoftware, specifiek voor Project RegioTram Groningen ingericht als dataroom
Verklaring conformeren Dataroom Reglement	Een ondertekend formulier waarin de Gegadigde verklaart zich te conformeren aan het Dataroom Reglement.

2. Stukken in de Dataroom

De Dataroom bevat gegevens (contracten, documenten, tekeningen etc.) die door de Aanbesteder in het kader van de Aanbesteding van het contract RegioTram Groningen aan de Gegadigden ter beschikking worden gesteld. De Aanbesteder kan tijdens de aanbestedingsprocedure stukken wijzigen en toevoegen aan de Dataroom. Door de Gegadigde kan in de Dataroom gecontroleerd worden welke stukken gewijzigd zijn en welke stukken zijn toegevoegd vanaf een opgegeven datum.

3. Disclaimer

Bij de in de Dataroom opgenomen gegevens (contracten, documenten, tekeningen etc.) staat aangegeven of de Aanbesteder hiervan de juistheid of volledigheid garandeert, of dat deze uitsluitend voor informatieve doeleinden zijn opgenomen. In het laatste geval, staat de Aanbesteder niet in voor de juistheid of volledigheid van deze gegevens, ongeacht of deze afkomstig zijn van Aanbesteder of van derden. Aan de in de Dataroom opgenomen gegevens of het ontbreken van bepaalde gegevens in de Dataroom kunnen geen rechten worden ontleend.

4. Toegang

Er wordt een handleiding ten behoeve van het gebruik ter beschikking gesteld aan de Gegadigden. Hierin staat onder meer beschreven hoe bekeken kan worden wat de nieuwe of gewijzigde documenten zijn en hoe de Gegadigden op nieuwe of gewijzigde documenten geattendeerd kunnen worden.

Indien de Dataroom langer dan 2 werkdagen aaneengesloten niet functioneert vanwege een technische calamiteit bij de Aanbesteder, streeft de Aanbesteder ernaar de inhoud van de Dataroom vanaf dat moment tot aan het moment dat de Dataroom weer functioneert aan de Gegadigde op DVD ter beschikking te stellen. Op het moment dat de Dataroom weer functioneert, vervalt de geldigheid van de DVD.

5. Voorwaarden bij het gebruik van de Dataroom

Voor het gebruik van de Dataroom verkrijgt de Gegadigde via persoonlijke toegangsgegevens toegang tot de dataroom via www.pkmprojects.com/regiotram_dataroom.

Voor het gebruik van de Dataroom gelden de volgende voorwaarden:

1. Gegadigden conformeren zich aan het Dataroom Reglement (en tekenen hiervoor).
2. Gegadigden zijn uitsluitend gerechtigd van de Dataroom gebruik te maken in het kader van de Aanbesteding van het contract RegioTram Groningen. Elk ander gebruik van de Dataroom is verboden en kan tot het verwijderen van de Gegadigde uit de aanbestedingsprocedure leiden.
3. Gegadigden zijn verantwoordelijk voor het gebruik van de Dataroom. Tevens dienen Gegadigden doeltreffende maatregelen te nemen ter voorkoming van misbruik door derden.
4. Gegadigden zijn verplicht om eventuele beveiligingsincidenten onmiddellijk (binnen 24 uur) aan de Aanbesteder te melden.

5. De Aanbesteder is gerechtigd Gegadigden de toegang te ontzeggen, in geval er twijfel bestaat over het rechtmatig gebruik.
6. De documenten die in de Dataroom beschikbaar worden gesteld, zijn onderworpen aan het gestelde in de Leidraad en dienen na de Aanbesteding te worden verwijderd van de systemen van de Gegadigden. De Opdrachtnemer is vrijgesteld van deze verplichting. De werking van de Dataroom valt tevens onder deze paragraaf.
7. Er mogen geen (originele) documenten worden verwijderd uit de Dataroom. Op geen enkele wijze mag (in) een document gewijzigd worden of schade toegebracht worden. Het toevoegen van documenten aan de Dataroom geschiedt alleen conform de aanwijzingen van de Aanbesteder.
8. De documenten, die in de Dataroom beschikbaar zijn/worden gesteld en eventuele kopieën daarvan, zijn onderworpen aan geheimhouding. Het is Gegadigden niet toegestaan de inhoud van de documenten op welke wijze dan ook, direct of indirect ter beschikking te stellen van anderen, waaronder expliciet begrepen andere Gegadigden en de adviseurs en andere externe personen of instellingen van die Gegadigden. Informatie mag wel ter beschikking worden gesteld aan door de Gegadigden ingehuurde adviseurs en andere externe personen of instellingen zolang het in het kader is van deze Aanbesteding.
9. Gegadigden mogen de hulpmiddelen voor toegang tot de Dataroom uitsluitend gebruiken voor het doel waarvoor deze aan hen ter beschikking zijn gesteld.
10. Documenten, e-mails, en overige zaken die niet voor de Gegadigde bestemd zijn, moet de Gegadigde onmiddellijk retourneren aan de afzender. De Gegadigde mag van de inhoud van deze stukken niet meer kennis nemen dan noodzakelijk is om te achterhalen dat deze niet voor hem bestemd zijn en om de afzender te achterhalen. Na terugzending, of als de afzender niet bekend is, moeten alle bij de Gegadigde achterblijvende e-mails en/of afschriften worden vernietigd.
11. Gegadigden verklaren bekend te zijn met het feit, dat het handelen in strijd met de geheimhoudingsplicht kan leiden tot het verwijderen van de Gegadigde uit de aanbestedingsprocedure en bekend te zijn met de verplichting om aangifte te doen van elke schending van de geheimhoudingsplicht. Dit onverminderd hetgeen is bepaald in artikel 162 van het Wetboek van Strafvordering.
12. De Aanbesteder kan het Dataroom Reglement wijzigen. De Gegadigden zullen een gewijzigd exemplaar toegestuurd krijgen met het verzoek om opnieuw de Verklaring conformeren Dataroom Reglement te ondertekenen. De Aanbesteder kan een Gegadigde de toegang tot de Dataroom weigeren zolang deze die de Verklaring conformeren Dataroom Reglement niet ondertekent.

BIJLAGE 6: – VOORLOPIG OVERZICHT MOGELIJKE LIJSTRISCO'S

Tijdens de dialoog in de Plan van Aanpakfase zal in beide rondes over mogelijke Lijstrisico's kunnen worden gesproken: zowel de soorten, de formulering en de daaraan toe te kennen waardes.

De Gegadigden kunnen Lijstrisico's verwachten in de volgende categorieën (dit is onderwerp van de dialoog tijdens Plan van Aanpakfase):

1. Risico's waarvan voor de Aanbesteder op voorhand niet vaststaat of deze bij opdrachtgever of bij opdrachtnemer zouden moeten liggen.
2. Risico's die weliswaar bij Opdrachtnemer behoren te liggen, maar waarvan de Aanbesteder zou willen onderzoeken of de aansprakelijkheid van opdrachtnemer zou moeten worden beperkt of verruimd, bijvoorbeeld in verband met beschikbare verzekeringen: eigen risico's, maximum dekking, beter voorwaarden voor de ene of de andere partij.
3. Risico's die bij weliswaar bij Opdrachtgever behoren te liggen, maar waarvan de Aanbesteder in gesprek zou willen over de invloed die de Opdrachtnemer op de beheersing daarvan kan hebben, c.q. (deels) het residuele risico daarvan zou kunnen dragen.

BIJLAGE 7: – VOORLOPIG OVERZICHT MOGELIJKE WENSEN

Tijdens de dialoog in de Plan van Aanpakfase zal in beide rondes over mogelijke Wensen worden gesproken: zowel de soorten, de formulering en de daaraan toe te kennen waardes.

1. Wensen die door een Adviescommissie moeten worden gewaardeerd met een score die zal worden vertaald in een vooraf vastgestelde monetaire waarde. Dit kunnen bijvoorbeeld zijn de beoordeling van:

- (a) Een vormgevingsplan, c.q. bepaalde ontwerpproducten;
- (b) Een rollend materieelplan;
- (c) Een openbaar vervoerplan;
- (d) Een omgevingsplan;
- (e) Een duurzaamheidsplan; of
- (f) Een social returnplan.

Het is daarbij overigens ook mogelijk dat dergelijke plannen alleen zullen worden beoordeeld op het al dan niet voldoen aan de daaraan gestelde (hoge) eisen, en dat in de dialoog de mogelijkheid wordt geboden aan die eisen te voldoen.

2. Wensen waarbij een hogere "output" wordt geleverd ten aanzien van een bepaalde minimumeis, zoals bijvoorbeeld:

- (a) Een hogere capaciteit (frequentie, capaciteit rollend materieel), of
- (b) Minder onderhoud.

3. Wensen die een uitbreiding van de scope inhouden zoals bijvoorbeeld:

- (a) Uitbreiding van TramInfrastructuur; of
- (b) De mate van gecommiteerde flexibiliteit bij "overige aanpassingen".

BIJLAGE 8: – NOTITIE BETALINGSMECHANISME

1. Inleiding

Een belangrijk onderdeel van de DBFMO-Overeenkomst is het betalingsmechanisme: de afspraken tussen de Opdrachtgever (OG) en de Opdrachtnemer (ON) over de manier waarop de laatste wordt vergoed voor het leveren van beschikbaarheid van de overeengekomen vervoersdiensten. De Aanbesteder wil door middel van een dialoog het Betalingsmechanisme verder uitwerken.

In Nederland is niet eerder een dergelijke overeenkomst aanbesteed en de Aanbesteder wil graag de in de dialoog te ontwikkelen ideeën van de Gegadigden in het Betalingsmechanisme meenemen.

Deze notitie geeft enige globale informatie over een aantal projectonderdelen en de eerste contouren voor en uitgangspunten van het Betalingsmechanisme. De notitie is bedoeld als startpunt voor de dialoog met de Gegadigden. Om deze reden is ook een aantal vragen en discussiepunten opgenomen in de gearceerde tekstboxen.

2. Basisprincipes van het Betalingsmechanisme

Kern van de DBFMO-Overeenkomst is dat de Opdrachtnemer gedurende langere tijd een dienst beschikbaar stelt, namelijk het vervoeren volgens een voorgeschreven dienstregeling van passagiers per tram. De Opdrachtnemer zal gedurende 22,5 jaar (vanaf de ingebruikneming van tramlijn 1) de dienstregeling van tramlijn 1 en tramlijn 2 uitvoeren.

Voor deze dienst zijn verschillende systeemonderdelen tegen een vooraf overeengekomen kwaliteit noodzakelijk: TramInfrastructuur, Rollend Materieel, personeel etc. Ook is de Opdrachtnemer verantwoordelijk voor het aantrekken van financiering voor de aanleg van de TramInfrastructuur en de Gemeentelijke Infrastructuur.

De ON ontvangt na het in gebruik nemen van lijn 1 en 2 van het tramsysteem periodiek een vergoeding voor het beschikbaar stellen van de dienst, de Beschikbaarheidsvergoeding. Daarnaast kan sprake zijn van eenmalige tussentijdse piekbetalingen.

De Aanbesteder hanteert bij het betalingsmechanisme onder meer de volgende doelstellingen, en randvoorwaarden.

1. Doelstellingen:

- a. De Opdrachtgever moet met het Betalingsmechanisme kunnen sturen op beschikbaarheid en kwaliteit van de dienstverlening zowel tijdens de aanleg van het tramsysteem als tijdens de exploitatiefase. Daarvoor dient naast een Beschikbaarheidsvergoeding een systeem van kortingen en eventueel bonussen.
- b. Het Betalingsmechanisme moet een proactieve houding van de Opdrachtnemer stimuleren: het is bijvoorbeeld van belang dat gebreken snel worden verholpen en dat het Betalingsmechanisme stimuleert om mee te denken over kwaliteitsverbetering en het aantrekken van extra reizigers.

2. Randvoorwaarden:

- a. Het Betalingsmechanisme moet bij voldoende presteren van de Opdrachtnemer leiden tot een passende vergoeding; de Opdrachtnemer moet een marktconform

- rendement op zijn investeringen kunnen behalen. Anderzijds geldt dat de Aanbesteder "Value for money" eist.
- b. Het Betalingsmechanisme moet zowel voor de Opdrachtgever als de Opdrachtnemer eenduidig te volgen en transparant zijn.
 - c. Het Betalingsmechanisme moet flexibel genoeg zijn om toekomstige wijzigingen in het tramsysteem te faciliteren. Indien de financiële consequenties van wijzigingen redelijkerwijs niet te ramen zijn, dan wordt teruggevallen op in het contract opgenomen procedureafspraken over de manier waarop met deze wijzigingen wordt omgegaan.
 - d. Het Betalingsmechanisme moet zo zijn ingericht dat strategisch gedrag wordt voorkomen en bijdraagt aan het realiseren van de doelstellingen van het project gedurende de gehele looptijd van het contract.

Belangrijk uitgangspunt is dat het volumerisico (ook wel: de opbrengstverantwoordelijkheid) van de openbaar vervoerexploitatie bij de Opdrachtgever ligt. Dat betekent dat de meer-/minderopbrengsten uit kaartverkoop die ontstaan na wijzigingen in bijv. het aantal reizigers, de dienstregeling of de ticketprijs voor rekening zijn van de Opdrachtgever.

Het volume risico ligt dus geheel bij de Opdrachtgever.

VRAAG 1

De Aanbesteder wil vernemen welke mogelijkheden de Gegadigde ziet om een (beperkte) prikkel te realiseren waardoor de Opdrachtnemer ook beloond kan worden voor extra reizigers (zonder dat dit leidt tot een hoger budget voor de Opdrachtgever.

3. Belangrijkste elementen van het Betalingsmechanisme

3.1 Beschikbaarheidsvergoeding

Aan de basis van het Betalingsmechanisme staat de beschikbaarheidsvergoeding (BBV). In het Betalingsmechanisme wordt onderscheid gemaakt tussen:

- Een vaste vergoeding: de vaste component van de BBV dient ter vergoeding van kosten die samenhangen met de investeringen in de infrastructuur, trammaterieel en de algemene kosten / overhead.
- Een variabele vergoeding: de variabele component van de BBV dient ter vergoeding van kosten die samenhangen met de uitvoering van de dienstregeling. De Aanbesteder overweegt om daarbij onderscheid te maken tussen dienstregeling uren (DRU's) en dienstregeling kilometers (Drkm's). Een dienstregelinguur is een uur waarin ingezette trams vervoer verrichten om de dienstregeling uit te voeren. Een dienstregelingkilometer is een kilometer die een ingezette tram aflegt om de dienstregeling uit te voeren.

De Aanbesteder gaat er vanuit dat de onderhoudskosten niet lineair zijn: een verdubbeling van het aantal dienstregelingkilometers leidt niet noodzakelijk tot een verdubbeling van de onderhoudskosten.

VRAAG 2

De Aanbesteder wil weten of dit een werkbare opbouw van de Beschikbaarheidsvergoeding is

3.2 Piekbetaling

De Aanbesteder overweegt om na afronding van de bouwfase en het proefbedrijf de Opdrachtnemer een piekbetaling per lijn te doen, dit onder andere om de financieringslasten te beperken. De totale piekbetaling is nog niet bepaald. De piekbetaling wordt onderverdeeld in drie mijlpaal betalingen: bij oplevering van lijn 1, oplevering van lijn 2 en bij oplevering van de gemeentelijke infrastructuur.

VRAAG 3

De Aanbesteder wil de visie van de Gegadigden vernemen op het voornemen van de OG om een piekbetaling te doen? Welke andere mogelijkheden zijn er om de financieringslasten te beperken?

3.3 Indexering

Een van de uitgangspunten bij het betalingsmechanisme is, dat de Opdrachtnemer bij goed presteren een redelijke vergoeding ontvangt. Daarvoor is het onder andere noodzakelijk dat er aansluiting is tussen het Betalingsmechanisme en de feitelijke kostenontwikkelingen gedurende de looptijd van het contract.

De Aanbesteder overweegt om de vergoeding voor investeringen in infrastructuur en materieel niet te indexeren en het overige deel van de BBV wel. De Aanbesteder stelt daartoe een lijst op van toepasselijke openbaar beschikbare indices (CROW, CBS, Eurostat). De Opdrachtnemer geeft vervolgens aan welke delen (percentages) van de BBV tegen welke indices moeten worden geïndexeerd. Bij de beoordeling van de bieding wordt rekening gehouden met de door de Aanbesteder ingeschatte hoogte van de indices. Bij betaling van de BBV zijn de werkelijke indices van toepassing

VRAAG 4

De Aanbesteder wil vernemen welke mogelijkheden de Gegadigden zien met betrekking tot de indexering van de BBV; welke systematiek leidt in de ogen van Gegadigden tot "value for money"?

3.4 Kortingen en bonussen

In het Betalingsmechanisme zal ook geregeld worden in welke gevallen een korting op de BBV wordt toegepast. Het gaat hierbij om beschikbaarheidskortingen (de dienst wordt niet geleverd) en prestatiekortingen (de dienst voldoet niet aan de gestelde eisen) eventueel aangevuld met herhalingskortingen. Het is dus nodig om van te voren te bepalen wanneer er sprake is van (niet)beschikbaarheid en van (on)voldoende prestaties.

De kortingen in het Betalingsmechanisme worden gebaseerd op de beschikbaarheid en/of prestaties van de volgende kernonderdelen van het tramsysteem en zijn omgeving:

- a. tramhaltes
- b. vervoerdienst
- c. gemeentelijke infrastructuur
- d. overige openbare ruimte

ad a. Tramhaltes

Beschikbaarheid

Langs de route van lijn 1 (Hoofdstation Zernike) liggen 12 tramhaltes en een eindpunt/remise. Langs lijn 2 (Hoofdstation Kardingse) zijn 9 haltes voorzien, waarvan er 3 samenvallen met haltes van lijn 1. De TramInfrastructuur is volledig beschikbaar wanneer alle haltes langs de trambaan beschikbaar zijn. Een halte is beschikbaar wanneer er daadwerkelijk een tram stopt en passagiers in- en uit kunnen stappen.

De gedachte van de Aanbesteder is een korting op de BBV op te leggen wanneer één of meer haltes niet beschikbaar zijn; daarmee is het tramsysteem immers niet beschikbaar voor reizigers. De toe te passen korting varieert afhankelijk van:

- het belang in het OV-netwerk van de desbetreffende halte. Er zijn 2 categorieën: categorie 1 haltes (dat wil zeggen belangrijke haltes bijv. bij het hoofdstation) en categorie 2 haltes (minder belangrijke haltes). De indeling van haltes in deze categorieën is bekend
- het tijdstip waarop de halte niet beschikbaar is: onderscheid in spits- en daluren waarbij niet beschikbaarheid tijdens de spits een hogere korting geeft dan tijdens daluren. Niet beschikbaarheid tijdens de periode tussen einde dienstregeling en begin dienstregeling leidt niet tot het toepassen van een korting.
- de dagsoort waarop de halte niet beschikbaar is: onderscheid naar werkdag, werkdag (koopavond/evenement), zaterdag, zon/feestdag

Prestaties

Wanneer een halte wel beschikbaar is (de tram kan er dus stoppen en er kunnen passagiers in/uitstappen) moet deze aan bepaalde kwalitatieve eisen zoals omschreven in de outputspecificaties voldoen. Is dat niet het geval dan wordt een prestatiekorting opgelegd. Er is voor gekozen om zoveel mogelijk aan te sluiten bij de eisen die ook aan bushaltes worden gesteld. Bushaltes (abris' etc.) zijn eigendom van de wegbeheerder en niet van de OV-exploitant; bij de Regiotram wordt de Odrachtnemer verantwoordelijk voor de tramhaltes (maar is geen eigenaar). De eisen die aan tramhaltes worden gesteld richten zich op:

- toegankelijkheid
- sociale veiligheid
- informatievoorziening
- eisen aan "schoon en heel"

Deze aspecten worden verder uitgewerkt in de outputspecificaties. Wanneer niet aan de eisen uit de outputspecificaties is voldaan volgt een prestatiekorting (boetepunt).

VRAAG 5

De Aanbesteder wil vernemen wat de Gegadigden van het beschikbaarheidscriterium haltes? Welke andere criteria zijn mogelijk?

ad b. de vervoersdienst

Prestaties

De Opdrachtgever draagt het opbrengstrisico bij de exploitatie van het openbaar vervoer in Groningen. Het OV-bureau Groningen Drenthe heeft de ontwikkelfunctie heeft en zal namens de Opdrachtgever de dienstregeling vaststellen. De Opdrachtnemer is verantwoordelijk voor het correct uitvoeren van die dienstregeling en van de daarbij behorende werkzaamheden. Als de vervoerdienst beschikbaar is kan er toch sprake zijn van onvoldoende prestaties met een boete als gevolg. Dit is bijv. het geval als:

- de tram bij aanvang van de rit te laat vertrekt;
- de informatievoorziening naar reizigers onvoldoende is (eisen zijn bijv. een goed bereikbaar informatienummer, een actuele website);
- het interieur niet schoon, heel en veilig is;
- er onvoldoende controle is op zwart- en grijsrijden;
- de OV-chipcard apparatuur niet / niet goed functioneert of te laat is ingevoerd;
- er onvoldoende of onbekwaam personeel wordt ingezet;
- niet voldaan is aan eisen aan het exterieur van materieel (reclame, shades, lijnaanduiding, etc.).

VRAAG 6

De Aanbesteder wil vernemen wat de Gegadigden gegeven de allocatie van het opbrengstrisico bij de Opdrachtgever, van deze prestatie-eisen. Welke (andere) eisen achten de Gegadigden relevant?

ad c Gemeentelijke infrastructuur

Wanneer het tramsysteem (rails, bovenleidingen, remise, haltes etc.) wordt gebouwd zullen ook delen die niet tot het feitelijke tramsysteem horen worden aangelegd of herbouwd (groenstroken, riolering, fiets- en voetpaden, kruisingen etc.). Deze nieuw te realiseren gemeentelijke infrastructuur wordt na voltooiing van de bouwwerkzaamheden overgedragen aan de gemeente. Het verdere onderhoud en beheer is dan – buiten normale garantietermijnen e.d. - voor rekening en risico van de gemeente. De Opdrachtnemer is hier niet verantwoordelijk voor beheer en onderhoud buiten de systeemgrenzen van de tram en deze maken dan ook geen deel uit van de DBFMO-Overeenkomst. Na oplevering kan niet meer worden gestuurd door middel van een BBV met kortingen.

Het is bij de gemeentelijke infrastructuur (maar uiteraard ook bij het tramsysteem zelf) van belang om ook eisen en wensen tijdens de bouw te formuleren. De Opdrachtnemer krijgt te zijner tijd bij de aanleg van het tramsysteem een grote mate van vrijheid in de bouwfasering en werkwijze. Toch zal de Opdrachtgever eisen stellen aan de bereikbaarheid voor gewoon verkeer, laden en lossen en hulpdiensten en aan maximale overlast (geluid, trillingen). Voldoet de Opdrachtnemer niet aan deze eisen dan kan een korting volgen op de betalingen.

Het projectbureau werkt momenteel aan een matrix waarin staat aangegeven welke delen van het tracé van de lijnen 1 en 2 op welk moment mogen zijn afgesloten en welke delen van de infrastructuur (voortdurend) toegankelijk moeten zijn voor verkeer. Het is vooral van belang dat bepaalde van deze uitvoeringsgebieden (UG's) niet gelijktijdig zijn afgesloten. Deze matrix is medio 2011 gereed. Het voorstel is om dit eisenpakket als uitgangspunt te nemen en per UG (er zijn er ca. 40 gedefinieerd) minimeisen te formuleren wat betreft bereikbaarheid en duur van de afsluiting. Elke UG krijgt een waardering; een belangrijk UG (Markt, hoofdstation) weegt zwaarder dan een minder belangrijk UG. Elk consortium kan zelf een eigen bouwfasering maken rekening houdend met de eisen per UG.

Zo is het is mogelijk om:

- tijdens dialoofasen de inschrijver met het plan dat het minste overlast veroorzaakt extra punten toe te kennen. Hoe korter de bouwperiode en hoe minder / korter afsluitingen voor verschillende categorieën verkeersdeelnemers, hoe hoger de score.
- tijdens de bouwfase (gedifferentieerde) kortingen op te leggen indien de SPV niet aan de toezeggingen voldoet.

VRAAG 7

De Aanbesteder wil vernemen wat de Gegadigden vinden van deze aanpak. Welke ideeën hebben de Gegadigden om te sturen op minimale overlast?
N.B.: Dit is ook onderdeel van KSF3: de dialoog hierover zal dan ook beperkt zijn.

ad d Beschikbaarheid van overige openbare ruimte

Na voltooiing van de bouw van het tramsysteem en de Gemeentelijke Infrastructuur moet de openbare ruimte voortdurend beschikbaar zijn voor weggebruikers. Tijdens de exploitatiefase van het tramsysteem zal echter regelmatig groot onderhoud noodzakelijk zijn waarbij wegafsluitingen niet altijd zijn te voorkomen. Ook is het mogelijk dat als gevolg van technische storingen of ongevallen de openbare ruimte niet vrij toegankelijk is. De mate van overlast die dit met zich meebrengt hangt samen met locatie, duur, tijdstip en de categorie weggebruiker. Voorstel is om langs deze lijnen een korting vast te stellen.

Het is redelijk om de Opdrachtnemer tijdens bouw en exploitatie bepaalde vrijstellingen te geven; niet-beschikbaarheid van haltes en openbare ruimte is gedurende overeengekomen tijdstippen toegestaan.

VRAAG 8

De Aanbesteder wil vernemen wat de Gegadigden denken over het inrichten van kortingen en vrijstellingen langs deze genoemde lijnen?