

BEOORDELINGSKADER

I.1. INLEIDING

Het beoordelingskader is een nadere toelichting op het “Informatiedocument voor Business Case Exploitatie Betuweroute” eindversie van 11 juni 2004 (het “**Informatiedocument**”).

Op twee aspecten vult dit beoordelingskader het Informatiedocument nader in:

a/ Werkaannamen

In dit beoordelingskader zijn een aantal uitgangspunten beschreven met betrekking tot de externe condities die als gegeven mogen worden beschouwd bij het uitwerken van de business case door Havenbedrijf Rotterdam/ProRail. Het gaat hierbij om een (beperkt) aantal uitgangspunten, die Werkaannamen worden genoemd. Werkaannamen zijn geen afspraken over de risicoverdeling. Afspraken over risicoverdeling worden in de onderhandelingsfase gemaakt indien de business case wordt geaccepteerd voor onderhandelingen. Vanwege de hantering van werkaannamen wordt iedere verwijzing naar en beschrijving van de “Basisvariant” in het Informatiedocument vervangen door “Basisvariant-Plus”.

b/ Fasering van oplevering van informatie

Het tweede aspect betreft de fasering van de oplevering van informatie. Een deel van de gevraagde informatie uit het Informatiedocument kan in latere fasen door Havenbedrijf Rotterdam/ProRail opgeleverd worden.

Het beoordelingskader is als volgt opgebouwd:

- Toelichting op het beoordelingsproces (paragraaf 1.2)
- Toelichting op de beoordeling van de compleetheid van de business case (paragraaf 1.3)
- Toelichting op de beoordeling van de business case op de gestelde eisen (paragraaf 1.4)
- Toelichting op de gestelde beoordelingscriteria (paragraaf 1.5)
 - Beoordelingscriteria Informatiedocument
 - Uitwerking kwantitatieve beoordelingscriteria
 - Uitwerking kwalitatieve beoordelingscriteria

I.2. BEOORDELINGSPROCES

De volgende stappen worden onderscheiden in het beoordelingsproces

- Opstellen van de Referentiecaser en het Beoordelingskader en deponering bij een notaris voor 15 november 2004
- Indiening business case uiterlijk 15 november 2004
- Beoordeling business case op compleetheid zoals bedoeld in paragraaf 1.3
- Vergelijking van de business case met de eisen aan de Basisvariant-Plus en andere varianten zoals bedoeld in paragraaf 1.5
- Vergelijking van de business case met de Referentiecaser en beoordeling op de in dit beoordelingskader gestelde kwantitatieve en kwalitatieve criteria zoals bedoeld in paragraaf 1.6
- De minister van Verkeer & Waterstaat neemt een besluit over het al dan niet in behandeling nemen van de business case voor onderhandelingen, mede op basis van externe adviseurs en de externe adviescommissie

I.3. TOETS OP COMPLEETHEID

Een deel van de gevraagde informatie uit het Informatiedocument kan in latere fasen door Havenbedrijf Rotterdam/ProRail opgeleverd worden. De fasering van op te leveren informatie (“Compleetheidseisen”) is als bijlage 1 aan dit beoordelingskader toegevoegd. Voorafgaand aan de inhoudelijke beoordeling van de business case zal een toets op compleetheid worden uitgevoerd met betrekking tot de gevraagde informatie voor de fase van de indiening van de business case (fase 1). De aangeleverde informatie, waaronder ook de informatie die in de fase van de inlevering van de business case mag worden aangeleverd op hoofdlijnen, moet dermate zijn uitgewerkt/onderbouwd dat de minister van Verkeer & Waterstaat tot een goede beoordeling kan komen en een besluit kan nemen om de business case al dan niet te accepteren voor de onderhandelingen om te komen tot de concessie voor het beheer van de Betuweroute.

I.4. WERKAANNAMEN

In dit beoordelingskader zijn een aantal uitgangspunten beschreven met betrekking tot de externe condities die als gegeven mogen worden beschouwd bij het uitwerken van de business case door Havenbedrijf Rotterdam/ProRail. Het gaat hierbij om een (beperkt) aantal uitgangspunten, die werkaannamen worden genoemd. Werkaannamen zijn geen afspraken over de risicoverdeling.

De volgende werkaannamen worden gehanteerd:

Capaciteit Duitse kernnet

3-sporigheid tussen Duitse grens - Wesel - Oberhausen gereed rond 2012

Blokverdichting Emmerich - Oberhausen mogelijk gemaakt rond 2008

Overschrijdingen of wijziging van specificaties

De startdatum van de exploitatie / de concessie is 1 januari 2007 (m.u.v. vertraging door toedoen van concessionaris)

De Betuweroute voldoet aan het Functioneel Programma van Eisen 8.0 versie H10 inclusief de tot 1 oktober 2004 goedgekeurde mutaties (inclusief tijdige inbouw van ETCS in de baan)

Toedoen van derden

Er zijn geen price caps en de concessionaris heeft de vrijheid van prijszetting op de Betuweroute

Overige aspecten

Geen effect van force majeure met betrekking tot het onverzekerbare deel voor wat betreft oorlog, gewapend conflict, burgeroorlog, opstand, burgerlijk tumult, oproer, munitie, overstromingen (indien en voor zover niet door het handelen of nalaten van handelen door concessionaris (of door deze in te schakelen derden) veroorzaakt of door weercondities binnen gestelde grenzen), radioactieve vervuiling of ioniserende straling

I.5. TOELICHTING OP DE BEOORDELING VAN DE BUSINESS CASE OP DE GESTELDE EISEN

I.5.1. EISEN AAN BASISVARIANT-PLUS EN AANVULLENDE VARIANTEN

a/ Eisen aan elke variant

- De business case (en alle varianten daarbinnen) is een bindend bod. Hieronder wordt een geïmmiteerd bod verstaan dat kan dienen als start voor de onderhandelingsfase
- Havenbedrijf Rotterdam/ProRail mogen conform het Informatiedocument voorbehouden maken
- Doorberekening van integrale kostprijs indien moederondernemingen diensten anders dan in pakket 1 en 2 van Richtlijn 2001/14 EG (gedekt door een gebruiksvergoeding) leveren aan de concessionaris
- Tariefbeleid in SPV of een ander bedrijfsmodel is op arm's length van moederondernemingen
- Gescheiden boekhouding tussen de juridische entiteit die de Betuweroute exploiteert en de moederondernemingen. Transparantie tussen activiteiten die samenhangen met de concessie exploitatie Betuweroute en overige activiteiten
- Indien ProRail als onderaannemer optreedt voor de SPV, zal de SPV dienen te verklaren dat risico's en aansprakelijkheden die (kunnen) voortvloeien uit het onderaannemerschap van ProRail zoveel mogelijk door ProRail is afgedekt via doorplaatsing bij hun respectievelijke onderaannemers of door verzekering

- Havenbedrijf Rotterdam/ProRail dienen te verklaren dat de Staat zeggenschapsrechten krijgt naar de mate waarin sprake is van risico-overdracht (hoe meer risico bij de Staat, hoe meer zeggenschap voor de Staat). Zeggenschap voor de Staat heeft bijvoorbeeld betrekking op wijziging van de activiteiten van de SPV of een ander bedrijfsmodel, wijziging van de zeggenschaps- en aandeelhoudersstructuur in de SPV of een ander bedrijfsmodel, investeringen en deelnemingen groter dan de helft van het balanstotaal

b/ Eisen aan de Basisvariant-Plus

- Concessieduur 15 jaar, start op 1 januari 2007
- Beheergebied Havenspoorlijn, doorgaande sporen Kijfhoek, A15 tracé (zie paragraaf 3.3.3 van het Informatiedocument)
- Waarden prestatie-indicatoren en kwaliteit bij einde concessieduur conform Metrum-onderzoek (Exploitatiekosten Betuweroute, Eindrapportage, i.o.v. Ministerie van Verkeer en Waterstaat, DGG-TR, 8 december 2003)
- Samenwerkingverbanden met in ieder geval ProRail en DB Netz
- Alle risico's gedragen door exploitant met inachtneming van de in dit beoordelingskader beschreven werkaannamen
- Zowel Havenbedrijf Rotterdam als ProRail moeten qua zeggenschap en financieel betrokken zijn (er moet een special purpose vehicle (SPV) worden opgericht) en de risico-, aandeel- en kapitaalverhouding dienen een evenwichtige afspiegeling te zijn van de activiteiten die de partijen gaan uitvoeren.

c/ Eisen aan alternatieve varianten

- Alternatieve varianten dienen onderling en met de Basisvariant-Plus consistent te zijn: alternatieve varianten mogen onderling en in vergelijking met de Basisvariant-Plus geen andere inschattingen van het marktpotentieel bevatten
- Ook in alternatieve varianten dient een betrokkenheid van Havenbedrijf Rotterdam en ProRail te zijn gestructureerd

I.6. TOELICHTING OP DE BEOORDELINGSCRITERIA

I.6.1. BEOORDELINGSCRITERIA INFORMATIEDOCUMENT

In de brief van de minister van Verkeer & Waterstaat aan ProRail en het Havenbedrijf Rotterdam worden twee doelstellingen met betrekking tot de exploitatie van de Betuweroute genoemd:

- Een kostendekkende exploitatie
- Optimaal gebruik van de Betuweroute

In het informatiedocument zijn de doelstellingen vertaald naar de volgende beoordelingscriteria:

- De mate waarin de exploitatie van de Betuweroute kostendekkend is (1A)
- De mate waarin de concessiehouder bereid is de risico's voor de exploitatie van de Betuweroute te dragen (1B)
- De mate waarin uit de voorgestelde plannen (beheerplan, commercieel plan, financieel plan) en de daarin opgenomen resultaat- en inspanningsverplichtingen blijkt dat:
 - De concessiehouder wordt aangespoord tot een goed beheer van de infrastructuur (2A)
 - Dit leidt tot een maatschappelijk zinvol gebruik van de Betuweroute (2B)
 - De business case voorziet in het vervoer van gevaarlijke stoffen (2C)
- De mate waarin het voorgestelde systeem van monitoring uitvoering van het bovengenoemde beheerplan waarborgt (3)

De criteria opgenomen in het Informatiedocument zijn toegelicht in onderstaande kwantitatieve en kwalitatieve beoordelingscriteria.

I.6.2. KWANTITATIEVE BEOORDELINGSCRITERIA

De volgende kwantitatieve beoordelingscriteria zijn een nadere toelichting op de criteria genoemd in I.6.1:

- De totale onrendabele top (contant gemaakt) in de Business Case mag niet hoger zijn dan de referentiewaarde in de Referentiecassus (1A)
- De variabele kosten moeten jaarlijks zijn gedekt uit de gebruiksvergoeding (1A)
- Alternatieve risicoverdelingen moeten leiden tot een kleinere onrendabele top dan in de Basisvariant-Plus en dit verschil moet groter zijn dan de verwachte waarde voor de kosten van de Staat indien Staat het door partijen voorgestelde risico neemt (1B)
- De ontwikkeling van het gebruik van de Betuweroute moet ten minste vergelijkbaar zijn met de ontwikkeling in de Referentiecassus; een belangrijke, maar niet de enige, indicator van gebruik is het aantal treinkilometers (2B)

I.6.3. KWALITATIEVE BEOORDELINGSCRITERIA

De volgende kwalitatieve beoordelingscriteria worden toegepast:

- Beoordeling *kwaliteit* ingediende plannen. De kwaliteit van de plannen wordt beoordeeld op het neergelegde ambitieniveau van de plannen en/of uitgangspunten, de onderbouwing daarvan en de mate waarin de concessionaris in staat wordt geacht de plannen uiteindelijk daadwerkelijk te realiseren. De meetlat voor de beoordeling ligt hoger naarmate de concessieduur langer is. Voor het beoordelen van de kwaliteit van de plannen geldt meer specifiek het volgende:
 - Plannen voor beheer, onderhoud en vernieuwing: het concept beheerplan op hoofdlijnen voor de gehele concessieperiode zal op kwaliteit worden beoordeeld. De filosofie achter onderhoud, beheer en vernieuwing zal worden beoordeeld en de vertaling daarvan naar kosten (in relatie tot life cycle management). Tevens zal

worden beoordeeld of de onderbouwing dat de levensduur aan het eind van de concessieperiode gehaald wordt in lijn is met de gepresenteerde kosten. De plannen voor samenwerkingsverbanden met onderaannemers zullen worden beoordeeld (2A)

- Commercieel plan: de kwaliteit van de onderbouwing van de opbrengsten zal worden getoetst. Havenbedrijf Rotterdam/ProRail zullen aannemelijk moeten maken hoe de internationale treinpaden georganiseerd en vermarkt gaan worden en hoe de betalingsbereidheid van klanten wordt onderbouwd. Het realiteitsgehalte van de opbrengsten wordt ondersteund door inschattingen die verkregen zijn door communicatie met vervoerders, verladers, infrabeheerders e.a. (2B)
 - Financieel plan: is niet alleen een resultante van het commercieel plan en de plannen voor beheer, onderhoud en vernieuwing, maar dient onderbouwing te geven voor de rendementseis en de financieringsbehoefte. Havenbedrijf Rotterdam/ProRail dienen een gesubstantieerd inzicht te geven in de financierbaarheid van de Basisvariant-Plus en de eventueel gepresenteerde alternatieve varianten.
- Beoordeling *samenhang* tussen de ingediende plannen. Beoordeeld zal worden of de filosofie achter het commercieel plan, de uitgangspunten van het beheerplan en het financieel plan logisch is doorvertaald in alle drie de plannen
 - Beoordeling plan/garanties dat het vervoer van gevaarlijke stoffen wordt gefaciliteerd (2C)

Het in behandeling nemen van alternatieve varianten in de beoordeling van de business case betekent geen acceptatieplicht door Verkeer & Waterstaat van onderdelen van deze alternatieve varianten zoals risicoverdeling, concessieduur, reikwijdte van de concessie en bedrijfsmodel