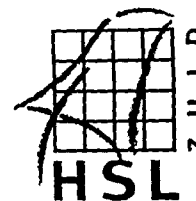


Memo

JB Beskerming
15/9/2000



Aan Tenderboard Vervoer

Kopie -

Onderwerp Kwalificatiedocument Rolling Stock

Mijne heren,

Bij deze ontvangt u het kwalificatiedocument Rolling Stock zoals dat aangepast na discussie met u in de laatste tenderboard. Bijgevoegd treft u aan een memo (eerst lezen) waarin ik vermeld hoe ik met uw opmerkingen ben omgegaan, en tevens enige nieuwe informatie.

Ik streef ernaar het kwalificatiedocument eind volgende week gereed te hebben voor verzending. Ik hoop dat u in de gelegenheid bent in de loop van volgende week commentaar (voorzover aanwezig) te leveren. Ik ben er daarbij vanuit gegaan dat na onze intensieve discussie over dit onderwerp er geen tenderboardzitting meer aan geweid hoeft te worden.

In deze laatste review-ronde is het kwalificatiedocument parallel verzonden aan de landsadvocaat, het ministerie van financiën, en tevens wordt het intern nog een keer gescreend (Bas, Jacqueline)

Met vriendelijke groet,

Peter van Kleunen

Datum
15 september 2000

Ons kenmerk
-

Uw kenmerk
-

Contactpersoon
Peter van Kleunen

Doorkiesnummer
030 - 2728545

E-mail
Peter.van.kleunen@hslzuid.com

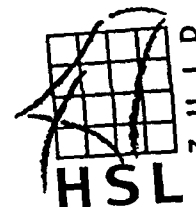
Projectorganisatie
Hogesnelheidslijn-Zuid

Postadres:
Postbus 43
3500 AA Utrecht

Bezoekadres:
Catharijnesingel 33
3511 GC Utrecht

Tel 030 - 272 84 00
Fax 030 - 272 84 44

PKleunen
15-09-00 13:08
Q:\Vervoer\A. TENDER
PHASES\A 7. RoSto
Tender\Qualification
document\Aanbiedingsmemo
Kwal.doc



Memo

Aan Tenderboard Vervoer, Min. van Financien, Landadvocaat,
G.Schuhmacher

Kopie -

Onderwerp Tenderprocedure Rollend Materieel HSL-Zuid

Datum
14 september 2000

Ons kenmerk

-

Uw kenmerk

-

Contactpersoon

Peter van Kleunen

Doorkiesnummer

030 - 2728545

E-mail

Peter.van.Kleunen@

hslzuid.com

Inleiding

Half juni heeft de regering besloten om een openbare aanbesteding van het vervoer over de HSL-Zuid te starten. Het besluit omvatte ook een passage over treinen. Daarin werd geconstateerd dat de aanschaf van rollend materieel op het kritieke tijdspad voor de opening van HSL-vervoersdiensten ligt. Op een tweetal erkende risicopunten (tijdsvertragingen ten gevolge van onduidelijke specificaties en toelatingsprocedures) werden maatregelen aangekondigd. Bovendien werd getwijfeld aan de competitie in de markt van rollend materieel, hetgeen zich in ongunstige biedingen van de vervoerders zou kunnen uiten.

Als oplossing om aan deze problemen tegemoet te komen is gekozen voor (de start van) een aanbestedingsprocedure door de Staat voor de aanschaf treinen voor de HSL-Zuid. Voorzien was een procedure die in ieder geval een kwalificatie en een aansluitende consultatie- en informatiefase zou omvatten. Daarna zou de procedure bevroren worden (en weer gestart worden in b.v. een fall-back positie voor de vervoerstender). Gekwalificeerde vervoersconsortia konden gebruik maken van deze procedure (echter niet verplicht).

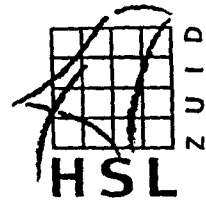
De door de Staat geïnitieerde procedure laat onverlet dat de verantwoordelijkheid voor de aanschaf van treinmaterieel bij de HSL-vervoerders ligt (hetzij via een eigen procedure, hetzij door gebruik te maken van HSL-procedure en die onder eigen verantwoordelijk te vervolgen).

Conform deze opzet is de aanbestedingsprocedure aangekondigd in het officiële orgaan van de EU (OJEC) van 8 augustus j.l. De procedure is, formeel vanwege het overleg met de NMBS over de overeenkomst NMBS - HSL-vervoerder, tijdelijk opgeschort.

Door de tenderboard, de landsadvocaat en het ministerie van Financiën zijn nog een aantal kanttekeningen gemaakt, die geleid hebben tot een bijstelling van de procedure, die gedetailleerder verwoord zal worden in het kwalificatiedocument. Ondertussen zijn er ook een aantal signalen uit de (vervoers)markt, c.q. beter inzicht in die markt, die een aanpassing van de procedure rechtvaardigen.

Projectorganisatie
Hogesnelheidslijn-Zuid
Postadres:
Postbus 43
3500 AA Utrecht
Bezoekadres:
Catharijnesingel 33
3511 GC Utrecht
Tel 030 - 272 84 00
Fax 030 - 272 84 44

PKleunen
15-09-00 12:35
\\SRV00051\Prof\Vervoer\A.
TENDER PHASES\A.7. ProSto
Tender\Qualification
document\Memo tenderboard en
minfin opzet tenderprocedure.doc



Huidige inzichten

Vanaf het begin van het jaar zijn kennismakingsgesprekken gevoerd met alle grote (Europese) treinenbouwers (dit ter voorbereiding van het regeringsbesluit van juni van dit jaar). In die gesprekken is onder andere gepolst hoe men zou reageren op een door de Staat geïnitieerde aanbestedingsprocedure, parallel lopend aan de aankoopprocedures van de vervoerders. Men zag daarin voordelen: eerdere en betere mogelijkheid tot consultatie (en informatie) op het gebied van infrastructuur-interface- en veiligheidsspecificaties en regelingen betreffende de toelating van materieel.

Op de aankondiging in de OJEC hebben alle Europese treinenbouwers (Talgo, Fiat, Ansaldo-Breda, Adtranz, Bombardier, Siemens, Alstom) zich gemeld met een aanvraag voor het kwalificatiedocument.

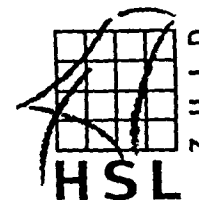
Twee van deze bouwers (Siemens, Alstom) hebben daadwerkelijk operationele 300 km/uur treinen geleverd (Fiat ook, maar maakt nu deel uit van Alstom). Deze markt is naar onze inzichten zich aan het verbreden. Ten behoeve van de Madrid - Barcelona verbinding ontwikkelt de combinatie Talgo-Adtranz een 350 km/uur trein. Hiermee krijgt Bombardier, dat Adtranz overneemt, ook in dit marktsegment voet aan de grond. Op de markt van 220 km/uur treinen is Bombardier (en in minder mate Talgo en Ansaldo/Breda) al een geduchte tegenspeler van Siemens en Alstom.

Datum
14 september 2000
Kenmerk
-
Blad
2/4

Na opmerkingen van de tenderboard is contact gelegd met de Japanse handelsvertegenwoordiger in Nederland (JETRO) en zijn zij op deze procedure geweest. (Ondertussen heeft ook Hitachi zich gemeld!). Naar ons inzicht is de markt competitief (buyers-market, relatief lage prijzen), in de zin dat elke treinenbouwer aan iedere vervoerder zijn treinen zal willen verkopen. Een formele relatie tussen een HSL-vervoerder en een treinenbouwer wordt niet toegestaan (uitsluitingseis voor vervoersconsortium).

Een belangrijke aanscherping van de argumentatie ten faveure van een treintender is veroorzaakt door de positie van de Ontwikkelingsmaatschappij (de fall-back in de vervoerstender). Een serieuze fall-back, met een voldoende dreigende werking, impliceert ook actie op het gebied van treinen (als zijnde de grootste kostenpost van een vervoerder met een langlopend tijdsbeslag). Een fall-back zonder activiteit aangaande de aanschaf van treinen is geen serieuze optie. Deze observatie wordt ondersteund door signalen uit de NS-organisatie, waaruit blijkt dat men niet blij is met HSL-acties op het treinengebied.

Om de fall-back nog meer "tanden" te geven wordt de reguliere procedure in ieder geval gestart met een kwalificatie en verlengd tot en met aanvragen van biedingen (hiermee ook tegemoetkomende aan het commentaar van de tenderboard die opmerkte dat de procedure vis noch vlees was). Op deze wijze wordt het mogelijk om aanbiedingen van de treinenbouwers voor de ontwikkelingsmaatschappij te vergelijken met de (materieelcomponent) in de biedingen van de vervoersondernemingen. Afhankelijk van de voortgang van de vervoerstender kan de procedure verder verlengd worden tot short-listen op basis van biedingen en verder ...



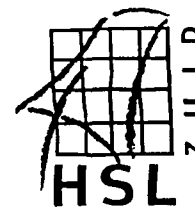
Met deze argumentatie en opzet wordt een eerder bezwaar (Landsadvocaat) betreffende de kwalificatiefase minder van belang. In de eerdere opzet van de tender lag de nadruk van de procedure meer op de overdracht van de tender naar de TOC's. In dat geval zou een kwalificatie door de Staat kunnen leiden tot uitsluiting van bedrijven die, door een TOC wellicht wel uitgenodigd zouden zijn. Daarmee had een dergelijk uitgesloten bedrijf in ieder geval een achterstand in informatie (want mag niet deelnemen aan consultatie en informatieronde). Nu de procedure meer vanuit het perspectief van de ontwikkelingsmaatschappij wordt beargumenteerd heeft de Staat een rechtmatig belang voor een dergelijke opzet. Overigens zijn de kwalificatiecriteria zodanig mild dat een "onterechte" uitsluiting een hypothetische kwestie is.

De biedingen zullen geschieden op basis van infra-interface specs, veiligheidseisen (uit NL, Bg en wellicht Fr) en een zeer rudimentaire indicatie van de commerciële kant (m.n. interieur) van een trein (of op basis van een aanbieding door de treinenbouwers van wat zij de meest geëigende treinen vinden op basis van de vervoerskarakteristieken van de HSL). Overigens bepalen de infra-interface, veiligheids- en toelatingseisen 80 a 90% van de kostprijs van een trein. Voor alle duidelijkheid: de tot op heden opgestelde specificaties hebben alleen betrekking op het raakvlak trein – infrastructuur en op veiligheid, en doen geen uitspraken over de "commerciële kant van een trein. Conform een aanbeveling van de tenderboard wordt actief onderzoek gedaan naar prijsinformatie. Gezocht wordt ook nog naar mogelijkheden om productiecapaciteit (indien dit maatgevend is voor de levertijd) op een of ander wijze te reserveren.

Datum
14 september 2000
Kenmerk
-
Blad
3/4

De activiteiten van de HSL dragen er ook toe bij dat de treinenbouwersmarkt competitiever wordt. Een direct verbredend effect gaat uit van de (nu gemeenschappelijk met NMBS en SNCF/RFF) opgezette actie om de infra-specificaties (+ procedures met betrekking tot veiligheid/toelating) van de betrokken landen ter beschikking te stellen, inclusief een analyse van de grootste probleempunten. Hierdoor wordt het voordeel van met name Alstom, en in minder mate van Siemens en Bombardier, ten opzichte van de andere bouwers geringer. De HSL-tender heeft ook nog een voorbeeldfunctie: functioneel specificeren, omdraaien van vraag van de Staat naar aanbod van de leveranciers. (En willen we een bouwer als Hitachi echt een kans geven dan zijn voorgaande acties een must!).

In het tenderproces voor de Infraprovider zijn nog twee grote treinbouwers in de race. De vraag is of er een spel mogelijk zou kunnen zijn waardoor door (slim) handelen in de IP-bieding er een voordeel verkregen kan worden voor het treinenbouwende deel van hetzelfde bedrijf. Vooralsnog zijn er geen aspecten ontdekt waarop dit zou kunnen geschieden (wordt wel actief bewaakt). De volgende vraag is of een dergelijk voordeel niet actief nagestreefd zou kunnen door de IP-bieders ook de treinen te laten aanbieden. Gezien de (door ons als redelijk competitief ingeschatte) materieelmarkt, en de (vermoedelijk) geringe potentie voor een integraal voordeel, lijkt hiervoor geen reden. Dit nog afgezien



van aanbestedings-juridische problemen om de IP-tender nu nog uit te breiden met een materieelaanschaf.

Samenvattend

De doelen van de aanbestedingsprocedure voor rollend materieel voor de HSL zijn:

- De fall-back positie van de ontwikkelingsmaatschappij voor het vervoer over de HSL-Zuid waarborgen, en daarmee meer druk zetten op competitie in de vervoersaanbesteding;
- Het aankoopproces van de vervoerders versnellen, c.q. grote vertragingsrisico's wegnemen (c.q. actief verminderen);
- De competitie op de treinenmarkt vergroten.

Datum

14 september 2000

Kenmerk

-

Blad

4/4