

## Notulen Tenderboard Vervoer 8 mei 2001

Definitief

Datum vergadering	8 mei 2001
Betreft vergadering	Tenderboard Vergadering
Aanwezig	J. Janssen (vz.), M. Dullaert, H. Huis in 't Veld, P. van Kleunen, W. Korf, R. Postulart, B. Roelofs, D. van de Velde, Jan van de Ven (secre.)
Gasten	R. Testroote
Afwezig	B. van Os, BJ. Kouwenhoven
Kopie	Archief
Locatie	Westraven, k. 16.05

Datum  
11 mei 2001  
Kenmerk  
Notulen TB (08-05-01)  
Blad  
1/7

### Actielijst

- De TB zullen in deze notulen rapporteren over haar toets van het financieel model. B. Roelofs en D. van de Velde zullen tekst aanleveren die geïntegreerd wordt in deze notulen.

### Afspraken

Volgende vergaderingen staan gepland:

#### *Hele TB:*

22 mei	11.00 – 13.00	locatie: Westraven, k. 16.05 (broodjes)
6 juni	15.00 – 18.00	locatie: Westraven, zaal volgt

*Alleen: B. Roelofs, D. van der Velde, R. Postulart, J. Janssen*

*Doel: Gecombineerde Adviesraad- en Tenderboardvergadering*

*Contactpersoon: Wim Gideonse: 06 - 22665030*

15 Mei	10.30 – 13.00	locatie: Den Haag, Sofitel Hotel
--------	---------------	----------------------------------

Indien er wijzigingen in de data, tijd of locatie optreden zal dit nadrukkelijk, per telefoon worden doorgegeven.

## 1. Opening

Er wordt besloten de conceptagenda te volgen.

## 2. Notulen vergadering 19 maart 2001

J. Janssen heeft een tweetal tekstvoorstellen gemaild deze zullen door de secretaris verwerkt worden. Met in acht name van de wijzigingen worden de notulen goedgekeurd.

De volgende acties worden teruggekoppeld:

- Het is nog niet gelukt om te rapporteren over verbeteracties naar aanleiding van het onderzoek naar de organisatie van Deelproject Vervoer. Wel zijn er reeds acties ondernomen zoals:
  - Samenstellen van een onderhandelingsteam
  - Verbeteren van de sturing van het Vervoerteam
  - Verbeteren archivering
- W. Korf en P. van Kleunen zullen hierover volgende vergadering rapporteren.
- De toets van het referentie model; zie hiervoor punt 6 van deze notulen.

Datum  
11 mei 2001  
Kenmerk  
Notulen TB (08-05-01)  
Blad  
2/7

## 3. Mededelingen

J. Janssen vertelt de gang van zaken rondom agendapunt 5, Addenda TOC, van de vergadering van 10 april 2001. De Tenderboard gaat akkoord met het verslag van de bespreking over de addenda en met de daarin weergegeven oplossing die is gevonden voor Addenda 2.1 (benefit sharing) en 2.5 (change procedure); dat wil zeggen met reparatie van de Addenda door middel van clarifications 4, in bijzonder het antwoord op vraag 4.42.

## 4. Ontvangst biedingen

A. Train Operating Company tender

P. van Kleunen geeft de stand van zaken met betrekking tot de evaluatie van de biedingen weer. Hij betreft hierbij informatie van de volgende bronnen;

- Bespreking met B. Van Os en M. Blokland, dd. 8-5-01
- Overleg met het Variantenteam
- Sessies tussen Assessmentteams en het Reviewteam, dd. 7-5-01

Hieronder volgt een beknopt beeld van de biedingen:

	<b>Amazone</b>	<b>Mississippi</b>	<b>Nijl</b>
<b>bod</b>	laag	hoog	middel
<b>document</b>	goed verzorgd, veel tijd aan besteed	keurig, veel energie in gestoken	veel tijd aan besteed, maar zitten wat inconsequenties in
<b>indruk</b>	defensief, meest negatieve scenario gebruikt	offensief, veel koopsignalen	defensief, er is teruggerekend van een eindbedrag, wending in laatste fase (ruzie binnen consortium?)
	geen proviso's	goed aan spelregels gehouden	veel proviso's
<b>status bod op dit moment</b>	non-compliant, te laag	compliant	non-compliant, i.v.m. proviso's

Datum  
11 mei 2001  
Kenmerk  
Notulen TB (08-05-01)  
Blad  
3/7

Eén consortium heeft zich teruggetrokken. Dit is bekend bij de bidders want het heeft in diverse kranten gestaan.

Door alle bidders is overwegend positief geboden op de varianten, met uitzondering van de variant waarbij de lijn wordt omgelegd langs Amsterdam Zuid/WTC. Op de vrije variant (6) worden veel onwaarschijnlijke treinpaden aangeboden. Geen van de bidders heeft vervoer naar London als optie aangeboden, waarschijnlijk vanwege specifieke materieleisen.

Pans, Van Eeghen, Netelenbos zijn door W. Korf op de hoogte gesteld van de biedingen en de stand van zaken van de evaluatie.

Geconstateerde adders onder het gras:

- Het is onduidelijk hoe NS aan haar hoge startvolumes kan komen. Het zou mogelijk kunnen zijn dat dit gerealiseerd wordt door bestaande lijnen te kannibaliseren (P. van Kleunen). De TB vindt dit op zich niet bezwaarlijk maar is bang dat hierdoor het level-playing field verloren gaat. Daarom adviseert de TB om eventuele kannibalisatie-effecten te onderzoeken. In de volgende notulen zal bericht worden over de genomen acties.
- Het CGEA-bod is erg gericht op internationaal vervoer. Ook heeft het bod een erg Frans karakter. Het zou kunnen dat het een indicatie geeft van de eisen die SNCF zou kunnen gaan stellen. Met andere woorden CGEA zou als "katvanger" van de SNCF kunnen dienen (B. Roelofs). TB adviseert alert te zijn op een dergelijke rol.
- Twee van de drie partijen willen 220 km/h-materieel inzetten op Brussel. De TB adviseert om het consortium Mississippi te laten aantonen dat de voorgeschreven reistijden gehaald kunnen worden.

Na een discussie over de te volgen strategie besluit de TB het volgende:

- De van tevoren gedefinieerde assessment methode, zoals gedeponeerd bij de notaris zal vanzelfsprekend onverkort gevolgd blijven worden.
- Downside en upside potential van de biedingen moeten grondig geanalyseerd worden.
- Uiterlijk donderdag moeten onduidelijkheden zijn geanalyseerd en clarification questions geformuleerd zijn.
- Zo spoedig mogelijk zullen clarification meetings worden belegd, bij deze clarification meetings moet er voor gewaakt worden procedure fouten te maken. Ook kunnen er hooguit 10-20 vragen per bidder gesteld worden.
- De clarifications moeten per partij een ander karakter hebben, namelijk:
  - Mississippi: het afdekken van de downside. Vragen richten zich met name op onduidelijkheden met betrekking tot eventueel verborgen proviso's
  - Nijl: Dit consortium moet haar cover letter terugtrekken. Vragen moeten zich richten in het afdekken van proviso's. Eventueel onder juridische dwang
  - Amazone: in het bod van dit consortium zitten een aantal opmerkelijkheden. Door middel van clarifications moeten zeker gesteld worden dat er geen fouten gemaakt zijn.
- Er moet rekening mee gehouden worden dat er maar met één partij zal worden doorgeslagen. Dit besluit valt naar verwachting volgende week tijdens de Adviesraad vergadering. Op de mogelijkheid van dit besluit moet geanticipeerd worden.
- Voorbeelden van Clarifications voor TOC bidders:
  - Welke treintypen gaan gebruikt worden
  - Wordt er werkelijk Hogesnelheidsmaterieel aangeboden
  - Worden kosten voor materieel niet afgewend op de kosten voor het HoofdRailNet
  - Afdichten lopende claim op aanloopverliezen van Thalys

Datum  
11 mei 2001  
Kenmerk  
Notulen TB (08-05-01)  
Blad  
4/7

#### B. Rolling Stock tender

P. van Kleunen geeft de stand van zaken betreffende de Rolling Stock biedingen weer:

Leverancier:	Eerste indruk:
Bombardier	wil vooralsnog niet voldoen aan 15% max. prijsafwijking, waardoor bieding ongeldig is. Bombardier koopt veel onderdelen in bij andere aanbieders
Adtranz	redelijke bieding gedaan. Dit bedrijf zal samengaan met Bombardier
Siemens	slordig bod. Completeness slecht en "huiswerk" niet goed gemaakt
Ahlstrom	goede nette bieding. 3 trein typen aangeboden. Goed complete en compliant bod.

De prijsniveaus dienen goed bekeken te worden. Dit is ook van belang voor een strategische keuze van de materieel bidders.

Na een discussie over de te volgen strategie besluit de TB het volgende:

- Er hoeft geen haast gemaakt te worden met de evaluatie van de RoSto biedingen, wel moet er marktspanning gehouden worden en een signaal afgegeven worden dat de PDC een reële optie blijft
- Daarom dienen nu clarification meetings gepland te worden die over 2 weken zullen plaatsvinden
- Zo spoedig mogelijk kan een schriftelijke clarification ronde plaatsvinden
- Ook dient een belronde gehouden te worden waarin de procedure wordt aangegeven
- Er dient uitgezocht te worden wat de werkelijke reden is voor het niet bieden van Bombardier (de prijsgarantie zou een cover-up kunnen zijn) Getracht moet worden Bombardier haar prijsgarantieclausule te laten intrekken.

## 5. Terugkoppeling acties voorgaande vergadering

### A. Bandbreedtebepaling naar aanleiding van de working assumptions

De tenderboard vindt het totaaloverzicht van de working assumptions een duidelijk stuk. Zij verzoekt voor de volledigheid ook clarification 4.42 toe te voegen. De projectsecretaris zal hier zorg voor dragen.

P. van Kleunen zegt toe om een analyse van de bedragen die met de working assumptions zijn gemoeid te laten uitvoeren met behulp van het referentiemodel. Deze analyse zal tijdens de onderhandelingen van pas komen.

De TB constateert geen nieuwe of verrassende working assumptions en is hierdoor gerustgesteld.

### B. Invloed van de verschuiving van de startdatum van de concessie

Het verschuiven van de startdatum van de concessie heeft de volgende risico's:

- Verlies aan opbrengsten voor de Staat: de concessievergoeding kan niet geïnd worden (100 mio Euro/jaar)
- Kosten voor de Staat: de operationele kosten van de reeds gereed staande TOC moeten worden vergoed (Rolma, organisatie, personeel ect.)
- Het intermediaire vervoerbedrijf (Thalys) kan reeds gestaakt zijn voordat de TOC kan starten waardoor met lagere vervoersvolumes gestart wordt, waardoor de TOC zal claimen.

De TB concludeert dat de risico's nu en komend jaar zeer beperkt zijn. Vertragingen die echter later optreden zullen wel kostbaar zijn door bovenstaande risico's.

Datum

11 mei 2001

Kenmerk

Notulen TB (08-05-01)

Blad

5/7

C. Raakvlak/Coördinatieprobleem in kaart gebracht

P. van Kleunen reikt een aanvulling op bijlage 6 uit; een lijst met interface problemen van IPCM en een lijst van Vervoer. Hij bespreekt de risico's:

V1. Veiligheid tunnelbuis: **ranking \*\*\***

W. Korf vindt dat dit geen risico meer is. Hierover zijn afspraken gemaakt. het blijft echter ronddolen.

V2. Zijwindgevoeligheid: **ranking \*\***

Dit risico zou eigenlijk moeten zijn opgenomen in het IP-contract. De TB vindt dat er een check moet komen of dit niet binnen het IP-contract is afgedekt. Indien dit niet het geval is dient er zo spoedig mogelijk actie te worden ondernomen.

V3. Beschikbaarheid conventionele infra: **ranking \*\*\***

Dit risico moet worden opgenomen als een onderhandelingspunt met de NS

V4. Rotterdam West infra: **ranking \***

DE TB erkent dit risico.

V5. Afstemming trein- en baanapparatuur: **ranking \*\*\***

De TB vindt dit een zeer ernstig risico. Als er pas in de testfase achtergekomen wordt dat de afstemming tussen baan- en treinbeveiligingsapparatuur een probleem is kost dit veel tijd en geld.

De TB spreekt haar bezorgdheid uit over de interface problematiek. In de IP Tenderboard is aan de orde geweest dat er voor naar schatting 400 mio aan risico wordt gelopen op de interfaces en dat er geen duidelijke "eigenaar" van de problematiek is aangewezen. De TB pleit voor een spoedige aanpak van de problematiek en vindt dat de problemen eventueel vanuit een hoger niveau in de organisatie dienen te worden gecoördineerd.

D. Terugkoppeling verbeteracties

Volgt in een volgende vergadering

6. Toets van de referentiepositie en financieel model

Namens de TB hebben B. Roelofs en D. van de Velde (Marc Dullaert was verhinderd) zich door medewerkers van het projectbureau (Roel Testroote en Paul Swanenvleugel (PWC)) laten informeren over de achtergrond van bedrag van 100 mln Euro (minimum opbrengst concessie) en over de referentiepositie. Motivering voor deze toets was dat summiere narekeningen door D. van de Velde tot vergelijkbare bedragen aan mogelijke opbrengsten en reizigers kwamen voor wat betreft A'dam-R'dam en A'dam-Parijs, maar tot de helft voor wat betreft A'dam-Brussel.

Datum

11 mei 2001

Kenmerk

Notulen TB (08-05-01)

Blad

6/7

Na uitleg en narekenen binnen een zeer vereenvoudigd model concludeert de TB dat zij ook tot vergelijkbare bedragen komt, als in de referentiepositie zijn opgenomen. Wat dit betreft is de zaak dus verduidelijkt.

D. van de Velde onderstreept dat zijn narekeningen alleen gebaseerd zijn op de aanbodkant. Hij heeft dus niet geprobeerd te toetsen of de voorziene reizigers-aantallen realistisch zijn.

Met andere woorden, de TB heeft de volgende 2 vragen onderzocht en hierover het volgende geconcludeerd:

1. Is het mogelijk om evenveel opbrengsten te genereren als in de referentiepositie staat opgenomen, gelet op het voorgenomen/voorzien aanbod aan treinen, gelet op tarieven die op vergelijkbare lijnen in het buitenland gangbaar zijn, en gelet op 'redelijke' bezettingsgraden?

Conclusie: de gemaakte berekeningen, die aanzienlijk summierder zijn dan het model van LEK, komen inderdaad tot vergelijkbare opbrengstcijfers voor de drie 'kavels' (AR, AB, AP).

2. Is het mogelijk om zoveel reizigers te trekken als in de referentiepositie staat opgenomen, gelet op het aanbod en de tarieven? Dit valt niet na te rekenen zonder diepgaandere studies. Hierover kan dan ook op dit moment geen harde uitspraak worden gedaan. Summiere gevoeligheidsanalyses (eenvoudige scenario's gebaseerd op verschillende aannames qua tarieven en bezettingsgraad) kunnen wel worden uitgevoerd.

Conclusie: deze zeer summiere gevoeligheidsanalyses op basis van bovengenoemde berekeningen voor de aanbodkant laten een grote variatie in termen van resultaat voor de TOC (winst/verlies na betaling van 100 mln euro) zien; afhankelijk van de aannames qua bezettingsgraad en tarieven (algemene hoogte, piek/dal-verschil, business-economy-verschil).

## 7. Rondvraag en sluiting

Vakanties worden doorgegeven:

H. Huis in 't Veld:	week 20-21-22 afwezig
B. Roelofs:	week 21 afwezig
J. Janssen:	week 30-33 afwezig

Datum

11 mei 2001

Kenmerk

Notulen TB (08-05-01)

Blad

7/7