

Stibbe Simont Monahan Duhot

N O T I T I E

Aan : Projectorganisatie HSL Vervoer
Cc : Wim Korf
Van : Tenderboard HSL Vervoer (Bert Roelofs, René Postulart, Joop Janssen)
Datum : 1 september 2000
Betreft : Vragen vanuit de Tenderboard (12563)

Ter voorbereiding op de bijeenkomst van aanstaande dinsdag 5 september om 15.00 uur, hebben wij gedrieën onze gedachten bepaald met betrekking tot een aantal vragen die wij onderwerp van discussie zouden willen maken. De eerste drie punten betreffen overigens meer constatering/aanbevelingen dan vragen.

1. Functioneren Tenderboard
Dit onderwerp is niet zozeer een vraag als wel een constatering. Wij hebben, mede door het sterk politiek gedreven karakter van het besluitvormingsproces in het afgelopen jaar, als Tenderboard nog wel eens ad hoc en weinig voorbereid moeten adviseren. Daarvoor bestaat alle begrip, echter voor de toekomst zouden wij een meer gestructureerde opzet van ons functioneren op prijs stellen (geagendeerde vergaderingen met tijdig toezending van stukken; verslaglegging met daarin opgenomen de door de Tenderboard uitgebrachte adviezen, alsmede terugrapportage op die adviezen).
2. Organisatie aanbestedingstraject
Ook dit is niet zozeer een vraag als wel een aanbeveling. Wij zijn van mening dat op dit moment goed moet worden nagedacht over de organisatie van het aanbestedings- en onderhandelingstraject (bezetting, benodigde expertise, het instellen van teams, de rol van externe adviseurs en de rol van de Tenderboard daarin).
3. Level playing field
Wij vinden het van cruciaal belang dat het in stand houden van een level playing field gedurende de hele procedure gegarandeerd is. Dat wil zeggen dat de spelregels duidelijk gedefinieerd moeten worden en ook dienen te worden nageleefd. Van wij-

Stibbe Simont Monahan Duhot

ziging van de regels tijdens het spel (ongeacht door wie geïnitieerd) kan dus geen sprake zijn.

Om “buitennommetjes” te voorkomen dient er een “single point of contact” te zijn.

4. Marktspanning

Is de projectorganisatie ervan overtuigd dat er werkelijk marktspanning is (gegeven (i) subversieve acties van NS; (ii) het “terugtrekken” van SNCF; (iii) de enigszins teleurstellende hoeveelheid aangemelde gegadigden (slechts vier)).

Als de conclusie zou luiden dat getwijfeld mag worden aan het bestaan van werkelijke marktspanning, wat is dan de strategie van de projectorganisatie?

Is het in dat verband verstandig om de fall back optie al uit te werken? Kan die fall back een soort “PSC” functie vervullen?

5. Belangen NMBS/SNCF

In welke maten zijn de belangen van deze staatsmaatschappijen gelijk gericht (en zouden zij bij een onderlinge samenwerking belang kunnen hebben) c.q. in welke mate zijn die belangen tegengesteld?

Hoe verhouden de belangen van NS zich hierin. Is een analyse van deze belangen beschikbaar? Is de projectorganisatie van plan te anticiperen?

6. Rollend materieel

Is het verstandig de aanbesteding van het rollend materieel in een afzonderlijk traject reeds nu te starten? Hoe kan voorkomen worden dat de procedure een halfslachtig karakter draagt? Hoe kan worden zeker gesteld dat de bandbreedte waarbinnen prijzen en levertijden worden afgesproken niet te breed wordt? Welke relaties zijn te verwachten tussen potentiële vervoerders en ROMA fabrikanten? Welke relaties bestaan er tussen die fabrikanten en de huidige IP kandidaten?

7. Timing

Welke zijn de te verwachten effecten van de IP aanbestedingsprocedure, de vervoeraanbestedingsprocedure en de ROMA aanbestedingsprocedure onderling? Hoe kan (tenminste) voorkomen worden dat, ongelukkige timing, partijen in elkaars armen worden gedreven?

8. Opties

Hoe wordt omgegaan met optionele aanbiedingen (dat wil zeggen aanbiedingen waarbij afgeweken wordt van de vraagspecificatie?).

9. Politiek

Welke politieke beslismomenten worden in het aanbestedingsproces voorzien? Welke voor de aanbestedingsprocedure ondersteunende respectievelijk bedreigende factoren kunnen worden verwacht? Hoe vindt de communicatie tussen de projectgroep en de verschillende Haagse besluitvormingsinstanties plaats?

Stibbe Simont Monahan Duhot

10. Intergratie/coördinatie
Hoe kan bevorderd worden dat de drie projectonderdelen (onderbouw, IP en vervoer) tot een betere intergratie en raakvlakken management komen? Wordt de concept-overall planning door alle projectonderdelen gedragen?

Bert Roelofs

René Postulart

Joop Janssen

- Memo aan Tenderboard, Min. van Financiën & Landsadvocaat
 - Tenderprocedure RolMa HSL-Zuid
 - d.d. 14 september 2000

Memo

Bas *1/9*

na vervoerster
eve sa - e HSL



- telst harder
- nog meer o-tu is
- minder selectiecriteria

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 tijdsfad 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 vervoerster). 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

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 (Talگو, Fiat, Ansaldo-Breda, Adtranz, Bombardier, Siemens, Alstom) zich gemeld met een aanvraag voor het kwalificatiedocument.

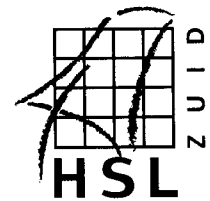
Twee van deze bouwers (Siemens, Alstom) hebben daadwerkelijk operationele 300 km/uur treinen geleverd (Fiat ook, maar maakt nu deel uit van Alstom). Deze markt is naar onze inzichten zich aan het verbreden. Ten behoeve van de Madrid - Barcelona verbinding ontwikkelt de combinatie Talگو-Adtranz een 350 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 Talگو 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 ...



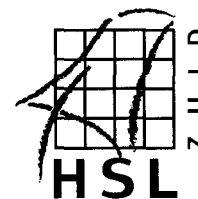
Met deze argumentatie en opzet wordt een eerder bezwaar (Landsadvocaat) betreffende de kwalificatiefase minder van belang. In de eerdere opzet van de tender lag de nadruk van de procedure meer op de overdracht van de tender naar de TOC's. In dat geval zou een kwalificatie door de Staat kunnen leiden 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.

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 treinenbouwers 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

Datum
14 september 2000
Kenmerk
-
Blad
3/4



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 vertragingrisico's wegnemen (c.q. actief verminderen);
- De competitie op de treinenmarkt vergroten.

Datum

14 september 2000

Kenmerk

-

Blad

4/4

- Nota aan de Minister
- Besluitvormingsnota Invitation to Tender HSL-Zuid vervoer
 - d.d. oktober 2000

Nota

Aan
De Minister

Contactpersoon	Doorkiesnummer
Gerben Schuhmacher	06 51 51 51 39
Datum	Bijlage(n)
.. oktober 2000	3
Ons kenmerk	Uw kenmerk
-	-
Onderwerp	
Besluitvormingsnota Invitation to Tender HSL-Zuid vervoer	

Geachte Minister,

Inleiding

Voor u ligt de besluitvormingsnota voor het uitbrengen van de Invitation to Tender (het bidbook) voor de aanbesteding van de rechten op het vervoer over de HSL-Zuid.

In deze besluitvormingsnota worden de context en de hoofdzaken van de inhoud van de Invitation to Tender (verder ITT) benoemd en toegelicht.

Vanwege de omvang van de ITT (een ordner met Engelstalige documenten) stel ik u voor om uw besluit over het uitbrengen van het ITT te baseren op deze nota.

Voorts vraag ik u om, indien deze besluitvormingsnota uw instemming heeft, de bijgevoegde aanbestedingsbrieven aan de geselecteerde partijen te tekenen.

Tenslotte wijs ik er op dat de formele Go - No Go besluiten die zijn vastgelegd voor deze aanbestedingsprocedure volledig in takt blijven.

1. Kabinetsbesluit aanbesteding vervoer HSL-Zuid van 16 juni 2000

Op 16 juni jl. heeft het kabinet besloten de kwalificatiefase te starten van de openbare aanbesteding van langjarige rechten op het vervoer over de HSL-Zuid. In het kabinetsbesluit is vastgelegd dat na de kwalificatie fase er tenminste drie consortia dienen te zijn, die alle voldoen aan onder meer de volgende eisen:

1. multi-modale ervaring;
2. aantoonbare kennis van de Nederlandse markt;
3. tenminste één geregistreerde partij per consortium, en een bedrijf mag direct of indirect slechts met één consortium inschrijven;
4. geen stapeling van dominante posities in één consortium (bestaande Thalysvervoerders);
5. medewerking aan een eerlijk speelveld en toegang tot het HSL-Vervoer (Amsterdam-Brussel-Parijs/London).

Aan deze eisen is voldaan. Er hebben zich 3 consortia en één bedrijf gemeld die allen aan deze eisen voldoen en die zich allen gekwalificeerd hebben.

Er is zodoende geen reden (en overigens ook juridisch geen mogelijkheid) om een besluit tot stopzetten van de aanbesteding (een no go besluit) te nemen.

De volgende fase van de aanbesteding, de biedingsfase, kan van start gaan.

2. De aanbestedingsprocedure op hoofdlijnen

Deze aanbestedingsprocedure heeft geen precedent in Nederland. Op deze aanbestedingsprocedure is geen Europese aanbestedingsrichtlijn van toepassing. Dit betekent dat er geen nauwkeurig stelsel van regels van toepassing is; geen keurslijf dus. Wel zijn de algemene beginselen van het Europese en Nederlandse aanbestedingsrecht van toepassing. Ook zijn de algemene beginselen van het Nederlandse bestuursrecht en het Nederlandse verbintenissenrecht van toepassing. Dit gezamenlijke normenkader biedt een abstract maar toch duidelijk richtinggevend kader voor de procedure. Concreet: de procedure moet eerlijk, non-discriminatoire en transparant zijn. Besluiten moeten proportioneel en gemotiveerd zijn. Alle betrokken partijen dienen te goeder trouw te handelen.

Er dient zowel geboden te worden op de combinatie van de rechten op het binnenlandse vervoer en het internationale vervoer als separaat op de rechten op respectievelijk het binnenlandse en het internationale vervoer.

Dit is in lijn met eerdere mededelingen van de Staat (onder meer in het 'Registration Document' en de 'Invitation to Registered Parties') en het

*geen overheids aanbesteding
in de zin EU
wordt gekocht ipw
concedie werking*

*doel
procedure
beoordelen
loopt door
elkaar*

④

biedt een extra mogelijkheid om de marktspanning in de tender goed vast te houden. (Voor de leesbaarheid van deze nota wordt in de beschrijving van de procedure en de rechten en plichten van de partijen uitgegaan van het combinatiemodel.)

De procedure is een combinatie van een veiling en een 'beauty contest'.

nee

Voor zowel de kwalitatieve criteria als het financiële criterium gelden minimum-eisen. Partijen moeten tenminste garanderen het basisvervoerscenario van twee binnenlandse treinen per richting per uur en twee internationale treinen per richting per uur uit te voeren en tenminste een jaarlijks bijdrage aan de Staat bieden dat het equivalent is van de 1,8 miljard die is vastgelegd in de Planologische Kern Beslissing (N.B. dit bedrag is berekend over een exploitatieperiode van 30 jaar).

In de eerste ronde (de initiële biedingen, waarvoor in het ITT het basisscenario en de basiskwaliteit dwingend als minimumeis is vastgelegd) weegt het financiële criterium veruit het zwaarst. Naast het grote belang van een optimale financiële bijdrage voor de aanleg van de infrastructuur is een doorslaggevend argument voor het zwaar laten wegen van de hoogte van het bod het feit dat het financiële criterium het meest transparant is en het eerlijkste gewogen kan worden. Dit is de basis voor een transparante en objectieve evaluatie. Op deze wijze worden de risico's van juridische procedures door toekomstige verliezers aanmerkelijk beheerst.

A

In deze fase moeten de partijen tevens op zeven verplichte opties bieden, te weten:

varianten

varianten

(B)

1. Het air-railpakket met Schiphol;
2. Een twee-uursdienst per richting op Londen;
3. Een binnenlandse uurdienst per richting Rotterdam-Breda;
4. Een internationale uurdienst per richting Breda-Brussel;
5. Een internationale uurdienst per richting Den Haag-Brussel;
6. Eindstation Amsterdam WTC (voor binnenlandse diensten);
7. Eindstation Amsterdam WTC (voor internationale diensten);
8. Maximaal 220 km/u i.p.v. 300 km/u voor de internationale treinen naar Brussel.

Geen goed als optie

Ook deze biedingen worden louter op de hoogte van het bod beoordeeld. Dit versterkt de transparantie en objectiviteit van de evaluatie en biedt tevens de basis voor goed onderbouwde besluitvorming over het definitieve pakket waarop in de volgende fase de twee overgebleven partijen zullen bieden.

optie

Tenslotte mogen partijen in deze fase een 'alternative business bid' inleveren, waarin zij vrij zijn om af te wijken van de opties en het basisvervoerscenario en waarin zij eigen alternatieven kunnen verwerken. Deze biedingen worden voor 50% beoordeeld op de hoogte van het bod en voor 50% door onafhankelijke experts getoetst op een combinatie van inventiviteit en realiteitswaarde gerelateerd aan de meerwaarde in kwaliteit voor de reizigers. Dit kwalitatieve

(C)

aspect is in de totale waardering van de biedingen iets minder dan 10% van het aantal te verdienen 'punten' waard.

De twee partijen die in deze fase het hoogst scoren (zie voor de beoordeling van de biedingen hoofdstuk 6 van deze nota) gaan door naar de volgende fase.

In de tweede ronde worden in de 'Invitation' daarvoor de kwalitatieve eisen naar voren geschoven in de vorm van 'Enhanced Specifications'. Op basis van prijs en kwaliteit besluit de Staat welke van de genoemde modules hierin opgenomen worden. In deze fase, voorafgaand aan de indiening van de 'Enhanced' biedingen, vinden verschillende onderhandelingen plaats. De Staat onderhandelt met de twee kandidaten. Beide kandidaten kunnen ook onderhandelen met onder meer Schiphol en de NMBS. Deze mogelijkheid is gecreëerd om zoveel mogelijk onduidelijkheden tussen partijen te kunnen laten wegnemen en zoveel mogelijk kansen te kunnen identificeren, zonder dat de Staat achteraf met risico's blijft zitten.

Tenslotte wordt dit in de laatste ronde (de onderhandelingen met de beste kandidaat) de 'puntjes op de i gezet'.

Elke fase eindigt met een go / no go besluit van het kabinet. De criteria voor het kunnen nemen van een go / no go besluit zijn eenduidig en transparant. Zij liggen vast in het kabinetsbesluit van 16 juni 2000.

3. De omgeving (condities waaronder) van de aanbesteding

3.1. De overeenkomst met de Nederlandse Spoorwegen

Met de Nederlandse Spoorwegen zal worden overeengekomen dat zij, indien een andere onderneming de tender wint, op non-discriminatoire grondslag een aanbieder zullen doen voor toegang tot voor het vervoer belangrijke faciliteiten. Het gaat vooral om de faciliteiten op de HSL-stations, maar ook om onderhoudsfaciliteiten, electriciteit en dergelijke. Tevens heeft de NS zich verplicht om heldere informatie te verschaffen over de prijzen van deze voorzieningen. Zij garanderen dat zij dezelfde prijsstelling ook hanteren in de voorbereiding van hun eigen bod. Bovendien heeft NS dit jaar constructief meegewerkt aan het verwerven en verschaffen van de basis-informatie over de vervoersstromen. Deze basis-informatie wordt aan alle bidders ter beschikking gesteld.

3.2. De overeenkomst met Schiphol

Met Schiphol zal worden overeengekomen dat Schiphol samen met de toekomstige vervoerder innovatieve maatregelen zal nemen om de substitutie van luchtvaart naar spoor te vergroten. Dit richt zich met name op het internationaal vervoer. Schiphol zal hiertoe een voorstel voor een air-rail-substitutie pakket opstellen dat als verplichte variant in het ITT wordt opgenomen. De bidders zullen hier vervolgens een bod op

doen.

3.3. De overeenkomst met de Belgische Spoorwegen

Deze overeenkomst bestaat uit twee delen: een contract tussen de Staat en de NMBS waarin de wederzijdse verplichtingen tussen deze partijen zijn geregeld en een concept contract tussen de NMBS en de toekomstige HSL-Zuid vervoersonderneming.

In het contract tussen de Staat en de NMBS ligt vast dat de NMBS zal samenwerken op grond van het bepaalde in het concept contract met de toekomstige HSL-Zuid vervoersonderneming, ongeacht welke partij dit wordt (uit de tender of publieke ontwikkelingsmaatschappij). De Staat en de NMBS garanderen elkaar een exclusieve samenwerking voor 15 jaar ten aanzien van het internationaal vervoer over de HSL-Zuid.

In de concept-overeenkomst ligt ook de toekomstige verdeling van kosten en opbrengsten tussen de NMBS en de HSL-Zuid vervoersonderneming vast.

3.2. De overeenkomst met de Franse Spoorwegen

Een overeenkomst met de Franse spoorwegen is er nog niet. Met de inhoudelijke besprekingen over deze overeenkomst is gewacht totdat de deal met de NMBS voldoende rond was. De SNCF heeft echter al in een vroeg stadium te kennen gegeven te willen en te zullen samenwerken met de toekomstige Nederlandse partij. Deze zal dus ook toegang hebben tot Paris-Nord. Dit wekt geen verbazing, want bij internationaal vervoer is a priori sprake van samenwerking tussen twee nationale partijen die beiden in belangrijke mate gelijkgerichte belangen hebben, namelijk zoveel mogelijk reizigers van Parijs naar Amsterdam en omgekeerd. Naar verwachting zal een overeenkomst tussen de NMBS en de Staat enerzijds en de SNCF anderzijds voor het eind van het jaar voltooid kunnen zijn. Dit is vroeg genoeg voor de biedende partijen. De besprekingen zijn inmiddels gestart en de SNCF heeft bevestigd te streven naar en het belang te zien van een goede samenwerkingsovereenkomst met de Belgische en Nederlandse partijen.

3.5. De interface met de infrastructuur

De interface tussen infrastructuur en vervoer is de verantwoordelijkheid van de Staat. In de contracten tussen de Staat en de Infraprovider enerzijds en de Staat en de vervoerder anderzijds komt dit tot uitdrukking. Zo zal de Infraprovider de Staat contractueel aansprakelijk kunnen stellen als de Staat materieel toelaat, waarmee de infrastructuur wordt kapot gereden. Omgekeerd krijgt de vervoerder kortingen op de concessieprijs als de infrastructuur buiten gebruik is gesteld of als ernstige snelheidsbeperkingen gelden op de infrastructuur vanwege werkzaamheden. De straffkortingen die de Infraprovider krijgt op zijn performance fee bij under-performance zijn zwaarder dan de kortingen op de concessieprijs voor de vervoerder. De Staat schiet er dus geen geld bij in, tenzij de infrastructuur langer dan een half jaar niet beschikbaar is. In dat geval zijn er geen contractuele beperkingen

verbonden aan de aansprakelijkheid van de Staat ten opzichte van de vervoerder. De Staat kan dit weer verhalen op de Infraprovider. In bijlage .. is de relatie tussen de het Infraprovidercontract en de Concessieovereenkomst nader uitgewerkt.

3.6. De juridische grondslag voor de Concessieovereenkomst

Momenteel is de concept Concessie-overeenkomst een reguliere privaatrechtelijke overeenkomst. Zodra de Concessiewet Personenvervoer per spoor van kracht zal zijn, zal de Minister besluiten om de overeenkomst om te zetten in een concessie op grond van deze wet. Dit is vastgelegd in ondermeer de MvT bij de Concessiewet en in de concept-Concessieovereenkomst. Als vervolgens tevens de Spoorwegwet in werking is getreden zal de concessie voorzien worden van 15-jarig rechten op de in de concessie omschreven capaciteit op het spoor.

3.7. De relatie met de (uitplaatsing van de) Taakorganisaties

De uitplaatsing van de Taakorganisaties is van groot belang voor deze tender. In de communicatie met de biedende partijen is van meet af aan gemeld dat deze uitplaatsing binnenkort zijn beslag zal krijgen. De onafhankelijke positie van de Taakorganisaties van NSR en daarmee de garantie op een non-discrimatoire behandeling is cruciaal voor het level playing field.

Na de uitplaatsing van de Taakorganisaties start een evaluatietraject over de toekomstige, exacte taken en bevoegdheden van de Taakorganisaties en over de toekomstige structuur en positie van de toekomstige, samengevoegde uitvoeringsorganisatie.

Voor de biedende partijen in deze tender zou het duidelijker zijn geweest als reeds nu hierover duidelijkheid was geweest. Dit is nu eenmaal niet het geval en ook niet mogelijk. In het ITT zal het evaluatietraject en de planning daarvoor kort worden geschetst en zal worden bepaald dat de mening van de toekomstige HSL-vervoerder in dit traject gevraagd zal worden en betrokken zal worden bij de besluitvorming over de uitvoeringsorganisatie.

3.8. De relatie met het prestatiecontract met NSR

Het prestatiecontract met NSR en de Concessieovereenkomst met de HSL-vervoerder hebben een gelijke juridische status. Beide worden concessie onder de toekomstige Concessiewet personenvervoer per trein en beide zijn 'public service contracts' onder Europees recht. Qua vorm lijken zij niet op elkaar en qua totstandkoming al helemaal niet. Het prestatiecontract is een contract dat vooraf gedetailleerd door partijen is voorbereid en dat zoveel als mogelijk blijkt tijdens onderhandelingen wordt uitgewerkt.

De Concessieovereenkomst komt in een tender tot stand en is vooraf door de Staat alleen op hoofdlijnen vastgelegd. De te leveren prestaties zijn alleen zichtbaar als basisscenario.

De bidders dienen echter ondernemingsplannen te maken. Uiteindelijk zal het winnende ondernemingsplan, met al zijn details, onderdeel zijn van de gesloten Concessieovereenkomst, waarmee naar verwachting de Concessieovereenkomst uiteindelijk meer gedetailleerd zal zijn dan het prestatiecontract.

Op twee punten raken de Concessieovereenkomst en het prestatiecontract elkaar.

De Concessieovereenkomst verplicht de HSL-vervoerder te streven naar ticket-integratie met NS. Er wordt tevens een minimum niveau van ticket-integratie vastgelegd. In het prestatiecontract ligt de omgekeerde plicht voor NSR jegens de HSL-vervoerder (indien dit niet NSR is) nog niet vast. Vooruitlopend hierop is in de separate 'level playing field overeenkomst' met NSR deze plicht reeds overeengekomen.

In het prestatiecontract en in de Concessieovereenkomst worden garanties op capaciteit geboden. Voor de basisprestatie die vastligt in beide overeenkomsten (de huidige dienstregeling van NS en het basisscenario voor de HSL) is voldoende capaciteit aanwezig. Bij extra capaciteitsclaims om gecontracteerde stijgingen in prestaties waar te kunnen maken kunnen beide overeenkomsten elkaar bijten. Hiervoor moet in de nadere uitwerking van het prestatiecontract respectievelijk in de contractering van het definitieve ondernemingsplan worden gewaakt.

4. De inhoudsopgave van het ITT

[nog in te voegen]

5. De inhoud van de concept-Concessieovereenkomst op hoofdlijnen

De concept-Concessieovereenkomst (bijlage ..) die is opgenomen in het ITT behandelt alleen de rechten en plichten van en relatie hebbend met het basis-vervoerscenario. De acht varianten waarop partijen tevens moeten bieden zijn nog niet in dit concept opgenomen. Dat zal pas gebeuren na de evaluatie van de biedingen op deze varianten en politieke besluitvorming over deze varianten, naar aanleiding van de geboden prijs en kwaliteit.

5.1. De verplichte prestaties van de toekomstige vervoerder

1. De vervoerder moet tijdig zijn onderneming operationeel hebben, inclusief de aanschaf van rollend materieel.
2. De vervoerder moet zijn ondernemingsplan uitvoeren. Materiële wijzigingen van het ondernemingsplan behoeven de voorafgaande goedkeuring van de Staat. Deze goedkeuring zal de Staat niet onthouden als de wijzigingen consistent zijn met de uitgangspunten en hoofdlijnen van het ondernemingsplan.
3. De vervoerder moet tenminste het basisscenario uitvoeren, te weten de twee treinen per richting per uur voor het binnenlands vervoer en de twee treinen per richting per uur voor het internationale vervoer.
4. De vervoerder moet samen met NS streven naar kaartintegratie met de

↓ + toelating

- NS, vooruitlopend daarop moeten beide partijen tenminste elkaars ad-hoc kaarten (enkele reizen, retourtjes, e.d.) verkopen.
6. De vervoerder heeft een jaarlijkse informatieplicht aan de Staat.
 7. De vervoerder moet wijzigingen in de dienstregeling twee maanden vooraf melden aan de Staat.
 8. De vervoerder moet zijn verplichtingen die voortvloeien uit de overeenkomsten tussen de Staat en respectievelijk de NMBS, NS, SNCF en Schiphol nakomen.
 9. Zijn rollend materieel voor binnenlands vervoer moet minstens een kruissnelheid van 220 km/u kunnen bereiken en zijn rollend materieel voor internationaal vervoer moet minstens een kruissnelheid van 300 km/u kunnen bereiken.
 10. De vervoerder moet tegen het einde van de concessie medewerking verlenen aan de opvolgende tender en continuïteit van het vervoer gedurende die overgangsfase bieden. Hierbij behoort het medewerking verlenen aan de mogelijke uitoefening van de call-optie op het materieel door de Staat.

5.2. De benodigde zekerheden en vrijheden van de toekomstige vervoerder

Zekerheden

1. De vervoerder heeft gedurende 15 jaar het exclusieve recht op het binnenlands vervoer over de HSL tussen Amsterdam en Rotterdam.
2. De vervoerder heeft gedurende 15 jaar gegarandeerde capaciteit voor 2 paden per richting per uur voor binnenlands vervoer tussen Amsterdam en Rotterdam en 2 paden per richting per uur voor internationaal vervoer tussen Amsterdam en de Belgische grens.
3. Zodra de Concessiewet personenvervoer per spoor in werking is getreden heeft de vervoerder recht op omzetting van deze overeenkomst in een concessie op grond van deze wet.
4. Zijn rechten die voortvloeien uit de overeenkomsten tussen de Staat en respectievelijk de NMBS, de NS, Schiphol en de SNCF.
5. Een put-optie ten aanzien van het rollend materieel aan de Staat tegen de vooraf vastgestelde prijs van 25% van de waarde van het materieel in het eerste jaar van de terbeschikkingstelling van de HSL Infrastructuur.
6. Het recht op de medewerking van NS bij de ontwikkeling van kaartintegratie met de NS.
7. Het recht een non-discriminatoire behandeling door de taakorganisaties.
8. De garantie van de Staat op de instelling van een onafhankelijke regulator.
9. Het recht op kortingen op de concessieprijs, respectievelijk een gelimiteerde schadevergoeding indien infrastructuur incidenteel niet beschikbaar is respectievelijk de beschikbaarheid van de infrastructuur structureel onder een minimumniveau zakt.

Vrijheden

1. De vervoerder is vrij om nieuwe kaarttypen of prijsdifferentiatie in te voeren.
2. De vervoerder is vrij in zijn aanschaf en financiering van het rollend

Dit is gemeten worden?

- materieel.
4. De vervoerder is vrij in zijn prijsbeleid (met inachtneming van zijn ondernemingsplan).
 5. De vervoerder is vrij in de inzet, kwaliteit en zitplaatscapaciteit van zijn rollend materieel (met inachtneming van zijn ondernemingsplan).

5.3. De risicoverdeling tussen de Staat en de toekomstige vervoerder

1. Het uitgangspunt is dat alle risico's voor rekening zijn van de vervoerder, met uitzondering van de risico's die op grond van deze risico's voor rekening zijn van de Staat.
2. De risico's die op grond van deze overeenkomst voor rekening van de Staat zijn, zijn:
 - De Staat moet zorgdragen voor een non-discriminatoire behandeling van de vervoerder door de taakorganisaties.
 - De Staat moet voorafgaande aan de terbeschikkingstelling van de infrastructuur een onafhankelijke en adequaat toegeruste regulator instellen.

Als de vervoerder een treinpad niet kan (adequaat) benutten, omdat de infrastructuur buiten gebruik is gesteld of omdat er een snelheidsbeperking op de nieuwe infrastructuur geldt tot < 100 km/u als gevolg van werkzaamheden aan de infrastructuur, wordt de concessieprijs verlaagd met een bedrag dat berekend wordt door de maandelijkse concessieprijs te delen door het totale aantal treinpaden van die maand.

Als gedurende een boekjaar 10% of meer van het totale aantal treinpaden niet benut kan worden omdat de infrastructuur buiten gebruik is geweest tot < 100 km/u als gevolg van werkzaamheden aan deze infrastructuur, wordt de schade van de vervoerder volgens de geschillenregeling vastgesteld en vergoed door de Staat met een maximum van de concessieprijs voor dat jaar.

Als de HSL infrastructuur langer dan een half jaar buiten gebruik is of als de HSL langer dan een half jaar dan een afgesproken datum gereed komt wordt de schade van de vervoerder volgens de geschillenregeling vastgesteld en vergoed door de Staat. De vervoerder is in deze situatie verplicht om alles in het werk te stellen om de schade te beperken.

Kantelpunt goi.

•

5.4. Het performance regime

Er wordt vooraf geen performance regime opgelegd. Dit met uitzondering van het basisscenario (twee binnenlandse treinen per uur en twee internationale treinen per richting per uur).

Als de biedingen binnen zijn, zal beoordeeld worden welke verplichte opties en wellicht welke elementen van de alternatieven die partijen in hun 'best-bid' hebben opgenomen zullen worden opgenomen in de 'Enhanced Specifications'.

Pas als het beste bod heeft geleid tot een overeenkomst tussen de Staat

IP

Te Meka? - hoe?
 - wie?
 - wat?
 Kantelpunt goi.

en de geselecteerde vervoerder zal het toekomstige performance regime uitgekristalliseerd zijn. Dit zal namelijk vastliggen in het ondernemingsplan van de vervoerder. Het performance regime wordt dus achteraf in de overeenkomst vastgelegd.

Deze flexibele en gefaseerde opbouw van het stelsel van toekomstige verplichtingen van de vervoerder biedt enerzijds de gelegenheid om de deskundigheid en ondernemingszin van marktpartijen ten volle tot zijn recht te laten komen en biedt anderzijds de mogelijkheid om nauwkeurig de prestaties voor de reiziger en de waarde voor de Staat af te wegen en te contracteren.

5.5. De looptijd van de overeenkomst

De overeenkomst heeft een looptijd van 15 jaar vanaf het moment van de terbeschikkingstelling van de lijn. Hiervoor zijn de data uit de PKB in de concept-overeenkomst opgenomen. Deze duidelijkheid is nodig in het ITT. Zonder een heldere startdatum neemt de mogelijkheid af voor partijen om een duidelijke prijs te noemen in hun bod. Deze duidelijkheid schept verplichtingen voor de Staat, en creëert ook risico's. Indien in een volgende fase van de procedure de data worden opgeschoven kunnen partijen die afgefallen zijn voor problemen zorgen ("als eerder duidelijk was geweest dat de lijn later open zou gaan, zouden we een beter bod hebben kunnen doen"). In het ITT zal om dit risico te beheersen een juridisch voorbehoud op de openstelling worden opgenomen. Het is van zeer groot belang dat op het moment van contractering de datum van openstelling zowel hard als realistisch is. Blijkt daarna vertraging dan zal zich dat waarschijnlijk in financiële claims van de vervoerder vertalen. Indien toch na de contractering vertragingen blijken geldt de regel 'hoe vroeger nieuwe duidelijkheid wordt geboden' hoe kleiner de financiële risico's voor de Staat. Als er nog verschillende jaren tot start van de exploitatie resteren, heeft de vervoerder nog ruimte om te 'schuiven' in zijn voorbereidingsplanning en in zijn materieelaanschaf. Duidelijk is dat de bekendmaking van vertraging vlak voor de geplande opening van de lijn grote financiële risico's voor de Staat teweeg brengt.

5.6. De mogelijkheden om het contract de wijzigen gedurende de looptijd

In zijn definitieve vorm zal het contract bestaan uit de Concessie-overeenkomst en het ondernemingsplan van de vervoerder. Dit ondernemingsplan zal zodoende integraal onderdeel uitmaken van de overeenkomst. De mogelijkheden om de Concessieovereenkomst te wijzigen zijn beperkt. Er is geen bijzondere wijzigingsprocedure in de overeenkomst opgenomen. Hiermee wordt het uitgangspunt duidelijk dat het niet de bedoeling is van partijen om de overeenkomst gedurende de looptijd te wijzigen. Dit laat natuurlijk onverlet de mogelijkheid van partijen om in onderling overleg de overeenkomst te wijzigen. Ook biedt het Nederlandse burgerlijk recht de mogelijkheid om middels een juridische procedure een wijziging van een overeenkomst af te dwingen als het in strijd is met de redelijkheid, billijkheid en contractuele goede trouw als een partij niet mee wil werken aan een wijziging. Om dit de bewerkstelligen rust

*Deze Change-procedure
Te veel ITT*

echter een zware bewijslast op degene die de overeenkomst wil wijzigen. De vervoerder heeft wel de ruimte om voorstellen te doen voor wijziging van zijn ondernemingsplan. Hieraan is het goedkeuringsrecht van de Staat verbonden. In de concept Concessieovereenkomst is bepaald dat de Staat zijn goedkeuring zal verlenen als de voorgestelde wijziging van het ondernemingsplan overeenkomst met de uitgangspunten en de hoofdlijnen van het ondernemingsplan.

5.7. De mogelijkheden om het contract tussentijds te beëindigen

De Staat heeft contractueel de mogelijkheid in geval van ernstig toerekenbaar tekort schieten door de vervoerder de overeenkomst tussentijds te beëindigen. De vervoerder heeft deze contractuele mogelijkheid niet.

*op zoek de
- win profites
- force - majeure*

6. De beoordeling van de biedingen

In het ITT wordt nauwkeurig het basis-vervoerscenario beschreven. De bidders moeten daarop bieden. Deze biedingen worden alleen beoordeeld op de prijs. De bieding met de hoogste prijs krijgt 100 punten. De andere biedingen worden gewaardeerd met het quotiënt van hun prijs gedeeld door de hoogste prijs vermenigvuldigd met 100 punten.

Vervolgens moeten de bidders op de volgende 8, wederom nauwkeurig beschreven, opties prijzen afwegen:

- Het air-railpakket met Schiphol;
- Een twee-uursdienst per richting op Londen;
- Een binnenlandse uurdienst per richting Rotterdam-Breda;
- Een internationale uurdienst per richting Breda-Brussel;
- Een internationale uurdienst per richting Den Haag-Brussel;
- Eindstation Amsterdam WTC voor binnenlandse diensten;
- Eindstation Amsterdam WTC voor internationale diensten;
- Maximaal 220 km/u voor de internationale treinen naar Brussel.

Simulatie

Elke optie wordt alleen beoordeeld op de prijs. Per optie kan maximaal 2 punten worden verdiend, in totaal dus 16. Per optie krijgt de hoogste bidder het voor die optie maximale aantal punten. De andere biedingen worden per optie gewaardeerd met het quotiënt van hun prijs gedeeld door de hoogste prijs vermenigvuldigd met het voor die optie maximaal te verkrijgen aantal punten.

Tenslotte mogen de bidders alternatieven indienen die, gegeven de minimum gestelde opbrengst, de voordelen voor de reizigers maximaliseren. Dit zit met name in een vrije keuze van het bedieners patroon (stations en frequenties) en lagere tarieven. Het beste aanbod krijgt dan 10 punten, etc.

7. Organisatie van de aanbestedende dienst en kwaliteitsborging

De Projectdirectie HSL-Zuid is de aanbestedende dienst. De Projectdirecteur adviseert de Ministeries van VenW en Financiën over de te nemen besluiten. De Ministeries van VenW en Financiën adviseren vervolgens hun beider Ministers over de te nemen besluiten.

Alle externe documenten, die door de aanbestedende dienst in het kader van deze procedure worden opgesteld, worden getoetst door de Landsadvocaat en door de Tenderboard.

Besluitvorming hierover geschiedt vervolgens langs de reguliere lijnen binnen de Ministeries van VenW en Financiën.

De procedures die door de aanbestedende dienst worden toegepast bij de beoordeling van documenten van de biedende partijen worden vooraf schriftelijk vastgelegd en gedeponereerd bij de notaris van het kantoor van de Landsadvocaat.

Achteraf wordt per procedure een externe audit uitgevoerd omtrent de wijze waarop de aanbestedende dienst de procedure heeft uitgevoerd. Deze audit vindt plaats voorafgaand aan de advisering aan de Ministers.

8. Politieke besluitvorming

De tender heeft de volgende momenten van besluitvorming:

- *Selectie van de gekwalificeerde partijen.*
- *Uitbrengen van het ITT.*
- *Selectie van de twee beste biedingen.*
- *Selectie van het beste 'Enhanced Bid'.*

Deze vier besluiten worden genomen door de Minister van Verkeer en Waterstaat in overeenstemming met de Minister van Financiën. De Minister van VenW informeert de Tweede Kamer over elk genomen besluit en legt daarvoor verantwoording af.

- *Sluiten van het contract.*

Dit besluit wordt genomen door de Ministerraad. Het contract wordt namens de Staat getekend door de Ministers van VenW en Financiën.

U kunt hierbij kiezen uit twee mogelijkheden:

1. Het contract kan worden getekend onder voorbehoud van goedkeuring door de Tweede Kamer. Nota bene: dit mogelijke voorbehoud is nog niet in de procedure vastgelegd. Dit zou een nieuw, laatste go / no go besluit zijn. Aan dit voorbehoud zijn echter risico's verbonden, omdat een politieke goedkeuringsbevoegdheid aan het eind van de rit zijn schaduw in het biedingsproces vooruit zal werpen. Ondernemingen zullen dan vrezen dat de Staat zich toch niet echt gecommitteerd heeft. Als hiervoor wordt gekozen dan zal nadat het contract is getekend het contract door de Ministers van VenW en Financiën ter goedkeuring

- voorgelegd aan de Tweede Kamer.
3. Het contract wordt getekend zonder voorbehoud. In dit geval zullen de Ministers van VenW en Financiën de Tweede Kamer informeren over het kabinetsbesluit en het gesloten contract en daarvoor verantwoording afleggen.

Gaarne verneem ik van u voor welke mogelijkheid u kiest.

- *Financial Close.*

Dit besluit wordt genomen door de Minister van VenW in overeenstemming met de Minister van Financiën. De Minister van VenW informeert de Tweede Kamer over dit besluit en legt daarvoor verantwoording af.

Met vriendelijke groet,

De Directeur Generaal Personenvervoer

M.M.D. van Eeghen

- Memo aan de Tenderboard
- Domestic, International en/of Combined bid
 - d.d. 16 oktober 2000

Memo

Aan Tenderboard
Kopie -
Onderwerp Domestic, International en/of Combined bid

23/10
Belangrijke
aanhaltend veel werk
verwarring bij
bieders
ook niet door



Inleiding

In de procedure voor de vervoerstender wordt tot nu toe gewerkt met een onderverdeling in drie bidingen c.q. contracten:

1. Domestic
2. International
3. Combined

Situatie vorig jaar

Reden voor de opsplitsing was met name gelegen in marktomstandigheden:

- er waren enkele partijen die alleen geïnteresseerd waren in Domestic of International, en niet in Combined.
- de marktspanning voor International werd betwijfeld indien SNCF en NMBS als enige goed zouden kunnen bieden.

Omdat de Projectdirectie echter separate contracten als suboptimaal ziet, is in het Qualification Document voorzien dat de onderhandelingen over het contract (in principe) als één gecombineerd geheel worden gedaan. De twee partijen die het hoogste zijn op respectievelijk Domestic en International (niet zijnde de partij die het hoogste bod op Combined heeft gedaan) wordt dan gevraagd hun bidingen te combineren (zie QD p.6).

Situatie nu

De SNCF en de NMBS zijn geen bidders in de tender.

Bij de kwalificatie (september 2000) hebben alle Applicants zich voor alle drie de contracten aangemeld.

Hierdoor ontstaat de mogelijkheid om het biedingsproces te vereenvoudigen en een meer eenduidige evaluatieprocedure te ontwerpen. Aangezien dit een wijziging van de procedure kan betekenen, dient dit zorgvuldig besproken en behandeld te worden.

Datum 16 oktober 2000
Ons kenmerk -
Uw kenmerk -
Contactpersoon Jacqueline Schlangen
Doorkiesnummer -
E-mail -

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

Er zijn drie opties die met elkaar vergeleken moeten worden:

1. Drie separate biedingen vragen: 1) Domestic; 2) International; 3) Combined. (eventueel in de vorm van een toeslag voor het Combined bid).
2. Een bieding vragen voor Combined, waarbij de samenstellende delen (Domestic + International) zichtbaar moeten worden gemaakt (eventueel met een separaat aan te bieden korting voor ieder deel). Staat houdt zich het recht voor om contracten alsnog separaat uit te vragen.
3. Alleen een bieding vragen voor Combined (zonder dat de Staat het recht houdt contracten separaat te gunnen).

De Tenderboard wordt hierbij om advies gevraagd. Begin november kan ook aan gekwalificeerde partijen in bilaterale gesprekken hun mening hierover worden gevraagd.

- Voor- & nadelen opties ↗
- Eerdere toezeggingen (?)
in voorgaande fases?
- verdel 2, hoers (markt afspreken)
- wijziging spelregels tijdens de rit.
- alleen wezenlijke experimenten
- betrouwbaarheid in de markt

Datum

16 oktober 2000

Kenmerk

-

Blad

2/2

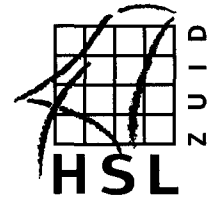
= NABJ / SNEF

- S7 + CEFA

- NS relatie met + IRN

- Memo aan de Tenderboard
- Kwalificatie procedure HSL-Zuid Vervoer,
Conclusies Review Team
 - d.d. 19oktober 2000

Memo



Aan Tender Board Vervoer

Datum 19 oktober 2000

Onderwerp Kwalificatie procedure HSL-Zuid Vervoer -
Conclusies Review Team

Copie Archief

Datum
19 oktober 2000

Onze referentie
HSL / U- 151 585

Contactpersoon
Mirjam Bos

De kwalificatieprocedure van consortia voor de HSL-Zuid Vervoerscontracten, bestaande uit het pré-kwalificeren en het selecteren, is afgerond. Het Review Team concludeert dat alle 4 consortia kunnen worden gekwalificeerd.

Het gevolgde beoordelingsproces wordt gekenmerkt door de volgende aspecten:

Voorafgaand vastgelegde procedure

De beoordelingsprocedure is beschreven in een Internal Assessment Protocol dat voorafgaand aan de beoordeling is gedeponneerd bij de notaris.

Anonimiteit en confidencieel karakter

De consortia hebben ieder een codenaam toegekend gekregen. De leden van de beoordelingsteams en het Review Team hebben een confidentiality statement ondertekend.

Verschillende beoordelingsteams

Drie beoordelingsteams hebben zich bezig gehouden met de kwalificatieprocedure, die ieder afzonderlijk hebben gerapporteerd aan een overkoepelend Review Team. Dit Review Team heeft de bevindingen van de leden van de beoordelingsteams met elkaar vergeleken en onder meer om aanvullende informatie van de consortia verzocht.

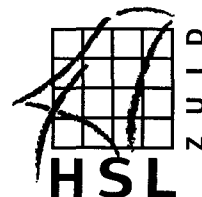
Prékwificatie

- *Assessment Team 1*, bestaande uit 2 personen, heeft de consortia beoordeeld op compleetheid en specifieke uitsluitingscriteria. De twee leden hebben afzonderlijk van elkaar gerapporteerd aan het Review Team.
- *Assessment Team 2* bestond uit 2 subteams van elk 2 personen. Deze 4 personen hebben gekeken naar de minimumcriteria. De subteams hebben afzonderlijk gerapporteerd aan het Review Team.

Selectie

- *Assessment Team 3* bestond uit 4 personen die ieder separaat de biedingen hebben beoordeeld op de selectiecriteria.

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



De leden van de teams waren afkomstig van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat (FEZ, FIA, CDJZ), Ministerie van Financiën, NMBS en externe adviseurs.

Externe audit

Het kwalificatieproces wordt extern geaudit door Lloyd's Register Nederland. De bevindingen worden deze week gerapporteerd aan de HSL-Zuid en worden meegenomen in het advies aan de Minister.

Advies Landsadvocaat

Eén van consortia heeft een significant magere 'adequate insight in the Dutch passenger transport market' (minimum criterium C 4 c). De partij geeft aan samen te werken met een Nederlandse consultant en heeft 3 CV's toegevoegd. Van deze 3 CV's vertoont slechts 1 de gevraagde ervaring en expertise. Het Review Team heeft de Landsadvocaat gevraagd een advies uit te brengen of diskwalificatie van deze partij op basis hiervan een toets in rechte kan doorstaan.

Het advies van de Landsadvocaat luidt dat een besluit tot diskwalificatie van dit consortium op deze gronden kwetsbaar is en dat deze kwetsbaarheid minder groot lijkt met betrekking tot een besluit tot toelating van het consortium tot de volgende ronde van aanbesteding.

Vier consortia of drie ?

De wens is om met 4 gekwalificeerde consortia het tenderproces te continueren. Het is echter ook mogelijk om van 4 naar 3 te gaan en de laatste te laten vallen, 'with a view to achieve a good mix of consortia for a competitive tender process' (zie p. 8/14 van het Kwalificatiedocument). Het wordt echter niet waarschijnlijk geacht dat de marktspanning toeneemt indien nummer 4 afvalt. Zodoende stelt het Review Team voor om met 4 consortia door te gaan.

Wij stellen u voor in een mondelinge toelichting informatie te verschaffen omtrent de sterktes en zwaktes van de consortia.

Conclusie

Op basis van de bevindingen van de beoordelingsteams, de verkregen aanvullende informatie en het advies van de Landsadvocaat, concludeert het Review Team dat de 4 consortia kunnen worden gekwalificeerd.

De Tender Board wordt gevraagd of zij kan instemmen met deze conclusie, dan wel een afwijkend advies heeft.

Utrecht, 19 oktober 2000

Mirjam Bos

Bas van Os

Roel Testroote

Peter van Kleunen

Jacqueline Schlangen

Ria Noord

Datum

19 oktober 2000

Onze referentie

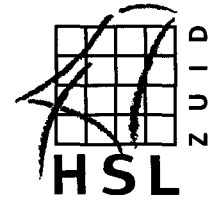
HSL / U- 151 585

Blad

2/2

- Memo aan de Minister
- Kwalificatie procedure HSL-Zuid Transport Contracts,
aanbeveling van HSL-Zuid
 - d.d. 20 oktober 2000

Memo



Aan Minister

Datum 20 oktober 2000

Onderwerp Kwalificatie procedure HSL-Zuid Transport Contracts,
aanbeveling van HSL-Zuid

Copie Archief

Datum
20 oktober 2000

Ons kenmerk
HSL / U-151584

Contactpersoon
Mirjam Bos /
Bas van Os

Met dit memo informeer ik u over de resultaten van de kwalificatieprocedure voor de aanbesteding van het vervoer over de HSL-Zuid. Op basis daarvan adviseer ik u de 4 aangemelde partijen toe te laten tot de biedingsfase.

Dit memo is als volgt opgebouwd:

1. Korte toelichting op de kwalificatieprocedure.
2. Welke partijen kunnen worden gekwalificeerd?
3. Kan de biedingsfase worden ingezet (Go/NoGo)?
4. Is het zinvol om een kleinere selectie toe te laten?
5. Vervolgstappen.

1. Korte toelichting op de kwalificatieprocedure.

Op 17 juli jl. is het Qualification Document aan de 14 geregistreerde partijen verzonden. Op 15 september sloot de aanmeldingstermijn en op 2 oktober diende de nadere informatie van de aangemelde partijen ingeleverd te zijn.

De beoordelingsprocedure is beschreven in het 'Internal Assessment Protocol'. Dit document is voorafgaand aan de beoordeling gedeponneerd bij de notaris. De beoordeling is uitgevoerd door verschillende van elkaar onafhankelijke beoordelaars, afkomstig van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat (FEZ, FIA, CDJZ), Ministerie van Financiën, NMBS en externe adviseurs.

De procedure en de uitvoering ervan, tot en met dit advies, is correct bevonden door Lloyd's Register Nederland. Het inhoudelijke advies wordt getoetst door de Tender Board.

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

2. Welke partijen kunnen worden gekwalificeerd?

De volgende 4 consortia hebben zich aangemeld (volgorde van binnenkomst):

1. Arriva Nederland – Deutsche Bahn Reise & Touristik;
2. ConneXXion – SJ International – CGEA Connex;
3. Stagecoach Holdings;
4. NS Reizigers – KLM (nb. voorlopig is er nog slechts sprake van een *Memorandum of Understanding* met National Express Group).

Ten opzichte van de 14 geregistreerde partijen is dit een goede uitkomst:

- Van de 14 partijen waren er 5 dochterbedrijven.
- GVB kreeg van de gemeente Amsterdam geen toestemming om mee te bieden.
- SNCF en NMBS hebben gekozen hebben voor een samenwerkingscontract met de Staat, waardoor er een eerlijker speelveld ontstaat.
- De overige 7 geregistreerden zijn alle betrokken bij bovengenoemde partijen/consortia.

Datum
20 oktober 2000
Ons kenmerk
HSL / U-151584
Blad
2/3

Na nauwkeurige beoordeling bleken alle vier partijen te voldoen aan de minimumeisen. Bij één partij was enige twijfel ten aanzien van het aangetoonde inzicht in de Nederlandse markt. Na advies van de Landsadvocaat is vastgesteld dat dit inzicht als voldoende moet worden aangemerkt.

Wij stellen voor om u mondeling te informeren omtrent de sterktes en zwaktes van de verschillende consortia.

3. Kan de biedingsfase worden ingezet (Go/NoGo)?

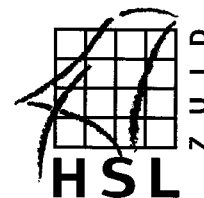
De Ministerraad heeft besloten dat de biedingsfase wordt ingezet indien er tenminste 4 partijen zijn die aan de kwalificatievoorwaarden voldoen.

De resultaten van de kwalificatiefase wijzen derhalve op een Go-beslissing.

Nb. Bij 3 partijen zou een nadere analyse van de marktspanning nodig zijn geweest voor een Go-beslissing.

4. Is het zinvol om een kleinere selectie toe te laten?

De Staat heeft, uit hoofde van het Qualification Document, de vrijheid 3 tot 6 partijen te selecteren, met het oog op het bereiken van een optimale competitie tussen de biedende partijen.



Het minimum van 4 bieders is, overeenkomstig het Go/NoGo-criterium, altijd gezien als aantal waarbij voldoende marktspanning verwacht mag worden.

Verwacht mag worden dat met de huidige 4 aangemelde partijen voldoende marktspanning bereikt zal worden voor een succesvolle biedingsfase.

5. Vervolgstappen.

De planning is dat u en de Minister van Financiën op 26 oktober besluiten of de biedingsfase kan worden ingezet en welke partijen worden uitgenodigd voor deze fase.

Een concept persbericht, waarin staat dat alle 4 partijen worden toegelaten tot de biedingsfase, is u door DVO inmiddels toegezonden.

Voordat de kwalificatie geëffectueerd wordt, zal de uitgenodigde partijen een Process Agreement worden toegestuurd. Middels dit Process Agreement verbinden partijen zich tot een ordelijke deelname aan de biedingsprocedure. Na retournering van een ondertekend Process Agreement wordt eind november de Invitation to Tender verzonden (nadat dit is goedgekeurd door de Ministers van Verkeer en Waterstaat en van Financiën).

Met vriendelijke groet,

Wim Korf

Datum
20 oktober 2000
Ons kenmerk
HSL / U-151584
Blad
3/3

- Memo aan Tenderboard Vervoer
- Eerste geannoteerde outline ITT TOC
 - d.d. 26 oktober 2000

Memo

Aan Tenderboard vervoer

Kopie -

Onderwerp eerste geannoteerde outline ITT TOC

Hierbij ontvangt u een uitgebreide geannoteerde outline van de Invitation to Tender voor het vervoer contract. Deze versie heeft de status van "work in progress", er wordt de komende week dus aan doorgewerkt. Toch willen we u vragen om het document door te lezen en commentaar te leveren op de aanpak en inhoud. Wij vragen u niet letterlijk op de tekst te reageren (die kan alweer gewijzigd en/of aangevuld zijn), doch op de ideeën die erin verwerkt zijn. Ter vergemakkelijking van het lezen geef ik u hier een aantal uitgangspunten die wij hebben gehanterd bij het opstellen van deze outline. Deze zullen na volgende week in een separate nota nog worden toegelicht, ook ten behoeve van de Haagse besluitvorming.

- Teneinde het playing field zo level mogelijk te houden (en de marktspanning vast te houden) is er een rigide format gekozen voor de biedingen. Dit geldt zowel de specificaties en voorwaarden als de wijze van inlevering. Er is een voor iedereen gelijke base case, 8 voor ieder gelijke modules en er zijn 3 mogelijkheden om eigen alternatieven op onderdelen in te brengen. De contractuele voorwaarden zijn (in dit stadium zeker) niet onderhandelbaar. Verder geven we een aantal working assumptions mee, waar men van uit kan gaan bij het opstellen van het bid.
- Er wordt onderscheid gemaakt tussen eisen die specifiek gelden voor de HSL-Zuid concessiehouder (die zijn onderdeel van ITT) en eisen die gelden voor iedere TOC in Nederland in het algemeen en op de HSL infrastructuur in het bijzonder (die zijn opgenomen in de zogenoemde Supporting Documents).
- Er is formeel sprake van separate biedingen op het domestic, het international en het combined contract. In de hoofdtekst wordt uitgegaan van één contract, doch in de bieding dient men duidelijk te maken hoe men de separate onderdelen waardeert (zie par. 3.1.2 part C sub 2).
- De hoofdtekst moet goed leesbaar zijn voor mensen die niet gewend zijn met aanbestedingen om te gaan, en dient hiertoe meer uitleggend (en zelfs verantwoordend) van aard te zijn.
- Partijen moeten met ITT in de hand precies weten hoe hun bieding moet worden opgesteld.

Veel leesplezier en tot woensdag,

Jacqueline.

Datum
26 oktober 2000

Ons kenmerk
-

Uw kenmerk
-

Contactpersoon
Jacqueline Schlangen

Doorkiesnummer
-

E-mail
-

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

Invitation to Tender

Ministers

Contents

Introduction

1. The Business
 - 1.1. HSL-services and their demand
 - 1.2. The HSL-Infrastructure
 - 1.3. The HSL-TOC
 - 1.4. The rights and obligations from the concession agreement with the State
 - 1.5. The international co-operation with SNCB and SNCF
 - 1.6. Summary of Contractual Relationships
2. The Tender Process
 - 2.1. A level playing field
 - 2.2. The process to balance price and quality
 - 2.3. The base case, additional modules and bidder's alternatives
 - 2.4. Evaluation of the bids
 - 2.5. Negotiation Phase
 - 2.6. Contract Close
3. The Bid
 - 3.1. Bid format
 - 3.2. ITT, addenda and Data Room
 - 3.3. Clarification requests made by Tenderers
 - 3.4. Submission conditions and instructions
 - 3.5. Contact adress

Annexes to the ITT-proper

- Concession Agreement
- Agreement SNCB
- Agreement SNCF
- Process Agreement
- Additional Process Agreement NS
- Compliance List
- Special Annex: what if 2 TOCs? (one for international and one for domestic)
- CD

Supporting Documents

- HSL Civils and IP
- Stuk Gerben
- Stuk

Introduction

- Great project, strategic impact
- Line is under construction, dates are 1/7/05 and 1/1/06 (see supporting document). But forget about precise dates, this document assumes simply 15 years after 1 opening date (for now 1/1/06). During contract negotiations this will be refined.
- Careful description of dom and internation, driving towards combi (see special annex)
- 4 strong consortia all for dom+int
- but never-done-before difficult-sector-to-tender
- our task, commitment, see here the result:
- chapter 1: describes business, giving special attention to being a TOC in NL + international cooperation
- chapter 2: describes process, giving special attention to level playing field and price/quality
- chapter 3: describes how to bid, designed for level playing field and p/q so read careful and make certain to be compliant

1. The Business

- Short introduction to the chapter

1.1 HSL-services and their demand

HSL-Zuid as part of the Trans-European Network of High Speed Rail services

- strategic importance of TEN

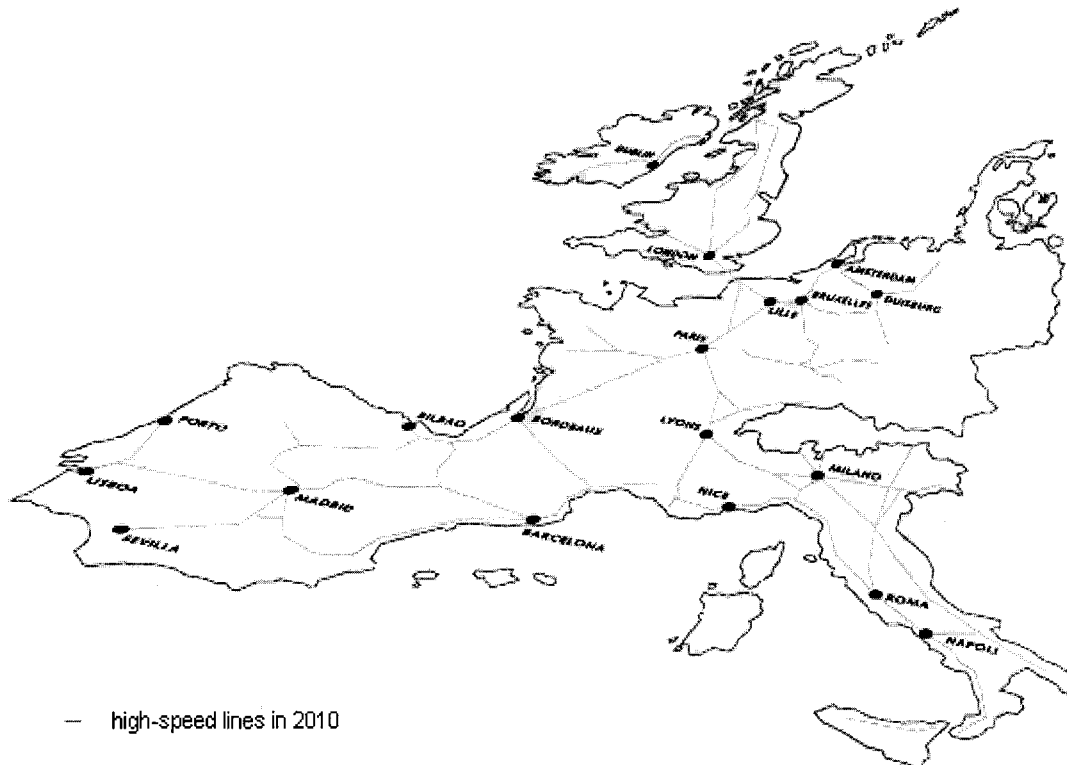


Figure 1: Trans European High Speed Rail Network in 2010

- description of main connections (AMS/SCHIPHOL/ROT/DH/BRE+eastNL to Antwerp/Brussels, Paris/Junction, London)
- current rail services and impact of the new line
- competitive analysis versus car and air
- generation potential

The Transportation System will be based on the new High-Speed Lines that are to be built between Amsterdam and Rotterdam, and between Rotterdam and Antwerpen. The TOC will deliver both domestic and international transport of passengers as part of the Trans European High-Speed Rail Network,

As a minimum, we require a service offer of two international trains per direction per hour from Amsterdam to Brussels, of which at least one train per hour should continue to Paris. Occasionally trains may run to Charles de Gaulle Airport, EuroDisney and the south of Europe. A direct international service from The Hague via Rotterdam may also be an attractive option.

Connections to London will become more attractive after completion of the Channel Tunnel Rail Link, provided the user charges for these through trains (for the entire route) are set at a viable level.

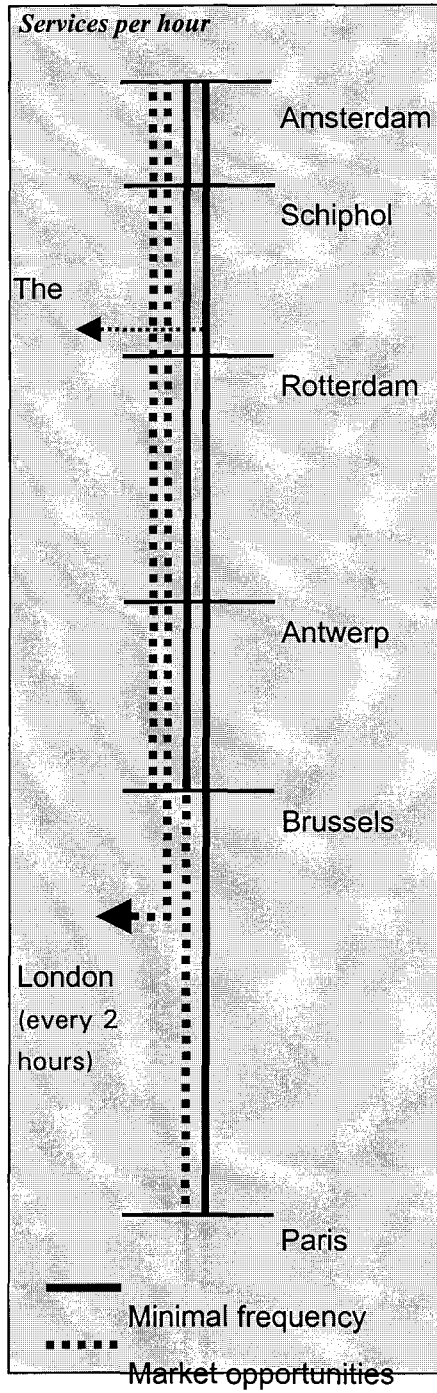
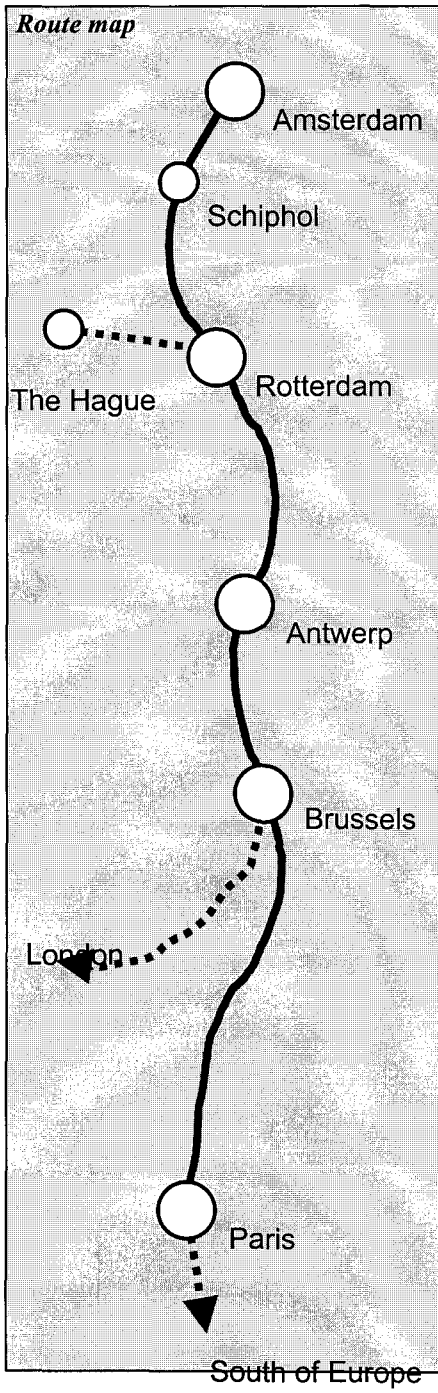
HSL-Zuid will also offer competitive international services, compared with alternative transport modes (see table below).

Centre to centre journey time comparison for different destinations from Amsterdam

	Brussels		Paris		London	
	Journey time	Number of trains/planes per hour	Journey time	Number of trains/planes per hour	Journey time	Number of trains/planes per hour
Current Thalys/Benelux	2:38 / 2:53	1 ^b	4:08	5 per day	6:14 ^c	0.5
Car (fastest)	2:20	-	5:32	-	7:19 ^d	-
Car (weekdays)	2:50	-	6:17	-	8:19 ^d	-
Air ^a	2:55	0.5	3:20	1	3:25	1 ^e
HSL	1:30	2 to 4	3:03	1 to 2	3:30	0.5

Source: HSL, ANWB Routeplanner, NS Reisplanner, OAG Flight Guide.

- a Access and egress time of both 30 minutes, 45 minutes check-in time and 25 minutes check-out time, London: Heathrow, Paris: Charles de Gaulle.
- b Thalys and Benelux trains alternating.
- c Transfer to Eurostar at Brussels.
- d Including waiting for the car train.
- e 2 planes per hour during peak hours.



HSL-Zuid as part of the metropolitan infrastructure of the Randstad

- strategic importance of the Randstad
- Randstad-map
- description of main connections (AMS-C/WTC/SCHIPHOL/ROT/BRE)
- current rail services and impact of the new line
- competitive analysis versus car and other public transport
- generation potential

HSL TOC will be required to run at least two domestic trains per direction per hour between Amsterdam and Rotterdam. Services may also be extended to Breda.

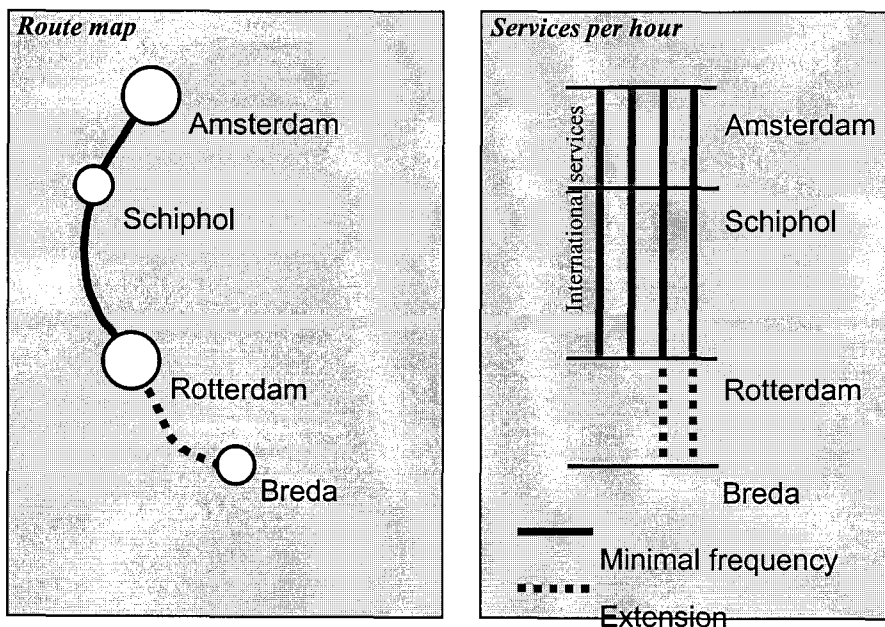
Domestic passengers will have the choice to travel in domestic or international trains, a combined service offer of at least 4 fast and comfortable trains per hour. This will not only attract a large share of the current market, but will also generate new demand because of the dramatic reduction of travel time between the two largest cities in the Netherlands as illustrated in the table below.

Journey time comparison for different destinations from Amsterdam Airport Schiphol and Amsterdam city centre

	Amsterdam Airport Schiphol	Amsterdam City Centre	
	Rotterdam	Rotterdam	Breda
Car peak	1:20	1:40	1:59
Car off peak	0:50	1:00	1:19
Train	0:45	1:01	1:42
HSL	0:19	0:36	0:59

Source: ANWB Routeplanner, NS Reisplanner, HSL

The figure below shows the route map and services per hour.



Quantification

- Analytical framework (short introduction)
- Current traffic flows, refer to:
- Consumer preferences, refer to:
- General economic information, refer to:

1.2 The HSL-Infrastructure

Nb beheer moet uitgelegd worden in stuk Gerben, incl IPI!

- ***HSL-Zuid: High Speed Infrastructure and Surrounding network with additional and diversion routes***

The TOC will use railway infrastructure as set out in figure @@ and may use other existing facilities for the turning, cleaning, maintaining, shunting and storage of rolling stock. For more detailed information see Supporting Document : Description of Rail infrastructure

The Netherlands

High-Speed Infrastructure

The Infrastructure Provider will design, construct and maintain the High-Speed Line Sections in the Netherlands. The northern Section comprises the route from Hoofddorp to Rotterdam Noord and the southern Section the route from Rotterdam Lombardijen to the Belgian border, including two connections (northbound and southbound) to the existing Railway Infrastructure at Breda.

Existing (rail) Infrastructure

Core Route

The TOC will use route sections of the existing conventional railway infrastructure to perform the operation. These existing route sections are shown in Figure 2 and comprise the routes from Amsterdam Centraal Station to Hoofddorp and from Rotterdam Noord to Rotterdam Lombardijen.

Additional Routes

In addition to the Core Route the TOC may also use the route sections Amsterdam Zuid / WTC – Schiphol, Den Haag – Rotterdam, Rotterdam – Breda (via the southern High-Speed Line Section) and Breda – Antwerpen (via the southern High-Speed Line Section).

Diversion Routes

Diversion Routes comprise all existing infrastructure that may be used to divert HSL trains in case of (partial) unavailability of the infrastructure, see Figure @@ (not limitative).

Belgium

High-Speed Infrastructure

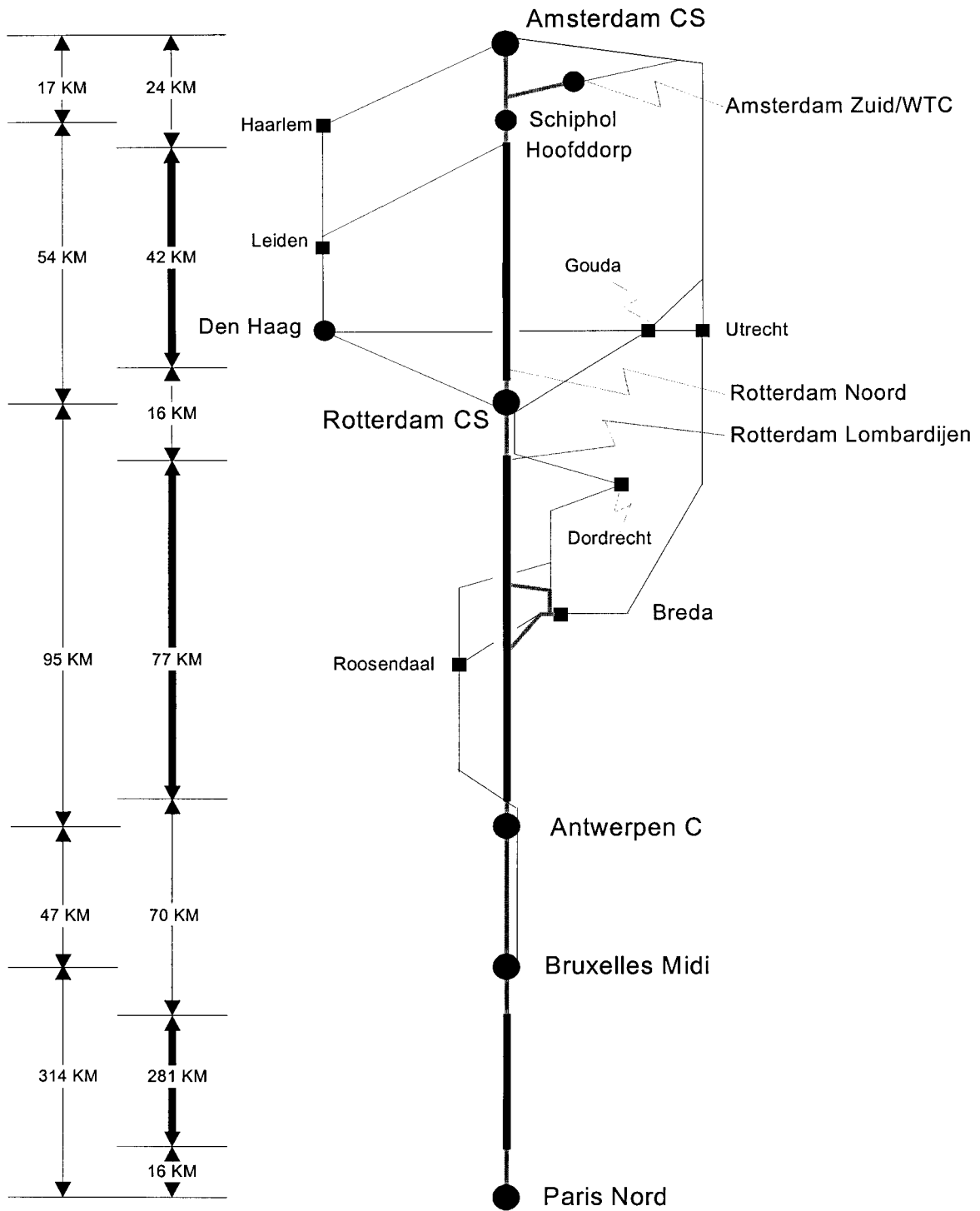
In Belgium the SNCB will provide the High-Speed Line Section from the Dutch border to Antwerpen.

Between Brussels and the French border the TOC will use the existing High-Speed Line.

Existing (rail) Infrastructure

Core Route

Between Antwerpen and Brussels the TOC will use the existing conventional railway infrastructure.



— other railway infrastructure

— HSL Sections

— existing conventional infrastructure that can be used as diversion route

The Stations

- Amsterdam Central
- Rotterdam Central
- Schiphol

Additional Stations

- Amsterdam WTC-Zuid
- The Hague Central
- Breda Central

Depots, Stabling Capacity etc

For turning, cleaning, maintaining, shunting and storage of rolling stock, the TOC may use existing cleaning facilities, maintenance yards, shunting yards and overnight storage yards, as far as these facilities belong to the Infra Provider or to the State Infrastructure Manager, currently NS Railinfrabeheer.

International Connections

- Routes (Brussel-Paris, Jonction, Chunnel/UK)
- Stations (B,P,London)

1.3 The HSL-TOC

HSL-TOC

- Special Purpose Vehicle, also for retendering purposes after 15 year
 - Note: international versus domestic, could in effect be 2 co's (see special annex on the subject)
 - Note: Thalys NL???? Winner is free to negotiate with NS to or not to buy and integrate
- Is genuine Dutch TOC therefore next sections

The Development of the Dutch Railway sector under new European legislation/regulation

- EU 91/440 and New Euro legislation
- Reform of the Dutch Railway Sector
- Current and new sector legislation + Some relevant aspects of general Dutch public law

The non-tender specific requirements for an HSL-TOC

- Dutch Rail Network: general requirements for TOCs

- Approval and acceptance

The HSL TOC shall need to comply with the requirements concerning the permission of Train Operators to operate train services as applicable in each of the relevant countries before they commence train operations. It will be the HSL TOC's responsibility to ensure that it complies with these requirements. In the Netherlands the following requirements shall apply:

- Company permit "Bedrijfsvergunning"

Any Train Operators must obtain a company permit. This may be obtained only if the Train Operator is able to demonstrate that their organisation is suitable to the role of Train Operator and shall be required to provide evidence against certain criteria, including:

- adequate financial capital (financiële draagkracht)
- adequate experience in rail transport (beroepsbekwaamheid)
- adequate insurance cover (verzekeringsplicht. (artikel 34a);)

On behalf of the State, Railed Railway Safety is responsible for issuing the company permit.

Safety Attest

The Train Operator must obtain safety attest is to assure that the Train Operators carry out their business according to the railway safety requirements. To obtain the Safety Attest the Train Operator shall submit evidence showing how its organisation can meet the safety requirements with regard to the intended use of the railway infrastructure and that an adequate safety system will be applied. The Train Operator shall indicate that its personnel, rolling stock, business organisation and safety are in a good condition and that the organisation has the ability to guarantee this condition permanently on all levels in the organisation. On behalf of the State, Railed Railway Safety is responsible for issuing the Safety Attest. The safety attest is issued for a maximum period of 3 years. Extension takes place at request of the Train Operator.

- Operational procedures and requirements

Any HSL TOC shall comply with with the applying operating rules for the Dutch railnetwork. For detailed information see Dataroom documentation: Operational procedures and Relation Traffic Control TOC

- Station Services

Any HSL TOC has the following responsibilities with respect to stations:

Train Despatch

A HSL-TOC is responsible for the management of train preparation, passenger boarding and alighting and train departure at each station in respect of its own train services. Duties will include provision of appropriate assistance to passengers and their luggage, co-ordination of connections with other train services and maintenance of safe and timely train departures and in accordance with the directions of Traffic Control.

Ticket Retailing

A HSL TOC is responsible for ensuring appropriate facilities are available for ticket purchase by passengers using the HSL TOC's services. At each station served by trains operated by the HSL TOC, facilities shall be available for passengers using those services to purchase the relevant travel documents. A HSL TOC may reach agreements with the relevant parties for these facilities to be provided by another Train Operator or for it's own facilities to be installed within the station.

Passenger Information

At each station served by it's services, a HSL TOC will be responsible for ensuring that appropriate information about its train services shall be available to passengers, including fares and ticketing, timetables and arrival and departure information. A HSL TOC shall co-ordinate the provision of such information with other Train Operators and Traffic Control in order that the presentation of audible and visual information about all relevant train services is fully integrated.

A HSL TOC may reach agreements with the relevant parties for installation of additional signage, communications systems or other facilities for the dissemination of information to passengers.

Other Facilities

The HSL TOC may elect to provide additional or improved facilities at any of the stations served by its train services, such as those associated with improving the quality of passenger amenities or special operational requirements. In such circumstances, the HSL TOC will be responsible for establishing all necessary financing arrangements and appropriate agreements with the relevant organisations. It should be noted that any proposals affecting alterations to stations in the Netherlands may be subject to national or local design standards.

- HSL-Zuid: general requirements for TOCs

- HSL-Zuid Safety and Health Management Requirements

Any TOC operating on HSL-Zuid has to comply with HSL Zuid Safety and Health Management requirements. The management requirements as defined in the document "Safety and Health Management specification" (see Support Documentation) will apply for the bidding phase.

The State has derived these requirements from top level safety requirements applying for the total HSL transport system. After the bidding phase the winning HSL TOC has to submit a safety case as described in the "Safety Case process" (see Support Documentation) and shall then have the possibility to redefine the specified safety health management requirements. If appropriate this can be done in consultation with other HSL parties as Infra-provider, Traffic Control. For more detailed information about top level safety requirements, apportionment to the HSL parties and the safety case requirements see "TOC Safety and Health Specifications (Dataroom Documentation)".

The non-tender specific requirements for HSL Rolling Stock

- Dutch Railway Network: general requirements for Rolling Stock

Rolling Stock Access Certificate

The Train Operator must obtain a Rolling Stock Access Certificate in accordance with the access agreements that it shall enter into with Railned.

Only railway vehicles that have an Access Certificate authorised by Railned may be introduced on the national railway network of the Netherlands.

To obtain an Access Certificate for its Rolling Stock , the Train Operator must demonstrate that the relevant railway vehicles:

- are compliant with the relevant access requirements
- are in a good technical condition and is properly maintained
- can use the main railways safely, without causing damage or excessive wear to the infrastructure and without restrictions of a technical nature
- will be subject to an adequate maintenance programme

Access Certificate will be issued in two parts:

- Type Access, concerning the design of the railway vehicles
- Operation Access, concerning the operation of the vehicles over the relevant infrastructure

- Dutch HSL-infrastructure, general requirements for Rolling Stock

- Rolling Stock Safety and Health requirements

Any TOC operating on HSL-Zuid has to comply with HSL Zuid Safety and Health Rolling Stock Requirements. The State has specified these requirements as described in the document "Rolling Stock Specification- Safety and Health Requirements" . These requirements are written down with the perspective of a HSL TOC to a Rolling Stock supplier. These requirements will apply for the bidding phase At the same way as with the safety management specifications these specifications can be later redefined by the HSL TOC during the Safety Case process.

- Rolling Stock Infrastructure interface requirements

The HSL-Zuid High-speed Track Sections shall be designed, constructed, installed, built, integrated, tested, commissioned and maintained in accordance with EU Council Directive 96/48 [10].

Similarly, in accordance with EU Council Directive 96/48 [1], the basis for design, construction, integration, testing, commissioning and maintenance of any Rolling Stock on HSL-Zuid infrastructure shall be the for Rolling Stock applicable TSI's. For more information see: Transport HSL-Zuid Rolling Stock Specificaties, Part B1".

Any Rolling Stock on HSL Zuid Infrastructure shall comply with the high speed infrastructure interface requirements. For more detailed information see Transport HSL-Zuid Rolling Stock specification Part B-3

N.B.: De volgende requirements zullen nog toegevoegd moeten worden aan de Rolling Stock specificatie:

- Emissie: alleen gebruik electriciteit, minimaliseren toxic elements, gesloten toiletsysteem
- Noise emission: Op basis van een berekening gebaseerd op het maximaal aantal paden per uur moet er een Rolling Stock eis gespecificeerd worden.

- General requirements from international HSL-infrastructure (Belgium, France, Chunnel, UK)

Additional requirements shall apply in respect of International services operating in countries other than the Netherlands. The relevant requirements in respect of the Belgian and French railway systems shall be communicated to Tenderers via separate documentation.

1.4 The rights and obligations from the concession agreement with the State

Introduction

- Philosophy behind it: not a subsidised public service obligation, but a profitable business and therefore a valuable right. That means as much freedom as possible to set up an own business plan, the outlines of which will be made part of the concession agreement (appended).
- Why we believe the incentives are right to first bid (fixed sum plus marginal costs, adequate protection etc), but that nevertheless if the business plan reveals that some important public-service aspects are in themselves not economically feasible, we will do so in negotiations phase
- Does as yet only include a base scenario, as result of the bidders proposals additional services, stops etc may be added. Assumes Combi-company, but clearly distinguishes between out domestic and international
- Status is draft, but binding for the base bid in the tender, bidder's alternatives may include proposals to change certain aspects of the concession agreement
- Full text is annex 1, for readers benefit a summary is given here

Summary of rights and obligations

-
-
-
-

1.4.5 The international co-operation with SNCB and SNCF (AND UK?)

The need to create an equal basis to bid on international services

- Current international cooperation for Benelux and Thalys Services
- Main relevant drivers: consensual decision making, pooling of rolling stock and several costs, and revenue sharing
- Market consultation: agree the framework, let us negotiate the details
- Note: SNCB and SNCF not bidding

The agreement with SNCB

- Most important partner for international services (appr ...%of revenues)
- Most intensive co-operation: joint operating company
- Key features of the contract (contract appended)
- Freedom to renegotiate and add

The agreement with SNCF

- Highly valued partner
- Key features of the contract (contract appended)
- Freedom to renegotiate and add, but together with SNCB

Agreements for the UK?

1.6 Summary of Contractual Relationships

	State	HSL-TOC	NMBS	SNCF	NS	Qualified Bidders
State		Concession Agreement	NMBS Contract	??	NS Process agreement	Process agreement
HSL-TOC						

2. The Tender Process

2.1 A level playing field

Recreating the playing field

- Cabinets decision (letter in data room or supporting document?)
- Sector: IM -Task Organisation, Regulator, new legislation
- Scope: limited interaction with HRN at least for core line (comm v Wijzen - rapport in dataroom?)
- Data: extensive research multimodal, consumer choice
- Dominant positions: No grouping of existing Thalys partners but SNCF and SNCB cooperating instead of bidding, general clause for everyone, specific NS Process Agreement
- Special Purpose Vehicle-requirements (see concession agreement), limiting risk-eager bidding
- Clear Go-decision, only if very transparant minimum conditions are not met will we postpone the tender for a limited number of years
- Rolling Stock transparancy, no dumping: recht van de Staat om correctiefactor toe te passen bij evaluatie indien, na request, bieder niet-afdoende motivering heeft verschaft.

Selecting strong players

- Qualification send a clear signal to the market. A strong player needs to combine several competencies in order to compete for the contracts.
 - Bla
 - Di
 - Bla
 - etc
- The minimum criteria are fulfilled
- In as much as bidders scored well or poor for the selection criteria, they have been informed on this 1-on-1 in order to strengthen these aspects in the coming period
- Consortia may be strengthened, provided continuous compliance with QD-minima and as strong or stronger scored on selection criteria. Consortia may not be changed by including partners that previously applied in their own right or with another consortium

Signing up to the rules of the game

- Process agreement signed by every one; complaints procedure [is die opgenomen in process Agreement?]
- Neutralising external factors through set up of the tender and creating transparency in negotiations with SNCB, SNCF (UK?) and Schiphol
- Transparency in the bids is key to the level playing field and only bids that comply with the formats set out can therefore be accepted.

2.2 The tender process is designed to balance price and quality

2.2.1 The States objectives

- PKB-objectives
- But how to achieve and measure this (not: Beauty Contest or Auction but a competition that delivers the best price/quality)

2.2.2 Price and Quality in a competitive process

Key is to retain competitive tension, and therefore transparant and demonstrable non-discriminatory procedures. Therefore the procedure is set out as follows:

Bidding phase:

- Base Bid: Define minimum quality and conditions, so the State can select 2 Bidders that guarantee a good price in a very transparent way.
- Modules and bidder's alternatives: these are not part of the Base Bid because these may be doubtful from a price/quality point of view or from a level playing field point of view: therefore ask for quotes alongside the base bid so the State can decide which quality elements should be added to the base case (on the basis of a price & quality evaluation: they may also cost the State money).
- [see paragraph @2.3 and 2.5]

Negotiating phase:

- Upon reception of the bids investigate with relevant parties (IM, SNCB, SNCF, Schiphol etc) which modules/alternatives contribute to the integral optimisation of the project. Then: State will draft enhanced final specs, define better minimum quality (base bid plus modules/alternatives), so the 2 strongest bidders can again compete on price Q????? in their Enhanced Offer. [see paragraph 2.5]
- Negotiate the fingerprint based on (**win/win=price = earn out/quality = kopen**) in the final contract.

Waar gaan we dit opnemen??:

Working assumptions: [see Annex @@]

- stabeling at Watergraafsmeer
- maintenance at Watergraafsmeer

To make sure that all Tenderes bid on equal terms and conditions, the State has made a list of working assumptions on which Tenderers can base their bids.

Furthermore: all bids have to be based on the Concession Agreement (as given in annex@) and the agreements with SNCB and SCNF.

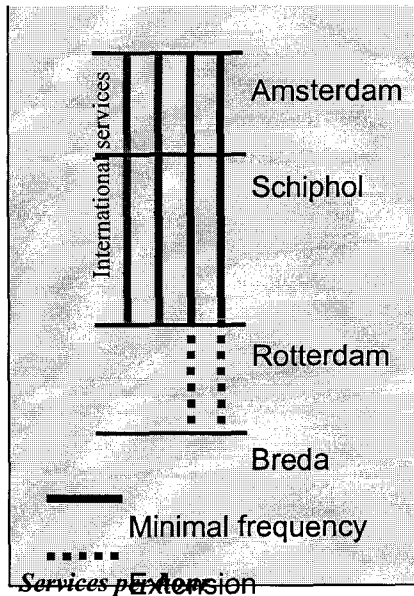
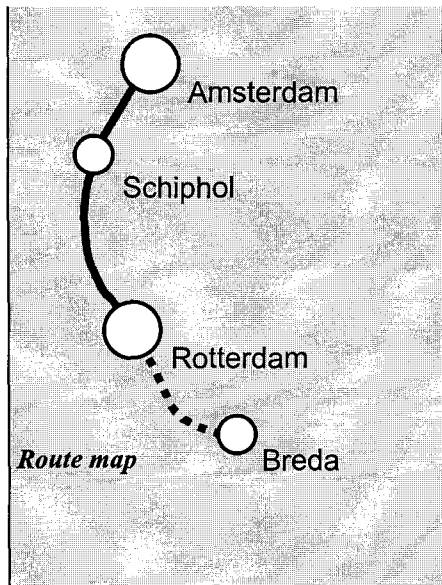
2.3 The base case, additional modules and bidder's alternatives

2.3.1 Base Case

Purpose of the Base Case: clear comparison between bidders, therefor the majority of the 'scoring points wil lbe given on this (at least 80% of your score)

The Base Case consists of two parts: an international service and a domestic service.

Service specification - International



The HSL TOC shall provide a minimum of 32 international trains per day with a minimum frequency of two international trains per hour in each direction between Amsterdam CS and Brussels Midi.

The HSL TOC shall also provide a minimum of 16 international trains with a minimum frequency of one international train per hour in each direction between Amsterdam CS and Paris Gare du Nord.

All international trains operated between Amsterdam CS and Paris Gare du Nord in each direction shall stop additionally at Schiphol Airport, Rotterdam CS, Antwerp CS and Brussels Midi.

The scheduled journey time in either direction should be no greater than the values shown in the following table:

Route between	Journey time no greater than
Amsterdam CS and Antwerp CS	69 min
Amsterdam CS and Brussels Midi	101 min
Amsterdam CS and Paris Gare du Nord	186 min
Schiphol Airport and Antwerp CS	52 min
Schiphol Airport and Brussels Midi	84 min
Schiphol Airport and Paris Gare du Nord	169 min
Rotterdam CS and Antwerp CS	30 min
Rotterdam CS and Brussels Midi	62 min
Rotterdam CS and Paris Gare du Nord	147 min

[NOTE - journey times are based on the inter-station run times calculated for the Infrascan study with 3 minute dwell times at stations]

Cabotage shall be permitted such that domestic passengers travelling between Amsterdam CS, Schiphol and Rotterdam CS shall be able to travel on International services operating between these stations.

Service specification - Domestic

plaatje

The HSL TOC shall provide a minimum of 16 domestic trains per day, with a minimum frequency of two domestic trains per hour in each direction between Amsterdam CS and Rotterdam CS.

All domestic trains operated between Amsterdam CS and Rotterdam CS in each direction shall stop additionally at Schiphol Airport.

The scheduled journey time in either direction between Amsterdam CS and Rotterdam CS should be no greater than 38 minutes.

The scheduled journey time in either direction between Schiphol and Rotterdam CS should be no greater than 22 minutes.

[NOTE - journey times are based on the inter-station run times calculated for the Infrascan study with 2 minute dwell times at stations]

2.3.2 Additional Modules

- Purpose of the Modules: to establish price/quality impact should they be included in the base case (note that they all require additional decision making either with other operators, the IM, Schiphol or would require additional infra-investments or that the time of completion of works is unclear.
- Impact on Enhanced Specification: of price and quality: determines whether or not they will be included into the final specification (after confrontation with additional costs and external effects of the modules) [van te voren in huis weten wat zie 2.5]

Module 1: Extend Domestic Shuttle once per hour to Breda

plaatje

The specification for the Base Case Production Model, as defined in section [@@] above, shall apply in addition to the following requirements:

Domestic services between Amsterdam CS and Rotterdam CS to be extended via the HSL-Zuid infrastructure to/from Breda at the minimum frequency of one train per hour.

The scheduled journey time in either direction between Amsterdam CS and Breda should be no greater than 59 minutes.

The scheduled journey time in either direction between Rotterdam CS and Breda should be no greater than 19 minutes.

Module 2: Use Amsterdam WTC-Zuid for Domestic Shuttle instead of Amsterdam Central (2x from 2010)

plaatje

The specification for the Base Case Production Model, as defined in section [@] above shall apply except that the HSL TOC domestic services shall operate to and from Amsterdam Zuid WTC station instead of Amsterdam CS and the scheduled journey time in either direction between Amsterdam Zuid WTC and Rotterdam CS should be no greater than [[31] Rien to confirm] minutes.

Module 3: Use Amsterdam WTC-Zuid for International Trains instead of Amsterdam Central (2x from 2010)

plaatje

The specification for the Base Case Production Model, as defined in section [@] above shall apply except that the HSL TOC international services shall operate to and from Amsterdam Zuid WTC station instead of Amsterdam CS and the scheduled journey time in either direction between Amsterdam Zuid WTC and Rotterdam CS should be no greater than [[31] Rien to confirm] minutes.

Module 4: Connect International service to The Hague (via Rotterdam) ... times per day

plaatje

The specification for the Base Case Production Model, as defined in section [@@] above, shall apply in addition to the following requirements:

The HSL TOC shall provide a minimum frequency of one international train per hour in each direction between Den Haag CS and Brussels Midi.

The scheduled journey time in either direction should be no greater than the values shown in the following table:

Route between	Journey time no greater than
Den Haag CS and Antwerp CS	45 min
Den Haag CS and Brussels Midi	87 min

[NOTE - journey times are based on the inter-station run times calculated for the Infrascan study with 3 minute dwell times at stations]

Cabotage shall be permitted such that domestic passengers travelling between Amsterdam CS, Schiphol and Rotterdam CS or between Den Haag and Rotterdam CS shall be able to travel on International services operating between these stations.

Module 5: Connect International service to Breda ... times per day (together with SNCB)

plaatje

The specification for the Base Case Production Model, as defined in section [@@] above, shall apply in addition to the following requirements:

The HSL TOC shall provide a minimum frequency of one international train per hour in each direction between Breda and Brussels Midi.

The scheduled journey time in either direction should be no greater than the values shown in the following table:

Route between	Journey time no greater than
Breda and Antwerp CS	[25*] min
Den Haag CS and Brussels Midi	[67*] min nmbst???

[NOTE - journey times should be based on the inter-station run times calculated for 200km/h rolling stock in accordance with the Infrascan study with 3 minute dwell times at stations - CHECK WITH REIN]

Module 6: Add direct London train (max. 6 per day) from 2010

plaatje

The specification for the Base Case Production Model, as defined in section [@@] above, shall apply in addition to the following requirements:

The HSL TOC shall, with effect from @@ provide a minimum frequency of one international train per two hours in each direction between Amsterdam CS and London Waterloo** .?? or free choice, max 6 per day.

The scheduled journey time in either direction should be no greater than the values shown in the following table:

Route between	Journey time no greater than	
	Before 2008	From 2008
Amsterdam CS and London Waterloo**	[*] min	[*] min
Schiphol Airport and London Waterloo**	[*] min	[*] min
Rotterdam CS and London Waterloo**	[*] min	[*] min

[*NOTE - journey times should be determined in accordance with the Infrascan study with 3 minute dwell times at stations and Channel Tunnel Rail Link Phase 1 in operation, with Phase 2 being operational from January 2008- CHECK WITH REIN]

(** London Kings Cross St Pancras from January 2008)

Module 7: Invest in Schiphol air/rail substitution package

[This will be filled in by Schiphol]

Module 8: Allow 220 kph for international trains to Brussels in stead of only 300 kph

plaatje

The specification for the Base Case Production Model, as defined in section [@@] above shall apply except that the HSL TOC may operate services between Amsterdam and Brussels using rolling stock with a maximum speed capability of 220km/h, such the following minimum journey times shall apply in either direction:

Route between	Journey time no greater than
Amsterdam CS and Antwerp CS	[*] min
Amsterdam CS and Brussels Midi	[*] min
Schiphol Airport and Antwerp CS	[*] min
Schiphol Airport and Brussels Midi	[*] min
Rotterdam CS and Antwerp CS	[*] min
Rotterdam CS and Brussels Midi	[*] min

[*NOTE - journey times should be based on the inter-station run times calculated for 220km/h rolling stock in accordance with the Infrascan study with 3 minute dwell times at stations - CHECK WITH REIN]

2.3.3. Bidder's alternatives to the specifications

- Purpose of the Alternatives: to prevent the Enhanced Specification to exclude valuable options. [+ toch ook om te zien hoe creatief de bidder is?? lets in die geest] The tenderer can give alternatives to the specs of the Base Scenario and (some of) the modules on 3 subjects: improved service pattern, station facilities and fare restrictions. Tenderer can show that these alternatives better fulfill the objectives of the state: finance above 100 mio Euro/yr and traffic volumes (as a proxy for substitution and strengthening the position of the Randstad)
- Impact on Enhanced Specifications: of price and quality: determines whether or not they will be included into the final specification (after confrontation with additional costs and external effects of the alternatives) zie 2.5
- Alternatives to better balance price (above 100 million) and volumes:
Uitschrijven!!! Wat zijn minimum eisen, waar moeten ze nu precies aan voldoen?
 - (1) improved service pattern (frequencies [max 6 or 8 see NS-bid 1999] and stops)
 - (2) better Station facilities and Station Infrastructure (note: we will subtract the annual costs to the State and only include the profitable ones)
 - (3) fare restrictions [??? Duidelijker uitleggen]

NB: integral system, so alternatives will be evaluated on feasibility and wenselijkheid voor hele systeem.

2.4 Evaluation of the bids

2.4.1 Evaluation procedure

The evaluation procedure is set up to be objective and non-discriminatory. The internal protocols, setting out the audit trail, will be deposited with a notary public before the bid submission date.

The bids will be evaluated by assessment teams, existing of internal and external experts, according to the method and criteria mentioned in this section. On the assessments the State will perform several analysis (consistency, bias, etc) to ensure that the assessments are non-discriminatory. After review and advise of an independent Tenderboard, the State will decide on the proceeding of the tenderprocess (see paragraph 2.4.3) and which Tenderers will be invited for the Negotiating Phase. The execution of the evaluation procedure will be externally audited.

The evaluation procedure consists of three parts:

1. Completeness check
This is a first check whether the bids are complete and are in line with the format and general aspects as stated in the bidinstructions. If, even after clarification, a bid is not in line with the format, that bid will be excluded from the tender.
2. Compliance check
Bids will be assessed on feasibility and compliancy with the requirements.
3. Scoring
Assessment teams will follow the scoring method as described in paragraph [@@2.4.2].

During the evaluation period, the State may request clarifications (either written or via a meeting) from Tenderers. Main reasons for the State to request clarifications are:

- Aspects of the bid are unclear to the State.
- State queries the feasibility or risk control of certain aspects of the bid (both qualitatively, quantitatively).
- State queries the terms and conditions of services that consortia-members with dominant positions offer other bidders, as compared to their own consortium.
- State queries the terms and conditions that rolling stock manufacturers are offering the different bidders.

- State queries the market relatedness of operational and capital costs.

Procedure

- Written requests:
 - State will send letter and set therein a due date for answer
 - Tenderer confirms receipt and due date (or object) within 3 working days
- Clarification meeting
 - State will request meeting.
 - Tenderer must make available authorised officer within 5 working days upon receipt of the request.
 - State will provide draft minutes and submit these to tenderer for comments.

If a Tenderer does not provide an answer, this can be marked as non-compliance in the bid.

2.4.2 Scoring Method

The scoring method ... compares bids to each other??? Works with relative numbers???

Base Case:

- Highest bid gets 100 points
- Other bids get $(\text{other-bid}/\text{highest-bid} \times 100)$ points
- Non compliant gets no points

$$\frac{\text{Other bid}}{\text{Highest bid}} * 100$$

Example:

.....

Modules

- Each module bid is (Base bid + individual module)
- Highest module bid gets 2 points (per module, highest)
- Other bids get $(\text{other-bid}/\text{highest-bid} \times 2)$ points
- Non compliant gets no points

Bidder's Alternatives

- Alternatives for stations are assessed by experts to determine feasibility and financial effects (this could in extreme circumstances make the alternative a negative for the bidder, in which case the alternative will not be taken into account).
- The State's advisors will provide volume forecasts for each bid in pax-kms
- Each bid is valued on financial bid and the above volume forecast, with the formula:
 $\{ (\text{Financial bid} - / - \text{lowest financial bid}) + (\text{Volume forecasted pkm} - / - \text{lowest forecast pkm}) \times 0,1 \text{ Euro}$
- Highest valued bid gets 10 points
- Other bids get $(\text{value-other-bid}/\text{value-highest-bid} \times 10)$ points
- Non compliant (including less than 100 mio Euro) gets no points

Overview and Example

- Bid A was..., Bid B was ..., Bid C was..., Bid D was...
- Overall score of A was computed to be, B, C, D...

2.4.3 Go/no go decision and selection of tenders for negotiation phase

The tender will proceed into the next phase if at least two qualitative and financially sufficient bids are received and the State is convinced that there will be sufficient competitive tension during the

negotiating phase. However the State may decide to proceed when only one acceptable bid is received, if it is comparable to the reference position made by the State's advisors.

A bid will be found qualitative sufficient if it has passed the completeness and compliance check (including the feasibility). A financially sufficient bid is a bid that offers 40, 55, 70, 85 mio Euro (2006-2009) and 100 mio Euro (2010-2020) for the base bid or any of the base bid + 1 module.

If the tender proceeds, the State will decide which Tenderers will go to the Negotiation Phase.

- Best combi's or Best Combi vs Best Domestic + best International together
[wanneer en hoe??]
- Should a bidder lower his bid in this phase, the State may go back to number three

2.5 Negotiation Phase

2.5.1 Invitation to Negotiate

- Enhanced specifications
- Overview and timing of the Procedure (The more changes to the base case the more time needed for bidders to firm up on this and present their Enhanced Bids)
- Format for Enhanced bid
- Evaluation

2.5.2 Enhanced Specifications

Content

- Base Scenario + choice of modules
- Service pattern adjustments
- [Possibly: fare restrictions]

Process

- How to choose modules non-discriminatory,
- deposit method before bids come in

Step 1: Preparation of the Enhanced Bid

talks with

- SNCB
- SNCF
- Schiphol
- **Railned ??**
- IP
- **NS Stations??**
- **RIB DEPOTS**

Step 2: Submission and review of Enhanced Bids

Step 3: Negotiations with the State

- State can "buy" extra quality (discussions as to the effects of non-economic options that benefit travellers)
- Final Concession Agreement, incl payment schedule

2.6 Contract Close

Requirements for Contract Close

- Performance Bond
- First draft Safety Case
- Check whether Tenderer still fulfills all qualification criteria
- ... (Jacq)

Go/No Go criteria for the State

The contract is to be awarded if the criteria used in the qualification and bidding phase are still met.

3. **The Bid**

3.1 Bid format

3.1.1 Tool for compliancy

- Transparent procedure requires comparable bids, therefore the highest priority to adhere to the precise format and bid instructions.
- Complicated tender with various compliancy points, but bid format will take tenderers by the hand, ensuring no point of completeness is overlooked.
- Bid format is on paper and electronically and both must be filled out and submitted without any alteration to the format. This will facilitate a speedy and transparent evaluation process.

3.1.2 Contents of the Bid

Detail of constituent parts of the Bid.

The bid will have to be set up according to the index given in this paragraph.

Part A: The Business plan narrative

(see Reg. Doc, Annex B, section III), containing in the following chapters, each starting on a new page:

1. market development
2. fare system and yield management
3. train operations, including service pattern
4. intermodal arrangements
5. rolling stock, including procurement, scheduling and maintenance
6. organisation and management
7. capital structure and rationale for the cost of financing

Part B: The Business Model (2001-2020) for the combined Base Scenario, containing as per CD

- 1) International services:
 - passenger volumes
 - operational indices
 - financial model (revenues, costs, investments)
- 2) Domestic services:
 - Passenger volumes
 - Operational Indices
 - Financial model

Part C: The Financial Bid

1. Expressed as a single number, (pricelevel 2000) which is the fixed annual amount with the following discounts in the first 4 years of operation 60%, 45%, 30% and 15%
[e.g: 100 mio Euro is in fact
40 mio in 2006,
55 mio in 2007,
70 mio in 2008
85 mio in 2009
100 mio from 2010 onward]
2. Equally binding bids for Domestic and International services separately (based on the cooperation described in the Annex), expressed as:
 - X mio for international services
 - Y mio for domestic services
 - Z mio synergies lost, with a supporting calculation at the same level of detail as the business model for at least the year 2010.
 - Total of X, Y and Z must be equal to the financial Bid for the combined operation

Part D: The Modules

Annex+CD ROM give format for:

1. Domestic Shuttle 1x/hr to Breda
 - Additional number of trainsets
 - Paxkms on Rotterdam-Breda
 - Additional paxkm on other stretches
 - Revised Financial Bid + supporting calculation 2010
2. Domestic Shuttle 2x/hr to WTC-Zuid
 - Reduced number of trainsets
 - Effects on paxkm
 - Revised Financial Bid + supporting calculation 2010
3. International Trains 2x/hr to WTC-Zuid
 - Reduced number of trainsets
 - Effects on paxkm
 - Revised Financial Bid + supporting calculation for 2010
4. International trains to The Hague (via Rotterdam), ...times per day
 - Effects on number of trainsets
 - Effects on paxkm
 - Revised Financial Bid + supporting calculation for 2010
5. Extra International train to Breda ??? times per day (together with SNCB)
 - Effects on number of trainsets
 - Paxkm in that train
 - Effects on pkm on the other services
 - Revised Financial Bid + supporting calculation for 2010
6. Extra London train from 2010
 - Proposed service pattern (free??)
 - Additional number of trainsets
 - Effects on rolling stock procurement
 - Paxkm in that train
 - Effects on pkm on the other international HSL-trains
 - Revised Financial Bid + supporting calculation for 2010 and 2015
7. Module 7: Invest in Schiphol air/rail substitution package
 - Narrative: effects on operation at Schiphol Station
 - Effects on paxkm
 - Revised Financial Bid + supporting calculation for 2010
8. Module 8: Allow 220 kph for international trains to B. in stead of only 300 kph
 - Effects on journey time
 - Effects Paxkm
 - Additional number of trainsets
 - Effects on rolling stock procurement (see format business plan)
 - Revised Financial Bid + supporting calculation for 2010

Part E: The Bidder's Alternatives

- 1) Alternatives can only be:
 - a Optimised service pattern (within the geographical scope)
 - b Better station facilities and infrastructure
 - c Optimised fares (indicate Fare restrictions)
- 2) Per alternative, bidders will provide
 - a A narrative of the rationale of the proposal
 - b Effects on factors (see consumer preference section) influencing volumes (binding!)
 - c Estimate of volume effects (Paxkm) (not binding!)

- d Effects on other parties (stations, other operators) in as much as the bidder can reasonably identify and quantify these (not binding!)
- e Effect on Financial bid (binding!) + supporting calculation for 2010

Part F: "Sign at the line"

The 'I have read and understood and taken as a basis for my proposals...' section (als iets in de narrative/model hier in tegenspraak mee is of zou kunnen zijn, dan gaat deze sectie daarboven uit maw, het bid wordt niet not-binding hierdoor. Staat heeft slechts een inspanningsplicht om waar zij denkt dat dit het geval is de bieder hierop te wijzen):

1. all requirements for any TOC or HSL TOC
 2. the concession agreement
 3. the SNCB/SNCF agreements
 4. the limitative list of 'underlying assumptions' as defined by the State
- Confirm bid validity period of 12 months

3.2 ITT, addenda and Data Room

Receipt of the ITT and addenda

The Tenderer shall acknowledge receipt, in writing, within five Business Days after receipt of the ITT or any addenda of the ITT. Such acknowledgement shall be directed to the address given in section 3.6.

Data Room

The Data Room, containing information and documents relevant to the HSL-Zuid Transport project, shall be provided by the State. Details of the Data Room and conditions to access to the room by Tenderers are set out in Data Room rules (see Appendix @@).

Tender deliverables ??

Each Tenderer is required to submit a tender which complies with the specifications for the State's Base Case Production Model for both domestic high-speed train services. Part @ of this ITT sets out the State's requirements for the Base tender.

Each Tenderer is required to submit a tender which complies with the specifications for each of the 8 Modules as described in paragraph @ of this ITT.

(overige van belang zijnde regels en deliverables voor tenderers? Moet hier een lijst van deliverables zoals het business plan, compliance matrix, price matrix e.d. worden opgenomen of komt er een lijst waarnaar kan worden verwezen? → zie paragraaf 3.1

Confirmations

In submitting the Base Tender and the Enhanced Base Tender, the Tenderer shall confirm the following: [→ moet ook even naast de Process Agreement gelegd worden.]

- The Tenderer does not have and will not have a conflict of interest that gives rise, or will give rise to an unfair advantage as against another Tenderer
- The Tenderer has enough and clear information about the specifications and requirements to submit a Tender.

Tender Validity Period

Regardless of the execution of the Concession Agreement, all Tenders shall be valid for a period of 12 months after the Tender Return Deadline.

3.3 Clarification requests made by bidders

Written requests for clarification

- Tenderer will send letter to contact 3.6
- State confirms receipt within 3 working days
- State will answer within 10 working days of [4 opspaardata!] or communicate another due date

If any Tenderer wishes the State to clarify any aspect of the ITT or the Tender Process, it may submit a written Request for Clarification to the State.

All Requests for Clarifications shall be in writing to the address given in section 3.6. E-mail submissions will not be considered to be written correspondence.

A Tenderer may view some of its Requests for Clarifications relating to its Tender(s) as confidential to its Tender(s). If a Tenderer considers that a Request for Clarification is of a confidential nature, then it shall be marked "Confidential". If the State, in its absolute discretion, considers it appropriate to answer the Request for Clarification on a confidential basis, then it will do so. If the State considers it inappropriate to answer the Request for Clarification on a confidential basis, then it will notify the Tenderer of its decision and no answer will be given by the State to the request for clarification. The Tenderer may choose to resubmit the Request for Clarification without it being marked "Confidential" and the Request for Clarification and its answer will be circulated to all Tenderers.

The State reserves the right not to reply to any Request for Clarification received less than 15 Business Days prior to the Tender Return Deadline.

Er zijn een viertal beantwoording rondes. hier data melden. (hier moet de procedure voor het indienen en beantwoorden van vragen nog worden ingevuld)

Each Request for Clarification shall state that it relates to the Tender Process for the HSL Project and shall be individually and consecutively numbered and shall be submitted in writing by the Authorised Officer for each Tenderer.

Clarification meetings

- during bidding phase a maximum of 2 per bidder upon request of the bidder
- State will make available authorised officer within 10 working days
- State will provide draft minutes and submit these to tenderer for approval

3.4 Submission conditions and instructions

Tender submission

Tenders for the HSL Project will only be considered from those Tenderers to whom the ITT has been issued.

Each Tenderer shall, on or before the Tender Return Deadline, submit its Base Tender in accordance with section @@, its enhanced Base Tender in accordance with section @@ and Alternative Tenders (if any) in accordance with section @@

(rules for submitting tenders in part E?)

Tender return deadline

The Tender(s) must be submitted by:

Monday 5th March 2001, no later than 12.00 hours (local time)

Adress for tender return:
Contact person of 3.6

Packaging the Tender

Each Tenderer is required to submit the original Tender (marked 'original', in bound format) and 4 copies of it, in loose-leaf format. The enclosed CD-ROM also has to be completed in full. The evaluation will solely be based on written or typed responses. No other information will be used. (specific requirements for tender document format and deliveraddress (hoe wil men dat?))

Tender format

All information and documents to be included in the Tender shall either be typewritten or in reproducible ink and shall be in the English language. All units of measurement shall be metric. All monetary amounts shall be denominated in Euros

Format paper + electronic

Sealed

Confirmation of receipt

3.5 Contact person

Fax, e-mail, postadres, telefoon uitsluitend om te checken of iets ontvangen is

Not available weekends and 18 december until 5 january

All written correspondence from Tenderers to the State shall be addressed as follows:

By hand:

Mr R. Testroote
Projectorganisatie HSL-Zuid
Radboudtoren
Catherijnesingel 33, Level 5
3511 GC Utrecht
The Netherlands

By post:

Mr R. Testroote
Projectorganisatie HSL-Zuid
P.O. Box 43
3500 AA Utrecht
The Netherlands

By fax:

Mr R. Testroote
Projectorganisatie HSL-Zuid
(+31) 030 2728 577

Annexes

Concession Agreement

Nieuwe tekst Gerben (goed opletten ivm tijdelijke any toc documenten die later door wetgeving worden ingehaald)
[niet vergeten: zitplaatskans]

Agreement SNCB

Tekst Jacqueline

Agreement SNCF / UK?

Teksten ontbreken nog (evt werkhypothese als er niet tijdig een onderhandelingsresultaat is)

Process Agreement

Nieuwe tekst Gerben, goed opletten!!
Including Tender Terms and conditions (D3), inclusief biedvergoeding, inclusief revised bid recht indien level playing bij Siemens

Additional Process Agreement NS

Tekst Gerben

Bid Format (ook elektronisch op CD)

Afmaken door PwC, Roel en Bas obv LEK stuk van 1999

Working Assumptions for bidders

Let op issues zoals:

5. Watergraafsmeer voor onderhoud en opstelsporen
6. IP veiligheidssystemen (idem nieuw Belgisch deel!)
7. Hot Box in infra ???
8. Tunnelveiligheidseisen conform ...???
9. Regulator conform brief a/d kamer (supp doc!)
10. Taakorganisaties uitgeplaatst en onafhankelijk
11. Infra 2006, Let op als rolma echt niet geleverd kan worden op tijd wat dan??? Addendum
12. Zijn de PVE's Stations inmiddels hard genoeg?

Nb modules hebben eigen assumpties (zoals wanneer WTC-Zuid, CTRL, prijs Chunnel etc)

Special Annex: what if 2 TOCs? (one for international and one for domestic)

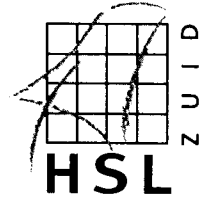
Zie Reg. Doc

Uitleggen dat ze samen bieden alsof het een nieuwe aanbieder is.

Data room procedure

Zie Qual Doc

Onderwerp
offerte aanvraag werkzaamheden Tenderboard



DHV Beheer BV
t.a.v. ir. J.C. Huis in 't Veld
Postbus 219
3800 AE Amersfoort

Geachte heer Huis in 't Veld,

Hierbij nodig ik u uit om een offerte uit te brengen voor de werkzaamheden die u verricht voor de Tenderboard van HSLZuid - deelproject Vervoer voor de periode augustus 2000 tot en met juni 2001.

Ik verzoek u de volgende elementen op te nemen in uw offerte:

- omschrijving werkzaamheden;
- uurtarief;
- verwacht urentotaal
-

We zien uw offerte graag op korte termijn tegemoet.

U kunt uw offerte zenden aan:

Projectorganisatie HSL-Zuid
t.a.v. mw. H.G. Noord
Postbus 43
3500 AA Utrecht

Met vriendelijke groet,

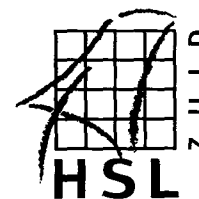
Ir. P.J. van Kleunen
Projectleider deelproject Vervoer

Datum
13 november 2000
Ons kenmerk
HSL 158063
Uw kenmerk
-
Contactpersoon
Ria Noord
Doorkiesnummer
030-2728845
E-mail
-

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

- Memo aan Tenderboard
- Tenderfilosofie RoSt
- d.d. 24 november 2000

Memo



Aan Tenderboard

Kopie -

Onderwerp Tenderfilosofie RoSt

Geachte tenderboard,

Deze memo omvat een terugmelding van de consultatiegesprekken en de mede daarop gebaseerde opzet voor de tenderfase. De opzet van het ITT Rolma is in hoofdlijnen gelijk aan het ITT-TOC, namelijk een opzet waarin het ITT in fasen wordt uitgebracht.

Mijn vraag aan u is of de opzet van de tenderfase het logische gevolg is van de uitgangspunten.

Ik houd me vanzelfsprekend aanbevolen voor verdere opmerkingen en aanvullingen. Gaarne in de loop van volgende week een overlegmoment afspreken.

Uitgangspunten voor de vormgeving van de Rolma-tender

Ongeordend een aantal overwegingen, die een onderbouwing leveren voor de vormgeving van de tenderprocedure RoSt voor de PDC:

- De RoSt-bouwers hebben (hoop ik) een hoge biedingsinspanning op een korte termijn (sommigen wellicht vijf biedingen/quotes: 4 TOC + 1 PDC voor 2 treintypes), dat betekent dat we niet meer moeten vragen dan voor ons strikt noodzakelijk, anders haken ze nu al af [dit speelt vermoedelijk bij Alstom/Fiat en Bombardier, die beiden aangaven niet voldoende resources te krijgen om de consultatie voor te bereiden]
Dat betekent dat we een relatief grote bandbreedte in prijzen (quotes, +/- 15%) moeten accepteren. De informatie zullen we gebruiken voor het vullen van het business-model PDC (kosten operationeel gebruik betreffende treinen = energiegebruik per trein, betrouwbaarheid, onderhoud, aantal treinen ...).
- We kunnen (en willen) op dit moment geen fatsoenlijk PDC-(concept) contract schrijven om mee te sturen in en ITT (het mislukken van de vervoerstender zal de nodige ophef veroorzaken, en hoe de wereld er op daarna zal uitzien is tamelijk onvoorspelbaar, onvoldoende kennis van operationeel PDC, niet uitgekristalliseerde positie van een leasemaatschappij in het geval van een PDC die treinen aanschaft, en de wijze waarop deze

Datum

24 november 2000

Ons kenmerk

HSL/171354

Uw kenmerk

-

Contactpersoon

Peter van Kleunen

Doorkiesnummer

030-27 28 545

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

van Ee
30-11-00 11:47
\\SRV3001\JEe\$\Jiska\memo
Tenderboardleden Peter.doc

treinen vervolgens overgedragen worden met de publieke aanbesteding van het vervoer na een aantal jaren). Gegeven deze onzekerheid moet de selectie/shortlisting van minimale aard blijven, om niet kwetsbaar te worden voor het verwijt dat (dan) achteraf gezien ten onrechte leveranciers zijn afgevallen.

- Een definitief bindend bod [Alstom] beslaat een meter papier, dat kunnen we dus nooit beoordelen (kennis/tijd).
- De safety-case. De TOC en RoSt leverancier dienen een safety-case op te bouwen. Vanuit een hoog functioneel niveau moeten ze aantonen dat het vervoersbedrijf, respectievelijk de treinen, aan de top-veiligheidseisen voldoen. Dit betekent een aanzienlijke ontwerp-inspanning (die overigens strijdig kan zijn met de door ons gewenste standaardisatie). Een bindend bod + een goed doordachte safety-case in een zeer beperkte biedingstijd is niet te realiseren, c.q. de risico's worden afgedekt, hetgeen tot aanzienlijke kostenverhogingen kan leiden. [een aantal leveranciers [met name Fiat, Alstom, Bombardier: U specificieert, wij bouwen] kan nog niet uit de voeten met safety-cases, en met eisen die niet uit de treinbouw stammen, bv brandwerendheidseisen] . Ook een gefaseerde aanlevering van de safety-case kan risicovol zijn voor de RoSt-leverancier/TOC (wat zijn de echte consequenties van de safety-case, die dan later aan het licht komen?) en dus duur. Een tussenweg zou kunnen zijn dat wij een ingevulde safety-case (acceptable means of compliance) in het ITT meegeven, die als werkhypothese geldt. In een volgende fase kan de TOC/RoSt-leverancier dan, vanuit het hogere functionele kader en al dan niet in overleg met andere partijen in het vervoerssysteem, het ontwerp verder uitwerken en optimaliseren.
- We (de PDC) weet nog niet wat ze (precies) wil, en gebruikt deze ROSt-tender, en de TOC-tender om eigen visie te ontwikkelen. Te veel informatie (en achteraf wellicht de verkeerde) zal er ook toe leiden dat dit via de TOC/RoSt-tender terugkomt in de biedingen, immers dit wilde de Staat toch? Een aantal partijen [m.n. Adtranz] was in staat uit rudimentaire informatie (vervoersprognose, lijnvoering) uit te rekenen hoeveel treinen/zitplaatsen er nodig waren voor het binnenlands vervoer. Voor de internationale treinen was dit niet mogelijk. (moet nog iets voor verzonnen worden)
- We willen dus dat de RoSt-leveranciers zelf nadenken (hoeveelheden treinen, benodigde aantal zitplaatsen) + een aanbod maken uit hun catalogus (standaardmaterieel, met zo weinig mogelijk aanpassingen => lagere kosten, minder risico vertragingen). We moeten ze dus niet te hard afstaffen op "verkeerde" voorstellen, immers we zijn zelf zeer terughoudend in het verschaffen van informatie.
- Er dient druk op het tijdschema te blijven om te voorkomen dat er toch nodeloos "speciaal"ontwikkeld materieel komt, en natuurlijk omdat het nominale tijdschema voor de opening van de HSL-Zuid aan de krappe kant is gezien de oplevering van treinen.
- Het tijdschema is realiseerbaar voor suppliers (voldoende capac. => onvoldoende orders?, buyers-market, ook al opgemerkt door BAH, [Alstom, Siemens, Hitachi kunnen leveren medio 2005/2006, mits standaard] , oppassen met opleggen van krappe tijdschema's die later veel ruimer blijken

Datum

24 november 2000

Kenmerk

HSL/171354

Blad

2/6

te zijn. (Opleggen van treinvloten is kostbaar, verlies aan inkomsten, doorlopende kapitaalslasten)

- Het lijkt (mij!) verstandig er naar te streven vrij snel een eerste trein operationeel hebben (m.i. zijn er toch nog enige infra-risico's, als b.v. de transitie van bestaand naar hogesnelheidsspoor in NL en tussen NL en BG/Fr), die dan gebruikt kan worden om de samenhang van het vervoerssysteem (systeemintegratie) te testen. De oplevering van de rest van de treinen kan dan, indien noodzakelijk en voldoende vroeg bekend, in een lager tempo plaatsvinden.
- Relatief beperkte short-listing, b.v. van 6 naar 4 per lot (er moet wel druk van de selectie uit gaan, anders doen ze hun best niet), in een volgende stap terug naar 2 (?) voor een BAFO (?). Zelfde formulering gebruiken als bij TOC bij pre-kwalificatie, waarbij open gehouden wordt (marktspanning, minimumeisen) hoeveel naar de volgende ronde gaan? (kan dat?)
- Pas na maart kan een verdere detaillering van de specs tesamen met NMBS (tijdgebrek NMBS) ter hand worden genomen => pleit voor lichte selectie op basis ITT-bid.
- Apart laten bieden op 220, 300 en als variant een combinatie van beiden; Tot op heden nog geen inzicht of het voordelen zal hebben om hetzelfde 300 kph te gebruiken voor zowel internationaal als nationaal gebruik (of b.v. een afgewaardeerde versie van de 300 kph voor 220: een versie met minder motorvermogen), of het betrekken van een twee type treinen bij dezelfde leverancier? (makkelijker/goedkoper onderhoud)
- Oppassen met het vragen van veel varianten => hoge biedingsinspanning => afhaken van te veel RoSt-suppliers
- De NMBS: de koppelingseis voor operationeel gebruik van 300 kph met Thalys leidt tot zeer beperkte marktspanning en tijd/geldrisico's (alle bouwers bevestigen dat deze eis zeer moeizaam zal te realiseren: diepgaand specificeren (krijg we alle specs tot op voldoende niveau?, immers eigendom SNCF ?, en zo ja wanneer, en indien wel, dan nog zal ontwerp risicovol zijn!) => alleen Alstom! = dure treinen! Verzin een oplossing waarbij geen 300 kph operationele koppeling nodig is:
 - gebruik de bestaande vloot (PBKA en PBA) om directe verbinding Parijs - Amsterdam (1 uur/richting) te rijden (kan dat qua aantal treinen? Af te stemmen met NMBS en SNCF), de verbinding Brussel - Amsterdam (ook 1 uur/richting) met ander en nieuw materieel rijden, en dus eens per uur een overstap in Brussel voor Parijs, de andere trein gaat direct.
 - In het geval DB het wint kan er met een ICE3 (of andere 300 kph trein) de verbinding Amsterdam - Brussel - Keulen - Frankfurt gereden worden, qua materieelomloop, en commercieel? wellicht interessant.
 - In zijn algemeenheid kan bij deze knip in trein-vloten zeker overwogen om de verbinding Amsterdam - Brussel met 220 kph te rijden (aanzienlijk goedkoper materieel dan 300 kph, slechts 10 minuten meer reistijd), wellicht een politiek probleem?

Datum

24 november 2000

Kenmerk

HSL/171354

Blad

3/6

- Als de Thalys vervangen wordt (vermoedelijk rond 2020) een volledig nieuwe vloot 300 kph aan schaffen in een meer competitieve tender.
- Nagaan of het de moeite loont om de bestaande Thalys PBA(K) vloot anders in te zetten: b.v. op Parijs - Straatsburg - Frankfurt of Parijs - Brussel - Keulen - Frankfurt, waardoor een volledig nieuwe vloot 300 kph op Parijs - Brussel - Amsterdam kan rijden (DB!)

De opzet van de tenderfase

Het voorgaande overziende kom ik tot een volgende opzet:

- splits het ITT in twee delen. Het eerste deel omvat de (gereviseerde) specificaties Rolma en informatie om de benodigde hoeveelheid treinen te kunnen bepalen. Op basis van dit ITT1 moeten de Rolma-leveranciers een budgetary-quote (per treintype) afgeven plus een eerste compliancy check op HSL-safety, Railed en TSI specs. De shortlisting zal geschieden aan de hand van LifeCycle-kosten en aan de hand van de volgende meer kwalitatieve aspecten:
 - Beschikbaarheid/betrouwbaarheid;
 - Geluidemissie;
 - Energiegebruik;
 - Ontwerp;
 - Levertijd.
- Na het indienen van de basis-bids wordt de procedure bevroren. Indien de fall-back (Ontwikkelingsmaatschappij) realiteit wordt, zal er een lichte shortlisting doorgevoerd worden. Deze stap moet leiden tot 4 a 5 Rolma-leveranciers die een ITT2 toegezonden krijgen. (indien er op dat moment al minder rolma-leveranciers in het spel zijn vervalt de shortlisting, tenzij onvoldoende marktspanning). De biedingen worden overigens al wel geëvalueerd, de uitkomsten worden niet gecommuniceerd aan de Rolma-leveranciers.
- In het ITT2 worden dan de nog ontbrekende delen uit het ITT1 toegevoegd. Wellicht neemt op dit moment al een lease-maatschappij de leidende rol over (op dit punt zal al wat voorwerk gedaan moeten worden: hoe een leasemaatschappij te selecteren?). Bijgevoegd zal dan ook worden een concept-contract. Deze ronde zal worden afgesloten met hernieuwde biedingen, op basis waarvan een tweede selectie wordt doorgevoerd, leidende tot twee bidders per lot (en 1 bidder in de wachtstand)
- Hierna de normale procedure: van BAFO tot Contract Close

Datum
24 november 2000
Kenmerk
HSL/171354
Blad
4/6

Op dit moment worden evaluatieprocedure en biedingsformats verder uitgewerkt, zodat begin volgende week (vanaf de 27^e november) een eerste volledige draft ITT-beschikbaar is. De Rolma-specs en overige biedingsinformatie was al gereed (ITC) en wordt nu aangescherpt.

De praktische haalbaarheid van evaluatieprocedure, biedingsformats (begrijpelijk, levert het de juiste informatie op, de hoeveelheid werk om in te vullen) wordt gewaarborgd in een samenwerking tussen PWC-mensen (financieel) en BAH-



mensen (Rolma-expertise, biedingservaring) en andere externe adviseurs (Kees van Krieken: biedingservaring, Rolma-expertise).

De interesse in de markt.

Alle partijen (voorlopig op Ansaldo na) zijn op de consulatie gekomen. Daarvan hadden Bombardier en Alstom/Fiat zich (relatief) slecht voorbereid, echter waren daar beiden niet gelukkig mee [eigen mededelingen over gebrek aan resources, hebben ook beiden moeite met de functionele PDC-aanpak. Bij Alstom/Fiat speelt ook de recente samenvoeging, partijen zijn duidelijk niet aan elkaar gewend] Siemens en Adtranz, en in iets mindere mate Talgo hadden zich uitstekend voorbereid, en kwamen met zinvolle suggesties, relevante opmerkingen, Ook Hitachi had zich goed voorbereid, en had AeA, bekende Engelse Spoorconsultant, o.a. expert op het gebied van Safety-cases, ingehuurd ter ondersteuning. Tijdens het gesprek bleek dat Hitachi in ieder geval met 1 TOC contacten heeft [waarom wilt u dubbeldekkers?, ik: hoezo, staat dat ergens in de documenten? Nee, we hebben contact met een TOC]

Alle partijen (niet aan Alstom gevraagd) hebben veel interesse in onze specs-vergelijkingen NL/BG/Fr (en in minder mate in het ILS), en tot toegang aan Belgische en Franse info. Sommigen twijfelen hardop aan de bereidheid van de SNCF/RFf tot een soepele toelating, en bijbehorende snelle informatieverstrekking. Dit zou er ook voor pleiten om de bestaande vloot PB(K)A op Amsterdam - Parijs te gebruiken, en alternatieven als 220-treinen op Brussel en een omloop Brussel - Keulen nadrukkelijk in ogenschouw te nemen.

Datum
24 november 2000
Kenmerk
HSL/171354
Blad
5/6

Een ander punt dat de interesse in de markt kan verhogen is een separate, eigen, onderhoudsfaciliteit. Vrijwel iedereen wil ook onderhoud verrichten. Nedtrain (NS) beschikt nu als enige over faciliteiten in Nederland. Onderzocht moet worden of slimme oplossingen (module-onderhoud elders, alleen een beperkte faciliteit nodig om de modules uit de trein te halen) een alternatief vormen, c.q. of er met name in het Zuiden een locatie (zonder NS-aanwezigheid) gevonden kan worden. Een eventueel nieuw emplacement in Roosendaal lijkt een interessante optie (ook Breda en Tilburg moeten nog eens nader bekeken worden). Ook al lijkt Nedtrain voldoende open en commercieel, het is aan te bevelen ook hier nog enige extra marktspanning te creëren. (Noot PvK: in de UK wordt meer verdiend aan het onderhouden van treinen dan aan de verkoop door de hoge prijsdruk)

Samenvattend: voorzover ik kan overzien is er de nodige interesse, en lijkt b.v. Hitachi zijn kans te ruiken.

Alle gekwalificeerde partijen is verzocht een process-agreement te ondertekenen. Nog niet alle verklaringen zijn binnen. Alstom/Fiat heeft verzoek ingediend om haar aansprakelijkheid te beperken in tweerlei opzicht: de financiële aansprakelijkheid tot de tenderkosten van de Staat, en tevens worden b.v. aanspraken van derden uitgesloten. Dit lijkt ons een vrijbrief tot onrechtmatig gedrag, en dus onacceptabel. Tot op heden ben ik er niet in geslaagd van Alstom een toelichting te krijgen op deze vraag.

Interfaces

- Een optie op trein-ERTMS bij de Infraprovider wordt door alle RoST-leveranciers gewaardeerd;
- Hot-box in de infra, idem, echter lijkt minder zwaar te wegen door de relatief beperkter kosten van deze voorziening in de trein.
- Geluidsreductie: een aantal leveranciers (Talgo: wellicht is hun constructieprincipe in het voordeel (onafhankelijke wielen, minder wielen), Siemens, Adtranz) heeft aangegeven hier zeker aan te willen werken, c.q al vermoeden dat er winst is gehaald. Ik denk dat wij een moeilijk toetsbare norm hebben, die nog wat interpretatie behoeft (wat is de norm in voor treinenbouwers begrijpelijke grootheden, c.q wat is de norm cf TSI, wat is de referentie?)
- Energiereductie: de meeste besparing bereik je door langzamer te rijden (220 = 0,5 van energiegebruik bij 300). Ook hier geen toetsbare normgrootheid, referentie ontbreekt.
- Talgo claimt door haar constructietype (onafhankelijk draaiende wielen) minder slijtage aan het spoor;
- Volgens een aantal leveranciers (Talgo, Adtranz, ..) levert een vlak spoor al een aanzienlijke geluidsbesparing op.
- Geluidschermen om de wielen van de trein veroorzaakt de nodige problemen (turbulenties/onderdruk bij hoge snelheden, constructieve voorzieningen)

Killing requirements:

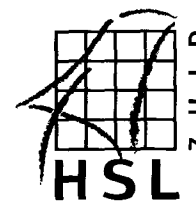
- Volgens Adtranz zijn onze klimaatcondities (sneeuw/ijs) strenger dan in Scandinavie. Bovendien vroegen ze zich af of onze windeisen niet aan de erg extreme kant waren (noot PvK: onderzoek loopt, ik denk dat onze eisen niet zo raar zijn)
- Voor Talgo was de asverdeling wellicht een probleem;
- De (NMBS)-eis van operationele koppeling van 300 kmu-materieel aan de Thalys;
- Sommige brandwerendheidseisen (b.v. 15 minuten compartimentering)

Met vriendelijke groet,

Peter van Kleunen

Datum
24 november 2000
Kenmerk
HSL/171354
Blad
6/6

Memo



Aan Tenderboard

Kopie -

Onderwerp Tenderfilosofie RoSt

Geachte tenderboard,

Deze memo omvat een terugmelding van de consultatiegesprekken en de mede daarop gebaseerde opzet voor de tenderfase. De opzet van het ITT Rolma is in hoofdlijnen gelijk aan het ITT-TOC, namelijk een opzet waarin het ITT in fasen wordt uitgebracht.

Mijn vraag aan u is of de opzet van de tenderfase het logische gevolg is van de uitgangspunten.

Ik houd me vanzelfsprekend aanbevolen voor verdere opmerkingen en aanvullingen. Gaarne in de loop van volgende week een overlegmoment afspreken.

Uitgangspunten voor de vormgeving van de Rolma-tender

Ongeordend een aantal overwegingen, die een onderbouwing leveren voor de vormgeving van de tenderprocedure RoSt voor de PDC:

- De RoSt-bouwers hebben (hoop ik) een hoge biedingsinspanning op een korte termijn (sommigen wellicht vijf biedingen/quotes: 4 TOC + 1 PDC voor 2 treintypes), dat betekent dat we niet meer moeten vragen dan voor ons strikt noodzakelijk, anders haken ze nu al af [dit speelt vermoedelijk bij Alstom/Fiat en Bombardier, die beiden aangaven niet voldoende resources te krijgen om de consultatie voor te bereiden]
Dat betekent dat we een relatief grote bandbreedte in prijzen (quotes, +/- 15%) moeten accepteren. De informatie zullen we gebruiken voor het vullen van het business-model PDC (kosten operationeel gebruik betreffende treinen = energiegebruik per trein, betrouwbaarheid, onderhoud, aantal treinen ...).
- We kunnen (en willen) op dit moment geen fatsoenlijk PDC-(concept) contract schrijven om mee te sturen in en ITT (het mislukken van de vervoerstender zal de nodige ophef veroorzaken, en hoe de wereld er op daarna zal uitzien is tamelijk onvoorspelbaar, onvoldoende kennis van operationeel PDC, niet uitgekristalliseerde positie van een leasemaatschappij in het geval van een PDC die treinen aanschaft, en de wijze waarop deze

Datum
24 november 2000

Ons kenmerk
HSL/171354

Uw kenmerk
-

Contactpersoon
Peter van Kleunen

Doorkiesnummer
030-27 28 545

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

treinen vervolgens overgedragen worden met de publieke aanbesteding van het vervoer na een aantal jaren). Gegeven deze onzekerheid moet de selectie/shortlisting van minimale aard blijven, om niet kwetsbaar te worden voor het verwijt dat (dan) achteraf gezien ten onrechte leveranciers zijn afgevallen.

- Een definitief bindend bod [Alstom] beslaat een meter papier, dat kunnen we dus nooit beoordelen (kennis/tijd).
- De safety-case. De TOC en RoSt leverancier dienen een safety-case op te bouwen. Vanuit een hoog functioneel niveau moeten ze aantonen dat het vervoersbedrijf, respectievelijk de treinen, aan de top-veiligheidseisen voldoen. Dit betekent een aanzienlijke ontwerp-inspanning (die overigens strijdig kan zijn met de door ons gewenste standaardisatie). Een bindend bod + een goed doordachte safety-case in een zeer beperkte biedingstijd is niet te realiseren, c.q. de risico's worden afgedekt, hetgeen tot aanzienlijke kostenverhogingen kan leiden. [een aantal leveranciers [met name Fiat, Alstom, Bombardier: U specificeert, wij bouwen] kan nog niet uit de voeten met safety-cases, en met eisen die niet uit de treinbouw stammen, bv brandwerendheidseisen] . Ook een gefaseerde aanlevering van de safety-case kan risicovol zijn voor de RoSt-leverancier/TOC (wat zijn de echte consequenties van de safety-case, die dan later aan het licht komen?) en dus duur. Een tussenweg zou kunnen zijn dat wij een ingevulde safety-case (acceptable means of compliance) in het ITT meegeven, die als werkhypothese geldt. In een volgende fase kan de TOC/RoSt-leverancier dan, vanuit het hogere functionele kader en al dan niet in overleg met andere partijen in het vervoerssysteem, het ontwerp verder uitwerken en optimaliseren.
- We (de PDC) weet nog niet wat ze (precies) wil, en gebruikt deze ROSt-tender, en de TOC-tender om eigen visie te ontwikkelen. Te veel informatie (en achteraf wellicht de verkeerde) zal er ook toe leiden dat dit via de TOC/RoSt-tender terugkomt in de biedingen, immers dit wilde de Staat toch? Een aantal partijen [m.n. Adtranz] was in staat uit rudimentaire informatie (vervoersprognose, lijnvoering) uit te rekenen hoeveel treinen/zitplaatsen er nodig waren voor het binnenlands vervoer. Voor de internationale treinen was dit niet mogelijk. (moet nog iets voor verzonnen worden)
- We willen dus dat de RoSt-leveranciers zelf nadenken (hoeveelheden treinen, benodigde aantal zitplaatsen) + een aanbod maken uit hun catalogus (standaardmaterieel, met zo weinig mogelijk aanpassingen => lagere kosten, minder risico vertragingen). We moeten ze dus niet te hard afstaffen op "verkeerde" voorstellen, immers we zijn zelf zeer terughoudend in het verschaffen van informatie.
- Er dient druk op het tijdschema te blijven om te voorkomen dat er toch nodeloos "speciaal"ontwikkeld materieel komt, en natuurlijk omdat het nominale tijdschema voor de opening van de HSL-Zuid aan de krappe kant is gezien de oplevering van treinen.
- Het tijdschema is realiseerbaar voor suppliers (voldoende capac. => onvoldoende orders?, buyers-market, ook al opgemerkt door BAH, [Alstom, Siemens, Hitachi kunnen leveren medio 2005/2006, mits standaard] , oppassen met opleggen van krappe tijdschema's die later veel ruimer blijken

Datum

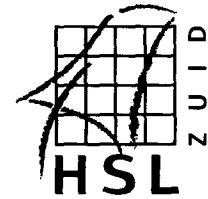
24 november 2000

Kenmerk

HSL/171354

Blad

2/6



te zijn. (Opleggen van treinvloten is kostbaar, verlies aan inkomsten, doorlopende kapitaalslasten)

- Het lijkt (mij!) verstandig er naar te streven vrij snel een eerste trein operationeel hebben (m.i. zijn er toch nog enige infra-risico's, als b.v. de transitie van bestaand naar hogesnelheidsspoor in NL en tussen NL en BG/Fr), die dan gebruikt kan worden om de samenhang van het vervoerssysteem (systeemintegratie) te testen. De oplevering van de rest van de treinen kan dan, indien noodzakelijk en voldoende vroeg bekend, in een lager tempo plaatsvinden.
- Relatief beperkte short-listing, b.v. van 6 naar 4 per lot (er moet wel druk van de selectie uit gaan, anders doen ze hun best niet), in een volgende stap terug naar 2 (?) voor een BAFO (?). Zelfde formulering gebruiken als bij TOC bij pre-kwalificatie, waarbij open gehouden wordt (marktspanning, minimumeisen) hoeveel naar de volgende ronde gaan? (kan dat?)
- Pas na maart kan een verdere detaillering van de specs tesamen met NMBS (tijdgebrek NMBS) ter hand worden genomen => pleit voor lichte selectie op basis ITT-bid.
- Apart laten bieden op 220, 300 en als variant een combinatie van beiden; Tot op heden nog geen inzicht of het voordelen zal hebben om hetzelfde 300 kph te gebruiken voor zowel internationaal als nationaal gebruik (of b.v. een afgewaardeerde versie van de 300 kph voor 220: een versie met minder motorvermogen), of het betrekken van een twee type treinen bij dezelfde leverancier? (makkelijker/goedkoper onderhoud)
- Oppassen met het vragen van veel varianten => hoge biedingsinspanning => afhaken van te veel RoSt-suppliers
- De NMBS: de koppelingseis voor operationeel gebruik van 300 kph met Thalys leidt tot zeer beperkte marktspanning en tijd/geldrisico's (alle bouwers bevestigen dat deze eis zeer moeizaam zal te realiseren: diepgaand specificeren (krijg we alle specs tot op voldoende niveau?, immers eigendom SNCF?), en zo ja wanneer, en indien wel, dan nog zal ontwerp risicovol zijn!) => alleen Alstom! = dure treinen! Verzin een oplossing waarbij geen 300 kph operationele koppeling nodig is:
 - gebruik de bestaande vloot (PBKA en PBA) om directe verbinding Parijs - Amsterdam (1 uur/richting) te rijden (kan dat qua aantal treinen? Af te stemmen met NMBS en SNCF), de verbinding Brussel - Amsterdam (ook 1 uur/richting) met ander en nieuw materieel rijden, en dus eens per uur een overstap in Brussel voor Parijs, de andere trein gaat direct.
 - In het geval DB het wint kan er met een ICE3 (of andere 300 kph trein) de verbinding Amsterdam - Brussel - Keulen - Frankfurt gereden worden, qua materieelomloop, en commercieel? wellicht interessant.
 - In zijn algemeenheid kan bij deze knip in trein-vloten zeker overwogen om de verbinding Amsterdam - Brussel met 220 kph te rijden (aanzienlijk goedkoper materieel dan 300 kph, slechts 10 minuten meer reistijd), wellicht een politiek probleem?

Datum

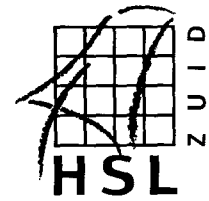
24 november 2000

Kenmerk

HSL/171354

Blad

3/6



- Als de Thalys vervangen wordt (vermoedelijk rond 2020) een volledig nieuwe vloot 300 kph aan schaffen in een meer competitieve tender.
- Nagaan of het de moeite loont om de bestaande Thalys PBA(K) vloot anders in te zetten: b.v. op Parijs - Straatsburg - Frankfurt of Parijs - Brussel - Keulen - Frankfurt, waardoor een volledig nieuwe vloot 300 kph op Parijs - Brussel - Amsterdam kan rijden (DB!)

De opzet van de tenderfase

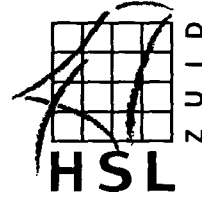
Het voorgaande overziende kom ik tot een volgende opzet:

- splits het ITT in twee delen. Het eerste deel omvat de (gereviseerde) specificaties Rolma en informatie om de benodigde hoeveelheid treinen te kunnen bepalen. Op basis van dit ITT1 moeten de Rolma-leveranciers een budgettary-quote (per treintype) afgeven plus een eerste compliancy check op HSL-safety, Railed en TSI specs. De shortlisting zal geschieden aan de hand van LifeCycle-kosten en aan de hand van de volgende meer kwalitatieve aspecten:
 - Beschikbaarheid/betrouwbaarheid;
 - Geluidemissie;
 - Energiegebruik;
 - Ontwerp;
 - Levertijd.
- Na het indienen van de basis-bids wordt de procedure bevroren. Indien de fall-back (Ontwikkelingsmaatschappij) realiteit wordt, zal er een lichte shortlisting doorgevoerd worden. Deze stap moet leiden tot 4 a 5 Rolma-leveranciers die een ITT2 toegezonden krijgen. (indien er op dat moment al minder rolma-leveranciers in het spel zijn vervalt de shortlisting, tenzij onvoldoende marktspanning). De biedingen worden overigens al wel geëvalueerd, de uitkomsten worden niet gecommuniceerd aan de Rolma-leveranciers.
- In het ITT2 worden dan de nog ontbrekende delen uit het ITT1 toegevoegd. Wellicht neemt op dit moment al een lease-maatschappij de leidende rol over (op dit punt zal al wat voorwerk gedaan moeten worden: hoe een leasemaatschappij te selecteren?). Bijgevoegd zal dan ook worden een concept-contract. Deze ronde zal worden afgesloten met hernieuwde biedingen, op basis waarvan een tweede selectie wordt doorgevoerd, leidende tot twee bidders per lot (en 1 bidder in de wachtstand)
- Hierna de normale procedure: van BAFO tot Contract Close

Op dit moment worden evaluatieprocedure en biedingsformats verder uitgewerkt, zodat begin volgende week (vanaf de 27^e november) een eerste volledige draft ITT-beschikbaar is. De Rolma-specs en overige biedingsinformatie was al gereed (ITC) en wordt nu aangescherpt.

De praktische haalbaarheid van evaluatieprocedure, biedingsformats (begrijpelijk, levert het de juiste informatie op, de hoeveelheid werk om in te vullen) wordt gewaarborgd in een samenwerking tussen PWC-mensen (financieel) en BAH-

Datum
24 november 2000
Kenmerk
HSL/171354
Blad
4/6



mensen (Rolma-expertise, biedingservaring) en andere externe adviseurs (Kees van Krieken: biedingservaring, Rolma-expertise).

De interesse in de markt.

Alle partijen (voorlopig op Ansaldo na) zijn op de consulatie gekomen. Daarvan hadden Bombardier en Alstom/Fiat zich (relatief) slecht voorbereid, echter waren daar beiden niet gelukkig mee [eigen mededelingen over gebrek aan resources, hebben ook beiden moeite met de functionele PDC-aanpak. Bij Alstom/Fiat speelt ook de recente samenvoeging, partijen zijn duidelijk niet aan elkaar gewend] Siemens en Adtranz, en in iets mindere mate Talgo hadden zich uitstekend voorbereid, en kwamen met zinvolle suggesties, relevante opmerkingen, Ook Hitachi had zich goed voorbereid, en had AeA, bekende Engelse Spoorconsultant, o.a. expert op het gebied van Safety-cases, ingehuurd ter ondersteuning. Tijdens het gesprek bleek dat Hitachi in ieder geval met 1 TOC contacten heeft [waarom wilt u dubbeldekkers?, ik: hoezo, staat dat ergens in de documenten? Nee, we hebben contact met een TOC] Alle partijen (niet aan Alstom gevraagd) hebben veel interesse in onze specs-vergelijkingen NL/BG/Fr (en in minder mate in het ILS), en tot toegang aan Belgische en Franse info. Sommigen twijfelen hardop aan de bereidheid van de SNCF/RFF tot een soepele toelating, en bijbehorende snelle informatieverstrekking. Dit zou er ook voor pleiten om de bestaande vloot PB(K)A op Amsterdam - Parijs te gebruiken, en alternatieven als 220-treinen op Brussel en een omloop Brussel - Keulen nadrukkelijk in ogenschouw te nemen.

Datum
24 november 2000
Kenmerk
HSL/171354
Blad
5/6

Een ander punt dat de interesse in de markt kan verhogen is een separate, eigen, onderhoudsfaciliteit. Vrijwel iedereen wil ook onderhoud verrichten. Nedtrain (NS) beschikt nu als enige over faciliteiten in Nederland. Onderzocht moet worden of slimme oplossingen (module-onderhoud elders, alleen een beperkte faciliteit nodig om de modules uit de trein te halen) een alternatief vormen, c.q. of er met name in het Zuiden een locatie (zonder NS-aanwezigheid) gevonden kan worden. Een eventueel nieuw emplacement in Roosendaal lijkt een interessante optie (ook Breda en Tilburg moeten nog eens nader bekeken worden). Ook al lijkt Nedtrain voldoende open en commercieel, het is aan te bevelen ook hier nog enige extra marktspanning te creëren. (Noot PvK: in de UK wordt meer verdiend aan het onderhouden van treinen dan aan de verkoop door de hoge prijsdruk)

Samenvattend: voorzover ik kan overzien is er de nodige interesse, en lijkt b.v. Hitachi zijn kans te ruiken.

Alle gekwalificeerde partijen is verzocht een process-agreement te ondertekenen. Nog niet alle verklaringen zijn binnen. Alstom/Fiat heeft verzoek ingediend om haar aansprakelijkheid te beperken in tweeerlei opzicht: de financiële aansprakelijkheid tot de tenderkosten van de Staat, en tevens worden b.v. aanspraken van derden uitgesloten. Dit lijkt ons een vrijbrief tot onrechtmatig gedrag, en dus onacceptabel. Tot op heden ben ik er niet in geslaagd van Alstom een toelichting te krijgen op deze vraag.

Interfaces

- Een optie op trein-ERTMS bij de Infraprovider wordt door alle RoST-leveranciers gewaardeerd;
- Hot-box in de infra, idem, echter lijkt minder zwaar te wegen door de relatief beperkter kosten van deze voorziening in de trein.
- Geluidsreductie: een aantal leveranciers (Talگو: wellicht is hun constructieprincipe in het voordeel (onafhankelijke wielen, minder wielen), Siemens, Adtranz) heeft aangegeven hier zeker aan te willen werken, c.q al vermoeden dat er winst is gehaald. Ik denk dat wij een moeilijk toetsbare norm hebben, die nog wat interpretatie behoeft (wat is de norm in voor treinenbouwers begrijpelijke grootheden, c.q wat is de norm cf TSI, wat is de referentie?)
- Energiereductie: de meeste besparing bereik je door langzamer te rijden (220 = 0,5 van energiegebruik bij 300). Ook hier geen toetsbare normgrootheid, referentie ontbreekt.
- Talگو claimt door haar constructietype (onafhankelijk draaiende wielen) minder slijtage aan het spoor;
- Volgens een aantal leveranciers (Talگو, Adtranz, ..) levert een vlak spoor al een aanzienlijke geluidsbesparing op.
- Geluidschermen om de wielen van de trein veroorzaakt de nodige problemen (turbulenties/onderdruk bij hoge snelheden, constructieve voorzieningen)

Killing requirements:

- Volgens Adtranz zijn onze klimaatcondities (sneeuw/ijs) strenger dan in Scandinavie. Bovendien vroegen ze zich af of onze windeisen niet aan de erg extreme kant waren (noot PvK: onderzoek loopt, ik denk dat onze eisen niet zo raar zijn)
- Voor Talگو was de asverdeling wellicht een probleem;
- De (NMBS)-eis van operationele koppeling van 300 kmu-materieel aan de Thalys;
- Sommige brandwerendheidseisen (b.v. 15 minuten compartimentering)

Met vriendelijke groet,

Peter van Kleunen

Datum
24 november 2000
Kenmerk
HSL/171354
Blad
6/6

- **Dynamic Interface Management in a Transport Infrastructure Project**

Dynamic Interface Management in a Transport Infrastructure Project

Jan van der Laan
Lion Wildenburg
Aircraft Development & Systems
Engineering company
Saturnusstraat 12
2132 HB Hoofddorp
The Netherlands
www.adse.nl
janl@adse.nl
lionw@adse.nl

Peter van Kleunen
Ministry of Transport, Public Works and
Water Management,
HSL-Zuid Project Organisation
Catharijnesingel 33, 3511 GC Utrecht
The Netherlands
www.hslzuid.com
peter.van.kleunen@hslzuid.com

Abstract. This paper describes how Systems Engineering methods have been applied in the specification and interface management of the Dutch high-speed line project (HSL-Zuid), and the lessons which have been learned from this experience. This project is complex both in size and in the number of internal and external interfaces. The management of these interfaces is a challenge for which Systems Engineering provides a good approach, but the application is different from the applications in other industries.

PROJECT DESCRIPTION

The project. The HSL-Zuid Project Organization is responsible for the realisation of the Dutch part of the high-speed railway transportation system from Amsterdam via Brussels to Paris and London. High-speed trains will travel at 300 km/hr. The Dutch infrastructure is about 90 km long and includes five long tunnels (one shield driven), one long bridge, and many viaducts and underpasses for local roads. Technically the project is innovative: the soft subsoil in the Netherlands requires special settlement free foundations combined with ballast-less track, which is a new technology. The line passes through very dense populated areas. This requires much discussion with local authorities and the population - on environmental issues like noise and vibration emissions, as well as on the architectural appearance.

The new high-speed line connects to the existing railway infrastructure at four locations, near the stations of Schiphol Airport, Amsterdam, Rotterdam and Breda. (Figure 1).

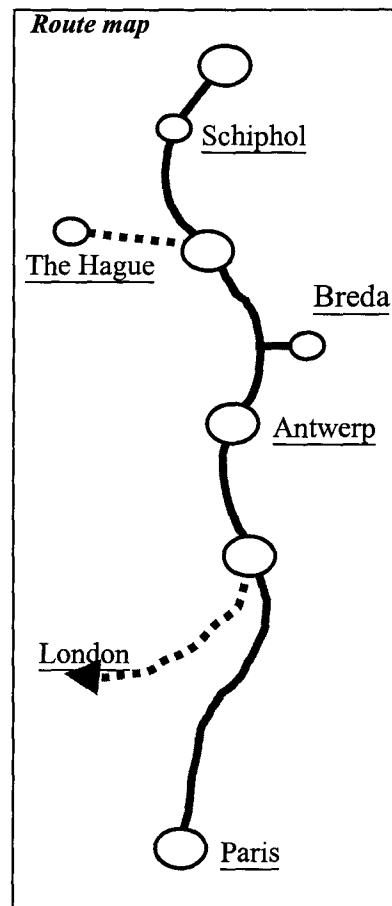


Figure 1: Route map of HSL-Zuid

Contracting Philosophy. The project (worth about 4 billion Euro's) has been split up into:

- six large Design & Construct contracts for the civil sub-structure (track foundation, tunnels, bridges, etc), called here the "Civils" contracts;

- one Design, Build, Maintain and Finance contract for the rail systems of the high-speed sections (track, power systems, command/control systems and noise barriers), called here the “Systems” or “Infra Provider” contract;
- one Design & Construct contract for the four connections with the existing infrastructure, and
- a public tendered contract with a Train Operating Company for the international and national high-speed train operations.

Figure 2 shows the project decomposition.

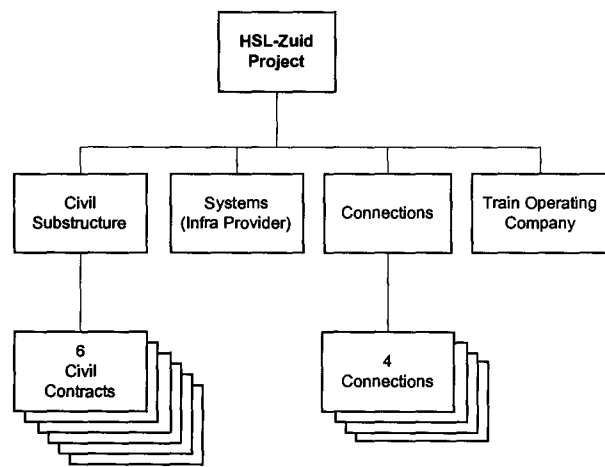


Figure 2: Project decomposition

The different contracting methods which have been applied give rise to variation in the integration approach.

The civil sub-structure (“Civils”) and the connections are contracted using the Design and Construct philosophy. This is a fixed price contract (including incentives for cost optimization) with design responsibility laid by the contractor.

The rail “Systems” are contracted to one party using a “service” contract. The contractor, the so-called Infra Provider, is contracted to design, build, maintain and finance the rail infrastructure for a period of 30 years. Depending on the realised availability of the infrastructure for rail services, the Infra Provider will be paid a regular fee by the Dutch government.

The maintenance of the civil sub-structure is also the responsibility of the “Systems” contractor, although he might subcontract this part to the civil sub-structure contractors.

The Train Operating Company contract is a concession for a certain period, for which the operator has to pay a fee to the Dutch government.

Complex Interfaces. In a traditional railway infrastructure project all design, construction and maintenance work is in one hand, as well as the train operations. In this particular project these activities have been split-up between many contractors, which create many new (and previously unknown) interfaces. See figure 3.

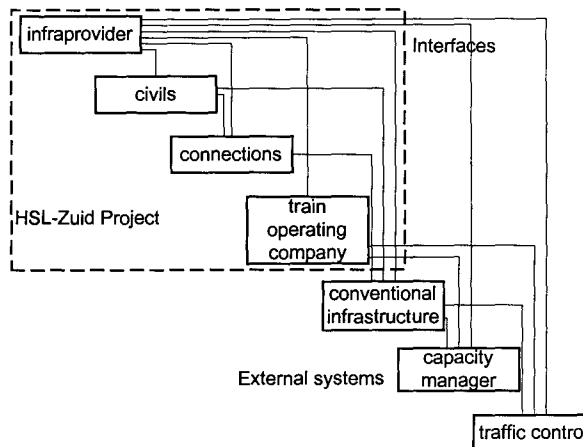


Figure 3: Interface overview (indicative)

Each of the contracting philosophies as applied to these contracts necessitate other approaches to managing interfaces and functional requirements.

First the contractors, having their own design responsibility, need design freedom for optimization. But the level of freedom varies. For example a “Civils” sub-structure contractor has to be given a low level interface specification, while the “Systems” contractor is given a high level functional specification (also for the interfaces). This allows him to optimize the functionality within the total responsibility of his finance and service contract.

The difference in this level of interface specification combined with the potential conflicts in business interests is a source of challenge to the integration role.

Secondly, there is the aspect of the non-synchronized phasing in time. Because of the required construction lead times the “Civils” sub-structure has to be designed well before the rail “Systems” are contracted and designed. In a traditional environment this is not a problem, because all decisions are in one hand. In the HSL-Zuid approach the “Systems contractor” is inevitably too late to influence the design of the civil sub-structure, although he is dependant on it within his maintenance and availability contract.

The Train Operating Companies are the last in line to be tendered and in fact do not exist yet. This means that the end user, who has to make money with the system, is not present to formulate his user requirements. An obvious example is that the operator has freedom to determine train service

schedule. This has an influence on the infrastructure design because higher frequency operations result in less time available for track maintenance, higher noise production, etc. But the limitations have already been established by the earlier designed infrastructure.

The situation is illustrated by figure 4, which shows the different contracts in time and the requirements flowdown.

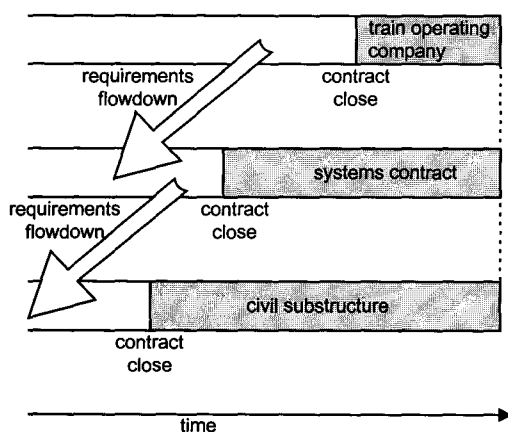


Figure 4: contracts in time and requirements flowdown

It can be concluded that the development of the HSL-South is characterized by:

- many interfaces (internal and external)
- different contracting philosophies
- non-synchronized time phasing, this influences the relations between different contracts

In the next chapter it is explained how these interfaces have been managed during the contract preparation phase.

THE APPLICATION OF SYSTEMS ENGINEERING METHODS

In several parts of the Project Organization Systems Engineering was applied in some form. In other parts Systems Engineering methodology and procedures were unknown and not used.

The Systems Engineering approach to the technical management of the project and its interfaces encompassed the following aspects:

- development of a structured specification tree
- scenario analysis
- interface management
- configuration management
- preparation of the “Systems” contract
- verification activities

The first four items, with the emphasis on interface management, are described in this paper.

Other activities are referenced (Kouwenhoven, 1999, Ochtman, 2000)

Specification tree. The earliest Systems Engineering effort was the development of a structured requirements specification tree. It consists of three levels of specifications, starting with the project objectives and moving down to generic system specifications. This requirements tree has been managed using a requirements management tool and a formal change process. Interface requirements between the systems were also part of this requirements tree.

The requirements tree was developed for internal use, but served also as the basis for the contract specifications. These have been validated against the higher level requirements.

The requirements management tool proved to be useful in extracting the applicable requirements for the different contracts. It was also valuable in the validation process, especially in the period when the contracting philosophy was evolving. The ability to retrieve the background information and the history of the requirements was particularly beneficial.

Scenario analysis.

One of the challenges in this project is to design the infrastructure in such a way that the highest possible freedom is given to the future operating companies on behalf of realising profitable operations.

To deal with the uncertainty of not knowing the requirements from the future operating companies the method of scenario analysis has been used.

Scenarios describe a number of train services based on different levels of expected traffic growths, for the years 2006 up to 2035, with an interval of 10 years. From these scenarios the relevant design parameters for the infrastructure are derived, such as time available for maintenance, train frequencies, passenger capacity per train, etc.

Because every scenario has the same likely-hood of occurrence the actual chosen design must be able to accommodate every scenario. This means that a solution that scores average results for all scenarios may be preferred above a solution which scores high on one scenario but low on others.

During the preparation of the train operating company contracts the key requirements for the infrastructure, developed through this scenario analysis, may change. This will inevitably disturb the ongoing infrastructure design work. Trade-offs will have to be made between changes in required functionality and the extra costs of design changes on the infrastructure side.

Interface management. In this project there are not only interfaces between physical “sub-systems”, but also between the responsibilities allocated to the

“operator” contract and the “systems” contract. These have the character of functional interfaces, as they consists of the functional requirements for the infrastructure, and the restrictions of the infrastructure upon the operators. They also include the interface between the infrastructure and the rolling stock.

The interface management approach in the HSL-Zuid project includes:

- A. interface identification,
- B. interface definition,
- C. interface verification and control
- D. configuration management of the defined interfaces.

A. Interface Identification. The internal and external interfaces of the project are identified as completely as possible by looking at the system from three perspectives, which result in three decompositions:

- The functional decomposition.
This is the decomposition of functions necessary for the performance of the main function: “the high-speed transportation of passengers by rail”. The sub-functions are allocated to the responsible organizational segments (the Project Sub-organizations and

the external organizations). The relations between the sub-functions are the functional interfaces.

- The physical decomposition.
This describes the physical interfaces between the track, the trains, the stations, etc. The physical interfaces are defined in a matrix where the physical decomposition is at both axes.
- The top-level requirement decomposition.
The top-level requirements (as derived from the project objectives) are allocated to the organizational segments. More than one segment can contribute to an objective, leading to a relationship between the segments which must be managed.

The figures 5 and 6 below shows example of the functional and physical interface matrices.

The interfaces are prioritized based on an overall risk analysis. The interface risks are controlled through the use of a network approach where different specialists inside and outside the project are consulted to control the interface risks.

	HSL Systems	Train Operating Company	Capacity Manager	Traffic Control
Capacity Planning	Plan maintenance periods	Plan train paths	Plan integral executable timetable	
Perform Train Service according to time table	Provide infrastructure for train services	Drive trains according to time table	-	allocate trainpath to TOC's
Train Service in disturbed situations

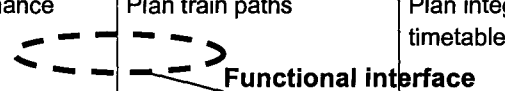


Figure 5: Functional Interface matrix

	HSL Civils	HSL Systems	TOC Rolling Stock	etc.
HSL Civils		- loads/vibration limits	- Fire Safety equipment	...
HSL Systems	- functional profile - settlement limits - space provisions for systems		- pantograph dimensions - wheel flatness - command & control system interfaces	...
TOC Rolling Stock	- Profile of free space - Load cases	- Profile of free space - Rail flatness - Communication systems interfaces		...
etc.

Figure 6: Physical Interface matrix

B. Interface definition (Civils – Systems)

In principle the contractors are responsible for the system level design including the interfaces.

But the absence of the systems contractor at the moment that the civils contract requirements were defined, made it necessary for the Project Organisation itself to define the interface requirements.

The interface between the rail systems and the civil sub-structure is a special one, in view of the ballastless track and the concrete settlement free substructure. A separate working group of specialists has defined the interface requirements which were then used for the contract specifications. They were formulated at the level of geometrical requirements and space provisions, strength stiffness and displacement requirements, tolerances and possible means of connections.

These interface requirements could not be too restrictive. For example the track construction characteristics were not yet known and several track construction types had to be permitted by the interface specification.

An example of the geometric interface definition is given in figure 7 for the ballastless track on the settlement-free sub-structure. One can see noise screens, inspection path and evacuation path, catenary mast attachment and cable routings.

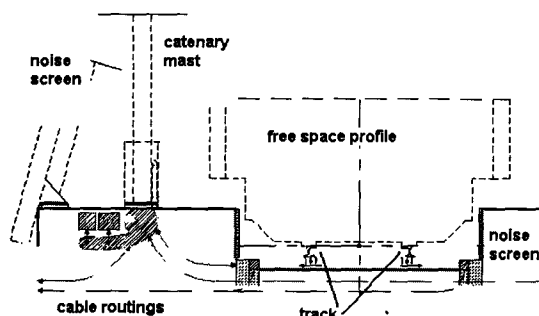


Figure 7: Geometric definition interface Civils – Infra Provider

C. Interface verification and control

As expected, it became clear during the tendering process that the prepared interface definition was subject to many change proposals from both the different "Civils" contractors and the different "Systems" contractor candidates. At a given moment the Civils and Systems contractors were also at different stages in the tendering process. The different candidates for one contract had of course different proposals for one interface.

It was important to not adhere too strictly to a chosen interface definition in this project phase and change proposals were viewed as opportunities. During this dynamic process a small group of people were deployed to watch and signal the

effects of various contractual processes. A simple database was used as a tool to keep an overview of all the developments in the interface definitions. This work served the decision makers during the contract negotiations and optimization work.

Apparently in this phase of preparing such a complex set of contracts the traditional configuration management methods (including baselines and a formal change process) are not very effective and generally too slow. A small group of engineers with a system wide overview, to actively monitor (and bookkeep) the status of the "dynamic" interfaces (and the related problems), proved to be very effective and efficient.

Another "Systems Engineering" activity during this phase was to "extract" the higher level requirements and assumptions "hidden" in a number of contract requirements and project standards for the civil sub-structure.

These implicit requirements and constraints were significant for the Train Operating Companies. For instance, assumptions about train loads, speeds, dynamic responses, etc limit the choice of trains that can be used, and can conflict with the tendering strategy of the operators contracts.

Draft contract texts were reviewed extensively and systematically to signal any embedded interface conflicts.

The deployment of the techniques discussed here provided effective (and relatively efficient) control of the specifications of the different contracts.

D. Configuration Management. Configuration Management within the HSL-Zuid project is performed using configuration baselines, a formal change process, and an object tree as the main identifier of the physical objects to which document and drawing identification is linked.

However the specific phase of the project did influence how strictly the formal process was followed, as illustrated above. During the negotiations Configuration Management has to be "informal", with quick decision times possible, while preserving high quality and communication. When the contracts have been signed a formal Configuration Management process will be necessary, not the least because external parties are involved.

Formal or informal, the proper management of the configuration is and remains the goal of Configuration Management.

CONCLUSIONS AND LESSONS LEARNED

Although in some parts of the organization Systems Engineering was applied in some form, Systems Engineering methodology and procedures were not disseminated throughout the project. The challenge therefore has been to apply the elements of

Systems Engineering that provide visible added value. A pragmatic and flexible approach has been required for this.

Rigour thus appear to be less important and simple tools are generally adequate.

Our experience shows (yet again) that Systems Engineering principles and methods should be tailored to the needs of the project and the culture and experience of the people who work in the project. Otherwise it will not be accepted and misses its effect.

One of the first observations, when applying a structured approach (functional analysis, scenario analysis), was that "everything is related to everything". By translating this "truth" into a structure of "cause and effect" relations, it became much easier to manage effectively.

It is also evident that it is very effective to have a small number of engineers with a system view active in definition, validation, review and integration activities. This "system view" is of the utmost importance overseeing the relationships and impacts across contracts. Ideally these people are present from the start of the project.

We have seen that combining different forms of contracts into one project leads to additional interface problems, and challenges to interface management.

And although the contracting philosophy was to place many responsibilities with the contractors, it is still necessary for the Project Organization to define and design basic concepts and some interfaces, in order to keep the contracting process going on, and also to obtain the essential public permits and state decisions.

Interfaces are dynamic in the phase of preparing and negotiating contracts. The "core competence" of interface management is presenting a clear, up-to-date view of the permutations.

Interface management can drive the project by identifying what needs to be decided (and when), what has been decided and what opportunities are there for further optimization.

By providing visibility of the effects of changing interfaces and functionality in this dynamic environment, Systems Engineering is a key enabler of effective decision making.

REFERENCES

- Kouwenhoven, B.J. and Hayward-Williams, C., "System Engineering – Performance Based Procurement", Great Britain, November 1999
- Ochtman, J., "Performance related contract philosophy", Internation Conference on Innovations in the design of railway track, december 2-3 1999, Delft University of Technology, The Netherlands.

Wildenburg, L. and Verdenius, R., "Systems Engineering for Railways, Applied by the HSL-South Project." Railtech Conference 1999, Utrecht, February 19, 1999

Fairbairn, A., "Lessons from the Channel Tunnel", 1st Joint ESA/INCOSE Conference on Systems Engineering – The Future, 1998, Noordwijk, The Netherlands, ESA WPP-130.

BIOGRAPHY

Lion Wildenburg is a system engineering consultant with ADSE (Aircraft Development and Systems Engineering) in the Netherlands. He has experience in applying Systems Engineering in the aerospace industry and railway infrastructure. He is presently involved in the tendering of the train operating company for the HSL-Zuid project.

Jan van der Laan is a Systems Engineer with ADSE in the Netherlands. He has a background in propulsion system integration in the aircraft industry. He is presently involved in introducing SE methods and interface management in the HSL-Zuid project.

Peter van Kleunen is a project manager for the HSL-Zuid Project Organisation responsible for the tendering of the train operating company. He works for the Ministry of Public Transport and Water Management since 1991. He has 13 years of experience in different civil infrastructure projects.

DISCLAIMER

Any opinions, findings, conclusions, or recommendations expressed in this draft manuscript are those of the authors and do not necessarily reflect the views of the HSL-Zuid Project Organization