

Aan: Wim Korf, Projectdirecteur HSL-Zuid

Van: Tender Board Vervoer HSL-Zuid:
mr J.G.J. Janssen,
ir R.J.L. Postulart,
ir L.A. Roelofs.
Adviseur contractering: ir L.K. van Os.

Datum: 10 november 1999

Betreft: huidige vormgeving laatste kans voor NS

Naar aanleiding van uw toelichting hedenochtend op de meest recente vormgeving van een laatste kans voor NS, hechten wij eraan, zowel vanuit onze verantwoordelijkheid als advieslichaam, als ter bescherming van onze geloofwaardigheid en professionele integriteit, u met nadruk op de volgende punten te wijzen:

1. De huidige vormgeving van "de laatste kans" past niet in de huidige procedure; het wijkt af van de MR-beslissing van mei, met name indien de beperking ten aanzien van deelname NS in de internationale tender is opgeheven, en draagt elementen van staatssteun en concurrentiebeperking in zich. Aan buitenlandse gegadigden, andere EG-lidstaten en organen van de EG (zoals de Commissie) valt dit niet goed uit te leggen.
2. Hoewel het van meer dan verregaande redelijkheid getuigt om NS nog een laatste kans te bieden, is de vormgeving van deze laatste kans zowel juridisch als financieel-economisch riskant te noemen. NS kan ons inziens met recht bezwaar maken tegen:
 - de plotselinge koppeling met andere dossiers die diep ingrijpen in de onderneming en waarbij andere organisaties en organen van NS (zoals de OR) betrokken/belanghebbende zijn.
 - de extreem korte beslistermijn waarin NS over een nog niet eerder gecommuniceerd tegenvoorstel van de overheid moet beslissen, rekeninghoudend met de verstrekkende gevolgen die een afwijzing daarvan voor NS zal hebben.
3. Er ligt geen voorstel van NS op tafel voor alleen de binnenlandse vervoersdiensten over HSL-Zuid. U maakt uzelf kwetsbaar indien u, zonder toetsing aan NS-informatie, nu eenzijdig vaststelt wat het productaanbod, de financiële vergoeding en de wijze van verrekening met de internationale vervoerder zouden moeten zijn. De kans dat u scherp en succesvol zult onderhandelen met NS over de financiële en kwalitatieve bijdrage aan de HSL-infrastructuur en daarmee aan het realiseren van de overheidsdoelstellingen met de HSL-Zuid, neemt verder af. Bovendien maakt u zichzelf kwetstbaar indien NS verwacht via de politiek of de rechter meer te kunnen behalen dan aan de onderhandelingstafel.
4. Andere aangemelde partijen kunnen ons inziens bezwaar maken tegen de opheffing van de beperking van de deelname door NS aan het internationale HSL-vervoer, indien hier geen goede argumentatie voor voorhanden is. Indien NS ná gunning van het binnenlandse vervoer aan haar ook weer (ten volle) in de race kan zijn voor de aanbidding van het internationale vervoer zal dat als effect hebben een afname van het vertrouwen van buitenlandse partijen. Daarbij zullen de volgende overwegingen een rol spelen:
 - de kans is groot dat gegadigden menen dat een overheid, die zelfs na het uitbrengen van een niet-ontvankelijk bod van NS en in weerwil van het advies van een onafhankelijke commissie

van wijze mannen, haar eigen besluiten bijstelt ten faveure van NS, ook in het proces van openbare aanbesteding een blijvende voorkeur voor haar dochter zal behouden;

- NS is de enige partij die bij het winnen van de openbare aanbesteding zeker is van synergie met de binnenlandse vervoersdiensten over de HSL-Zuid. NS zou daardoor significant beter kunnen bieden dan anderen die dat voordeel niet hebben en bovendien moeten rekenen met de dominante positie van NS in de uitvoeringsfase van het contract.
5. De door ons eerder geadviseerde route waarbij het totale HSL-vervoer openbaar aanbesteed wordt, maar NS een significant minderheidsdeel mag verwerven, biedt ons inziens een uitstekend alternatief, waarin ook de lange termijn belangen van NS goed gewaarborgd zijn.

Fax **VERTROUWELIJK - SPOED**



Aan Tenderboard HSL-Zuid
 de heer L.A. Roelofs

Kopie -

Faxnummer 023-~~5470251~~ ⁵⁶⁵¹⁸⁹⁴

Onderwerp Schriftelijke Tenderboard

Aantal pagina's 15
(incl. voorblad)

Datum
3 december 1999

Ons kenmerk
-

Uw kenmerk
-

Contactpersoon
Bas Bökenkamp

Doorkiesnummer
030-2728844
06-51849574

E-mail
bas.bokenkamp
@hslzuid.com

Geachte heer Roelofs,

Bij de Tenderboard van 29 november jl. ontving u van ons het Tenderplan voor de aanbesteding van de vervoerscontracten over de HSL-Zuid. Ik verzoek u voor 16.00 uur woensdagmiddag (8/12) uw commentaar door te geven aan Bas van Os of Roel Testroote (030-2728831).

Bijgaand treft u de laatste versie van het Tenderplan aan zoals ook verstuurd aan de Tweede Kamer. De veranderingen beperken zich tot met name de sectie over reciprociteit.

Donderdagochtend ontvangt u de eerste versie van de 'Invitation to register parties'. Graag ontvangen wij daarop voor 12.00 uur vrijdagmiddag (10/12) uw reactie.

Bij eventuele vragen kunt u contact opnemen met Roel Testroote.

Met vriendelijke groet,

Jeroen Kok

Bijlage: Tenderplan

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

Tenderboard Vervoer

Aan Roel Testroote
 Van René Postulart
 Onderwerp Reactie op concept Invitation to Registered Parties
 Datum 13 december 1999

Roel,

Hieronder volgt mijn reactie. Ik heb het document gelezen als ware ik aanbieder, dus ik heb gelet op wat de aanbieder te doen en te laten heeft en of hij daartoe voldoende informatie krijgt aangereikt. Ik ga ervan uit dat Joop o.a. ook naar de juridische aspecten kijkt.

Algemeen

- Het document is goed gestructureerd. Het is mij echter niet duidelijk wat de aanbieder moet doen na ontvangst van dit document. Een ontvangstbevestiging sturen dat hij nog mee wil doen? Of gewoon wachten op een uitnodiging? Graag duidelijk maken.
- Wat enigszins onduidelijk is, is de positie van de monopolisten SNCF, SNCB en NS. In feite zijn zij gegadigden die daarnaast ook verantwoordelijkheid zijn voor het voldoen aan een aantal randvoorwaarden (vervoersgegevens, toegang tot infrastructuur e.d.). Wellicht moet je dit duidelijker te maken door aan te geven dat alleen de Staat praat met genoemde partijen -gedurende de market dialogue- om deze randvoorwaarden zeker te stellen. Andere partijen zijn in principe geen partij in de te maken afspraken met de SNCF, SNCB en NS.

merk de
 hillbill de
 verandering
 necessary to
 successfully deal
 with NS, SNCF
 & SNCB

Reactie per pagina:

- Pag. 3: scherper aangeven onder 'aim of the dialogue' dat aan het einde van de market dialogue er meer inzicht dient te zijn in (a) uit te schrijven tender (procedure en inhoud tender documents) en (b) welke criteria worden gesteld aan consortia die mogen inschrijven, dit onder de randvoorwaarden van level playing field, reciprocity e.d.
- Pag 3.: detail: ik zou geen vragen per telefoon accepteren: 'Inquiries solely in writing by fax, letter or e-mail'. Denk aan transparantie en rechtmatigheid.
- Pag. 7: Wat mij betreft kan het cursieve deel worden weggelaten. Het advies van de commissie (en de toonzetting ervan is wat negatief voor de NS) is op zichzelf niet interessant. Enkel interessant is het besluit van het kabinet, want dat is bepalend voor de tenderprocedure. Daarom zou ik onderaan de pagina de eisen inzake level playing field en reciprocity zwaarder aanzetten c.q. verwijzen naar Hoofdstuk 3.
- Pag. 8: 'Legal basis for the procedure' In dit deel wordt ingegaan op en aantal policies en wetten, die al dan niet in voorbereiding zijn. Dit behoort

give insight
 receive
 set by the council

meer toelichting. Met name zou je aandacht kunnen schenken aan enerzijds de relevante aspecten die in de (inter)nationale context reeds zijn vastgelegd (bijv. reeds gemaakte internationale afspraken tussen NL/NS en de andere landen/spelers) en anderzijds aan de aspecten die nog onderhevig zijn aan politiek/bestuurlijke ontwikkelingen. Je kunt ook verwijzen naar de dialogue waarin de juridische aspecten als apart thema kunnen worden besproken.

Geran

- Pag. 8: 'Market dialogue and Tender Preparations': zie mijn opmerking onder pag. 3. Het moet duidelijk(er) zijn wat aan het einde van de fase gereed dient te zijn en waarover de Go/No-Go zal gaan. Ik neem aan dat de Go/No-Go een kabinetsbesluit zal zijn. Zo ja, dit aangeven in de tekst.
- Pag. 11: 'Negotiations phase'. De zin onder negotiations 'If negotiations are indeed ...' snap ik niet. Anders formuleren?
- Pag. 12: 'Issues to be solved in the...'. De vijf genoemde –overigens zeer relevante- thema's gaan met name over de *randvoorwaarden* waarbinnen competitief kan worden getenderd. De discussie en te maken afspraken inzake deze randvoorwaarden betreffen met name de monopolisten SNCF, SNCB en NS. In de lijst van thema's komen echter geen discussiepunten voor in relatie tot de te bereiken doelstellingen (ervan uitgaande dat aan de randvoorwaarden wordt voldaan): mogelijke financiële opbrengst die de staat tegemoet kan zien (binnen bandbreedtes), kwalitatief hoogwaardig vervoer gericht op substitutie luchtvervoer e.d. (marketing), mogelijke ticketing/pricing policies etc. Daarover zou m.i. zeker -weliswaar op hoofdlijnen- ook gesproken moeten worden.
- Pag. 19, App. B.: Onderaan de pagina: aangeven wat je bedoelt met '...directly or indirectly participate...'

AA

<

?

?

geen onderwerpen met dialoog

Tot zover.

Graag tot nadere toelichting bereid.

René Postulart