

## Clarification Meeting: DB en Arriva

Datum: 17 november 2000

Plaats: Skyport (Schiphol)

Aanwezig: Werner Lübberink, Martin Lange en Ingolf Plaß (Deutsche Bahn)  
Kees Arends en Keith Barstow (Arriva)  
Bas van Os en Roel Testroote (HSL-Zuid)

### Algemeen

DB/Arriva heeft een nieuwe bidmanager, Ingolf Plaß.

### Verslag

#### *Process Agreement*

- DB/Arriva had een aantal opmerkingen betreffende de Process Agreement. De brief van 16 november en de uitleg van de HSL gaf echter voldoende uitleg. Wel gaf DB/Arriva aan dat de status van het Qualification Document en de Memoranda of Information onduidelijk is. HSL zegt in de ITT hierover duidelijkheid te verschaffen. Aan het eind van de meeting heeft DB/Arriva de Process Agreement getekend.

#### *Biedingsperiode*

- partijen geven aan dat ze de nu voorgestelde periode (einddatum 17 maart) te kort vinden. HSL heeft altijd gecommuniceerd dat de periode minimaal 4 maanden zou duren. Daarnaast valt ook de kerst in deze periode.

#### *Combinatie, binnenlands en internationaal*

- partijen geven aan een voorkeur te hebben voor het bieden op de combinatie, omdat partijen als NS een onevenredig voordeel hebben op het binnenlandse vervoer. Een nadeel van alleen bieden op de combinatie betekent echter wel maar één kans voor biedende partijen. HSL geeft aan deze issue nog te bespreken met Tenderboard en Landsadvocaat. Daarnaast zal de HSL in de Clarification Meetings de andere partijen dezelfde vraag voorleggen. Wellicht is het mogelijk nog wat extra hurdless in te bouwen voor de separate onderdelen. In de ITT zal hier duidelijkheid over zijn.

#### *Request for Qualification*

- HSL informeert partijen over hun RfQ. Het consortium heeft op de meeste selectiecriteria erg hoog gescoord, en vult elkaar goed aan. Daarnaast bestaat er ook al een adequate structuur.

#### *Rollend Materieel*

- de procedure wordt uitgelegd. De HSL is er zich van bewust dat het gereed zijn van voldoende materieel, januari 2006, een probleem kan opleveren. Partijen delen deze zorg. Één van de oplossingen kan zijn het inzetten van bestaand materieel. Partijen geven aan hierover na te denken.
- HSL geeft aan dat voor het internationale stuk het rollend materieel in een pool wordt ondergebracht. Hier zal ook NMBS (en wellicht SNCF) aan deelnemen.

*Vragen, opmerkingen van partijen*

- is het mogelijk dat de structuur van de HSL (als aanbestedende dienst) gepresenteerd wordt? HSL geeft aan dat dit in het ITT wordt opgenomen;
- partijen geven aan ongelukkig te zijn met NMBS en SNCF als leveranciers van experts voor de biedingsevaluatie;
- partijen geven aan dat ze vergoeding voor biedingskosten in de tweede periode te laag vinden.