



**gemeentevervoerbedrijf
amsterdam**

Registratienummer	: 28-07-99
Registratiedatum	: 7-199902443
Registratiedoor	: M.Wi
Kopie:	bijl 67 R.V.

De heer M. Wiedenhof
Ministerie van Verkeer en Waterstaat
Projectorganisatie HSL
Postbus 43
3500 AA Utrecht

Bes v. Os
- Reel T.

Prins Hendrikkade 108-114
Postbus 2131
1000 CC Amsterdam
Telefoon (020) 460.6060
Telefax (020) 460.6066
Postbankrekening 4500048
ABN/AMRO rek. 545112974

behandeld door
K. Verhulst
telefoon
020-460.6274
telefax
020-460.6278
nummer
9971998
bijlagen
1
uw referentie
HSL/U 199901828B
datum
27 juli 1999

onderwerp
Registratie HSL

Geachte heer Wiedenhof,

Hierbij verzoeken wij u het GVB te registreren als belangstellende voor de aan te besteden contracten. Bijgevoegd als bijlage vindt u het door ons ingevulde registratieformulier.

Wellicht ten overvloede verzoeken wij u onze registratie vertrouwelijk te behandelen.

Hoogachtend,

Jhr. drs. A.L.F.M. Testa
algemeen directeur

Ven W/DGMO-2009/4792.01

Verw/DG/TC-2009/4792.01

Interest registration - HS-services contract(s)

Bijlage 1

1 *Details of Company*

Name	Gemeentevervoerbedrijf Amsterdam
Current Trading Name	Gemeentevervoerbedrijf Amsterdam
Previous Trading Names (if different)	
Principal Address	Prins Hendrikkade 108-114 Postbus 2131, 1000 CC <u>Amsterdam</u>
Name of contact person	drs. K. Verhulst
Telephone	020 - 460 6274
Facsimile	020 - 460 6278
E-mail	Verhulst@gsvh97.gvb.nl
Type of Organisation	Gemeentevervoerbedrijf
Country of Registration	nvt
Registration Number	nvt
Year of Registration	nvt

Describe the nature of the business and the services the company provides.

Het verzorgen van openbaar vervoer (metro, tram, bus en veer) binnen de agglomeratie Amsterdam.

Is the company a subsidiary of another organisation? Yes / No. If yes, please provide:

Name of the parent company

Het GVB is nog een gemeentelijke bedrijf, voor het moment van exploitatie van de HSL zal het GVB verzelfstandigd zijn.

Het GVB is eigendom van de Gemeente Amsterdam

What interest does the parent company have in the company? Zie hierboven.

2 *Type of contract(s)*

Assuming the objectives and conditions laid out in this document and assuming both international and domestic contracts will be publicly offered, do you intend to register for:

International transport contract	no
Domestic transport contract	yes
The combination of the two	no

3 *Expertise*

NB. Any company or consortium with adequate passenger transport experience can register as potential operator on HSL-Zuid. In a later phase consortia can still be formed or modified, provided there is a registered operator as a member in the consortium.

1. What is the **specific** expertise and/or experience that your company can bring to attract and accommodate passengers and make HSL-Zuid transport services a success?

Het GVB heeft 100 jaar ervaring met openbaar vervoer in Amsterdam. Het GVB vervoert grote aantallen passagiers met metro, (snel)tram, bus en veer. Wij zijn het tweede railbedrijf van Nederland. Onze ervaring met de exploitatie van metro- en tramverbindingen, onze kennis van het

onderhoud en beheer van railmaterieel en railinfrastructuur en onze kennis van de gedifferentieerde Amsterdamse markt en de Amsterdamse regio vormt de basis voor onze registratie. Door de HSL in Amsterdam goed aan te sluiten op ons lokale openbaar vervoer kunnen wij de openbaar vervoerketen een maximale kwaliteit geven. Wij verwachten dan ook het binnenlands vervoer over de HSL tot een succes te kunnen maken.

2. Please describe the activities or projects relevant to HSL-Zuid transport services that you are or were involved in. Please include in your description:
- mode of transport
 - number of passenger trips per year, number of passenger kilometres per year,
 - type of involvement (operator running trains, ticketing and distribution, additional customer services, etc)
 - annual turnover in passenger transport (at least EURO 50 million per year)
 - relevance to, lessons learnt for HSL-Zuid

Het GVB netwerk omvat: 3 metrolijnen, 1 sneltram, 17 tramlijnen en 33 buslijnen. Het aantal passagiers reizigerskilometers was in 1998 respectievelijk 344, 323 en 216 miljoen.. De omzet gerealiseerd met openbaar vervoer was voor 1998 f.618,7 miljoen.

Het GVB is verantwoordelijk voor het integrale vervoersprodukt. Naast het vervoeren van passagiers is het GVB beheerder van de railinfrastructuur en metrostations en onderhoudt het GVB het railmaterieel. Het GVB is verantwoordelijk voor het capaciteitsbeheer op het metronet, waar met een zeer modern verkeersleidingssysteem de veiligheid op het metronet gewaarborgd wordt. Tevens worden kaartjes verstrekt via een distributienetwerk.

Op haar metrosysteem heeft het GVB ervaring met dienstverlening welke gekenmerkt wordt door hoge frequenties, korte treinopvolgingstijden (tot 2 minuten) en grote aantallen passagiers welke op een kwalitatief betrouwbare en stipte wijze vervoerd worden.

3. Do you intend to form a consortium or otherwise expand to pre-qualify for operation of transport services and accommodation of passengers over HSL-Zuid. If so, what types of partners/expertise (banks, local transport companies, travel agencies, etc) would you engage and would your choice for partners in your consortium be different depending on whether you bid for the international and/or the domestic contract(s)?

Het Gemeentevervoerbedrijf zal bij pre-qualificatie zeker een consortium vormen. Daarbij wordt gedacht aan een financiële instelling en andere vervoerbedrijven. Uiteraard hangt de keuze van de partners af van het uiteindelijke concept voor exploitatie van de HSL.

THE ANSWERS TO THE FOLLOWING QUESTIONS WILL NOT AFFECT YOUR REGISTRATION

Tender Process

1. From a potential bidder's perspective, in what ways could the tender procedure be enhanced to ensure that it attracts a high level of interest from operators?

De uitzonderingspositie voor NS heeft direct weerslag op de interesse van exploitanten. Het verkrijgen van actuele informatie over de ontwikkelingen met NS zijn dan ook belangrijk.

2. Given the need for operators to establish arrangements to procure rolling stock during the tender and contracting process, do operators feel that the Government can help facilitate this process and if so, how?

Aangezien de aanschaf van het rollend materieel al gedurende de tender voor HSL-vervoer zal moeten plaatsvinden zijn wij van mening dat tot op zekere hoogte hier een rol voor de overheid is weggelegd. Gezien de onzekerheid voor de exploitant op het moment van aanbesteding is een voortrekkersrol voor de overheid weggelegd. Gezien het feit dat de aantrekkingskracht van HSL-

vervoer voor wat betreft het treinstel bepaald wordt door comfort en uitstraling, is betrokkenheid van de toekomstige exploitant noodzakelijk.

Objectives

3. The Government has a clear objective to encourage people to use rail services rather than cars and aeroplanes. As a result, the Government is interested to understand the role operators can play and the approach they would take to maximise substitution of car and air travel by rail. What changes, if any, to the proposed contract arrangements and contract structures would operators propose in order to ensure this objective is met?

Contracts on offer

4. Do you have a preference for contract length, if so, what is it and why? What is your preference between 5-year contract terms and contract terms with duration of a maximum of 15 years? If you have a preference, please explain.

De lengte van het contract dient zodanig te zijn dat innovaties tijd krijgen om vruchten af te werpen. Hoe langer de concessie hoe meer wij als vervoerder het risico zullen nemen om nieuwe produkten te ontwikkelen. Bovendien kunnen wij dan inspelen op langere termijn tendensen met betrekking tot vervoersvragen van klanten. Als vervoerbedrijf prefereren wij dan ook een contractduur van 15 jaar.

5. Do you have any concerns as to the proposed arrangements for the international transport services contract? If so, what are they and why are you concerned? Do you feel the international transport services contract could be made more attractive to potential operators? If so, how?

6. Do you have any concerns as to the proposal arrangements for the domestic transport services contract? If so, what are they and why are you concerned? Do you feel that the domestic transport services contract could be made more attractive to potential operators? If so, how?

Door de beperking van het vervoer tot alleen het vervoer over het HSL-traject wordt geen mogelijkheid geboden om de feeder verbindingen te beïnvloeden. De afhankelijkheid van het aangeboden netwerk door NSR is daarmee een gegeven. Echter door koppeling aan het lokale Amsterdamse openbaar vervoer zien wij mogelijkheden voor optimalisatie. Uiteraard zijn wij bereid tot afstemming met andere openbaar vervoer aanbieders in het vervoergebied.

7. To what extent would being able to bid for the domestic and international transport contracts in combination be more or less attractive to bidding for one or both separately? Please explain your reasoning.

8. What is your view on allowing the transport of domestic passengers on international train services between Rotterdam and Amsterdam? Which of the following arrangements will best meet the Government's objectives.

- open competition between domestic and international trains
- allowing voluntary co-operation between the operators of domestic and international trains
- available capacity on international trains to be sold by the domestic operator only
- establishing one integrated domestic and international operator
- other arrangements, please explain

Doordat de markt voor internationaal vervoer wezenlijk andere kenmerken heeft dan de binnenlandse markt zijn wij van mening dat dit specifieke vervoerders behoeft die zich op het eigen terrein specialiseren. Een constructie waarbij overgebleven capaciteit in internationale treinen verkocht wordt door ons als binnenlandse vervoerder, verdient dan ook onze voorkeur. Daar waar beide vervoersmarkten elkaar raken kan op vrijwillige basis altijd samenwerking worden gezocht.

9. If there are separate domestic and international operators, what contract arrangements would you expect to see in the Bid Book with regard to competition or co-operation between them?

Zie antwoord op vraag 8. In aanvulling daarop is het van belang dat het capaciteitsbeslag van beide soorten vervoer zonder problemen kan worden afgewikkeld. De verdeling van de aanwezige treinpaden zal tegemoet moeten komen aan de wensen van beide vervoerders. Een aanpassing hierop kan enkel na overleg met de andere partij.