

Minuut



Ministerie van Verkeer en Waterstaat

VenW/DGMO-2009/4582

Aan
De Voorzitter en leden Ministerraad

Classificatienummer
-

Contactpersoon
B. Cellissen
Datum
22 april 1999
Ons kenmerk
U199901272
Onderwerp
Tenderprocedure HSL-Zuid Vervoer

Doorkiesnummer
030 - 2728 519
Bijlage(n)
-
Uw kenmerk
-

Getypt door/paraaf
BC/JK/LM
Vergeleken door/paraaf
-
Verzonden door/paraaf
-
Ondertekening door/paraaf
Minister
Medewerking van/paraaf
Cellissen
Korf
Olman
Lambarts

Vervolg op
-
Rappeldatum
-
Verzenddatum
-
Verzendwijze
-
Na verzending retour aan
L. Meeldijk, E 00.21

Afschrift aan
B. Cellissen
E. Renwarin
L. Meeldijk

Adres
Pb. 43, 3500 AA Utrecht
idem
Plesmanweg, E 00.21

Nota

Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Aan
De Voorzitter en leden Ministerraad

Contactpersoon	Doorkiesnummer
Datum	Bijlage(n)
22 april 1999	-
Ons kenmerk	Uw kenmerk
U199901272	-
Onderwerp	
Tenderprocedure HSL-Zuid Vervoer	

Geachte Voorzitter en leden van de Ministerraad,

0. Doel van deze notitie

Conform de afspraken in de Ministerraad van 19 maart 1999 inzake het spoorbeleid bied ik u bijgaand de aanpak voor de contractering van het vervoer over de HSL-zuid voor.

De notitie kent de volgende indeling:

- resumé van de afspraken in de ministerraad;
- hoofdlijnen tenderprocedure;
- organisatie (inclusief instelling "commissie van wijzen" en taakomschrijving);
- vervolg

In paragraaf 4 worden enkele van de belangrijkste onderwerpen vragenderwijs toegelicht. Een uitgewerkt stappenplan is toegevoegd als bijlage.



1. Resumé van de afspraken in de ministerraad

1.1 Doelstelling Vervoer HSL-Zuid (PKB HSL-zuid).

Doelstelling is **het contracteren van vervoersdiensten op de HSL-Zuid zodanig dat een optimale bijdrage wordt geleverd aan de hoofddoelstellingen van de Rijksoverheid met het project HSL-Zuid.**

Deze zijn:

- substitutie van auto- en vliegverkeer door treinverkeer;
- versterking van de economische positie van Nederland als geheel en de Randstad in het bijzonder (met name ontwikkeling knooppunten NSP).

onder de voorwaarde dat:

- de lijn in 2005 operationeel is;
- de investering max f 8,884 miljard bedraagt (prijsspeil 1998 inclusief bod België);
- een deel van de investering wordt bekostigd door het laten terugvloeien van vervoersopbrengsten naar de Staatskas (PKB HSL-zuid: minimaal voldoende voor rente en aflossing van 1,8 miljard voorfinanciering).

1.2 De methode

Bij de behandeling van de nota 3^e Eeuw Spoor heeft het Kabinet het volgende t.a.v. HSL-zuid vervoer vastgesteld:

Proces:

- Het grensoverschrijdend vervoer over de HSL wordt in concurrentie aanbesteed (binnenlandse reizigers in internationale treinen toegestaan).
- Voor binnenlandse treinen over de HSL-zuid wordt NS in de gelegenheid gesteld om als eerste een bod te doen. Indien dit bod financieel en kwalitatief voldoende is, wordt besloten dat het binnenlandse HSL-zuid vervoer voor een nader te bepalen periode rechtstreeks zal worden gecontracteerd met NS.
- Indien het voorstel van NS geen adequate prijs-kwaliteitsverhouding biedt, wordt (ook) het nationale vervoer in concurrentie aanbesteed.
- Beoordeling van NS-voorstellen wordt ter toetsing op kwalitatieve en financiële aspecten voorgelegd aan een door de minister(s) te benoemen "commissie van wijzen".
- Wijze van beoordeling van het bod van de NS wordt uitgewerkt door het ministerie van Verkeer & Waterstaat in samenwerking met het Ministerie van Financiën.
- In het geval de NS het binnenlandse HSL-vervoer verzorgt, mag de NS geen meerderheidsaandeel verkrijgen in een consortium voor het internationale HSL-vervoer; hierover dienen met NS afspraken te worden gemaakt in het kader van de contractering van het binnenlands vervoer.



U199901272

DGMR. 2009/4582

- Beoordeling van het NS-voorstel voor het binnenlands vervoer wordt in de MR besproken.

Daarnaast zijn bij het kabinetsbesluit over de PPS HSL-Zuid d.d. 15 januari 1999 randvoorwaarden geformuleerd die nog steeds in acht moeten worden genomen:

Inhoud:

- De exploitatie van het vervoer over de HSL-zuid moet financieel transparant zijn opgezet en de financiële lasten en baten moeten worden gescheiden van de rest van het spoorvervoer in Nederland.
- De promotie en positionering van de hogesnelheidstrein als nieuw vervoermiddel dient gewaarborgd te zijn met het oog op de substitutiedoelstelling en de economische doelstelling.
- Bij concurrentie van ongeacht welke vorm is gelijke berechting ("level playing field") voor alle partijen noodzakelijk, waarbij ook specifieke aandacht voor de machtspositie van buitenlandse staatsmaatschappijen aan de orde is.

1.2 Eindresultaat

Het eindresultaat bestaat uit **één of meer contract(en) met vervoerder(s)** over de HSL-Zuid. Dit eindresultaat moet tijdig (december 2001) worden opgeleverd teneinde zeker te stellen dat er bij openstelling van de HSL-Zuid in juni 2005 ook daadwerkelijk tenminste één vervoerder diensten over de lijn aanbiedt.



2. Aanpak.

2.1 Procedure op hoofdlijnen

In deze paragraaf geef ik u aan hoe bovenstaande opdracht van Ministerraad wordt uitgevoerd.

A. Aanbesteding binnenlands vervoer:

Medio mei 1999 starten met een zorgvuldige, en in de tijd begrensde aanbestedingsprocedure voor het binnenlands vervoer, waarbij NS een eerste bieding mag doen op de specificaties zoals vastgesteld door de overheid.

Het gaat daarbij alleen om het vervoer over de HSL-zuid, maar het staat de NS natuurlijk vrij om diensten aan te bieden die verder doorlopen. Uiteraard dient de financiële waarde van de binnenlandse shuttles over de HSL wel afzonderlijk zichtbaar gemaakt te worden. Daarnaast dient de procedure voor een aanbesteding in concurrentie voorbereid te worden, om nog op tijd te kunnen "doorstarten" indien het NS-voorstel onvoldoende is. Specificaties, toetscriteria en beoordeling van de bieding(en) worden ter toetsing voorgelegd aan een commissie van wijzen. Toetscriteria zijn een operationalisering van de hoofddoelstellingen van het HSL-zuid project:

- substitutie van auto- en vliegverkeer door treinverkeer;
- versterking van de economische positie van Nederland als geheel en de Randstad in het bijzonder
- financiële bijdrage aan de investering HSL-zuid (PKB HSL-zuid: minimaal voldoende voor rente en aflossing van 1,8 miljard voorfinanciering).

B. Start openbare aanbesteding internationaal vervoer,

Om speciale rechten te kunnen verlenen voor internationaal vervoer op NL-grondgebied moeten deze rechten conform het EU-recht openbaar worden aanbesteed. Met NS moeten afspraken gemaakt worden over de medewerking van NS bij de uitvoering van het kabinetsbesluit inzake de aanbesteding van het internationaal vervoer. Als hierover geen overeenstemming wordt bereikt zal het besluit over het nationale vervoer worden heroverwogen.

Een mogelijke afspraak is dat NS deelneemt aan de aanbesteding als minderheidsaandeelhouder. Er zullen ook afspraken gemaakt moeten worden over personeel, materieel en rechten van de HST-VEM indien een andere partij de aanbesteding wint. Ook in deze procedure worden de specificaties, toetscriteria en beoordeling van het voorstel ter toetsing voorgelegd aan een commissie van wijzen.



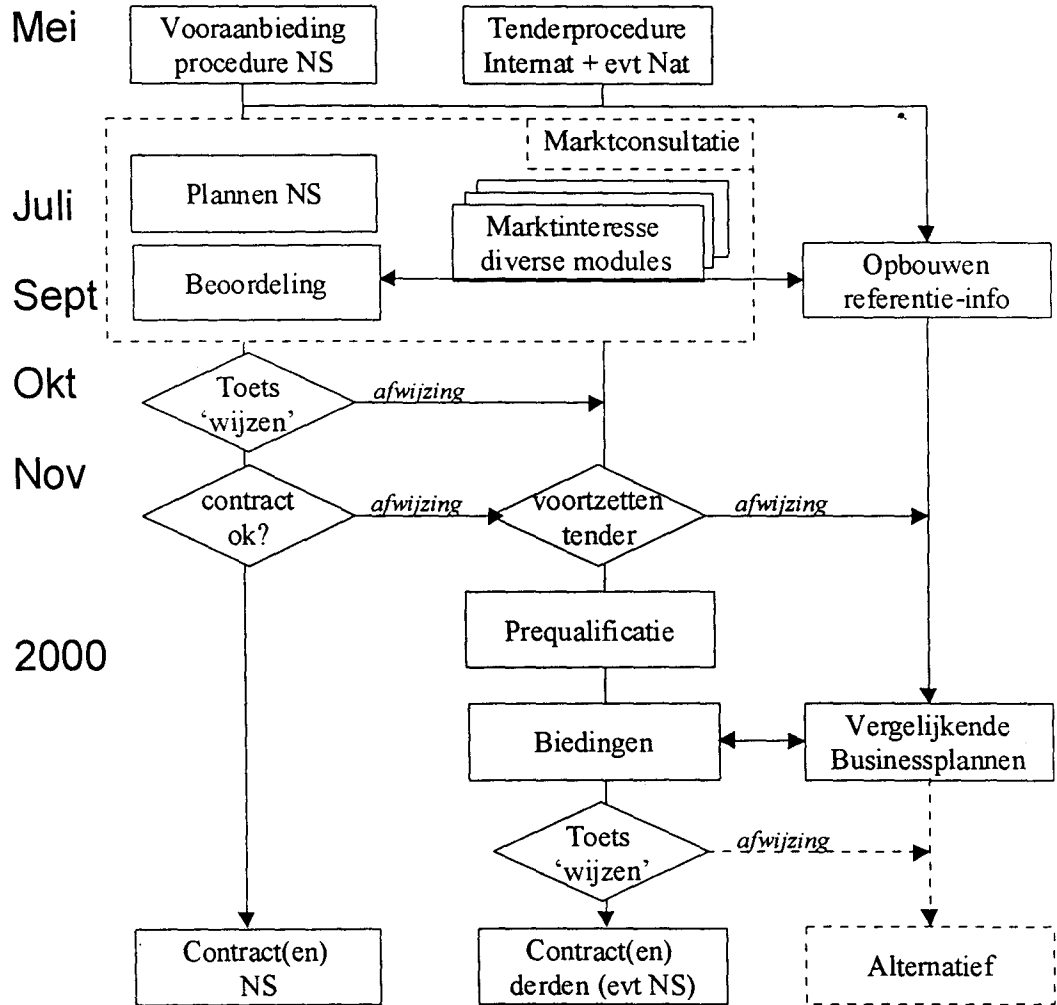
U199901272

DGMB-2009/4882

Alternatief aanbesteding

Om goed te kunnen onderhandelen moet de overheid voor beide trajecten een terugvaloptie creëren, waarbij op andere wijze het HSL-vervoer in 2005 en binnen de financiële randvoorwaarden kan starten. Deze optie wordt pas operationeel indien bovenstaande procedure niet tot een bevredigend resultaat voor de Rijksoverheid leidt. Over de invulling van deze optie hoeft niet voor de herfst besloten te worden.

Schematisch is e.e.a. hieronder uitgewerkt.





3 Organisatie.

3.1 Algemeen.

Bij de contractering van de HSL-zuid wordt intensief samengewerkt tussen de ministeries Verkeer en Waterstaat en Financiën. Het operationeel opdrachtgeversschap ligt bij stuurgroep spoorbeleid van Verkeer & Waterstaat, onder leiding van S. Diris, DG Personenvervoer. 1 x per maand is er interdepartementaal overleg voorzien op DG-niveau. Het projectteam wordt opgezet met bezetting van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat en het Ministerie van Financiën. Het projectteam laat zich ondersteunen door financiële en bedrijfseconomische consultants. Tevens worden tussenrapportages aan de stuurgroep eerst voorgelegd aan een "tenderboard", waarin nationale en internationale experts zitting hebben.

3.2 Commissie van wijzen.

Het NS-voorstel voor het binnenlandse vervoer wordt op basis van specificaties uitgevraagd en op kwalitatieve en financiële aspecten beoordeeld. De specificaties en criteria worden van tevoren vastgelegd, evenals de wijze waarop deze getoetst worden. Zowel ten behoeve van de politieke acceptatie als de acceptatie door marktpartijen (incl. NS) zal bij de beoordeling van het NS voorstel elke schijn van beïnvloeding vermeden dienen te worden. Daarom stel ik voor om een onafhankelijke commissie te benoemen die de specificaties, de toetscriteria en beoordeling van het NS-voorstel toetst en de ministers daarover informeert, alvorens deze overgaan tot definitieve besluitvorming. Deze commissie zal op korte termijn worden aangesteld.

3.3 Vervolg

Ik zal de Ministerraad regelmatig, en zeker op de volgende momenten informeren over de voortgang van de tenderprocedure HSL-zuid:

- Oktober '99 Evaluatie NS-bod voor binnenlands vervoer en toetsing door Commissie van Wijzen en advies over verdere contractering (nationaal en internationaal)
- December '99 Contractering binnenlands vervoer HSL-zuid c.q. vervolg aanbestedingsprocedure.

De Tweede Kamer zal ik zo spoedig mogelijk op de hoogte stellen van de inhoud van deze nota aan de hand van de reguliere voortgangsrapportage (in het kader van de controleprocedure grote projecten), aangevuld met "technische briefings" terzake.



4 Toelichting

Hieronder worden vragenderwijs enkele van de meest voor de hand liggende issues toegelicht.

A. *Waarom wordt gesproken over "aanbesteding", nu juist besloten is dat NS een voorstel mag doen.*

Ten eerste, omdat sowieso een voor beide partijen duidelijk en juridisch gestructureerd proces nodig is om tot contractering te komen. Van overheidskant dienen duidelijke eisen en toetsingscriteria te worden vastgelegd, van NS-zijde dient een aanbod te worden gedaan dat daaraan voldoet. Eén en ander moet extern toetsbaar zijn. Aanbesteding is een algemene term voor zo'n juridisch gestructureerd proces, ook in een één-op-één situatie. Het gaat dan om uit-de-handse aanbesteding.

Ten tweede, omdat bij mislukken van contractering met NS alsnog andere partijen moeten worden uitgenodigd om in concurrentie te bieden. Gezien de beperkte tijd die beschikbaar is tot opening van de lijn, is het noodzakelijk het proces in zo'n geval te kunnen "doorstarten"; het is bovendien wenselijk om iedereen (NS en eventuele toetreders later in het proces) op gelijke basis te laten bieden om arbitrage of rechtzaken achteraf ongelijke behandeling te voorkomen.

B. *Waarom moet de exploitatie van de HSL "financieel transparant" zijn? Is de gewenste netwerkintegratie dan nog wel mogelijk?*

Deze transparantie is een eis vanuit de overheidsfinanciën en is ook vastgelegd in het MR-besluit over de HSL van 15 januari. Het is een logische stap om als overheid inzicht te krijgen in de waarde van de HSL en van de rest van het spoorwegnet ("voorkomen van kruissubsidies"), ook met het oog op toekomstige contract-onderhandelingen inzake HRN en HSL. De logistieke integratie en de financiële optimalisatie tussen HSL en de rest van het netwerk blijven mogelijk en worden naar verwachting zelfs beter, omdat overheid en NS gedwongen zijn hier bewuste keuzes over te maken.



U199901272

DG MLO - 2009/4882

C. Kan dat internationale aanbesteden wel, als de Fransen en Belgen al aangeven niet mee te willen doen?

We hadden geen andere reactie verwacht op een voorstel om enige concurrentie in te voeren. Er zijn allerlei varianten voor aanbesteding van de speciaal Nederlandse rechten voor internationale treinen op Nederlands grondgebied. De EU schrijft zelfs voor, dat voor het verlenen van rechten een openbare aanbesteding verplicht is. Het MR-besluit impliceert, dat NS in ruil voor het binnenlands vervoer meewerkt aan de internationale aanbesteding: in die context is er dus geen probleem. We zullen één en ander uitwerken conform het MR-besluit en met NS voorbereiden.



Bijlage bij tenderprocedure HSL-zuid

Uitwerking van de procedure

1.1 Uitgangspunt en analyse.

Uitgangspunt voor de aanpak zijn de Kabinetsbesluiten van 19 maart jl. en

15 januari jl. Daarnaast gelden een aantal andere overwegingen:

- De tenderprocedure, en in het bijzonder de vooraanbieding van NS, vereisen een heldere procedure en een strak tijdschema. De fase van opstellen en beoordelen van het NS-voorstel dient uiterlijk eind dit jaar te zijn afgerond, met een aantal in de tijd begrensde go/no-go momenten.
- Voor zowel een raamcontract voor capaciteit voor het internationale vervoer als voor een concessie voor het nationaal vervoer geldt nationale en Europese regelgeving. Beide worden de komende tijd grondig geanalyseerd ter ondersteuning van de definitieve vormgeving van de procedure.
- Voor internationaal vervoer is samenwerking met Belgische en Franse spoorwegen noodzakelijk. Afspraken met deze partijen en de Franse en Belgische overheden maken onderdeel uit van de voorbereiding voor de tenderprocedure internationaal vervoer.
- Gezien de lange levertijd van rollend materieel moet de voorbereiding van de aanbesteding in volle vaart doorgaan om vervoerders over de HSL-Zuid in staat te stellen bij openstelling van de lijn direct vervoerdiensten aan te bieden.
- Goede netwerkintegratie van het internationale en binnenlandse HSL-vervoer met al het voor- en natransport (o.a. met andere treinen) dient bereikt te worden, de concessie-structuur wordt zodanig opgezet dat vervoerkundige integratie met het overig spoornet altijd mogelijk is.
- Teneinde financiële transparantie van de exploitatie van het voervoer over de HSL - middels een door de overheid vast te stellen eenduidige kosten en opbrengsten toerekening binnen het NS-concern - te bewerkstelligen, is het bij een NS-bod noodzakelijk dat hiertoe door de NS een separaat bedrijfsonderdeel wordt opgericht. Dit bedrijfsonderdeel dient statutair los te staan van de bestaande bedrijfsstructuren, waarbij de overheid over de bestemming c.q. aanwending van de winsten beslist. Deze financiële segregatie staat geheel los van vervoerkundige integratie en zal deze niet in de weg staan.
- Het contract over het HSL-vervoer is geen onderdeel van het prestatiecontract HRN.



1.2 Processtappen

Hieronder is weergegeven wat de belangrijkste stappen zijn in de contractering van zowel het nationale als het internationale vervoersaanbod over de HSL.

Bij de vormgeving van de procedure is het volgende overwogen:

- Uitwerking van de in de MR vastgestelde procedure t.a.v. het binnenlands vervoer is juridisch zeer complex en niet onomstreden. De eerder gemaakte opmerkingen van de landsadvocaat nodigen uit tot een zorgvuldige procedure die zo mogelijk afgestemd is met de Europese Commissie en juridisch getoetst is. Daarom is het juridisch gezien nuttig om andere partijen in de marktconsultatie voor de tender en NS een gelijksoortig proces te laten doorlopen.
- Interdepartementale afstemming van de beoordelingscriteria is van groot belang.
- Bij het eerdere AA-onderzoek bleek NS grote moeite te hebben om de benodigde onderbouwing in goede orde aan te leveren. De hier voorgestelde procedure beoogt de NS voldoende tijd te geven.
- Voor een zorgvuldige vergelijking is referentie-informatie noodzakelijk die op dezelfde wijze geordend is als de NS-plannen en de markt-informatie. Daarom is het noodzakelijk een minimum specificatie vooraf vast te leggen.

De nog nader vorm te geven stappen zijn hieronder kort besproken.



Vooraanbieding NS voor het nationaal vervoersaanbod

1. *Mei 1999: specificaties, procedure, voorwaarden en criteria.* In een implementatieplan worden de volgende zaken vastgelegd:
 - **Specificaties:** In de specificaties worden de duur en het geografische bereik van de concessie(s) vastgelegd, alsook het betalingsregime, de relatie tot het internationale vervoersaanbod en andere relevante uitgangspunten. De bieding van NS moet omwille van de vergelijkbaarheid van de referentie-informatie tenminste gebaseerd zijn op deze specificaties, hoewel NS daar bovenop alternatieven met hun effecten zal mogen presenteren.
 - **Procedure:** Hierin wordt vastgelegd wie wanneer wat doet. Hieronder vallen ook de rol van Financiën en de samenstelling van een onafhankelijk toetsingscomité (Commissie van Wijzen)
 - **Voorwaarden:** Om het bod ontvankelijk te verklaren zal NS moeten voldoen aan een aantal voorwaarden, zoals volledige opening van zaken ten aanzien van de huidige kaartverkopen op de relevante vervoersrelaties en andere uitgangsinformatie, mate van uitwerking van de plannen, financieel transparante en marktconforme opzet (evt. apart bedrijf) etc.
 - **Criteria:** Vooraf zal NS geïnformeerd worden over de beoordelingscriteria. Deze criteria zijn direct afgeleid van de projectdoelstellingen zoals verwoord in het aanlegbesluit: milieuwinst door substitutie uit auto en vliegtuig, versterking van de economische positie van de Randstad en een belangrijke financiële bijdrage.



2. *Juli 1999: Plannen NS.* NS krijgt tot 18 augustus de tijd om haar plannen op te schrijven in het formaat dat vereist is voor de beoordeling. NS kan ruim voor die datum reeds toetsen of haar uitwerking aan de voorwaarden voor ontvankelijkheid voldoet.
2. *September 1999: Beoordeling.* V&W/Fin zal haar financiële en vervoerskundige consultants (reeds geselecteerd in een Europese aanbestedingsprocedure) een 'verificatie' uit laten voeren van de door NS gepresenteerde uitkomsten van haar plannen. De beoordelingsgroep zal vervolgens zelf de geverifieerde uitkomsten vergelijken met referentie- en marktinformatie. Als de uitkomsten niet geheel eenduidig zijn zal de beoordelingsgroep mogelijk suggesties doen voor eventuele compromissen. De beoordeling dient in september voltooid te zijn.
3. *Oktober 1999: Toets.* De beoordeling van V&W zal worden voorgelegd aan de commissie van wijzen. Zij zullen toetsen of de beoordeling op basis van de criteria en de referentie- en marktinformatie correct is uitgevoerd. De toets dient in oktober voltooid te zijn.
4. *November 1999: Concept-contract.* De contractonderhandelingen met NS dienen voor december voltooid te zijn, tot dan kan nog een tenderprocedure opgestart worden (dit loopt parallel, maar formeel gescheiden van, het contract over HRN). Later onderhandelen verzwakt de onderhandelingspositie van de Minister aanzienlijk. In het contract dienen de benodigde pijnpunten over en weer opgelost te worden, zoals: de eventuele overdracht van mensen en materieel aan het einde van een concessieperiode, risico-verdeling, de gevolgen in geval NS niet in staat is de beloofde prestaties te leveren, etc.

Tenderprocedure internationaal

1. *Mei 1999: specificaties, procedure, voorwaarden en criteria.* In het implementatieplan worden gelijksoortige zaken vastgelegd als bij de eerder genoemde vooraanbieding. Het grote verschil is uiteraard dat het hier gaat om een capaciteitscontract voor internationaal vervoer, later eventueel uitgebreid met (onderdelen van) het binnenlands vervoeraanbod, ingeval de NS-aanbieding als ontoereikend wordt beoordeeld. De procedure is ook anders, zoals uit de beschrijving van de volgende stappen blijkt.



Augustus 1999: Marktconsultatie. In vervolg op de eerder gehouden consultatieronden zullen opnieuw gesprekken met geïnteresseerde partijen gehouden worden op basis van de dan nader gespecificeerde modules (internationaal en nationaal). Ook de benodigde samenwerking met NMBS en SNCF zal hierin onderzocht worden. Bovendien zal ook NS geïnteresseerd zijn in de internationale module, aangezien zij als deel van een consortium daar mogelijk op zal willen bieden.

N.B De landsadvocaat heeft het belang benadrukt om NS en andere marktpartijen gelijk te behandelen in de eerste fase van de aanbestedingsprocedure. Op dit moment wordt onderzocht of het mee laten lopen van de vooraanbieding van de NS in een algemene marktconsultatie voldoende is om latere juridische complicaties te vermijden. In zo'n marktconsultatie krijgen immers alle partijen dezelfde informatie van de zijde van de Rijksoverheid. De Minister besluit dan in definitieve zin en ook formeel na de consultatieronde over de wijze van contractering voor de diverse modules.

2. *November 1999: Tender-besluit.* Het besluit om door te gaan met tenderen op basis van de uitkomsten van de marktconsultatie, de beoordeling van het NS-bod en de voortgang in het creëren van een eerlijk speelveld. Bij deze stap zullen ook de definitieve specificaties in een bidbook worden vastgelegd. Het bidbook zal in het voorjaar van 2000 gereed moeten zijn. Mochten V&W en NS overeenkomen om (delen van) HST-VEM mee aan te bieden, dan dienen de afspraken hieromtrent tijdig gemaakt te worden.

N.B Om te kunnen tenderen is een eerlijk speelveld (ook t.a.v. de Franse en Belgische spoorwegen) noodzakelijk. De noodzakelijke randvoorwaarden hiervoor worden door de huidige beleidsvoornemens grotendeels ingevuld. Bepalend is uiteraard hoe geïnteresseerde marktpartijen de voortgang van bijvoorbeeld de uitplaatsing van taakorganisaties en de formulering van toedingsregels beoordelen.

3. *2000: Vervolg prekwalificatie.* Na een openbare bekendmaking van de tenderprocedure zullen de geïnteresseerde partijen uit de marktconsultatie gelegenheid gegeven worden om consortia te vormen. Hun kwalificaties zullen worden geëvalueerd. Alleen voldoende gekwalificeerde partijen/consortia zullen een bod uit kunnen brengen.
4. *2000: Biedingen.* Biedingen zijn mogelijk op de afzonderlijke aangeboden vervoersmodules, alsook op combinaties daarvan. De biedingen zullen worden geanalyseerd met behulp van de referentie-informatie en bedrijfsmodellen. De hoogst scorende partij (kwalitatief en financieel) zal uitgenodigd worden voor contractonderhandelingen.



U199901272

DG/MCO-2009/4882

5. *Contract-goedkeuring.* De Minister zal het concept-contract kunnen toetsen aan vooraf opgestelde minimumeisen. Deze zijn uiteraard geheim maar dienen wellicht in een besloten commissie te zijn goedgekeurd door het parlement. Mocht het contract niet voldoen dan kan worden onderhandeld met de partij die het op-een-na-beste bod uitbracht, of teruggevallen worden op het dan ontwikkelde alternatief.



Positie van de Staat opbouwen

Voor een goede onderhandelingspositie dient de Staat over voldoende informatie te beschikken. De benodigde stappen worden hieronder toegelicht.

1. *Mei-Augustus 1999: Opbouwen van referentie-informatie. In ruil voor het eerste bod dient NS volledig mee te werken aan het verstrekken van de benodigde informatie.* Het betreft hier met name gedetailleerde informatie over de kaartverkopen op de betreffende verbindingen.
2. *2000: Vergelijkende businessplannen.* De biedingen, en met name de door de bidders voorgestelde alternatieven, worden beoordeeld door met behulp van de referentie-informatie de biedingen verder te analyseren.