

Verw/DGMO-2009/4656.02

**Kok, Jeroen**

**Van:** Kok, Jeroen  
**Verzonden:** woensdag 19 mei 1999 16:51  
**Aan:** Marcel Nollen (E-mail)

Marcel, Kan jij dit doormailen aan het spooroverleg en de betrokken medewerkers. Dank JK

Dames en heren van het "spooroverleg,"

Tussen de kabinetscrisis en Bijlmer-enquete in, hierbij een korte update van de stand van zaken bij de aanbesteding van de HSL-zuid:

1. Kabinet heeft 7 mei de Tenderprocedure voor de aanbesteding van de HSL-zuid goedgekeurd. Financien heeft één aanscherping toegevoegd t.o.v. het oorspronkelijke voorstel. Deze houdt in dat de NS geen meerderheidsaandeel mag hebben in het Nederlandse deel van het internationale HSL-vervoer.
2. Vandaag (19/5) heeft de minister een brief aan de TK en een brief aan de NS ondertekend waarin zij worden geïnformeerd over het kabinetsbesluit (wordt verspreid).
3. De minister heeft aangegeven een commissie van wijzen te willen formeren met Wolfson (of Van Kemenade), Langman en Koopman (EU)
4. Test-fase van het veldonderzoek begint morgen, de consultatie-ronde start begin juni
5. NS is vorige twee weken informeel op de hoogte gesteld van de procedure. Nadruk onzerzijds lag op het maken van operationele afspraken over onafhankelijk veldonderzoek voor de referentie-case en data-uitwisseling. NS (Maarten van Eeghen) heeft telefonisch aangegeven absoluut op geen enkele wijze te willen meewerken aan de procedure zoals deze nu door het kabinet is vastgesteld. Bezwaren van NS worden vrijdag toegelicht, maar komen op het volgende neer.

NS weigert:

- Medewerking te verlenen aan het veldonderzoek in de treinen en/of stations
- een transparant bod in te dienen waarin de transferprijzen met de rest van het concern zichtbaar zijn (laat staan daarvoor een aparte bedrijfsunit voor op te willen richten).
- te bieden op de specificaties die de overheid heeft vastgesteld (in ieder geval een zichtbaar bod op het binnenlands HSL-vervoer sec, eventueel aangevuld met modules van doorrijden over de rest van het net of internationaal)

NS willen

- Alleen een bieding doen met integratie van binnenlands en de trein naar Brussel
- Geen openbare consultatie-ronde (vooral internationaal)
- Verzekering dat hun positie in de internationale samenwerkingsverbanden niet geschaad wordt

Vervolg

Voor de logistiek van het veldwerk is het noodzakelijk om deze week te starten met de eerste test van de vragenlijst in de treinen. Volgens de landsadvocaat en CDJZ hebben wij hiervoor geen toestemming NSR nodig. Ik stel voor om de test morgen door te laten gaan. In de week daarna kan dan (op basis van nadere juridisch advies en overleg NSR) een definitief besluit genomen worden over de daadwerkelijke enquêtes.

Vrijdag 21 spreken wij met NS om operationele afspraken te maken over het veldonderzoek en om de specifieke bezwaren op een rijtje te zetten. Mandaat voor ons in het gesprek is het MR-besluit, en de operationele start van de aanbesteding begin juni.

Eind deze week gaat het concept-consultatiedocument naar de minister voor een eerste reactie en toestemming om dit document interdepartementaal te bespreken. Morgen wordt deze concept-versie bij DGP en FEZ verspreid. Wij zouden het zeer op prijs stellen om jullie commentaar op hoofdlijnen vrijdagochtend binnen te hebben, dan kunnen wij dat nog op tijd te verwerken. Gedetailleerd commentaar kan ook in de week daarna worden doorgegeven. Tijdens het spooroverleg van 28/5 kunnen de laatste punten op de "i" worden gezet. In de versie die morgen wordt verstuurd is het commentaar van de medewerkers DGP en FEZ reeds verwerkt.

Met vriendelijke groet,

Jeroen

Dames en heren van het "spooroverleg,"

Tussen de kabinetscrisis en Bijlmer-enquete in, hierbij een korte update van de stand van zaken bij de aanbesteding van de HSL-zuid:

1. Kabinet heeft 7 mei de Tenderprocedure voor de aanbesteding van de HSL-zuid goedgekeurd. Financien heeft één aanscherping toegevoegd t.o.v. het oorspronkelijke voorstel. Deze houdt in dat de NS geen meerderheidsaandeel mag hebben in het Nederlandse deel van het internationale HSL-vervoer.
2. Vandaag (19/5) heeft de minister een brief aan de TK en een brief aan de NS ondertekend waarin zij worden geïnformeerd over het kabinetsbesluit (wordt verspreid).
3. De minister heeft aangegeven een commissie van wijzen te willen formeren met Wolfson (of Van Kemenade), Langman en Koopman (EU)
4. Test-fase van het veldonderzoek begint morgen, de consultatie-ronde start begin juni
5. NS is vorige twee weken informeel op de hoogte gesteld van de procedure. Nadruk onzerzijds lag op het maken van operationele afspraken over onafhankelijk veldonderzoek voor de referentie-case en data-uitwisseling. NS (Maarten van Eeghen) heeft telefonisch aangegeven absoluut op geen enkele wijze te willen meewerken aan de procedure zoals deze nu door het kabinet is vastgesteld. Bezwaren van NS worden vrijdag toegelicht, maar komen op het volgende neer.

NS weigert:

- Medewerking te verlenen aan het veldonderzoek in de treinen en/of stations
- een transparant bod in te dienen waarin de transferprijzen met de rest van het concern zichtbaar zijn (laat staan daarvoor een aparte bedrijfsunit voor op te willen richten).
- te bieden op de specificaties die de overheid heeft vastgesteld (in ieder geval een zichtbaar bod op het binnenlands HSL-vervoer sec, eventueel aangevuld met modules van doorrijden over de rest van het net of internationaal)

NS willen

- Alleen een bieding doen met integratie van binnenlands en de trein naar Brussel
- Geen openbare consultatie-ronde (vooral internationaal)
- Verzekering dat hun positie in de internationale samenwerkingsverbanden niet geschaad wordt

Vervolg

Eerste test voor het veldonderzoek gaat morgen van start. Er wordt nu uitgezocht hoe de zaken er juridisch precies voorstaan. (Volgens de landsadvocaat hebben wij geen toestemming NSR nodig)

Vrijdag 21 spreken wij met NS om operationele afspraken te maken over het veldonderzoek en om de specifieke bezwaren op een rijtje te zetten. Mandaat voor ons in het gesprek is het MR-besluit, en de operationele start van de aanbesteding begin juni.

Eind deze week gaat het concept-consultatiedocument naar de minister voor een eerste reactie en toestemming om dit document interdepartementaal te bespreken. Morgen wordt deze concept-versie bij DGP en FEZ verspreid. Wij zouden het zeer op prijs stellen om jullie commentaar op hoofdlijnen vrijdagochtend binnen te hebben, dan kunnen wij dat nog op tijd te verwerken. Gedetailleerd commentaar kan ook in de week daarna worden doorgegeven. Tijdens het spooroverleg van 28/5 kunnen de laatste punten op de "i" worden gezet. In de versie die morgen wordt gestuurd is het commentaar van de medewerkers DGP en FEZ reeds verwerkt.

Met vriendelijke groet,

Jeroen

Stationplein 1  
Postbus 907  
3800 AX Amersfoort  
Telefoon 033 467 7777  
www.twynstra.com  
Twynstra Gudde  
Management Consultants BV  
KvK 31031764

Management Consultants

HSI.-Zuid  
afd. Vervoer  
T.a.v. Dhr. Bas van Os

Faxnummer ontvanger  
Afzender  
Faxnummer afzender  
Aantal pagina's  
Datum  
Ops kenmerk

030 2728444  
René J.L. Postulart  
033 4677719  
3, inclusief deze pagina  
24 mei 1999

Onderwerp reactie op Registration Document

Bas,

Zoals besproken tijdens de laatste Tenderboard bijeenkomst, stuur ik je nu mijn reactie op het Registration Document. Omdat ik maar beperkt de tijd had, heb ik mijn reactie 'puntig' gehouden. De meeste opmerkingen zijn jl. donderdag al aan de orde geweest. Voor de volledigheid heb ik ze toch kort genoemd. Ik heb me proberen in te leven in de rol van een mogelijk geïnteresseerde vervoerder.

#### 1 Algemeen

- De inhoud mag stellender en 'overtuigender'. De Staat gelooft toch in deze zaak.
- De kandidaten moeten met klem worden verzocht om met suggesties te komen voor de aanbesteding van het vervoer. De huidige tekst is te voorzichtig.
- Duidelijker maken welke informatie van de kandidaten wordt gevraagd. E.e.a. lijkt nu wat versnipperd.
- Scherper formuleren dat kandidaten zich nu moeten melden voor de long-list en dat er geen 'herkansing' komt.
- De mogelijkheden van kandidaten om toch in aanmerking te komen voor het nationale deel (NS heeft hier het recht om eerst te bieden), moeten meer worden benadrukt opdat kandidaten serieus proberen om hier voorstellen voor te maken. Deze voorstellen kunnen verder een goede referentie vormen voor de Cie van Wijzen, die, zoals besproken, als enigen over deze voorstellen zouden moeten beslücken.
- Het is niet al te duidelijk hoe (mogelijk) wordt omgegaan met meerdere vervoerders voor de internationale en nationale contracten.

Lid van de Raad van  
Organisatie-Adviesbureaus (ROAI)  
en The Association of Management  
Consulting Firms (AMCF), New York  
certificatied ISO 9001 Kwaliteitsysteem



A Twynstra Company

## 2 Opmerkingen per paragraaf

- Ad 1. Introduction: Duidelijk maken dat EU-aanbestedingsregelgeving niet van toepassing is maar wel de algemene EU grondslagen voor aanbestedingen.
- Ad 1.3: Contractperiode is 5 tot 15 jaar. B.e.a. heeft forse consequenties voor financiële onderbouwing van voorstellen. Dit behoeft nadere toelichting.
- Ad 1.3: Er wordt gesuggereerd dat voldoende kan worden verdiend aan de exploitatie. Dit behoeft gedocumenteerde onderbouwing of anders weglaten.
- Ad 2.1: De tekst rondom de positie van NS klinkt hier en daar wat cynisch (begin 2e alinea). Neutraal en feitelijk houden.
- Ad 2.1: In deze paragraaf duidelijker beschrijven dat voorstellen die kandidaten (ongevraagd) zouden doen voor het nationale deel, niet zomaar terzijde zullen worden gelegd en bijvoorbeeld door de Cie van Wijzen kunnen worden gebruikt als referentie. Met name geldt dit voor de zogenaamde synergetische voordelen die de NS ziet. Die gelden natuurlijk ook voor andere vervoerders, mits de NS maar meewerkt om ze te realiseren.
- Ad 2.1, laatste zin: Hoe gaat dat dan als je met NS in onderhandeling bent en mogelijk de scope verandert („all information to NS also to other parties..“)?
- Ad 2.2, A1: Met klem vragen om onderbouwde verbetervoorstellen van kandidaten; niet te vrijblijvend.
- Ad 2.2, A1: Ik zou ook partijen toelaten die kunnen aantonen forse ambities te hebben in vervoer (middels overnames bijv.) en die gedurende de komende jaren hopen boven de Euro 50 miljoen om te zetten.
- Ad 2.2, A2: Tekst is onduidelijk. Rol van partijen duidelijker maken.
- Ad 2.2, B: Duidelijk maken dat NS haar bieding tot midden 2000 gestand mag blijven doen als de onderhandelingen niet succesvol zijn, maar dat in principe voor een andere vervoerder wordt gekozen tenzij anderen veel duurder zijn. Het mag niet zo zijn dat biedingen van anderen dan NS worden gebruikt om NS opnieuw onder druk te zetten.
- Ad 2.2, C3: De optie openhouden om met twee bidders tegelijk te onderhandelen indien de biedingen daar aanleiding toe geven.
- Ad 3.1, laatste streepje: Snap ik niet, tekst is onduidelijk.
- Ad 3.3: De inhoud en de titel zijn niet in overeenstemming. Het is mij als kandidaat onduidelijk wat nu mijn rechten zullen zijn m.n. of ik alleenrechten zou hebben, of dat ik als eerste in aanmerking kom om voor extra spoorcapaciteit te kunnen bieden e.d.
- Ad 3.4: Tekst gaat in op met name financiële aspecten. Ik mis (verwijzing) naar kwaliteitseisen van het vervoer. Ik vraag me verder af of de beschrijving van het 'payment regime' voldoende duidelijk is.

Twynstra Gudde

D&M0-2009/4656.03

- Ad 3.5, HST-VEM: De tekst hieromtrent is niet helder. Duidelijker omschrijven wat nu, als werkhypothese, de plannen zijn met HST-VEM omdat dit een forse financiële impact zal hebben.
- Ad H4: Hoofstuk 3 en 4 lijken sterk op elkaar (in elkaar schuiven ?)
- Ad 4.4, C: Het feit dat (de reguliere) NS blijft concurreren op het traject A'dam-R'dam moet nader worden toegelicht: frequenties, passagiersaantallen e.d.
- Ad H5, inleidende tekst: Onduidelijk, snap ik niet. Misschien kan e.e.a. grafisch worden weergegeven. Verder kunnen juist de kandidaten worden 'uitgedaagd' om suggesties te doen voor de integratie van de 'domestic' en 'international' services omdat hiermee veel te verdienen valt.

Met vriendelijke groet,

Twynstra Gudde



ir. René J.L. Postulart