

Memo



Ministerie van Verkeer en Waterstaat
Directoraat-Generaal Personenvervoer
Projectdirectie HSL

Aan
Leden Adviesraad Vervoer HSL-Zuid:
De heer A. Scheepbouwer
De heer K. van Miert
De heer J. Hommen

STRIKT VERTROUWELIJK

Van	Doorkiesnummer
Wim Gideonse	00-31-6-22665030
Datum	Bijlage(n)
4 mei 2001	-
Onderwerp	
Voortgang Evaluatie Biedingen Vervoer HSL-Zuid	

L.S. ,

Doel memo

U te informeren over:

- voortgang evaluatie biedingen;
- voorstel verdere procesgang.

Voortgang evaluatie biedingen

Zoals u weet zijn er woensdag 2 mei drie biedingen binnengekomen: DB/Arriva, Startrac (SJ, CGEA, ConneXXion) en NS/KLM.

In de ITT werd gevraagd om een bindend bod van minimaal 100 miljoen Euro per jaar. Echter onder aannahme dat de Staat en de internationale partners (NMBS/SNCF) in de ITN-fase akkoord zullen gaan met de door de bidders voorgestelde:

- prijsstelling van de kaartjes.
- materieeltype en aantal treinstellen.

De drie biedingen zijn op het eerste gezicht als volgt te karakteriseren:

1. well above target en bindend;
2. on target maar met zware (niet toegestane) proviso's; wanneer deze ingerekend worden kan het zijn dat deze bieding de drempelwaarde niet haalt;
3. below target en bindend

Het is de vraag of met name de laagste twee biedingen zullen blijken te voldoen aan de eisen van compliancy (middels clarifications kan er nog aanvullende informatie worden verschaft door de bidders). Hierbij komt het aspect van feasibility aan de orde, waaruit zal moeten blijken of de verschillen tussen de biedingen inderdaad zo groot zijn als op het eerste gezicht lijkt.



Analyse

Indien minimaal twee biedingen compliant en feasible worden bevonden, kan er volgens plan een ITN-fase ingezet worden met twee bidders, waarin beiden op gecontroleerde wijze met met name NMBS en SNCF zullen spreken over onder meer materieel en tarifiering. Deze procedure duurt zeker enkele maanden.

Het is echter de vraag of de marktspanning zo lang vastgehouden kan worden, indien het verschil tussen bidders ook na de clarifications nog steeds te groot is. Een kortere procedure met een preferred bidder en een wachtkamer ligt dan meer voor de hand. Er wordt dan afgeweken van het principe om twee partijen door te laten gaan. Het ITT vermeldt dat "in principal, the two tenderers with the highest scores will be invited for the negotian phase". Een belangrijk aandachtspunt is dan het feit dat nu een base case met varianten is uitgevraagd en dat het uiteindelijke contract daar in geringe mate van af kan wijken. Het moet volstrekt helder zijn dat ook bij de uiteindelijke contractuele specificaties het verschil tussen 1 en 2 voldoende groot zou zijn geweest.

Indien slechts één bieding compliant wordt bevonden is het de vraag of er voldoende marktspanning is om de onderhandelingsfase in te gaan. De onzekerheden met betrekking tot met name, maar niet uitsluitend, NMBS en SNCF geven de bidder dan vele mogelijkheden om zijn bieding neerwaarts bij te stellen. Bovendien is er geen concurrentie meer tussen bidders waardoor er een gedeeld belang met NMBS en SNCF kan ontstaan om de bieding omlaag te krijgen.

De "clarificationfase" wordt hierdoor belangrijker:

- enerzijds om vast te stellen of er voldoende grond is om met een preferred bidder een verkorte onderhandelingsprocedure in te gaan;
- anderzijds om de "downward" risks in de tender van de hoogste bidder op zeer korte termijn en zoveel mogelijk van een prijskaartje te voorzien (n.b. de clarifications worden conform ITT onderdeel van de bieding).

Voorstel Procesgang

1. Middels de clarifications (conform de ITT) vaststellen:

- wat de "bodemwaarde" is van het hoogste bod in verband met de nog resterende onzekerheden in verband met onder meer NMBS en SNCF;
- wat de maximale waarde is die de overige bidders op bindende wijze zouden kunnen bieden, gegeven de marge die er nog is tussen de huidige specificaties en de waarschijnlijke specificaties in het contract .

2. Indien ook na de clarifications het verschil tussen 1 en 2 voldoende groot blijkt te zijn, op korte termijn en versneld met de hoogste bidder gaan onderhandelen.

Verdere activiteiten komende weken

- Clarifications biedende partijen week 19/20 (tot aan 15 mei).
- Gezamenlijke bijeenkomst Adviesraad, Tenderboard en projectdirectie op 15 mei waarin beslist wordt over de verder procesgang zoals hierboven is voorgesteld.

Graag uw reactie op dit voorstel.

Met vriendelijke groet,
DE PROJECTDIRECTEUR HSL-ZUID

Wim Korf.

Telefax



Ministerie van Verkeer en Waterstaat
Directoraat-Generaal Personenvervoer
Projectdirectie HSL

Aan
De heer J. Hommen

Telefaxnummer
020 - 4042939

Van
Wim Gideonse

Doorkiesnummer
00-31-6-22665030

Datum
4 mei 2001

Telefoonnummer indien incompleet ontvangen

Kenmerk
-


-
Aantal pagina's (inclusief voorblad)
3

Onderwerp
Memo Voorstel proces Evaluatie Biedingen HSL-Zuid

Geachte heer Hommen

Conform de afspraak met Ad Scheepbouwer stuur ik u als lid van de Adviesraad Vervoer HSL-Zuid bij deze het memo waarin het voorstel wordt gedaan over de verdere procesgang omtrent de drie biedingen op het vervoer over de HSL-Zuid.

Vriendelijke groet en een prettig weekend,



Wim Gideonse.

Telefax



Ministerie van Verkeer en Waterstaat
Directoraat-Generaal Personenvervoer
Projectdirectie HSL

Aan
De heer Ad Scheepbouwer

Telefaxnummer
071 - 3647142

Van
Wim Gideonse

Datum
4 mei 2001

Kenmerk
-

Onderwerp
Memo Voorstel proces Evaluatie Biedingen HSL-Zuid

Doorkiesnummer
00-31-6-22665030

Telefoonnummer indien incompleet ontvangen

-

Aantal pagina's (inclusief voorblad)
43

Geachte heer Scheepbouwer ,

Conform de afspraak met Wim Korf stuur ik u bij deze het memo waarin het voorstel wordt gedaan over de verdere procesgang omtrent de drie biedingen op het vervoer over de HSL-Zuid.

De heren Van Miert en Hommen kregen separaat een fax met hetzelfde memo.

Vriendelijke groet en een prettig weekend,

Wim Gideonse.