

Van: Adviesraad Vervoer HSL-Zuid, A. Scheepbouwer, K. van Miert , J. Hommen

Aan: Minister van Verkeer en Waterstaat, Minister van Financiën

Datum: 11 juni 2001

**Betreft: Aanbesteding van het vervoer over de HSL-Zuid**

Geachte mevrouw Netelenbos, geachte heer Zalm,

Hierbij berichten wij u onze definitieve bevindingen ten aanzien van de beoordeling van de biedingen. Wij hebben kennis genomen van de besprekingen die de aanbestedende dienst met de diverse consortia heeft gevoerd en de conclusies die in de formele beoordelingsprocedure zijn getrokken. Op dit moment vindt de audit op deze beoordelingsfase plaats.

Wij kunnen u medelen dat wij het advies van 31 mei jongstleden handhaven, te weten:

#### 0 Go/No Go

Wij adviseren u de aanbesteding door te zetten. Dit geldt zowel in het geval wanneer twee biedingen compliant worden bevonden, als wanneer slechts één bieding compliant is. In dat laatste geval zegt het Qualification Document (17 juli 2000) dat de Staat de aanbesteding mag laten doorgaan in het geval dat de overgebleven bieding voldoet aan de referentiepositie van de Staat en er voldoende spanning blijft op het proces. Beide zijn het geval.

#### 1 Partijen voor de onderhandelingsfase

Ten aanzien van de biedende partijen adviseren wij u als volgt:

1. DB/Arriva uit te sluiten van verdere deelname aan de tender.
2. CGEA/ConneXXion potentially compliant te verklaren en voorlopig in de ‘wachtkamer’ te plaatsen. Dit komt ook tegemoet aan hun verwachting.
3. NS/KLM uit te nodigen voor directe onderhandelingen en de gelegenheid te geven om voor een bepaalde deadline haar Best and Final Offer (BAFO) in te dienen, waarbij bijstellingen op transparante wijze gemotiveerd dienen te worden.

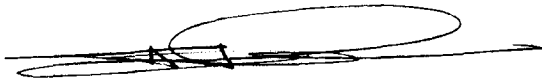
Uit de gesprekken tussen de aanbestedende dienst en het consortium hebben wij vernomen dat de volgende zaken zouden kunnen worden opgenomen in de Invitation to Direct Negotiations (ITDN)

- De basis van de ITDN te laten vormen door variant 6 uit de bieding van het NS/KLM consortium, aangevuld met de bediening van Den Haag (variant 4) en de bediening van de kleinere Belgische stations (variant 5).
- Het NS/KLM consortium dient middels clarifications gedwongen te worden om de ondergrens in haar bieding vast te leggen.
- Het consortium moet de risico's die eventueel uit de onderhandelingen met SNCF voortvloeien conform de position statement van SNCF voor haar eigen rekening nemen.
- In de ITDN dient een regeling te worden opgenomen dat het consortium geprikkeld wordt om het zogenaamde upward potential dat in de bieding zit, te realiseren.
- In de ITDN dient te worden opgenomen dat de aanvullende wensen en eisen van de Staat op een transparante wijze dienen te worden vertaald in de vast te stellen concessiebijdrage aan de Staat en dat de ITDN onderwerp is van bindende arbitrage tussen Staat en consortium.

Wij adviseren u bovenstaande zaken op te nemen in de ITDN en deze zo snel mogelijk uit te brengen.

Amsterdam, 11-06-2001,

De Adviesraad Vervoer HSL-Zuid, namens deze



A. Scheepbouwer, Voorzitter

Van: Adviesraad HSL-Zuid Vervoer, A. Scheepbouwer, K. van Miert, J. Hommen  
Aan: Minister van Verkeer en Waterstaat, Minister van Financiën  
Datum: 31 mei 2001  
Betreft: **Aanbesteding van het vervoer over de HSL-Zuid**

Geachte mevrouw Netelenbos, geachte heer Zalm,

Hierbij berichten wij u onze voorlopige bevindingen ten aanzien van de beoordeling van de biedingen. Wij wijzen u erop dat de beoordelingsfase en de audit daarop nog niet zijn afgerond. Desalniettemin achten wij het verstandig u nu reeds onze voorlopige conclusies voor te leggen.

#### **Stand van zaken**

Van de vier gekwalificeerde partijen heeft Stagecoach zich teruggetrokken in verband met interne capaciteitsproblemen. De overige drie partijen hebben elk op 2 mei jongstleden een volledig uitgewerkt voorstel ingediend. Vervolgens hebben alle partijen tot 30 mei jl. gekregen om zogenoemde 'clarification' vragen van de zijde van de Staat te beantwoorden. Hieronder volgt een samenvatting van de bevindingen per consortium. De verwachting is dat deze niet meer wijzigen.

- Het consortium **DB/Arriva** heeft een non-compliant bod ingediend, voorzien van zware voorbehouden. Het consortium is daarop uitgenodigd om in het kader van de *Clarification Procedure* aan te geven wat het financiële effect is van deze voorbehouden. Men antwoordde echter dat de keuze voor een niet-bindend voorstel bewust gemaakt is, en dat voor het berekenen van de financiële effecten een nieuw voorstel gemaakt zou moeten worden. Dit zou enkele maanden vergen. Het consortium DB/Arriva dient derhalve uitgesloten te worden van verdere deelname aan deze tender.
- Het bod van het consortium **CGEA/ConneXXion**, met medewerking van SJ, is wel een bindend bod, maar blijft ruim onder de financiële grens. Hiermee zou het bod eveneens non-compliant zijn. Het consortium is zich hiervan bewust. Opgemerkt dient te worden dat er gedurende de evaluatie van hun bod, enkele financiële effecten naar voren zijn gekomen, welke opgeteld zouden leiden tot een financieel voldoende aanbieder. In de *Clarification* gesprekken gaf het consortium aan geïnteresseerd te zijn in het onderzoeken van deze effecten, echter pas in de onderhandelingsfase. Tevens sprak men uit zich zorgen te maken over een proces waarin twee bidders parallel met SNCF en NMBS zouden spreken; men heeft de voorkeur voor een serieel proces waarin eerst de hoogste bidder een kans krijgt en pas bij een mislukking van die gesprekken de tweede bidder.

- Het hoogste bod is ingediend door het consortium **NS/KLM**, met medewerking van National Express. De bieding lijkt te voldoen aan alle daaraan verbonden eisen voor deze fase en dient daarom toegelaten te worden tot de onderhandelingsfase. We maken u er overigens op attent dat in die fase de internationale partners (NMBS en SNCF) nog overtuigd dienen te worden van de juistheid van enkele van de gemaakt keuzes. Dit kan het consortium de gelegenheid bieden tot enige bijstellingen van de bieding, uiteraard alleen op transparante en controleerbare wijze. De verwachting is daarbij gerechtvaardigd dat ook na die fase de bieding ruimschoots boven de gestelde grens van 100 miljoen Euro per jaar zal blijven.

### **Specificaties**

De biedingen gaan alle uit van een kwalitatief goed product. De prijsstelling is in de daluren zeer redelijk. In de spits is er sprake van een veel hogere prijsstelling, waardoor het prijsgevoelige deel van de treinreizigers in de spits de voorkeur zal geven aan de verbinding over bestaand spoor tussen Amsterdam en Rotterdam. Door de hogere prijsstelling wordt voorkomen dat mensen moeten staan in de HSL-treinen en worden de dure HSL-treinen efficiënt ingezet.

Het vervoerkundig en financieel meest aantrekkelijke bedieningspatroon is het volgende (elk uur in beide richtingen):

- 1 trein Amsterdam – Parijs;
- 1 trein Amsterdam – Brussel (met 4x per dag een treinstel naar en van Den Haag dat in Rotterdam gekoppeld en ontkoppeld wordt);
- 2 treinen Amsterdam – Breda, waarvan er 1 doorrijdt naar Brussel;
- 2 treinen Amsterdam - Rotterdam.

In totaal rijden er derhalve 6 treinen per richting per uur tussen Amsterdam en Rotterdam, waarvan er 3 doorrijden naar België. Daarnaast staat het de vervoerder vrij om afspraken te maken met NSR over andere doorgaande verbindingen over het hoofdrailnet.

### **Vervolgproces en advies**

In deze fase van de aanbesteding gaat het om de volgende besluiten:

- A. het Go/No Go besluit;
- B. welke partij(en) uit te nodigen voor de onderhandelingsfase; en
- C. de vormgeving van de onderhandelingsfase.

Onder voorbehoud van de definitieve beoordeling adviseren wij u:

#### A. Go/No Go

Wij adviseren u de aanbesteding door te zetten. Dit geldt zowel in het geval wanneer twee biedingen compliant worden bevonden, als wanneer slechts één bieding compliant is. In dat laatste geval zegt het Qualification Document (17 juli 2000) dat de Staat de aanbesteding mag laten doorgaan in het geval dat de overgebleven bieding voldoet aan de referentiepositie en er voldoende spanning blijft op het proces. Beide zijn het geval.