

## Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Aan  
de voorzitter van de Tweede Kamer  
der Staten-Generaal  
Binnenhof 4  
2513 AA DEN HAAG

Contactpersoon	Doorkiesnummer
-	-
Datum	Bijlage(n)
15 oktober 2002	-
Ons kenmerk	Uw kenmerk
DGP/B&C/u.02.03370	-
Onderwerp	
Kamervraag over exploitatie HSL-Zuid.	

Geachte voorzitter,

De Vaste Commissie voor Verkeer en Waterstaat verzoekt om een reactie op het artikel "Weg voor een bodemprijs" in NRC-Handelsblad van zaterdag 14 september 2002. De commissie is met name geïnteresseerd in het al dan niet open karakter van de gevolgde aan-bestedingsprocedure en de stelling in het artikel dat de NS op enigerlei wijze daarbij zou zijn bevoordeeld.

In de beantwoording van deze vraag zal ik ingaan op:

- de uitnodiging van NS/KLM voor directe onderhandelingen;
- de aanbestedingsregels in deze procedure;
- de overgang van medewerkers van de Projectorganisatie HSL-Zuid naar de onderneming die de introductie van de chipkaart voorbereid;
- de positie van NS tijdens de voorbereiding en het verloop van deze aanbesteding.

### *Antwoord*

Graag reageer ik op uw vraag om een reactie te geven op het artikel "Weg voor een bodemprijs" in NRC-Handelsblad van zaterdag 14 september. In het artikel wordt gesuggereerd dat in de aanbesteding van het vervoer over de HSL-Zuid is afgeweken van de aanbestedingsregels en dat er zelfs sprake zou zijn van mogelijke belangenverstrengeling. Van geen van beide is sprake geweest.

Ik zal beginnen met de titel van het artikel: "Weg voor een bodemprijs". Hiermee wordt kennelijk gesuggereerd dat High Speed Alliance (HSA) de rechten op het vervoer over de

Postbus 20901, 2500 EX Den Haag  
Bezoekadres Plesmanweg 1-6

Telefoon +31 70 3516171  
Fax +31 70 3517895

HSL-Zuid voor een te lage prijs heeft verworven. Dit is niet het geval. De jaarlijkse vergoeding aan de Staat van ruim 148 miljoen Euro is bijna 50% boven het in de aanbesteding gevraagde bedrag van tenminste 100 miljoen Euro en is daarmee niet te kwalificeren als een 'bodemprijs'.

*De uitnodiging van NS/KLM voor directe onderhandelingen*

In het artikel wordt aandacht besteed aan het feit dat in juni 2001, na de beoordeling van de drie biedingen, is besloten om in directe onderhandelingen te treden met één bidder, namelijk het NS/KLM consortium. Dit terwijl in de Invitation to Tender (ITT) van december 2000 de bepaling was opgenomen dat, indien tenminste twee biedingen zowel kwalitatief als financieel (tenminste 100 miljoen Euro per jaar) aan de eisen zouden voldoen, deze partijen zouden worden uitgenodigd voor de onderhandelingsfase.

De aanbesteding voor het vervoer over de HSL-Zuid heeft in mei 2001 drie biedingen opgeleverd. In kwalitatieve zin was sprake van drie interessante biedingen, die alle drie het doel van de Staat: een goede toekomstige exploitatie van de HSL-Zuid mogelijk zouden kunnen maken. Eén bieding kende echter voorbehouden die niet waren toegestaan. Dit heeft, na overleg met deze bidder, geleid tot uitsluiting van deze bidder. Eén bieding voldeed niet aan het financiële criterium van 100 miljoen Euro per jaar. Het voldoen aan het financiële criterium was een voorwaarde voor toelating tot de volgende fase. Het niet voldoen aan het financiële criterium was echter geen grond voor uitsluiting. Dit heeft, na overleg met en in overeenstemming met deze bidder, geleid tot plaatsing in 'de wacht-kamer'. De bieding van NS/KLM voldeed aan alle criteria en was de hoogste bieding. Deze bidder is uitgenodigd voor directe onderhandelingen en heeft schriftelijk ingestemd met de voorwaarden daarvoor.

*Geen schending van aanbestedingsregels*

De ITT regelde hoe te handelen als twee of meer biedingen aan alle criteria voldeden.

De ITT regelde voorts hoe te handelen als gebleken was dat de aanbesteding onsuccesvol was. In dat geval zou de Staat een publieke ontwikkelingsmaatschappij oprichten en voor een periode van vijf jaar het vervoer over de HSL-Zuid, voor risico van de Staat, van start laten gaan. Deze fall back optie was een ultimatum remedium.

De regels van het ITT beschreven *niet* hoe te handelen als slechts één bieding aan alle criteria voldeed.

Naar het oordeel van de Ministers van Verkeer en Waterstaat en Financiën, daarin gesteund door twee onafhankelijke adviesraden, was geen sprake van een onsuccesvolle aanbesteding. Integendeel, er lagen drie interessante biedingen, waarvan één ook ruimschoots aan het financiële criterium voldeed. Het stoppen van de aanbesteding zou voor de Staat onverstandig zijn geweest en het zou voorts ten opzichte van NS/KLM een disproportionele en mogelijk zelfs aanvechtbare maatregel zijn geweest.

Het was niet mogelijk om de onderhandelingsfase met twee bidders in te gaan, want slechts één bidder voldeed aan alle criteria.

In het Qualification Document (QD), dat aan de ITT vooraf ging, was opgenomen dat de Staat kon beslissen om door te gaan met de aanbesteding (to proceed) als één acceptabel bod was ontvangen dat vergelijkbaar

was met de referentie positie van de Staat. Dit was het geval. Het QD bood zodoende een regeling voor de situatie die zich voordeed.

Het QD heeft ook na het verschijnen van het ITT zijn geldigheid behouden. Alleen indien sprake was van tegenstrijdigheden tussen beide documenten is de tekst van het ITT van hogere orde dan de tekst van het QD. Nu de ITT geen regeling voor de situatie die zich voordeed had was ook geen sprake van een tegenstrijdigheid tussen beide documenten.

Na zorgvuldige afweging en gesteund door adviezen van de onafhankelijke adviesraden en van de Landsadvocaat hebben de Ministers van Verkeer en Waterstaat en Financiën besloten om de onderhandelingsfase en de fase van directe onderhandelingen samen te voegen tot één fase en daarvoor alleen de bieder die aan alle criteria voldeed uit te nodigen. Hierbij is een beroep gedaan op de regeling in het QD. Over de samenvoeging van de fases en over de plaatsing van één partij in de wachtkamer heeft overleg plaatsgevonden met de betrokken bidders en deze hebben hiermee ingestemd.

#### *Geen sprake van belangenverstrengeling*

In het artikel wordt gesuggereerd dat er sprake was van belangenverstrengeling van personen. Hier wil ik kort over zijn.

Mijn Directeur Generaal Personenvervoer is afkomstig van de NS. Bij zijn indiensttreding is vastgelegd dat hij formeel en materieel niet betrokken zou zijn bij dit dossier. De verantwoordelijke Projectdirecteur rapporteerde rechtstreeks aan de Secretaris Generaal.

De genoemde medewerkers van de Projectorganisatie HSL-Zuid zijn met goedkeuring van de dienstleiding gaan werken voor Trans Link Systems (TLS). Deze onderneming is het initiatief van vijf Nederlandse OV-bedrijven, waar onder de NS als eerste oprichter, en bereidt voor de Nederlandse OV-sector (dus ook voor de concurrenten in de HSL aan-besteding: Arriva en Connexion) de introductie van de chipkaart voor. Naar mijn mening is er geen risico voor belangenverstrengeling omdat er binnen het NS-concern geen feitelijk verband bestaat tussen de werkzaamheden van TLS voor de chipkaart en de werkzaamheden van HSA voor de ontwikkeling van het hogesnelheidsvervoer. Hierbij wil ik benadrukken dat de introductie van de chipkaart een groot publiek belang vertegenwoordigt. Het Ministerie van Verkeer en Waterstaat heeft de overgang van deze competente functionarissen niet belemmerd maar gesteund. Overigens blijven de geheimhoudingsverklaringen van betrokkenen omtrent het HSL-Zuid dossier vanzelfsprekend onverkort van kracht.

#### *Een open procedure zonder enigerlei bevoordeling van de NS*

Concreet vraagt Uw commissie naar mijn zienswijze omtrent het open karakter van de gevolgde aanbestedingsprocedure en de stelling in het artikel dat de NS op enigerlei wijze daarbij is bevoordeeld.

Om deze vraag adequaat te beantwoorden is het nodig om meerdere fases van de voorbereiding en de uitvoering van de aanbesteding te behandelen.

Na de afwijzing van het door de Staat gevraagde bod van de NS op het binnenlandse vervoer is in november 1999 door de regering besloten om een openbare aanbesteding voor te bereiden en in dialoog met de markt te onderzoeken of daarmee de doelstellingen van de Staat konden worden vervuld. In de marktdialoog met de 14 geregistreerde partijen zijn drie onderwerpen centraal gesteld:

1. Zijn de tendertechnische voorwaarden voldoende (level playing field), met name waar het de interactie met de bestaande vervoerders betreft, te weten: NS, NMBS en SNCF?
2. Hoe moet worden omgegaan met reciprociteit?
3. Is er voldoende marktspanning?

De Staat heeft zich daarbij het recht voorbehouden om hetzij de aanbesteding te starten, danwel om een no go besluit te nemen en daarmee de aanbesteding niet te starten.

De kans op een no go besluit was zeker aanwezig. Om deze reden heeft de Staat in het kader van de markt-dialogoog ook gesproken met NS/KLM/Schiphol en verkend wat er in het geval van een no go besluit gedaan zou kunnen worden. Hiernaar wordt in een artikel in de Volkskrant van 25 juni 2002 verwezen. Deze besprekingen hebben dus niet plaats-gevonden tijdens de aanbesteding, zoals in dat artikel wordt gesteld, maar hebben plaats-gevonden voorafgaand aan de aanbesteding in het kader van het onderzoek naar de (on)mogelijkheden van een aanbesteding.

De regering heeft in juni 2000, alle informatie afwegend, besloten om de aanbesteding te starten. De Tweede Kamer is hierover bij brief van 16 juni 2000 geïnformeerd, waarbij de regering heeft aangegeven dat aanvullende maatregelen nodig waren om een voldoende level playing field te creëren.

Ik noem de belangrijkste maatregelen:

1. De Thalys vervoerders NS, NMBS en SNCF dienden op straffe van uitsluiting medewerking te verlenen aan het creëren van een level playing field. De NS heeft zich daartoe verplicht en de twee andere partijen hebben er toen voor gekozen om niet deel te nemen aan de aanbesteding, maar om samen te gaan werken met de toekomstige concessiehouder in Nederland.
2. De NS heeft een aanvullende proces overeenkomst met de Staat getekend over de non-discriminatoire toegang van andere vervoerders tot belangrijke voor-zieningen die in het beheer zijn van NS, zoals de stations. Ook heeft NS vervoer-gegevens vrijgegeven waarover alleen NS beschikte en heeft NS meegewerkt aan een groot marktonderzoek.
3. Met Schiphol zijn aparte afspraken gemaakt, zodat elke partij op non-discriminatoire grondslag met Schiphol zou kunnen samenwerken.
4. Tenslotte is besloten om in wetgeving te verankeren dat onafhankelijk markt-toezicht op de spoor-sector zou plaatsvinden. Inmiddels heeft uw Kamer het wetsvoorstel Spoorwegwet waarin dit wordt geregeld aangenomen.

Van bevoordeling van de NS in deze aanbesteding was zodoende geen sprake. De genoemde maatregelen waren juist gericht op het wegnemen van de effecten van de historisch gegroeide positie van de NS op de aanbesteding.

De aanbesteding startte met de verzending aan de geregistreerde partijen van het Qualification Document. Voor de beoordeling van aanvragen voor kwalificatie is een Beoordeling Protocol opgesteld dat vooraf is gedeponneerd bij de notaris. De beoordeling is achteraf aan de hand van dit protocol gecontroleerd door een onafhankelijke auditor en geheel correct bevonden. Dezelfde procedure is gevolgd bij de beoordeling van de biedingen. Ook deze procedure is gecontroleerd door een onafhankelijke auditor en geheel correct bevonden.

Gedurende de procedure hebben de biedende partijen identieke informatie gekregen. De vragen van individuele bidders zijn aan alle bidders beantwoord. De bidders hadden toegang tot de informatie die bij de Staat beschikbaar was in de daartoe ingestelde dataroom. Alle bidders hebben daarvan gebruik gemaakt.

Gedurende de procedure heeft de Staat zich bij elke stap laten bijstaan door de Lands-advocaat en twee onafhankelijke adviesraden. De adviezen zijn immer ter harte genomen.

Alles overziende ben ik er van overtuigd dat de Staat deze procedure transparant, zorgvuldig en non-discriminatoir heeft doorlopen op de wijze waartoe de overheid is gehouden. De partij die het beste bod heeft ingediend heeft de aanbesteding gewonnen.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

Roelf H. de Boer