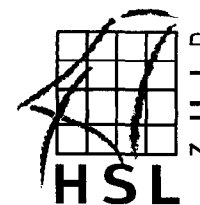


Notulen



Datum vergadering	16-02-2000 (Kick-off meeting, Skyport Schiphol)
Betreft vergadering	HSL-Zuid - NMBS
Aanwezig	NMBS: Pardon, Desnyder, Soenen en Cuypers HSL: Kok, Van Os en Testroote
Gasten	-
Afwezig	-
Kopie	-

Inleiding

Dit gesprek vindt plaats tijdens de Kick-off meeting voor alle geregistreerde en relevante partijen.

Pardon merkt op dat er binnen de partijen nog verschillende onzekerheden leven met betrekking tot de tender. Hij heeft dit bemerkt tijdens zijn gesprekken met verschillende partijen gedurende deze dag. Van Os erkent dat nog niet alle problemen zijn opgelost, maar vindt wel dat er vooruitgang wordt geboekt op het gebied van het creëren van een 'level playing field' en reciprociteit. Uiteindelijk zal de politiek hierover een besluit nemen in april. Mocht er sprake zijn van een NO GO dan is de overheid overigens niet in staat om evenveel te gunnen als bij een tender wordt aangeboden.

NMBS had om een gesprek met KLM gevraagd. KLM is echter niet aanwezig tijdens de middagsessie ('carrousel') van de Kick-off meeting. Desnyder wil graag weten waarom KLM niet aanwezig is. Van Os geeft aan dat KLM in eerste instantie een 'commercial agreement' wilde afsluiten met de winnaar van de aanbesteding. De HSL heeft ondertussen met de KLM gepraat over de mogelijkheden van consortiumvorming. Ze zijn vandaag niet aanwezig omdat ze zich nog niet voldoende hebben kunnen voorbereiden op deze mogelijk nieuwe rol. KLM is in de nabije toekomst overigens wel bereid tot het voeren van een gesprek met NMBS.

Notulen 3 februari

De notulen van 3 februari worden geaccordeerd, met een opmerking van de NMBS:

- niet Schiphol, maar de KLM heeft slots (pagina 3);

Datum
24 februari 2000
Ons kenmerk
U-200000430
Uw kenmerk
-
Contactpersoon
Roel Testroote
Doorkiesnummer
030-2728831
E-mail
-

Projectorganisatie
Hogesnelheidslijn-Zuid
Postadres:
Postbus 43
3500 AA Utrecht
Bezoekadres:
Catharijnesingel 33
3511 GC Utrecht
Tel 030 – 2728 751
Fax 030 – 2728 577



Consortiumvorming

De NMBS heeft tijdens de 'carrousel' gesproken met Connexxion en is van mening dat dit een goede partner is, gezien de aanwezige kennis van de Nederlandse markt en de feeder-functie. Desnyder wil graag weten hoe de HSL omgaat met de in het ITRP gestelde eisen. Volgens Desnyder is kennis van de Nederlandse markt slechts bij een beperkt aantal bedrijven aanwezig. Kok geeft aan dat deze periode (marktdialoog) er op is gericht om samen met de geregistreerde partijen de 'juiste' eisen te stellen. Mocht het zo zijn dat er te weinig beschikbare Nederlandse bedrijven zijn, dan kan de HSL-Zuid Projectorganisatie het criterium 'kennis van de Nederlandse markt' versoepelen. Daarnaast proberen we ervoor te zorgen dat de afspraken die alleen Connexxion kan maken binnen haar consortium ook moeten gelden voor de winnende partij, mocht het consortium van Connexxion de aanbesteding niet winnen. Daarnaast is het voor partijen als Connexxion ook mogelijk om niet in een consortium deel te nemen, maar een 'commercial agreement' te sluiten met de winnaar van de aanbesteding.

Pardon is van mening dat de meeste partijen ervoor kiezen om niet deel te nemen aan een consortium, omdat ze het risico niet willen nemen. Desnyder vult dit aan door op te merken dat naast het exploitatie-risico vooral het risico van de financiering een rol zal spelen in de keuze van bedrijven. Hij zegt dat bieden voor de NMBS onmogelijk wordt als de NMBS als enige partij het exploitatierisico moet dragen. Hij betwijfelt of gemeentevervoerbedrijven daadwerkelijk risicodragend zullen participeren.

Van Os merkt op dat de HSL zal zelf nog een rondje langs de verschillende (Nederlandse) partijen gaan maken om over hun rol in de aanbesteding te praten. De resultaten van dit rondje nemen we mee in het kwalificatiedocument. Ook het commentaar van de geregistreerde partijen zal verwerkt worden in het kwalificatiedocument, wat kan resulteren in bijstelling van de gestelde eisen.

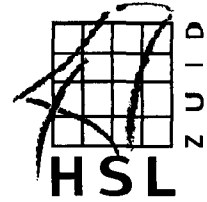
Overeenkomst

Pardon geeft aan dat bij het sluiten van een overeenkomst, voorafgaand aan de tender, rekening gehouden moet worden dat daaraan voorwaarden verbonden zijn. Deze voorwaarden dienen besproken te worden met de SNCF. Dit kan een probleem opleveren als de SNCF reeds bezig is met het vormen van een consortium. Daarnaast zal de NMBS zich moeten houden aan de afspraken met de SNCF. Hij vraagt hoe de HSL met dit probleem wil omgaan.

Van Os legt uit dat er twee mogelijkheden zijn:

1. *de SNCF wil direct of indirect meebieden.*
Dit kan de SNCF alleen als ze vooraf afspraken maakt over internationale treinen, zodat elke andere bidder ook weer waar hij aan toe is.
2. *de SNCF wil geen eenduidige afspraken vooraf maken.*
In dit geval zal de SNCF uitgesloten worden van de tender. De tender zal wel doorgaan als tenminste met de NMBS afspraken zijn gemaakt over het internationale vervoer (het traject Amsterdam – Brussel).

De op te stellen overeenkomst zorgt er dan voor dat de dienst Amsterdam – Brussel gereden kan worden. In dit geval kan Brussel in eerste instantie dienen als overstaplocatie voor de treinen van en naar Parijs. Overigens merkt Van Os op dat hij dit niet als het einddoel ziet. Samen met de NMBS kan dan



onderhandeld worden met de SNCF over doorgaande treinen Amsterdam – Parijs. Brussel als overstaplocatie dient dan echter wel als 'bottom line' in die onderhandelingen.

Desnyder is het met Van Os eens dat Brussel als overstaplocatie niet realistisch is, omdat je met een overstap in de totale reis passagiers verliest. Van Os geeft aan dat in het geval er een overeenkomst is voor de verbinding Amsterdam – Brussel, dit nieuwe 'vehicel' (Noordrail) afspraken moet maken met Thalys Internationaal die de diensten tussen Brussel en Parijs aanbiedt.

Pardon geeft aan dat het gezamenlijk onderhandelen met de SNCF een belangrijke succesfactor zal zijn. Het moet dan wel duidelijk zijn dat de HSL niet tegelijkertijd met de SNCF onderhandelt ten koste van de NMBS. Kok is het hiermee eens en geeft aan dat een overeenkomst met de NMBS voor hem de voorkeur en prioriteit heeft.

Vervolgafspraken

De volgende meeting is op 24 februari in Antwerpen. Hierbij is ook Bert Kuypers aanwezig.

Concept Notulen

Datum: 23 februari 2000

Betreft voorbereiding samenwerking NMBS - HSL Zuid

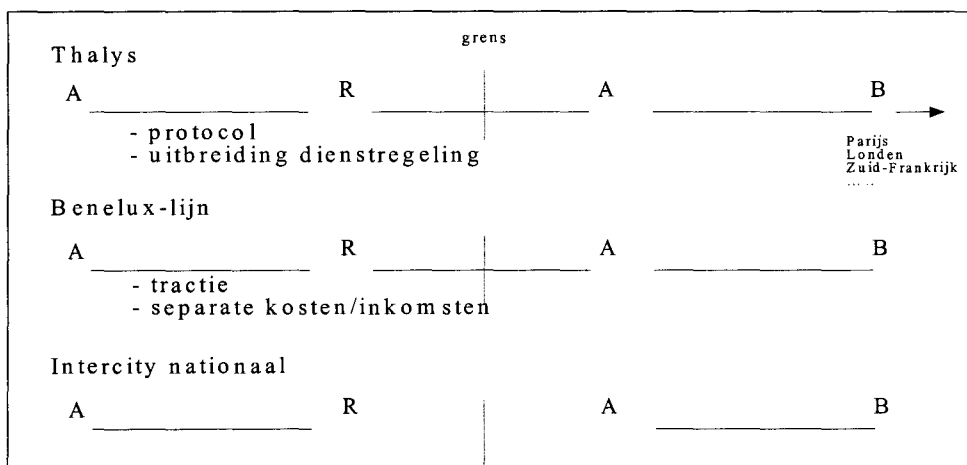
Aanwezig: HSL Zuid: J. Kok, B. van Os, J. Schlangen

PwC: B. Kuijpers, N. Verhulst, B. Vrancken

Doel van de bijeenkomst is om af te tasten op welke wijze PwC België, Bert Kuijpers, ondersteuning kan geven aan de opzet van een samenwerkingsovereenkomst tussen NMBS enerzijds en HSL-Zuid anderzijds als 'proxy' voor het winnende consortium. In eerste instantie wordt beoogd een intentieverklaring op te stellen waarin is overeengekomen dat de NMBS samenwerkt met de vervoerder die de rechten heeft voor de exploitatie van het vervoer in Nederland. Vervolgens zal op basis van de int. verklaring een samenwerkingsovereenkomst worden opgesteld.

1. Vertrekpunt

Momenteel worden drie producten in de markt gezet met betrekking tot sneltrein (IC) vervoer op het traject Amsterdam – Brussel. Deze producten worden los van elkaar gepositioneerd hetgeen mogelijke optimalisaties van het vervoersaanbod op het traject belemmert¹.



Drie positionerings-opties zijn mogelijk:

1. drie lijnen als één brand (doorgaande verbinding A-B-P)
2. Thalys-Benelux als één brand, los van Thalys International (Nordrail)
3. lijnen gescheiden houden (bestaande situatie) (->open access)

Bundeling van de producten moet ertoe leiden dat de A-B operaties geoptimaliseerd kunnen worden. Bijkomend voordeel is dat een samenwerking met NMBS ertoe zal leiden dat de uitgangspositie richting SNCF verbeterd zou kunnen worden. Interessant detail is dat van het IC-verkeer Amsterdam – Rotterdam 1/9^e deel van de passagiers een doorgaande bestemming heeft. Zie ook figuur huid. situatie beschrijving op p. 4.

¹ bijv. inefficiënt gebruik van materieel; inefficiënte dienstregeling; verminderen van dominante positie van SNCF in Thalys.

Rol van PwC als mediator is:

- de haalbaarheid te onderzoeken van een gezamenlijk met NMBS op te stellen vervoersvisie t.b.v. HSL Zuid;
- de major stoppers in het voorcontract te identificeren.

2. Tijdslijn opstellen intentieverklaring

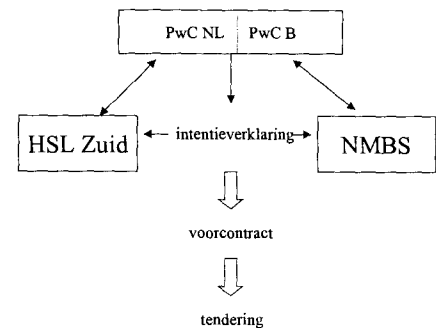
- **Vertrekpunt:** wat is vervoerskundig/bedrijfseconomisch interessant voor de optimalisatie van het traject Amsterdam – Brussel?
 1. Wat is het vervoersaanbod in 2006 (bij ingebruikname HSL)?
 2. Hoe kun je vervoersaanbod op maximale wijze invullen (incl. het verder ontwikkelen van het vervoersaanbod)?
 3. Welke gevolgen heeft een en ander voor de aanbestedingsprocedure?
Het is niet de bedoeling om in detail vervoerskundig/bedrijfseconomisch te optimaliseren. Het gaat om het vaststellen van de specificaties op basis waarvan een vervoerscontract kan worden aanbesteed.

- **Win/win situatie** creëren voor beide partijen HSL Zuid en NMBS:

1. achtergrond: te grote invloed van de Fransen, (onnodige) separatie in de huidige operaties op verbinding PBA;
2. uitgangspunt is om samen haalbaarheid van een intentieverklaring te onderzoeken met assistentie van PwC;
3. identificeren welke 'stoppers' in het contract opgenomen dienen te worden;

Voordeel is dat voor de NMBS samenwerking ertoe leidt dat haar uitgangspunten zeker kunnen worden gesteld.

- **Opzet intentieverklaring** om te komen tot gezamenlijke definitie van een voorcontract t.b.v. aanbesteding.



3. Uitwerken juiste structuur

Voor het opstellen van de intentieverklaring, en in een later stadium het voorcontract, wordt de **volgende aanpak** geschetst:

- in maart → a. Visie op vervoersmodel
- in maart → b. Opstellen van een samenwerkingsmodel (tussen consortium en NMBS): voorbeelden van *samenwerkingsvormen* zijn:
 - samenwerking zoals deze thans geschiedt op Benelux-lijn
 - joint venture;
 - CV/BV constructie (mits fiscaal nog toepasbaar)
- april → c. selectie van modellen in samenhang met uiteindelijk te kiezen tendervorm
- mei / juni → d. uitwerken en vastleggen van 'voorcontract' (issue bidbook: juni 2000).

Door dit proces heen speelt het vraagstuk van reciprociteit en verwante politieke issues een belangrijke rol, met name in termen van:

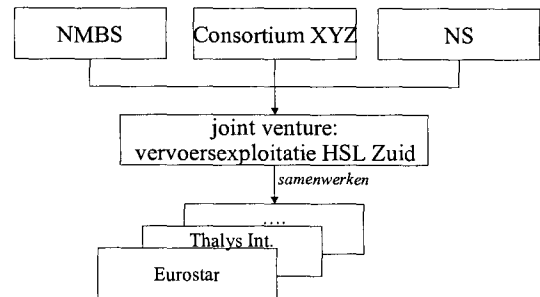
- a. de duur van het contract
- b. de keuze voor een ontwikkelingsmaatschappij (in plaats van aanbesteding nu)
- c. de rol die NS kan of zou moeten vervullen in het samenwerkingsmodel;

In het lopende traject van marktbenadering, speelt niet zozeer het realiseren van de tender een rol, als wel het ontwikkelen, optimaliseren en vastleggen van de basis van het contract (of dit nu wel of niet aanbesteed wordt)².

4. Basis voor samenwerking met NMBS

Verscheidene niveaus van samenwerking zijn geïdentificeerd:

1. *minimaal niveau van samenwerking*: waarborgen van open-access op railfaciliteiten & railinfra in België (valt onder federale verantwoordelijkheid);
2. *gemiddeld niveau van samenwerking*: gezamenlijk (met HSL Zuid) ontwikkelen van vervoersvisie op corridor A-B alsmede invullen ervan in termen van specificaties (zie ook hierboven);
3. *maximaal niveau van samenwerking*: NMBS participeert in een gezamenlijk met het consortium te voeren exploitatiemaatschappij (bv. joint venture: zie ook punt 3 hiervoor) waarbij NMBS voorafgaand aan de gunning samen met HSL Zuid en NS specificaties nader uitwerkt (indien gekozen wordt voor 50-50 tenderformule). NMBS ziet hierbij dan af van tendering.



Het traject Antwerpen-Brussel is gedeelde infrastructuur voor binnenlands en buitenlands vervoer. Het is mogelijk dat de samenwerking met de NMBS enkel op buitenlands vervoer³ betrekking heeft of op zowel Belgisch binnenlands als buitenlands vervoer. In beide gevallen moet NMBS toestemming geven om vervoer mogelijk te maken, niet in de laatste plaats gegeven de duur van gunning van het vervoerscontract (hoewel de EU-richtlijnen open-access waarborgen is de duur ervan beperkt tot één jaar; daarna dient de vervoerder zijn aanvraag te vernieuwen).

Naast een samenwerkingscontract met NMBS beoogt HSL Zuid tevens een samenwerkingsovereenkomst met SNCF te sluiten teneinde het vervoer over HSL Zuid voor volledig te kunnen optimaliseren (van 80 -> 100%). Mocht een overeenkomst met SNCF niet op voor HSL Zuid acceptabele wijze haalbaar zijn, dan wordt overwogen om de aanbesteding niettemin door te zetten. De joint venture (ter illustratie) zou zich dan richten op vervoersoptimalisatie van traject A-B ('Nord-rail').

5. Overwegingen in onderhandelingen met NMBS

Vraagpunten:

- Wat is de positie van NMBS in de joint venture? Wat is de positie van NS hierin?
- Wordt de joint venture ook opgezet wanneer NMBS niet deelneemt?
- Op welke wijze wordt met SNCF onderhandeld over een samenwerkingsovereenkomst? (prioriteiten liggen bij samenwerking met NMBS; wanneer samen-

² Verschillende routes zijn immers mogelijk: uit de hand gunnen aan NS (sinds afwijzing NS bod niet meer relevant), onderhands gunnen aan enkele partijen, openbaar/competitief aanbesteden.

³ Aangezien Brussel een belangrijke capaciteitsbottleneck is op het HSL traject, speelt hierbij een belangrijke rol tot welk station in Brussel capaciteit kan worden vrijgegeven t.b.v. internationaal HSL verkeer met bestemming Nederland.

werking gerealiseerd is, is de volgende stap om *gezamenlijk* te komen tot samenwerking met SNCF)

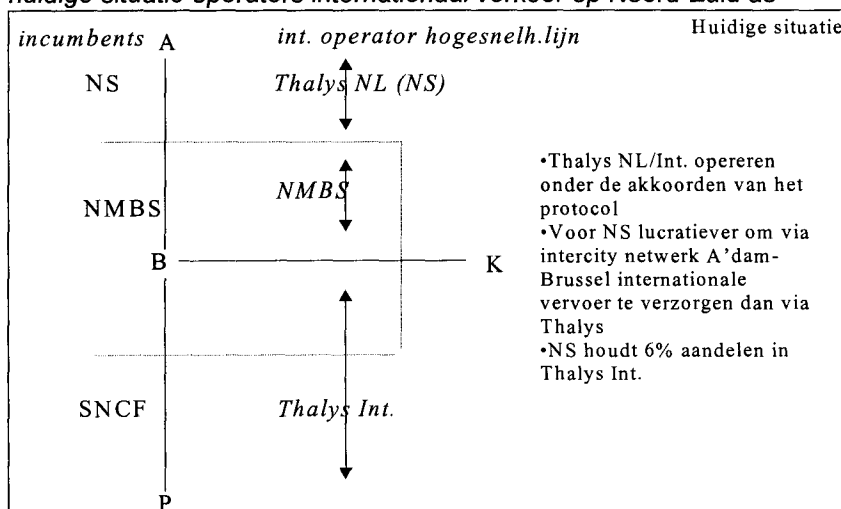
Zorgen die leven bij NMBS (volgens Kuijpers):

1. Thans bestaat onduidelijkheid bij NMBS over (a) de (politieke) ambities van het project HSL Zuid en (b) de mate waarin afspraken in het verleden rechtlijnig kunnen worden doorgetrokken naar de toekomst (aspect: leerproces);
2. Dreiging om overtroffen te worden door SNCF (aspect transparantie in proces);
3. Veronderstel dat NMBS niet meebiedt, hoe kunnen dan de contractsuitgangspunten, die in het voorcontract zijn opgenomen, worden gevrijwaard?
4. Wordt de tenderprocedure tot het einde van de rit doorgezet? (doel is niet tendering, maar specificatie van de inhoud)
5. Stel dat NMBS niet meewerkt aan een samenwerkingsovereenkomst, kan NMBS dan meebieden? (aspect: waarborging level playing field)

5. Afspraken

1. Kuijpers neemt de regie op zich van de gesprekken tussen NMBS en HSL Zuid.
2. Kuijpers treedt op als facilitator in het proces om te komen tot een inhoudelijk, deugdelijke intentieverklaring;

huidige situatie operators internationaal verkeer op Noord-Zuid as



Datum vergadering: 24 februari 2000 – 14 H.

Plaats vergadering: PwC Antwerpen

Betreft: HSL Zuid – NMBS

Agenda

1. Bespreking van de notulen van het gesprek op 24 februari 2000
2. Bespreking van de notulen van de conference call op 21 maart 2000
3. Bespreking van de intentieverklaring
4. Bespreking van de uitgebreide intentieverklaring
5. Vervolgafspraken voor de volgende maand(en)
 - hoe te komen tot finale tekst
 - terugkoppeling politieke niveaus
 - verdere stappen om te komen tot ondertekenen int.-verkl.
+ afronden voorakkoord.

Notulen

Datum vergadering:	24 februari 2000 – 14 H.
Plaats vergadering:	PwC Antwerpen
Betreft:	HSL Zuid – NMBS
Aanwezigen NMBS:	dhr. L. Pardon, dhr. R. Soenen, dhr. D. Desnijder, mevr. L. Cuypers
Aanwezigen HSL Zuid:	dhr. J. Kok, dhr. B. van Os, mevr. J. Schlangen
Aanwezigen PwC:	dhr. B. Kuypers, mevr. N. Verhulst

Agenda

1. Bespreking van het gespreksverslag van het gesprek op 25 januari 2000
2. Het “vertrekpunt”: het huidig versus toekomstig verkeersaanbod en de bedrijfseconomische en politieke context voor HSL Zuid enerzijds en de NMBS anderzijds.
3. De objectieven van HSL Zuid enerzijds en de NMBS anderzijds.
4. Discussie over het gemeenschappelijk belang
5. Vervolgafspraken voor de volgende maand(en)
6. Aard van de inzet van PricewaterhouseCoopers Belgium

1. Bespreking van het gespreksverslag van het gesprek op 25 januari 2000

De opmerkingen werden genoteerd en HSL Zuid zal de aanpassingen doorvoeren en een gecorrigeerde versie verdelen.

- P2 : Consortiumvorming:
“.....’kennis van de Nederlandse markt’ oprekken” : versoepelen, minder strikt, interpreteren.
- P2 : Consortiumvorming:
“Hij zegt dat het bieden voor de NMBS erg onaantrekkelijk wordt...” : onmogelijk
- P2 : Overeenkomst:
Paragraaf 2 :
“eerlijke” afspraken

Onduidelijkheid over de positie van de verschillende partijen in dat geval. Er werd toegelicht dat in dat geval enkel het vervoer naar Brussel zal worden getenderd.

2. Het vertrekpunt

Huidig versus toekomstig verkeersaanbod

Vanuit het klantenperspectief bestaat het huidige aanbod uit HST Amsterdam – Rotterdam – Antwerpen – Brussel (- Londen) – Parijs (- Jonction), waarbij de lijn Amsterdam – Rotterdam wordt uitgebaat door Thalys Nederland, het stukje vanaf de Nederlandse grens tot Antwerpen door de NMBS en het traject Antwerpen – Parijs door Thalys International. De lijn Brussel Londen wordt verzorgd door de Eurostar.

Daarnaast bestaan de Benetreinen (Amsterdam – NL/B grens – Brussel) - en de Intercity treinen.

Het minimum objectief is een verbetering van het huidige aanbod. Feeding en transparantie / integreerbaarheid van het bestaande aanbod dienen nagestreefd te worden.

J. Kok : Differentiatie mag, op basis van het wensenpatroon : verschillende producten voor verschillende reizigerstypes moet geanalyseerd worden.

R. Soenen : Wat is de reikwijdte van de overeenkomst : inclusief de ski-trein, Shuttle Rotterdam – Amsterdam ... ?

Bedrijfseconomische en politieke context HSL Zuid:

- Een optimale benutting van de infrastructuurinvestering, samen met een verdere ontwikkeling van het verkeersaanbod op commercieel vlak, alsook op volumes, O – DS, ...
- Het verzekeren van het marktpotentieel vanuit de Randstad. (feeding)
- Een stapsgewijze tenderprocedure met duidelijke “uitstapmomenten”, “GO-momenten” genoemd door J. Kok. We dienen te streven naar een maximale vervulling van de randvoorwaarden om de “GO’s” te verzekeren.
- Een streven naar de combinatie van liberalisatie van de spoorwegmarkt en het huidige “opportuniteitsvenster”. De overgangsfase 2000-2005 kan benut worden om een aantal elementen vast te leggen. In een nieuw EU-voorstel omtrent concessie, momenteel in onderzoek, worden een aantal huidige vrijheden ernstig beperkt. De “opportuniteit” bestaat er volgens J.Kok in dat de procedure de spelers de kans geeft om zich voor te bereiden op de veranderingen die te verwachten zijn in een liberaal Europa, waar we op LT naartoe evolueren. Bovendien zou het spel van vrije markt moeten leiden tot een betere kwaliteit vs. prijs. Volgens D. Desnijder bestaat de “opportuniteit” eveneens in de mogelijkheid tot het borgen van bestaande belangen.

Bedrijfseconomische en politieke context NMBS RI:

- NMBS verenigt momenteel de volgende drie functies: Distributeur, Transporteur en Investeerder in Infrastructuur.

- NMBS heeft een ruime ervaring met het Thalys en Eurostar product, waardoor ze in staat is om een inschatting te maken van de haalbaarheid van het huidige project.
- De BENE-markt is belangrijk, maar het belang van Frankrijk mag evenmin onderschat worden, aangezien de HST dient beschouwd te worden als middellange-afstands product.
- De discussie rond het binnenlands en het internationaal reizigersverkeer dient omwille van de Belgische politieke context, gescheiden gehouden te worden. Het binnenlands verkeer Antwerpen – Brussel wordt uit de discussie gehouden.
- SNCF is “incontournable” voor de ontwikkeling van de internationale vervoersmarkt.
- We dienen rekening te houden met de huidige ontwikkelingen op de vlak van reglementeringen inzake de Belgische spoorwegmarkt (toewijzing van de paden door de infrastructuurbeheerder). Naar aanleiding van dit punt haalde B. van Os A7, paragraaf 2 aan van het Belgisch-Nederlands verdrag over de hogesnelheidslijn. Mr. L. Pardon drukte zijn zorg uit rond de te verkrijgen garantie vanwege de Europese Gemeenschap. Het is van belang dat er nu geen elementen geregeld worden waarvoor men later kan teruggefloten worden. Mr. J. Kok verzekerde dat men binnen de Europese Commissie in eerste instantie pragmatisch wenst te handelen. Indien men kan komen tot een concessiestructuur met heldere afspraken worden de huidige procedures ten zeerste aangemoedigd. Mr. Pardon stelde dat het van groot belang was om de contacten met de Europese Commissie te onderhouden om ons te verzekeren van een positieve houding vanwege de Commissie doorheen het ganse proces. B. van Os vermeldde nog dat indien er geen openbare aanbesteding zou komen, onderhandelingen zullen moeten gevoerd worden over de duur van de contracten. Hij is tevens positief ten aanzien van een “GO” voor een periode van 15 jaar indien het komt tot openbare aanbesteding. Mr. Pardon wees er nogmaals op dat er naast de Europese context ook de nationale reglementeringen moeten gerespecteerd worden en dat bovendien de Belgische context momenteel in beweging is.

In een tweede deel van de vergadering worden de doelstellingen van HSL Zuid enerzijds en NMBS anderzijds naast elkaar geplaatst om enige onduidelijkheid hieromtrent te vermijden. Dit is noodzakelijk om de discussie rond het gemeenschappelijk belang te kunnen voeren.

3. De objectieven van HSL Zuid enerzijds en de NMBS anderzijds

Objectieven van HSL Zuid

- Het bekomen van een goed contract voor vervoerexploitatie, waarbij de tenderprocedure geen doel maar middel is. J. Kok vermeldde dat de Nederlandse regering geprobeerd heeft om te komen tot een onderhandse regeling. Indien een goed bod verkregen zou zijn, was er voor dit vervoer geen tenderprocedure gekomen. Mr. L. Pardon deelde dit gevoel niet volledig. Hij wees er met name op dat de Nederlandse regering al aanzet tot een openbare aanbesteding had gegeven toen ze nog een onderhands bod aan het evalueren was. Kok erkent dat bovenstaande uitspraak enkel geldt voor het binnenlands vervoer.
- Een maximale benutting van het vervoerspotentieel, in termen van aantal reizigers, substitutie van wagen en vliegtuig, in Nederland met de Randstad.
- Het inbouwen van een aantal zekerheden om voorbij de “uitstap” / “No Go”- momenten te geraken.

Objectieven van NMBS

- Maximale benutting van het vervoerspotentieel, in termen van marge per reiziger, met het verankeren van de Belgische vervoersmarkt en het uitbouwen van de NL-B-F vervoersmarkt.
- Een goed contract voor vervoerexploitatie;
 - Als distributeur en transporteur (geen puur commercieel contract, ook uitvoeringscontracten)
 - NL-B-F vervoersmarkt
 - Berekenbaar houden van bedrijfsrisico's. Flankerende risico's (wetgevend, politiek, commercieel, ...) dienen ook beoordeeld te worden.
- LT contract 2000 – 2006 – 2021 : het voordeel van een LT contract is de grotere zekerheid en garantie. Anderzijds wordt voorspelbaarheid moeilijker naarmate de duur van het contract langer wordt. In het kader van dit risico vermeldde B. van Os een eventuele mogelijkheid tot lagere vaste bedragen en een variabel gedeelte in de vorm van winstdeling. L. Pardon gaf het voorbeeld van de Eurostar aan waarbij het risico beperkt wordt via een vorkstelsel.

Er is een belangrijke nuance tussen de objectieven van HSL en NMBS : HSL bekijkt de situatie als investeerder vanuit Macro-Economisch standpunt, terwijl NMBS als vervoerder de situatie beoordeelt vanuit Micro-Economisch standpunt, hetgeen aanleiding kan geven tot tegenstrijdige belangen. Dit dient doorheen het proces in het achterhoofd gehouden te worden.

4. Het gemeenschappelijk belang

Uitgaande van de hierboven besproken individuele belangen, werd geanalyseerd hoe het gemeenschappelijk belang kan gediend worden. Als vertrekpunt voor analyse, stelde Kuypers bij wijze van voorbeeld de vraag of dit gemeenschappelijk belang zou gediend kunnen worden met:

- De NMBS volgt de beschreven procedure, vormt een consortium en biedt mee. Het risico hierbij is dat er geen garanties zijn om winnend consortium te zijn. Een ander consortium zou meer kunnen bieden.
- De NMBS volgt een “getrapte” procedure waarbij een voorakkoord wordt gesloten met HSL Zuid en waarbij vervolgens de tender procedure gevolgd wordt. Hierbij kan het NL-BE gedeelte worden afgedekt : de passagiers kunnen doorrijden tot de eindbestemming Brussel-Zuid.

Om de discussie over het gemeenschappelijk belang op een gestructureerde wijze te laten verlopen, werd geopteerd om alle mogelijkheden naast elkaar te zetten en voor elk van de mogelijkheden de voor- en nadelen op te lijsten.

De discussie werd gevoerd rond 4 mogelijkheden : 2 extremen met daarbij 2 tussenoplossingen:

- Mogelijkheid 1: vrije tender
- Mogelijkheid 2: beperkt voorakkoord NMBS - HSL Zuid en NMBS doet mee aan de tenderprocedure

- Mogelijkheid 3: uitgebreid voorakkoord NMBS – HSL Zuid en NMBS doet niet mee aan de tenderprocedure.
- Mogelijkheid 4: HSL consortium dat de volledige lijn gaat uitbaten en de vorming van dit consortium verloopt volledig via onderhandse procedure.

Beoordeling van mogelijkheid 1:

Inhoud van mogelijkheid 1:

- Vrije tender
- De geïnteresseerde partijen zelf met de NMBS praten.

Voordeel NMBS :

- NMBS zit hier in een machtspositie op vlak van keuze van de partner en bepaling van de prijs. Je zoekt een partij die dezelfde strategie wil volgen.

Nadeel NMBS:

- Geen 15 jaar garantie.

Nadeel HSL Zuid:

- Geen Level Playing Field : Als NMBS verschillende voorwaarden biedt / verschillende voorwaarden aangeboden krijgt bepaalt NMBS wie wint.

Conclusie:

No Go, omdat er geen level playing field is. De Nederlandse regering zal dan niet tenderen. Er zullen dan geen lange termijn rechten kunnen verleend worden.

Beoordeling van mogelijkheid 4:

Inhoud van mogelijkheid 4:

- Het consortium komt tot stand via een onderhandse procedure. Voorbeeld NS + NMBS + geselecteerde partners, waarbij de lijn Amsterdam – Rotterdam – Antwerpen – Brussel zou worden uitgebaat door “Thalys Noord”.

Voordeel HSL

- Alles is zeker. HSL kleedt het product zelf aan, onderhandelt met de verschillende partijen en kan de vorm zelf kiezen.
- Staat bepaalt zelf het evenwicht tussen micro- en macro visie

Nadeel HSL

- Als men niet eerst tracht te tenderen zullen onderhands waarschijnlijk geen LT garanties gegeven kunnen worden, hetgeen niet voldoet aan het doel van optimalisatie van de vervoermarkt. Immers, in dat geval zullen investeringen en marketingontwikkeling beperkt zijn.
- Deze oplossing komt de geloofwaardigheid niet ten goede.

Nadeel NMBS :

- Deze oplossing biedt “slechts” relatieve zekerheid voor de NMBS.

Conclusie:

Deze mogelijkheid dient beschouwd te worden als “uitstap”-alternatief.

Beoordeling van mogelijkheid 2:

Inhoud van mogelijkheid 2:

- Beperkt voorakkoord (inhoud nog te bepalen)
- NMBS biedt – de wegen NMBS-HSL Zuid scheiden op 15 April.

Voordeel HSL

- “15 jaar” is in principe geen probleem.

Voordeel NMBS

- Een aantal zaken worden zeker. Echter niet zoveel als in mogelijkheid 3. (zie verder)

Nadeel NMBS

- Zal het winnend consortium in dezelfde geest doorwerken als vastgelegd in het voorakkoord?
- Level playing field is niet noodzakelijkerwijze verzekerd omdat NMBS nog kan bieden.
- NMBS heeft het risico de tender te verliezen

Nadeel HSL

- De mate van reciprociteit moet uitgelegd worden aan het parlement. Echter, indien de NMBS afziet van bieding, zal dit leiden tot meer duidelijkheid omtrent de reciprociteit.

Beoordeling van mogelijkheid 3:

Inhoud van mogelijkheid 3:

- Uitgebreid voorakkoord (inhoud nog te bepalen)
- NMBS onthoudt zich van een bieding
- (NMBS en HSL Zuid zitten aan dezelfde kant van de tafel)

Voordeel NMBS

- NMBS kan meer regelen dan in mogelijkheid 2, zonder het risico te verliezen.

Nadeel HSL Zuid

- Het is een zeer intensief traject, waarbij zeer hoge eisen gesteld worden aan de kwaliteit van de organisatie van de HSL.
- Als de NS ook tot een voorakkoord komt met HSL Zuid, wordt het zeer druk rond de tafel.
- Mag de staat op de stoel van TOC zitten?

Opmerking : hoe ver kan het voorakkoord gaan?

Het moet politiek verkoopbaar blijven + Als het voorakkoord te uitgebreid is, is het misschien niet meer interessant voor andere partijen om te bieden.

Volgens J. Kok moeten we trachten om voor 1 April 2000 te komen tot een intentieverklaring. L. Pardon vindt het moeilijk om een keuze te maken voor mogelijkheid 2 of mogelijkheid 3 indien de elementen nog niet concreet uitgewerkt zijn.

Verdere stappen

- Bepaling door HSL Zuid enerzijds en NMBS anderzijds van de elementen die dienen opgenomen te worden in een voorakkoord. Analyse van mogelijke match tussen beiden.
- Bepaling van “stoppers” (politiek, micro- en macro- economisch, juridisch...)
- Bepaling van het business plan; financiële impact van het voorakkoord. Een eerste financiële beoordeling van het project is noodzakelijk om een keuze te kunnen maken tussen mogelijkheid 2 en mogelijkheid 3. De tijdsdruk zou hier echter wel een probleem kunnen vormen.
- Bepaling van de gewenste “wissels” in de verdere tenderprocedure.

Het is van belang om een onderscheid te maken tussen hetgeen men minimaal en maximaal in het voorakkoord wil. Verschillen qua vorm zijn waarschijnlijk gemakkelijker uit te praten dan macro-economische verschillen.

NMBS moet ook intern met haar bestuursorganen rekening houden en zal trachten om een document voor te leggen op de RVB op 31/3/2000. De RVB zal een beperkte financiële analyse verwachten in dit document.

De HSL Zuid Projectorganisatie dient op 1 april 2000 haar advies uit te brengen voor de Minister.

Volgende afspraken

- 15/3/2000 – 15 h. : gemeenschappelijke meeting NMBS – HSL Zuid ; locatie NMBS–Zaal 320
- 24/3/2000 – 14 h. : gemeenschappelijke meeting NMBS – HSL Zuid ; locatie PwC A’pen–Zaal 306.

Afspraken voor individuele meetings zullen telefonisch gemaakt worden. Hiertoe zal PwC in de komende dagen met beide partijen contact opnemen.

Aard en inzet PwC

Er wordt overeengekomen dat PwC Brussel in het kader van de huidige besprekingen tussen HSL Zuid en de NMBS twee rollen zal vervullen. Enerzijds zal PwC als onafhankelijke derde de communicatie tussen HSL Zuid en de NMBS coördineren. De vergaderingen tussen beide partijen worden voorgezeten door Bert Kuypers. Anderzijds zal PwC Brussel de NMBS adviseren bij haar besprekingen met HSL Zuid.

Aangezien HSL Zuid zich kan vinden in deze dubbele rol die PwC Brussel opneemt, zal PwC in feite werken voor rekening van de NMBS. De heer Kok vroeg of de NMBS bereid is PwC ook

voor haar eerste rol een contract te geven. De heer Pardon stemde hiermee in. Hiertoe zal een contract gesloten worden tussen PwC Brussel en de NMBS (voorstel op te maken door PwC).

Verduidelijking bij de notulen

2. Het vertrekpunt

Thalys International is verantwoordelijk voor de uitbating van de lijn tot in Antwerpen, in zoverre dat:

zij het uitvoeringsorgaan is van de beide aandeelhouders op het vlak van vervoersaanbod en commercieel beleid, en elk van de aandeelhouders beslist voor zijn grondgebied.

Kuyper
+ 2 PUC - verhuut

UNBS - taal te Anhuypen kontor PUC.

24/2 2000

engvete: er wordt al geengveterod in Benelux, zonder dat er toestemming gegeven is door UNBS. UNBS heeft vragenlijst niet gekregen.
UNBS: er worden 4 duidelijke afparaten: 1 - 2 - 3 - 4
vriend
Bij kan: exclusieve licentie.

Kuyper's introductie - zit voor. Behalen: Dancy.

UNBS gebied met Ecol - ASZ son + regelen.

- zal vragenlijst van toekomen

- ~~checkt of er nog meer data~~

- er zal niet meer geengveteerd worden voor UNBS toestemming heeft gegeven.

rekenen vorige keer: bank pag: ^{desnyde}

splitting in Br. zet UNBS ecut niet zitten.

staat er eagal week.

zorg fardon:

wat om te contract sluiten logijst, vindt er dat dan goed?

kan: wij hebben contracten, DG 2 maedigt ons om. ^(madelijst)
+ wat DG is doet, weten we niet.

Bij moede: maedigt met EU goa praten over duur

van onderhand te versterken contracten.

Dus: wij maken in deze discussie ook de Belgische rechte meenemen!

Ook die rechte maken voor 15 jaar verzekerd zijn.

Meeting HSL Zuid - NMBS : 24.02.2000

• III. Gemeenschappelijk belang

extreme
2 mogelijkheden om te bereiken:
1) NMBS biedt in tender om mikro-ec. belang veilig te stellen.
KESC krijgt sterk consortium om tot contract te komen.
Risico's: NMBS kan verliezen

2) louter samenwerkings oek.
NMBS natuurlijke partner.

NMBS - HSL Zuid

Pardon:
keuzelijt aan mate van betrokkenheid/rol
die NMBS in voor-oek zou krijgen.

①

Vrije tender (int'l)

Zonder gedwongen samenwerking met NRBs

- ↓
- ieder praat zelf
- eigen contract met NRBs
- kijk over s'jaar wel

* Voordeel NRBs:

- machtpositie
- prijs
- keuze uit vint

* Nadeel NRBs:

- veiligheid van open access

* Nadeel test

- geen level playing field als - NRBs bieden
- NRBs verschillende voorwaarden aan bieden
- ↓
- geen tender, geen 15 jaar.

②

Tender + voorafkeuring + NRBs breed

* Voordeel:

- enkele zaken liggen vast
- 15 jaar is ok

Echter:

- zal winnaar in zelfde geest samenwerken?

* Nadeel NRBs

- kansverliezen

* Voordeel test

- NS kan ^{deelnemen} ~~selektief~~ met NS niet bieden

* Nadeel test

- wettelijk level playing field
- reciprociteit → wettelijke politiek

③

Tender + Samenwerking ok + NRBs is aandeelhouder aanb. dienst en breed niet

* Voordeel:

- idem, doch je kunt versterken.

⇒ NRBs doet mee t/m contract. sluiting.

* Nadeel test

- mag de staatsopbouw uit TOC te gaan zitten?
- kan de staat het?

④

Orderhands

Staat + NRBs + gekeurde partners

organiseren

Thalys bond

A - K - A - B

Vordelen: allen is elkaar

Nadelen:

- acceptant en 15 jaar?
- geloofwaardigheid Staat

Echter als tender niet zou kunnen

→ uitsluiting alternatief.

Meeting HSL Zuid - NMBS : 24.02.2000

• II.2. Objectieven NMBS

– Maximale benutting van vervoers potentieel :

- verankeren van de belgische vervoersmarkt
- uitbouwen van de NL-B-F vervoersmarkt

– Een goed contract voor vervoerexploitatie :

- distributeur + transporteur
- NL-B-F vervoersmarkt
- berekenbaar houden van bedrijfsrisico's

– LT contract : 2000 -2006 - 2021

*en flankerende risico's
wetgevend / politiek
Commer steel : feeding etc.*

*vos
HSL zoekt naar mogelijkheden
om vaste betaling zo laag mogelijk te houden,
doch daarbovenop winstdelig.*

*Pardon
vgl. Eurostar → band, d> daarbuiten → geen risico TOC.*

Meeting HSL Zuid - NMBS : 24.02.2000

- II Objectieven
- II.1.Objectieven HSL Zuid
 - Een goed contract voor vervoersexploitatie (tenderprocedure is enkel een middel)
 - Maximale benutting van vervoerspotentieel NL - Randstad
 - Zekerheden inbouwen om voorbij de “uitstap”-momenten te geraken.

Meeting HSL Zuid - NMBS : 24.02.2000

- I.3. Bedrijfseconomische en politieke context NMBS RI
 - Distributeur vs. Transporteur vs. Infrastructuurinvestering
 - Ruime ervaring met Thalys en Eurostar product
 - Belangrijke BENE markt, doch ook F.
 - Scheiding binnenlands en internationaal reizigersverkeer nl. huidige minister spreekt alleen over binnenlands product, als openbare dienstverlening. Er kunnen conflictsituaties zich voordoen bij bijv. toewijzen treinpaden.
 - SNCF is “incontournable” voor ontwikkeling internationale vervoersmarkt (In verdrag erg vaak in art 7 lid 2 vastgelegd)
 - Wijzigingen wetgevende context (IM vs. TOC) infrastructure manager

Meeting HSL Zuid - NMBS : 24.02.2000

- I.2. Bedrijfs-economische en politieke context HSL Zuid :

- Optimale benutting infrastructuurinvestering NI/int'l

- Verdere ontwikkeling van verkeersaanbod

(commercieel, volume, O-DS, ...)

→ Substitutie auto/vliegverkeer

Origin - destination (oorsprong - bestemming)

- Belangrijke Randstad

intern + naar Be / Fr

- Stapsgewijze tenderprocedure met duidelijke “uitstap”-momenten

- Streven naar combinatie van liberalisatie

spoorwegmarkt en huidig “opportuniteitsvenster”.

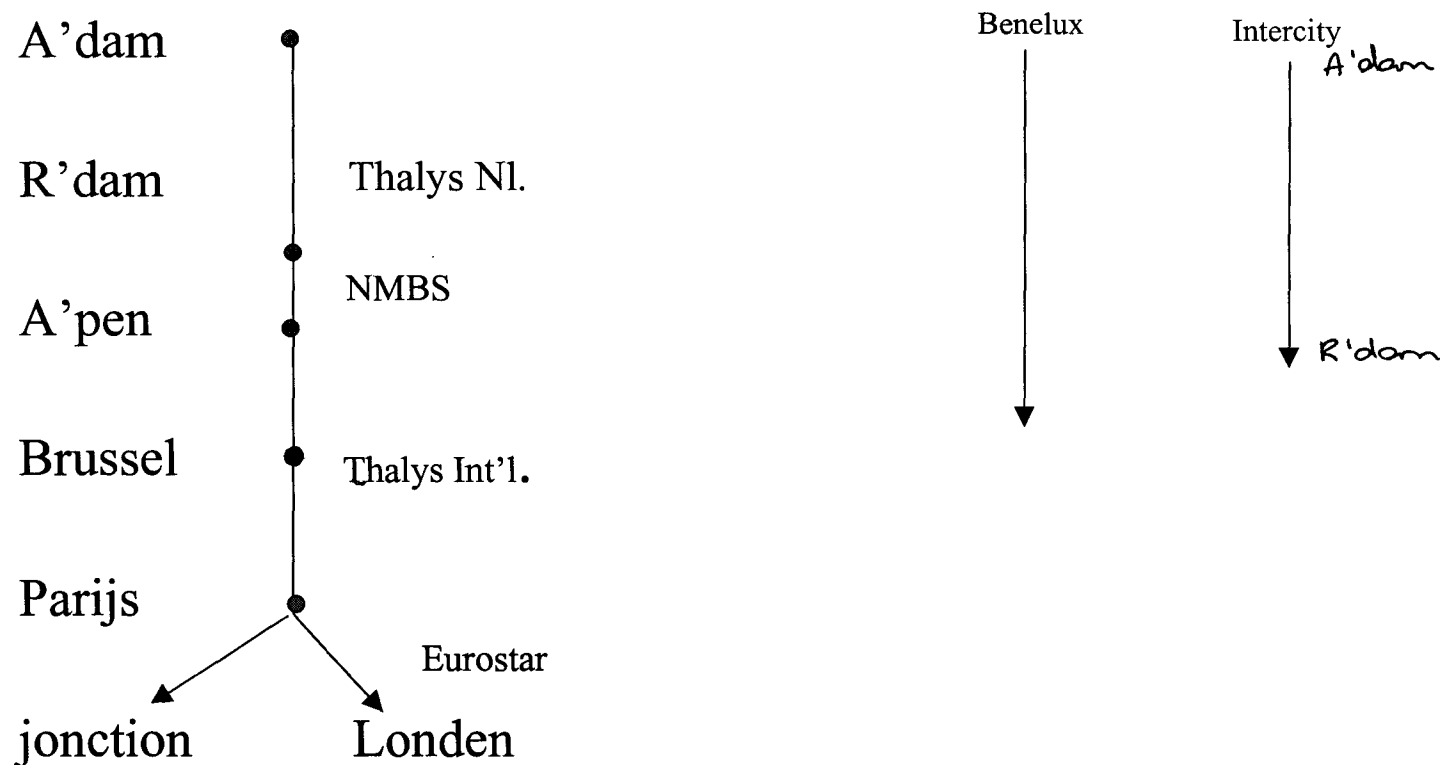
opportunity - window

code: - prijs / kwaliteit verhouding

- ook etjen spelers klaar maken voor geliberaliseerde markt.

Meeting HSL Zuid - NMBS : 24.02.2000

- I. Vertrekpunt
- I.1. Huidig versus toekomstig verkeersaanbod :



Optimaliseren vanuit perspectief reiziger.

Meeting HSL Zuid - NMBS : 24.02.2000

• IV. Verdere stappen

Before 01/04/2000 :

inhoud:
minimum/
maximum
Smw. ovk.

- Gemeenschappelijk belang vastleggen om volgende Go/No Go's samen te halen :
 - Haalbaarheid (inhoud, vorm, stoppers)
 - micro-ec /macro-ec
 - juridisch
 - Intentieverklaring (?)
 - Wat met NS, SCNF
 - Terugkoppeling naar tenderprocedures

Meeting HSL Zuid - NMBS : 24.02.2000

Before 01/07/2000 :

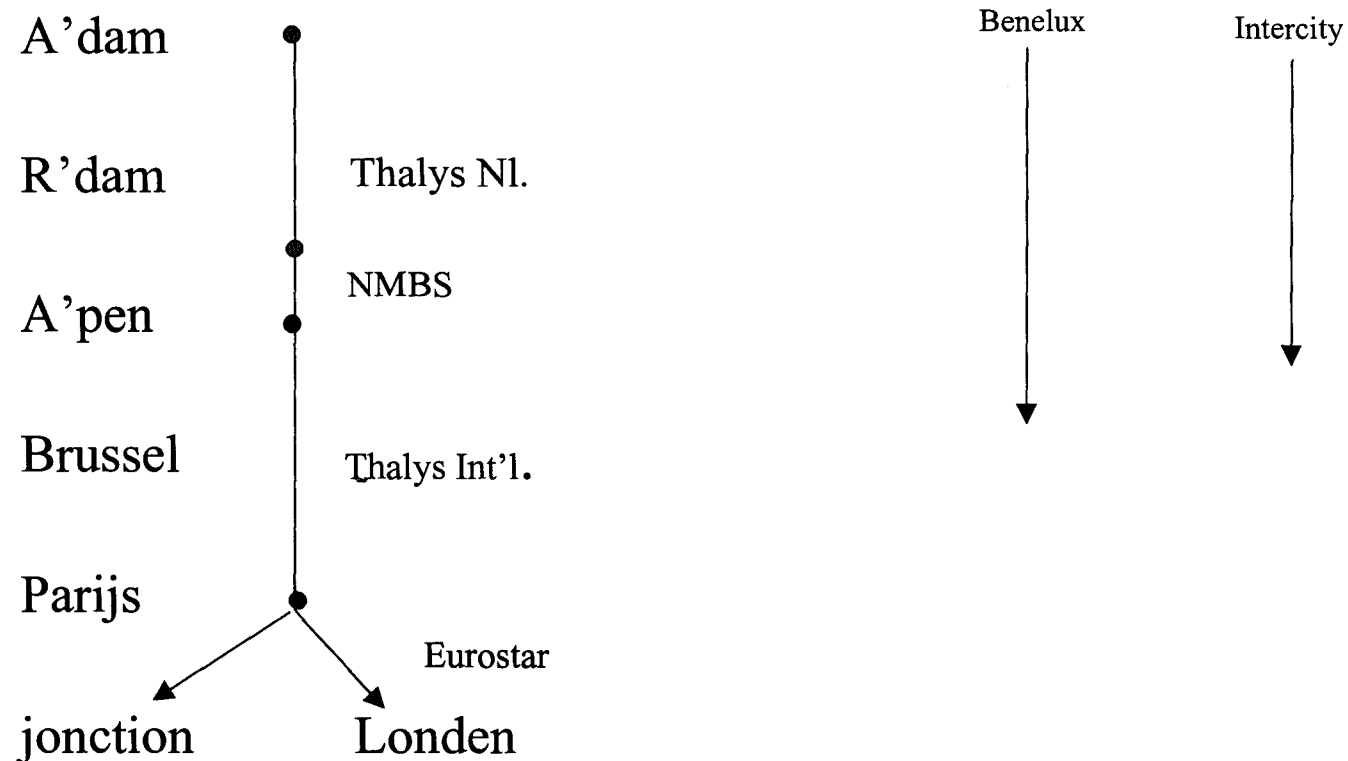
*- aantal paden
- verbindingen*

- “Enveloppe” van vervoersaanbod vastleggen
- Samenwerkingsmodellen tussen HSL-consortium en NMBS :
 - commercieel / bedrijfs-economisch / financieel
 - LT constructie
 - wat met risico's
 - terugkoppeling naar tenderprocedure
- Uitwerken en vastleggen van voorcontract

31/3 RUB NMBS → besluit mbt rol NMBS + voor akkoord.
incl. financiële randvoorwaarden.

Meeting HSL Zuid - NMBS : 24.02.2000

- I. Vertrekpunt
- I.1. Huidig versus toekomstig verkeersaanbod :



Meeting HSL Zuid - NMBS : 24.02.2000

- I.2. Bedrijfs-economische en politieke context HSL Zuid :
 - Optimale benutting infrastructuurinvestering NI/int'l
 - Verdere ontwikkeling van verkeersaanbod (commercieel, volume, O-DS, ...)
 - Belangrijke Randstad
 - Stapsgewijze tenderprocedure met duidelijke “uitstap”-momenten
 - Streven naar combinatie van liberalisatie spoorwegmarkt en huidig “opportuiniteitsvenster”.

Meeting HSL Zuid - NMBS : 24.02.2000

- I.3. Bedrijfseconomische en politieke context NMBS RI
 - Distributeur vs. Transporteur vs. Infrastructuur-investering
 - Ruime ervaring met Thalys en Eurostar product
 - Belangrijke BENE markt, doch ook F.
 - Scheiding binnenlands en internationaal reizigersverkeer
 - SNCF is “incontournable” voor ontwikkeling internationale vervoersmarkt
 - Wijzigingen wetgevende context (IM vs. IOC)

Meeting HSL Zuid - NMBS : 24.02.2000

- II Objectieven
- II.1.Objectieven HSL Zuid
 - Een goed contract voor vervoersexploitatie (tenderprocedure is enkel een middel)
 - Maximale benutting van vervoerspotentieel NL - Randstad
 - Zekerheden inbouwen om voorbij de “uitstap”-momenten te geraken.

Meeting HSL Zuid - NMBS : 24.02.2000

- II.2. Objectieven NMBS

- Maximale benutting van vervoers potentieel :

- verankeren van de belgische vervoersmarkt

h

- uitbouwen van de NL-B-F vervoersmarkt

h

- Een goed contract voor vervoerexploitatie :

- distributeur + transporteur

- NL-B-F vervoersmarkt

h

- berekenbaar houden van bedrijfsrisico's

h

- LT contract : 2000 -2006 - 2021

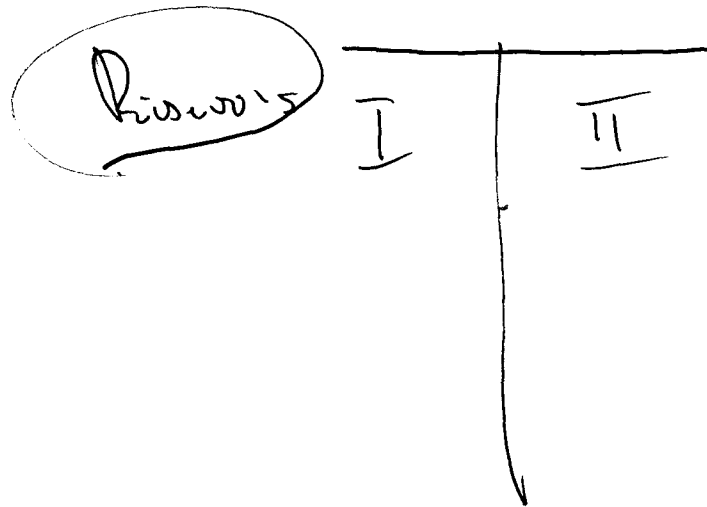
h

} verschil

Meeting HSL Zuid - NMBS : 24.02.2000

- III. Gemeenschappelijk belang

NMBS - HSL Zuid



Meeting HSL Zuid - NMBS : 24.02.2000

- IV. Verdere stappen

Before 01/04/2000 :

- Gemeenschappelijk belang vastleggen om volgende Go/No Go's samen te halen :
 - Haalbaarheid (inhoud, vorm, stoppers)
 - Intentieverklaring (?)
 - Wat met NS, SCNF
 - Terugkoppeling naar tenderprocedures

Meeting HSL Zuid - NMBS : 24.02.2000

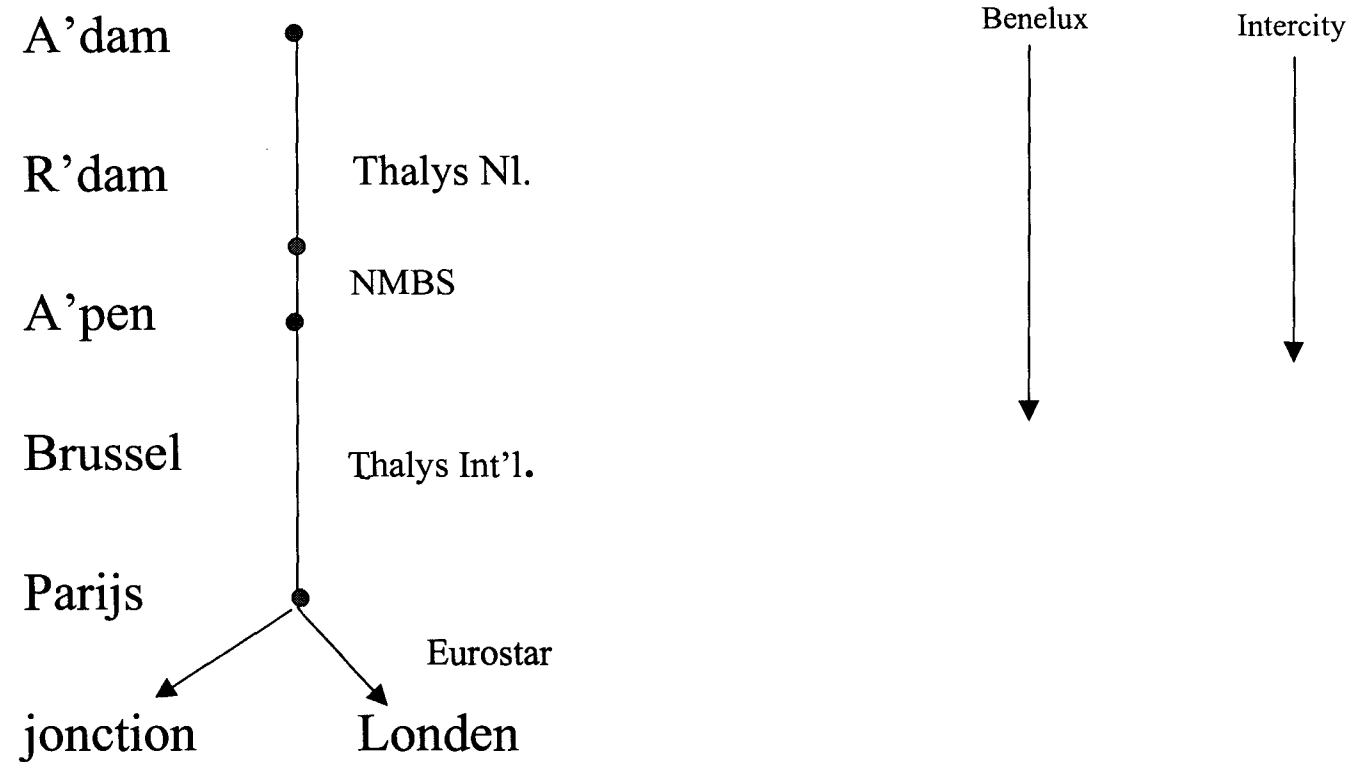
Before 01/07/2000 :

- “Envelope” van vervoersaanbod vastleggen
- Samenwerkingsmodellen tussen HSL-consortium en NMBS :
 - commercieel / bedrijfs-economisch / financieel
 - LT constructie
 - wat met risico's
 - terugkoppeling naar tenderprocedure
- Uitwerken en vastleggen van voorcontract

Meeting HSL Zuid - NMBS : 24.02.2000

- I. Vertrekpunt

- I.1. Huidig versus toekomstig verkeersaanbod :



Meeting HSL Zuid - NMBS : 24.02.2000

- I.2. Bedrijfs-economische en politieke context HSL Zuid :
 - Optimale benutting infrastructuurinvestering NI/int'l
 - Verdere ontwikkeling van verkeersaanbod (commercieel, volume, O-DS, ...)
 - Belangrijke Randstad
 - Stapsgewijze tenderprocedure met duidelijke “uitstap”-momenten
 - Streven naar combinatie van liberalisatie spoorwegmarkt en huidig “opportuniteitsvenster”.

Meeting HSL Zuid - NMBS : 24.02.2000

- I.3. Bedrijfseconomische en politieke context NMBS RI
 - Distributeur vs. Transporteur vs. Infrastructuur-investering
 - Ruime ervaring met Thalys en Eurostar product
 - Belangrijke BENE markt, doch ook F.
 - Scheiding binnenlands en internationaal reizigersverkeer
 - SNCF is “incontournable” voor ontwikkeling internationale vervoersmarkt
 - Wijzigingen wetgevende context (IM vs. IOC)

Meeting HSL Zuid - NMBS : 24.02.2000

- II Objectieven
- II.1.Objectieven HSL Zuid
 - Een goed contract voor vervoersexploitatie (tenderprocedure is enkel een middel)
 - Maximale benutting van vervoerspotentieel NL - Randstad
 - Zekerheden inbouwen om voorbij de “uitstap”-momenten te geraken.

Meeting HSL Zuid - NMBS : 24.02.2000

- II.2. Objectieven NMBS
 - Maximale benutting van vervoers potentieel :
 - verankeren van de belgische vervoersmarkt
 - uitbouwen van de NL-B-F vervoersmarkt
 - Een goed contract voor vervoersexploitatie :
 - distributeur + transporteur
 - NL-B-F vervoersmarkt
 - berekenbaar houden van bedrijfsrisico's
 - LT contract : 2000 -2006 - 2021

Meeting HSL Zuid - NMBS : 24.02.2000

- III. Gemeenschappelijk belang

NMBS - HSL Zuid

PRICWATERHOUSECOOPERS 

PricewaterhouseCoopers
Management Consultants
Woluwe Garden
Woluwedael 18
B-1932 Sint-Stevens-Woluwe
Telephone +32 (0)2 710 42 11
Facsimile +32 (0)2 710 42 99
Direct phone 02/710.45.03
Direct fax 02/710.46.99

Fax cover sheet

To: Dhr. J. Kok, Dhr. B. Van Os, Mevr. J. Schlangen
Company: HSL Zuid
Addressee fax No.: 0031 30 272 85 77

From: Bert Kuypers
Return fax number: 02/710.46.99

Date: 8 March 2000
No. of pages: (incl. this page)

If this fax is incomplete or illegible please telephone +32 (0)2 710 42 11

Notice: This facsimile transmission is intended for the addressee indicated above. It may contain information that is privileged, confidential or otherwise protected from disclosure. Any review, dissemination, or use of this transmission or its contents by persons other than the addressee is strictly prohibited. If you have received this transmission in error, please notify us immediately by telephone, and mail the original to us at the above address.

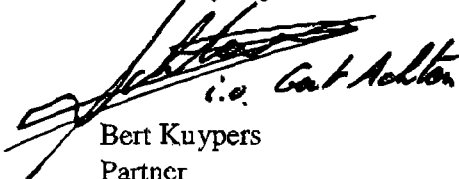
Private and Confidential**Subject: Bevestiging agenda vergadering 9 maart 10.00 - Utrecht**

Geachte,

Hierbij bevestigen we de agenda voor de vergadering van morgen om 10.00 in Utrecht.

1. Bespreking van de notulen – opmerkingen inzake de notulen opgemaakt naar aanleiding van de gemeenschappelijke vergadering op 24 februari
2. Huidige zienswijze van HSL Zuid ten aanzien van het proces
3. Punten die HSL Zuid in het voorakkoord wenst
4. Stoppers voor HSL Zuid
5. Verdere stappen naar de toekomst

Vriendelijke groeten,


i.o. Bert Kuypers
Bert Kuypers
Partner

PricewaterhouseCoopers Management Consultants société coopérative à responsabilité limitée
PricewaterhouseCoopers Management Consultants coöperatieve vennootschap met beperkte aansprakelijkheid
Siège social: Avenue de Cortenberg 75, B-1000 Bruxelles
Maatschappelijke zetel: Kortenberglaan 75, B-1000 Brussel
TVA/BTW BE 440.735.534

Schlangen, Jacqueline

Van: Schlangen, Jacqueline
Verzonden: 15 maart 2000 14:24
Aan: Kok, Jeroen; Os, Bas van
CC: Gommers, Melanie
Onderwerp: NMBS

Even een overzichtje van de afspraken met Bert Kuijpers.

Op maandag om 10.00 uur (tot 11.00 uur) bellen wij Bert (322 710 45 32) voor een "bilateraal" voorbereidingsgesprek. Hij wil voeling houden met wat wij verwachten van de gesprekken in de nabije toekomst. De NMBS is akkoord met ondertekening van de intentieverklaring, doch wil wel meer zekerheden over het vervolgtraject. Zij wenst concretere afspraken te maken.

Op maandag van 15.00 tot 16.00 uur is er een telefoongesprek tussen Pardon/Kuijpers en Jeroen (+Bas/Jacq). Hierin wordt besproken hoe we verder gaan.

De afspraken voor woensdag in Breda en vrijdag in Antwerpen blijven staan.

Groet, Jacq

PricewaterhouseCoopers
Management Consultants
Woluwe Garden
Woluwedal 18
B-1932 Sint-Stevens-Woluwe
Telephone +32 (0)2 710 42 11
Facsimile +32 (0)2 710 42 99
Direct phone +32 (0)2 710 75 66

Fax cover sheet

To: HSL Zuid: Dhr. J. Kok, Dhr. B. Van Os, Mevr. J. Schlangen
NMBS: Dhr. L. Pardon, Dhr. D. Desnyder, Mevr. L. Cuypers
Company: HSL Zuid & NMBS
Addressee fax No.: 0031/70-351 79 07
02/525.45.04
02/525.45.09

From: Tom Eygenraam
Return fax number: +32 (0)2 710 42 99

Date: 20 March 2000
No. of pages: 12

If this fax is incomplete or illegible please telephone +32 (0)2 710 42 11

Notice: This facsimile transmission is intended for the addressee indicated above. It may contain information that is privileged, confidential or otherwise protected from disclosure. Any review, dissemination, or use of this transmission or its contents by persons other than the addressee is strictly prohibited. If you have received this transmission in error, please notify us immediately by telephone, and mail the original to us at the above address.

Message:

Persoonlijk en strikt vertrouwelijk

Geachte Mevrouw,
Geachte Heer,

Gelieve in bijlage de volgende documenten te vinden:

- de agenda van de vergadering van morgen
- de notulen van de vergadering van 24 februari
- de draft intentieverklaring van de NMBS

Wij zouden u willen vragen deze documenten met de uiterste discretie te behandelen en enkel mede te delen aan mensen die als geadresseerde staan aangeduid.

Vriendelijke groeten,



i.o.w. Bert Kuypers
Tom Eygenraam

Agenda voor de conference call van 21 maart 2000-03-20

1. Timing & risico's
2. Toelichting van beide basisteksten
 - HSL Zuid
 - NMBS
3. Opbouw van de intentieverklaring
4. Stoppers in de tekst, de desbetreffende tactiek en de exit strategie