

Projectorganisatie HSL-Zuid	
Datum ontvangen	: 10-12-2000
Registratiecode	: 101333
Beh. aenh. (+ rubriek)	:
Behandelen door	: B.v.O
Kopie:	

Nationale  
Maatschappij  
der Belgische  
Spoorwegen



Directie  
HSL-Zuid  
Postbus 43

De heer Bas VAN OS  
Project Organisatie HSL  
HSL Zuid  
Postbus 43  
NL - 3500 AA Utrecht

Brussel, 13 december 2000

Geachte heer,

Ik bevestig graag dat ik dinsdag a.s. 19 december 2000 de oplegbrief tussen de Nederlandse Staat en de NMBS en het conceptcontract tussen de toekomstige HSL Zuid Vervoermaatschappij en de NMBS zal ondertekenen.

Zoals reeds telefonisch meegedeeld hebben de NMBS-juristen de juridische coherentie van deze teksten bevestigd. Vermits u ook de door de heer Forton, Regeringscommissaris bij de NMBS, gewenste aanvulling in het conceptcontract heeft opgenomen is er van mijn kant geen enkele belemmering meer voor het officieel bekrachtigen van ons akkoord.

Hoogachtend,

L. PARDON

## **OPLEGBRIEF**

De ondergetekenden:

1. **DE STAAT DER NEDERLANDEN**, waarvan de zetel is gevestigd te 's-Gravenhage, ten deze rechtsgeldig vertegenwoordigd door de Minister van Verkeer en Waterstaat, mevrouw T. Netelenbos, hierna te noemen: "**de Staat**",

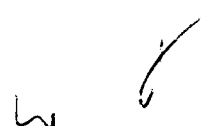
en

2. **DE NATIONALE MAATSCHAPPIJ DER BELGISCHE SPOORWEGEN N.V. van publiek recht**, waarvan de maatschappelijke zetel is gevestigd te Brussel, gevestigd Frankrijkstraat 85 te 1060 Brussel, ten deze rechtsgeldig vertegenwoordigd bij beslissing van de Raad van Bestuur van de NMBS d.d. 24 november 2000, door de heer L. Pardon, Bestuurder-Directeur, hierna te noemen: "de **NMBS**",

**hierna gezamenlijk aan te duiden als Partijen**

### **ZIJN, IN AANMERKING GENOMEN DAT:**

- De Staat en de NMBS overeenstemming hebben bereikt omtrent het Conceptcontract dat opgenomen zal worden in en de basis zal vormen van de Samenwerkingsovereenkomst, die zal gesloten worden tussen de NMBS en de nog te selecteren HSL-Zuid Vervoermaatschappij, of de publieke ontwikkelingsmaatschappij, zodra de vervoersconcessie over de HSL-Zuid door de Staat aan de HSL-Zuid Vervoermaatschappij, of de publieke ontwikkelingsmaatschappij, is gegund.
- De HSL-Zuid Vervoermaatschappij, door middel van de voorwaarden waaronder gunning van de vervoerconcessie zal plaatsvinden, gebonden zal zijn aan het voornoemde Conceptcontract met de NMBS.



- De Staat en de NMBS in deze overeenkomst wensen te regelen de binding over en weer aan het voornoemde Conceptcontract, alsmede wensen te regelen de rechtsverhouding tussen partijen indien sprake wordt van ernstige vertraging van de gunning van de vervoersconcessie in Nederland of het mislukken van de aanbesteding daarvan.
- Deze overeenkomst is ondertekend nadat de NMBS kennis heeft genomen van de Concessie-overeenkomst en daaromtrent overleg heeft gepleegd met de Staat. Besloten werd deze overeenkomst niet toe te sturen aan de bidders doch nog aan te passen.

#### **OVEREENGEKOMEN ALS VOLGT**

##### **Artikel 1**

De begrippen zoals gehanteerd in deze overeenkomst hebben de betekenis zoals gedefinieerd in bijlage 1, van deze overeenkomst.

##### **Artikel 2            De rechtsverhouding tussen de Staat en de NMBS**

- 2.1 De NMBS, of haar rechtsopvolger, is verplicht het Conceptcontract, dat als bijlage 2 aan deze overeenkomst is gehecht, met de HSL-Zuid Vervoermaatschappij, of in voorkomend geval de publieke ontwikkelingsmaatschappij, of hun rechtsopvolgers, hoe ook genaamd, die de Concessie-overeenkomst heeft gesloten met de Staat, aan te gaan en te blijven respecteren.
- 2.2 De NMBS heeft toegang tot het Belgisch Spoorwegnet en bevestigt dat zij voor de duur van 15 jaren de rechten zal verkrijgen welke nodig zijn voor de uitvoering van het Conceptcontract.
- 2.3 De Staat is verplicht aan de HSL-Zuid Vervoermaatschappij, of in voorkomend geval de publieke ontwikkelingsmaatschappij, of hun rechtsopvolgers, het aangaan en het

W  
J

voortdurend respecteren van het Conceptcontract op te leggen en zodoende de HSL-Zuid Vervoermaatschappij/de publieke ontwikkelingsmaatschappij te verplichten tot het voeren van een exclusieve samenwerking met de NMBS of haar rechtsopvolger gedurende een periode van 15 jaren.

- 2.4 De Staat is verplicht de Concessie-overeenkomst in overeenstemming te doen zijn met het Conceptcontract en verbindt zich daartoe de nodige bedingen in de Concessie-overeenkomst op te nemen, waaronder de uitdrukkelijke verplichting van de HSL-Zuid Vervoermaatschappij/de publieke ontwikkelingsmaatschappij tot het voeren van een exclusieve samenwerking met de NMBS of haar rechtsopvolger gedurende een periode van 15 jaren.
- 2.5 De Staat zal de Concessie-overeenkomst, voor het uitsturen ervan naar de bidders, voorleggen aan de NMBS, ter controle op consistentie en coherentie met Oplegbrief en Conceptcontract. De NMBS zal binnen tien werkdagen na ontvangst ervan de Staat inlichten over haar bevindingen.
- 2.6 De Staat is verplicht door middel van een harde bankgarantie (Performance Bond) voldoende eisen te stellen aan de financiële structuur, zoals opgenomen in de kwalificatiedocumenten, van de HSL-Zuid Vervoermaatschappij.
- 2.7 De Staat is verplicht door middel van de Concessie-overeenkomst, of anderszins, aan de HSL-Zuid Vervoermaatschappij of in voorkomend geval de publieke ontwikkelingsmaatschappij de noodzakelijke capaciteit toe te wijzen of te doen toewijzen teneinde te voldoen aan het vervoersmodel zoals opgenomen in artikel 7.2 van het Verdrag van 21 november 1996 betreffende de aanleg van een spoorverbinding voor Hogesnelheidstreinen tussen Rotterdam en Antwerpen.
- 2.8 Partijen staan niet in voor, noch zijn op enigerlei wijze zelf gebonden aan, de tijdige en/of volledige nakoming van enige verplichting van enige andere partij uit hoofde van de Samenwerkingsovereenkomst. De NMBS is evenwel gerechtigd de Staat in te lichten omtrent een tekortschieten van de HSL-Zuid Vervoermaatschappij in de nakoming van de Samenwerkingsovereenkomst, en de Staat te verzoeken een redelijke oplossing te betrachten aan de hand van de juridische mogelijkheden waarover zij door middel van de Concessie-overeenkomst, de oplegbrief of anderszins beschikt en redelijkerwijze gebruik kan maken. De NMBS, noch de GVO,

u  
j

staat in voor de uitvoering van de verplichtingen van de HSL-Zuid Vervoermaatschappij jegens de Staat die voortvloeien uit de Concessie-overeenkomst.

- 2.9 De NMBS is verplicht op grond van artikel 2.4 van het Conceptcontract de Samenwerkingsovereenkomst ter goedkeuring aan de Staat voor te leggen. Bij het geven van voorbedoelde goedkeuring aangaande strijdige afspraken is de Staat gerechtigd als voorwaarde te stellen dat bij heraanbesteding, conform artikel 4.2 van voorliggende overeenkomst, bij naam genoemde bedingen niet door de Staat aan de opvolgende concessiehouder zullen worden opgelegd. Ook de NMBS kan daarbij aangeven welke (strijdige) bedingen zij niet per definitie ook met een opvolgende concessiehouder wenst aan te gaan.

### **Artikel 3            Het tenderproces**

- 3.1 De Staat zal de NMBS adequaat en voortdurend informeren omtrent de voortgang van de aanbesteding en/of de onderhandeling van de Concessie-overeenkomst en, indien deze voortgang stagneert, onverwijld overleg plegen met de NMBS teneinde verdere stagnatie te voorkomen of anderszins een oplossing voor de vertraging te creëren.
- 3.2 Indien het proces van aanbesteding en/of de onderhandelingen van de Concessie-overeenkomst wordt verstoord, al dan niet door middel van gerechtelijke (spoed)procedures, geëntameerd door bidders of derden, of naar het oordeel van de Staat niet slaagt of zal slagen zullen Partijen onverwijld overleg plegen omtrent de aanwijzing van de concessiehouder voor het vervoer over de HSL-Zuid.
- 3.3 Na afloop van het in lid 2 bedoelde overleg zal de Staat onverwijld, na voltooiing van zijn bestuurlijk-politieke besluitvormingsprocessen, een besluit nemen met betrekking tot het voortzetten van de aanbestedingsprocedure of de oprichting van een publieke ontwikkelingsmaatschappij, met welke rechtspersoon de Staat alsdan de Concessie-overeenkomst zal aangaan, teneinde het vervoer over de Verbinding Amsterdam – Brussel Zuid in samenwerking met de NMBS te kunnen verzekeren vanaf de aanvang van de vervoersdiensten zoals bepaald in artikel 5.2 van het Conceptcontract.

U  
J

- 3.4 De Staat staat ervoor in dat uiterlijk per 1 september 2001 de NMBS bekend zal zijn welke partij het Conceptcontract met de NMBS zal aangaan. Indien evenwel uiterlijk op 1 maart 2002 geen Concessie-overeenkomst tussen de Staat en een vervoerder is gesloten zijn Partijen gehouden om op basis van de alsdan bekende, gewijzigde omstandigheden in redelijkheid aanpassing van het Conceptcontract met elkander te bespreken en overeen te komen, waarbij getracht zal worden het bepaalde in het Conceptcontract zoveel mogelijk trouw te zijn. Elk van beide Partijen kan hiertoe het initiatief nemen.
- 3.5 De Staat is verplicht, bij het beantwoorden van vragen omtrent de uitleg van het Conceptcontract of naar aanleiding van het Conceptcontract, gesteld in het kader van de Tender, overeenstemming met de NMBS te bereiken omtrent die uitleg. Deze overeenstemming dient te worden bereikt binnen de door de Tender bepaalde termijn voor de beantwoording van vragen. De Staat zal de NMBS onverwijld in kennis stellen van een gestelde vraag.
- 3.6 Partijen zijn jegens elkander verplicht zich gedurende de Tender maximaal in te spannen teneinde een vlot verloop van de Tender, met name tijdens de BAFO-fase en de daarin door de NMBS te voeren onderhandelingen, te waarborgen.

#### **Artikel 4           Indeplaatsstelling van de HSL-Zuid Vervoermaatschappij**

- 4.1 Indien in de situatie, zoals omschreven in artikel 1.9 van de overeenkomst van 24/25 juli 2000 en in artikel 3.3 van deze overeenkomst, een Concessie-overeenkomst tot stand komt tussen de Staat en een publieke ontwikkelingsmaatschappij zal de NMBS instemmen met het in de Samenwerkingsovereenkomst opnemen van een zodanige regeling dat de publieke ontwikkelingsmaatschappij gerechtigd zal zijn zich, na het verstrijken van een nader overeen te komen aantal jaren, als contractspartij in de Samenwerkingsovereenkomst te laten vervangen door een alsdan door de Staat op transparante en non-discriminatoire wijze te selecteren spoorwegmaatschappij. Dit onverminderd het recht van de NMBS zich tegen een dergelijke indeplaatsstelling van haar contractspartij in de Samenwerkingsovereenkomst te verzetten indien deze niet bereid is de voorwaarden opgenomen in het Samenwerkingsovereenkomst onverkort te aanvaarden.

- 4.2 In het geval binnen de periode van 15 jaren de Staat zou moeten overgaan tot het selecteren van een opvolgende concessiehouder voor het vervoer over de HSL-Zuid is de Staat verplicht aan deze opvolgende concessiehouder samenwerking met de NMBS op te leggen op de voet van en gelijk aan de dan geldende Samenwerkingsovereenkomst, of bij ontbreken daarvan het Conceptcontract. Hierbij zullen, gegeven de bijzondere omstandigheden van dat geval, aanpassingen, welke door die omstandigheden in redelijkheid worden afgedwongen, tussen de NMBS en de opvolgende concessiehouder worden overeengekomen. Dit onverminderd het recht van de NMBS zich tegen een dergelijke indeplaatsstelling van haar contractspartij in de Samenwerkingsovereenkomst te verzetten indien deze niet bereid is voornoemde overeenkomst te aanvaarden.
- 4.3 De NMBS is niet verplicht tot een samenwerking, zoals beschreven in het Conceptcontract voor de duur van meer dan 15 jaren.
- 4.4. In geval van het door de Staat aangaan van een opvolgende Concessie-overeenkomst na het verstrijken van de overeengekomen exploitatieperiode van 15 jaren, zijn Partijen bereid de hoofdlijnen van de Samenwerkingsovereenkomst ook dan te hanteren en na te leven, onder wederzijdse erkenning dat aanpassingen daarvan nodig zouden kunnen zijn in het licht van, onder meer, de dan geldende Europese en nationale regels en beleidskaders, eisen die aan een succesvolle heraanbesteding moeten worden gesteld en de alsdan geldende marktfactoren.
- 4.5. In het geval van het door de HSL-Zuid Vervoermaatschappij tijdens de concessieperiode van 15 jaren staken van haar activiteiten zal de NMBS, al dan niet met een door de NMBS gekozen hulppersoon, het Internationaal Vervoer in Nederland voor rekening en risico van de Staat uitvoeren, op basis van een open boek calculatie, tot het moment dat een opvolgende concessiehouder deze vervoersactiviteiten op zich zal nemen, tenzij de NMBS vaststelt dat dit in redelijkheid niet binnen haar mogelijkheden ligt.

## **Artikel 5           Schade**


- 5.1 Partijen zullen trachten schade voor de andere partij zo veel mogelijk te voorkomen.

C D

- 5.2 Indien schade zich dreigt te verwezenlijken zullen Partijen elkander onverwijld berichten en trachten deze zoveel mogelijk te beperken door het nemen van tijdige en adequate, tevoren met elkander besproken, maatregelen.
- 5.3 Partijen zijn nimmer jegens elkaar gehouden tot vergoeding van gedeerde inkomsten; schade is tussen Partijen op grond van deze overeenkomst beperkt tot gemaakte kosten.
- 5.4 Bij te late oplevering en terbeschikkingstelling van de HSL-Zuid is de Staat gehouden de daaruit voortspruitende schade in de zin van art. 5.3 aan de NMBS te vergoeden. Voor terbeschikkingstelling van de HSL-Zuid geldt voor het traject Nederlands-Belgische grens-Rotterdam de datum van 1 juni 2005 en voor het traject Rotterdam-Amsterdam de datum van 1 januari 2006. De Staat zal bij de Belgische staat aandringen op aanvaarding van een schaderegeling, in geval van vertraging bij de oplevering van de Belgische Infrastructuur, in de zin van dit lid ten behoeve van de HSL-Zuid Vervoermaatschappij, bij gebreke van welke aanvaarding door de Belgische staat de Staat niet gehouden is tot vergoeding van schade aan de NMBS op de voet van dit lid.
- 5.5 In geval van faillissement van de HSL-Zuid Vervoermaatschappij zal de Staat de in het kader van de Concessie-overeenkomst gegeven bankgarantie uitwinnen en het daarmee verkregen bedrag evenredig aanwenden voor het bestrijden van zijn schade en kosten van heraanbesteding en voor het bestrijden van de schade van de NMBS.

#### **Artikel 6            Ontwikkeling vervoersaanbod**

- 6.1 Partijen erkennen het belang dat de NMBS voor de periode tot de aanvang van het Internationaal Vervoer zodanige afspraken maakt met NS dat sprake zal zijn van een goede verdere opbouw van vervoersdiensten.
- 6.2 De NMBS beoogt met NS te komen tot billijke afspraken met betrekking tot het internationaal vervoer over conventionele infrastructuur voor de periode tot de aanvang van het Internationaal Vervoer.





- 6.3 Indien de NMBS en NS niet tot zulke voornoemde afspraken komen, zullen Partijen onverwijld met elkaar overleg plegen en maatregelen bespreken die adequaat zijn ter voorkoming van het wegvallen van internationaal treinvervoer over conventioneel spoor.

De Staat staat in voor de continuering van internationale vervoersdiensten totdat het Internationaal Vervoer over de HSL-Zuid ten minste het huidige aantal internationale treindiensten tot en met Amsterdam omvat (te weten 25 paden per richting per dag). Tenzij de NMBS vaststelt dat dit in redelijkheid niet binnen haar mogelijkheden ligt, zal zij desgevraagd al het mogelijke doen om, al dan niet met een door de NMBS gekozen hulppersoon, het internationaal vervoer in Nederland voor rekening en risico van de Staat uit te voeren, op basis van een open boek calculatie, tot het moment dat een concessiehouder deze vervoersactiviteiten op zich zal nemen.

- 6.4 Het is de NMBS toegelaten, mits omstandige motivering hiertoe, af te zien van de realisatie van dat deel van het vervoersaanbod, zoals voorzien in artikel 5.1 van het Conceptcontract, welke in haar ogen niet rendabel is, wegens hetzij verhoogde kosten van rollend materieel door de veiligheidsvereisten verbonden aan het gebruik van de tunnel in Nederland, hetzij verlaagde opbrengsten in geval van discontinuïteit in de aanloopfase.

## **Artikel 7 Mededinging**

- 7.1 De NMBS is niet gerechtigd met andere vervoerders overeenkomsten af te sluiten die Concurrentie zouden betekenen, tenzij na goedkeuring van de HSL-Zuid Vervoermaatschappij. De NMBS is evenwel niet verplicht de op datum van ondertekening van huidig contract bestaande overeenkomsten op te zeggen of te wijzigen.
- 7.2 Het internationaal vervoer over het relevante gedeelte van de HSL-Zuid, met het oog op het realiseren van vervoer tussen Breda en Brussel en de tussenliggende stations in België daaronder begrepen, zal tevens voorwerp zijn van de Tender.



**Artikel 8 Bemiddeling**

De Staat is bereid en desgevraagd daartoe verplicht te bemiddelen tussen de NMBS en de HSL-Zuid Vervoermaatschappij in gevallen van verschil van mening omtrent de uitleg van het Conceptcontract in de fase dat deze partijen spreken en onderhandelen omtrent de totstandkoming van de Samenwerkingsovereenkomst. Daarbij zal de Staat zich objectief opstellen en zich zo veel mogelijk beperken tot het geven van toelichting van de feitelijke achtergronden en beweegredenen van het Conceptcontract en de totstandkoming daarvan.

**Artikel 9 Afspraken met de SNCF**

Indien voorafgaand aan het sluiten van de Concessie-overeenkomst geen overeenstemming met SNCF is bereikt over de samenwerking met de GVO, zal de Staat zich blijven inzetten voor het tot stand brengen van dergelijke afspraken.

**Artikel 10 Aanduiding**

Deze overeenkomst kan worden aangeduid als "de oplegbrief". Deze overeenkomst geeft een aanvulling op de overeenkomst tussen Partijen van 24/25 juli 2000.

**Artikel 11 Aanmelding bij de Mededingingsautoriteiten**

- 11.1 Partijen zullen, in overleg en in samenwerking met elkaar, deze overeenkomst voorleggen aan de daartoe bevoegde mededingingsautoriteit(en).
- 11.2 Indien een mededingingsautoriteit aanpassingen van deze overeenkomst noodzakelijk maakt zullen Partijen daartoe overgaan en daarbij de inhoud en geest van deze overeenkomst, waaronder het onderhandelingsresultaat dat daarin besloten ligt, zoveel als mogelijk handhaven.



**Artikel 12 Toepasselijk recht**

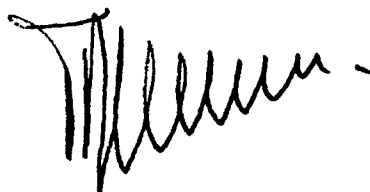
Op voorliggende overeenkomst is Nederlands recht van toepassing.

Aldus overeengekomen en in duplo opgesteld en ondertekend te 's-Gravenhage op 19 december 2000

---

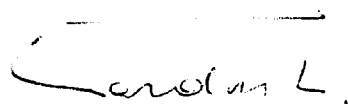
**DE STAAT DER NEDERLANDEN.**

de Minister van Verkeer en Waterstaat mevrouw T. Netelenbos



**DE NATIONALE MAATSCHAPPIJ DER BELGISCHE SPOORWEGEN N.V..**

de heer L. Pardon,  
Bestuurder-Directeur



2

l m

## **Bijlage 1            Begrippen en definities**

- 1.1 In de tekst van deze overeenkomst zullen gedefinieerde begrippen met een hoofdletter worden aangeduid.
- 1.2 In het geval van een verschil tussen een definitie opgenomen in de overeenkomst van 25 juli 2000 en onderstaande definities prevaleren onderstaande definities bij de interpretatie van deze Oplegbrief.
- 1.3 Gedefinieerd zijn de volgende begrippen:
- **Binnenlandse Reiziger:** een reiziger over de Verbinding Amsterdam - Brussel Zuid die de grens Nederland - België, respectievelijk België - Nederland niet per trein overschrijdt.
  - **Binnenlands Vervoer:** het vervoer van personen over de Verbinding Amsterdam - Brussel Zuid, waarbij de reiziger een beginpunt en eindbestemming in Nederland, respectievelijk België heeft.
  - **Conceptcontract:** de concept-overeenkomst tussen de toekomstige HSL-Zuid Vervoermaatschappij, of in voorkomende gevallen de publieke ontwikkelingsmaatschappij, en de NMBS met betrekking tot de hoofdkenmerken van de samenwerking aangaande het garanderen van het hogesnelheidsvervoersaanbod van internationale vervoersdiensten over de Verbinding Amsterdam - Brussel Zuid en de daaraan verbonden organisatie van de commerciële- en distributiefunctie.
  - **De Concessie-overeenkomst:** de overeenkomst tussen de Staat en de HSL-Zuid Vervoermaatschappij, of andersoortig besluit, waarin de voorwaarden en condities zijn opgenomen waaronder de HSL-Zuid Vervoermaatschappij het recht verkrijgt vervoersdiensten over het Nederlandse deel van de Verbinding Amsterdam - Brussel Zuid te exploiteren.
  - **Concurrentie:** Internationaal Vervoer, niet uitgevoerd door beide Deelnemers.
  - **De Deelnemers:** de HSL-Zuid Vervoermaatschappij en de NMBS in hoedanigheid van de deelnemer aan de GVO.

W  
J

- **HSL-Zuid:** de spoorwegverbinding, bestaande uit hogesnelheidsspoorweginfrastructuur en conventionele spoorweginfrastructuur, tussen Amsterdam en de Nederlands-Belgische grens, bestemd voor hogesnelheidsspoorvervoer van personen.
- **HSL-Zuid Vervoermaatschappij:** de (private of publieke) houder van de Concessie voor het verrichten van Binnenlands en/of Internationaal Vervoer over het Nederlandse gedeelte van de Verbinding Amsterdam - Brussel Zuid.
- **Internationale Reizigers:** een reiziger die op de Verbinding Amsterdam - Brussel Zuid de grens Nederland - België, respectievelijk België - Nederland per trein overschrijdt.
- **Internationaal Vervoer:** het vervoer van personen over de Verbinding Amsterdam - Brussel Zuid, waarbij de grens Nederland/België wordt overschreden.
- **Invitation to Tender:** het document, onderdeel van de Tender, waarin de Staat geselecteerde aspirant vervoerders uitnodigt te bieden op het verkrijgen van de rechten met betrekking tot het Nederlandse gedeelte van de Verbinding Amsterdam - Brussel Zuid, onder de voorwaarden en condities zoals aangegeven in dat document.
- **Partijen:** De Staat en de NMBS.
- **Rollend Materieel:** de treinstellen bestemd voor het verrichten van vervoersdiensten over de Verbinding Amsterdam - Brussel Zuid - Parijs en waarvan het gebruik is toegestaan in Nederland, België en Frankrijk.
- **Samenwerkingsovereenkomst:** de definitieve tussen de HSL-Zuid Vervoermaatschappij en de NMBS gesloten overeenkomst tot samenwerking aangaande het verrichten van internationale vervoersdiensten, gebruikmakend van de Verbinding Amsterdam - Brussel Zuid, gebaseerd op het Conceptcontract.
- **De Staat:** de Staat der Nederlanden.
- **Tender:** het proces van het organiseren en uitvoeren van een competitieve inschrijving door spoorwegondernemingen op het door de Staat verlenen van langjarige exploitatierechten aangaande het verrichten van vervoersdiensten over het Nederlandse gedeelte van de Verbinding Amsterdam - Brussel Zuid.

W  
r

- **Treinpersoneel:** de medewerkers van de Deelnemers die werkzaamheden uitvoeren in treinen overeenkomstig de functieomschrijving van conducteur/treinbegeleider en machinist/treinbestuurder.
- **De Verbinding Amsterdam – Brussel Zuid:** het traject Amsterdam – Brussel Zuid waarbij gebruik wordt gemaakt van de HSL-Zuid en de spoorweginfrastructuur op Belgisch grondgebied zoals aangegeven in het Verdrag tussen België en Nederland van 21 december 1996 betreffende de aanleg van een spoorverbinding voor hogesnelheidstreinen tussen Rotterdam en Antwerpen.
- **De Vervoerder:** de spoorwegonderneming in de zin van artikel 3 van Richtlijn 91/440, waarvan de voornaamste activiteit is het verrichten van spoorwegvervoerdiensten voor goederen en/of reizigers, waarbij de tractie van dat vervoer door deze onderneming wordt uitgevoerd.

---

---

W  
J

**Bijlage 2**

1  
3



## CONCEPTCONTRACT

De ondergetekenden:

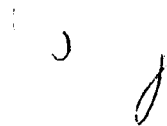
1. **DE HSL-ZUID VERVOERMAATSCHAPPIJ B.V.**, gevestigd te ....., ten deze rechtsgeldig vertegenwoordigd door ..... : "**HSL-Zuid Vervoermaatschappij**",

en

2. **DE NATIONALE MAATSCHAPPIJ DER BELGISCHE SPOORWEGEN N.V. van publiek recht**, waarvan de maatschappelijke zetel is gevestigd te Brussel, gevestigd Frankrijkstraat 85 te 1060 Brussel, ten deze rechtsgeldig vertegenwoordigd bij beslissing van de Raad van Bestuur van de NMBS d.d. 24 november 2000, door de heer L. Pardon, Bestuurder-Directeur, hierna te noemen: "de **NMBS**",

### **ZIJN, IN AANMERKING GENOMEN DAT:**

- De HSL-Zuid Vervoermaatschappij voor een aaneengesloten periode van 15 jaren de (thans nog privaatrechtelijke) concessie heeft verkregen van de Staat der Nederlanden tot het verrichten van vervoersdiensten over de Verbinding Amsterdam - Brussel Zuid op Nederlands grondgebied.
- De toewijzende instantie van de Belgische Staat aan de NMBS voor een duur van 15 jaar spoorweginfrastructuurcapaciteit zal toekennen ten belope van zo goed als



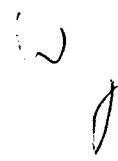
50% tussen Brussel-Zuid en de Nederlandse Grens met een minimum van 32 rijpaden in elke richting, en dit met inachtneming van:

- de Richtlijn 91/440/EEG van 29 juli 1991 betreffende de ontwikkeling van de spoorwegen in de Gemeenschap;
  - de Richtlijn 95/19/EG van 19 juni 1995 inzake de toewijzing van spoorweginfrastructuurcapaciteit en de heffing van gebruiksrechten voor de infrastructuur en in het bijzonder artikel 5 zoals omgezet in het Belgisch recht door het artikel 19 van het KB van 11 december 1998;
  - het Verdrag van Amsterdam van 20 oktober 1997, o.a. het artikel 87, 3<sup>o</sup> punten b en c;
  - het Verdrag van 21 december 1996 tussen het Koninkrijk België en het Koninkrijk der Nederlanden betreffende de aanleg van een spoorverbinding voor hogesnelheidstreinen tussen Rotterdam en Antwerpen.
- 
- Partijen zoveel mogelijk willen garanderen dat er een kwalitatief goed en bedrijfseconomisch optimaal vervoersaanbod tot stand komt op de Verbinding Amsterdam - Brussel Zuid.
  - Partijen zich zullen inspannen om het vervoer over de Verbinding Amsterdam - Brussel Zuid zoveel mogelijk te bevorderen.
  - Partijen in deze overeenkomst de hoofdkenmerken van hun samenwerking wensen te regelen om daarmee uiteindelijk te komen tot een Samenwerkingsovereenkomst.

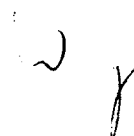
## **OVEREENGEKOMEN ALS VOLGT**

### **Artikel 1        Begripsbepalingen en definities**

- 1.1 In de tekst van deze overeenkomst zullen gedefinieerde begrippen met een hoofdletter worden aangeduid.
- 1.2 Gedefinieerd zijn de volgende begrippen:



- **Binnenlandse Reiziger:** een reiziger over de Verbinding Amsterdam - Brussel Zuid die de grens Nederland - België, respectievelijk België - Nederland niet per trein overschrijdt.
- **Binnenlands Vervoer:** het vervoer van personen over de Verbinding Amsterdam - Brussel Zuid, waarbij de reiziger een beginpunt en eindbestemming in Nederland, respectievelijk België heeft.
- **Conceptcontract:** deze concept-overeenkomst tussen de toekomstige HSL-Zuid Vervoermaatschappij, of in voorkomende gevallen de publieke ontwikkelingsmaatschappij, en de NMBS met betrekking tot de hoofdkenmerken van de samenwerking aangaande het garanderen van het hogesnelheidsvervoersaanbod van internationale vervoersdiensten over de Verbinding Amsterdam - Brussel Zuid en de daaraan verbonden organisatie van de commerciële- en de distributiefunctie.
- **De Concessie-overeenkomst:** de overeenkomst tussen de Staat en de HSL-Zuid Vervoermaatschappij, of andersoortig besluit, waarin de voorwaarden en condities zijn opgenomen waaronder de HSL-Zuid Vervoermaatschappij het recht verkrijgt vervoersdiensten over het Nederlandse deel van de Verbinding Amsterdam - Brussel Zuid te exploiteren.
- **Concurrentie:** Internationaal Vervoer, niet uitgevoerd door beide Deelnemers.
- **De Deelnemers:** de HSL-Zuid Vervoermaatschappij en de NMBS in hoedanigheid van deelnemer aan de GVO.
- **Gemeenschappelijke Kosten:** de kosten van de GVO die door de Deelnemers worden gedragen volgens de verdeelsleutel zoals overeengekomen in artikel 6.
- **Gemeenschappelijke Vervoersorganisatie (GVO):** de op te richten privaatrechtelijke rechtspersoon waarin wordt samengewerkt volgens de kenmerken van de Samenwerkingsovereenkomst.
- **HSL-Zuid:** de spoorwegverbinding, bestaande uit hogesnelheids- spoorweginfrastructuur en conventionele spoorweginfrastructuur, tussen



Amsterdam en de Nederlands-Belgische grens, bestemd voor hogesnelheidsspoorvervoer van personen.

- **HSL-Zuid Vervoermaatschappij:** de (private of publieke) houder van de Concessie voor het verrichten van Binnenlands en/of Internationaal Vervoer over het Nederlandse gedeelte van de Verbinding Amsterdam - Brussel Zuid.
- **Internationale Reizigers:** een reiziger die op de Verbinding Amsterdam - Brussel Zuid de grens Nederland - België, respectievelijk België - Nederland per trein overschrijdt.
- **Internationaal Vervoer:** het vervoer van personen over de Verbinding Amsterdam - Brussel Zuid, waarbij de grens Nederland/België wordt overschreden.
- **Invitation to Tender:** het document, onderdeel van de Tender, waarin de Staat geselecteerde aspirant-vervoerders uitnodigt te bieden op het verkrijgen van de rechten met betrekking tot het Nederlandse gedeelte van de Verbinding Amsterdam - Brussel Zuid, onder de voorwaarden en condities zoals aangegeven in dat document.
- **Partijen:** HSL-Zuid Vervoermaatschappij en de NMBS.
- **Pool:** het Rollend Materieel, al dan niet eigendom van de Deelnemers dat door de Deelnemers met het oog op de uitvoering van de Samenwerkingsovereenkomst ter beschikking wordt gesteld aan de GVO en door de GVO zal worden beheerd.
- **Rijtijd:** de tijd die de stellen jaarlijks doorbrengen op elk net t ( r ) volgens de rijtijden van alle treinen in commerciële diensten zoals deze blijken uit de geldende dienstregelingen, met inbegrip van de stops in de stations met een jaarlijks aantal in- en uitstappende reizigers dat lager is dan 500.000.
- **Rollend Materieel:** de treinstellen bestemd voor het verrichten van vervoersdiensten over de verbinding Amsterdam - Brussel Zuid - Frankrijk en waarvan het gebruik is toegestaan in Nederland, België en voor de treinstellen naar Frankrijk, in Frankrijk.

- **Samenwerkingsovereenkomst:** de definitieve tussen de HSL-Zuid Vervoermaatschappij en de NMBS gesloten overeenkomst tot samenwerking aangaande het verrichten van internationale vervoersdiensten, gebruik makend van de Verbinding Amsterdam - Brussel Zuid, gebaseerd op het Conceptcontract.
- **Tender:** het proces van het organiseren en uitvoeren van een competitieve inschrijving door spoorwegondernemingen op het door de Staat verlenen van langjarige exploitatierechten aangaande het verrichten van vervoersdiensten over het Nederlandse gedeelte van de Verbinding Amsterdam - Brussel Zuid.
- **De Verbinding Amsterdam - Brussel Zuid:** het traject Amsterdam – Brussel Zuid waarbij gebruik wordt gemaakt van de HSL-Zuid en de spoorweginfrastructuur op Belgisch grondgebied zoals aangegeven in het Verdrag tussen België en Nederland van 21 december 1996 betreffende de aanleg van een spoorverbinding voor hogesnelheidstreinen tussen Rotterdam en Antwerpen.
- **De Vervoerder:** de spoorwegonderneming in de zin van artikel 3 van Richtlijn 91/440, waarvan de voornaamste activiteit is het verrichten van spoorwegvervoerdiensten voor goederen en/of reizigers, waarbij de tractie van dat vervoer door deze onderneming wordt uitgevoerd.
- **De Staat:** de Staat der Nederlanden.
- **Treinpersoneel:** de medewerkers van de Deelnemers die werkzaamheden uitvoeren in treinen overeenkomstig de functieomschrijving van conducteur/treinbegeleider en machinist/treinbestuurder.

## **Artikel 2: De totstandkoming van de Samenwerkingsovereenkomst**

- 2.1 Partijen zullen overleg plegen en al het overige doen, dat in redelijkheid en in het licht van de feitelijke omstandigheden van hen verlangd kan worden, teneinde de Samenwerkingsovereenkomst, binnen zes maanden na ondertekening van de Concessie-overeenkomst, tot stand te brengen.

- 2.2 Zonder afbreuk aan artikel 7.1, dient de Samenwerkingsovereenkomst voor een periode van 15 jaren een exclusieve samenwerking over de Verbinding Amsterdam - Brussel Zuid te garanderen tussen de HSL-Zuid Vervoermaatschappij en de NMBS.
- 2.3 De Samenwerkingsovereenkomst dient in acht te nemen de voorwaarden, bepalingen en uitgangspunten van deze overeenkomst.
- 2.4 De Samenwerkingsovereenkomst behoeft – eenmalig en voor de ondertekening ervan - de goedkeuring van de Staat, voor zover zij materieel strijdig is met deze overeenkomst. Het is de NMBS, noch de HSL-Zuid Vervoermaatschappij toegestaan een niet-goedgekeurde Samenwerkingsovereenkomst uit te voeren. De Staat zal binnen drie maanden, na verzoek daartoe, een beoordeling van de aan hem voorgelegde Samenwerkingsovereenkomst geven, bij gebreke waarvan goedkeuring geacht kan worden te zijn gegeven. Het staat de Partijen vrij onderling verdergaande afspraken te maken dan die welke voorzien zijn in het Conceptcontract. Strijdige afwijkingen van het Conceptcontract behoeven evenwel de goedkeuring van de Staat.
- 2.5 De Samenwerkingsovereenkomst dient te waarborgen hantering van redelijke prijzen, zijnde kostprijs vermeerderd met een redelijke ondernemersbeloning met betrekking tot het verschaffen van diensten, materiële middelen, faciliteiten en/of voorzieningen, hoe ook genaamd (niet zijnde Treinpersoneel of (alle aspecten van) Rollend Materieel), aan de GVO in het kader van de uitvoering van de aan haar toegewezen taken. De Samenwerkingsovereenkomst zal evenwel toestaan dat de Deelnemers, voormelde beginselen respecterend, voorrang zullen hebben op derden met betrekking tot het aan de GVO verschaffen van voornoemde diensten, materiële middelen, faciliteiten en/of voorzieningen, indien de Deelnemers onder minstens gelijke condities als derden de verlangde prestatie zullen verschaffen, onverminderd verplichtingen uit hoofde van het nationale en/of Europees-rechtelijke mededingingsrecht, aanbestedingsrecht c.q. regels omtrent Staatssteun.
- 2.6 Partijen bepalen gezamenlijk het toepasselijk recht van de Samenwerkingsovereenkomst.



- 2.7 Partijen zijn verplicht in de Samenwerkingsovereenkomst een regeling op te nemen met betrekking tot vergoeding van schade en geschillenbeslechting ten aanzien van gevallen waarin een partij de Samenwerkingsovereenkomst niet (niet tijdig of volledig) nakomt.
- 2.8 Partijen zijn verplicht jegens elkaar een bankgarantie te verstrekken ter vergoeding van de disruptiekosten geleden door de ene partij ten gevolge van de stopzetting van de activiteiten van de andere Partij.

**Artikel 3: De oprichting, positie en interne zeggenschapstructuur van de GVO**

- 3.1 Partijen zullen een Gemeenschappelijke Vervoersorganisatie (GVO) oprichten met het oog op het door de GVO uitvoeren van bepaalde aan de GVO opgedragen taken. Uitgangspunt daarbij is dat het verrichten van de vervoersdiensten door de Deelnemers gezamenlijk zal geschieden en niet door de GVO, doch dat de GVO haar taken uitoefent ter ondersteuning van het door de Deelnemers verrichten van onder meer vervoersdiensten. De NMBS treedt op als Vervoerder op het Belgisch grondgebied; de HSL Zuid Vervoermaatschappij treedt op als Vervoerder op het Nederlands grondgebied.
- 3.2 De GVO zal een privaatrechtelijke rechtspersoon zijn, opgericht naar het recht dat door Partijen in de Samenwerkingsovereenkomst zal worden gekozen.
- 3.3 De GVO zal met zijn activiteiten starten dadelijk nadat achtereenvolgens de Concessie-overeenkomst tussen de Staat en de HSL-Zuid Vervoermaatschappij is gesloten en de Samenwerkingsovereenkomst is gesloten tussen de HSL-Zuid Vervoermaatschappij en de NMBS.
- 3.4 Partijen bepalen in de Samenwerkingsovereenkomst de interne structuur en juridische vorm van de GVO, haar vestigingsplaats, alsmede haar functies, verantwoordelijkheden en positie ten opzichte van de Deelnemers-
- 3.5 Binnen de hoogste toezichts-(NL)/bestuursorgaan (B) van de GVO zal worden beslist op basis van unanimititeit. De Deelnemers zullen de (statutaire) juridische inrichting van de GVO zodanig vormgeven dat deze regel kan worden bereikt.

W  
J

- 3.6 Binnen het kader van de aan de GVO, door Partijen, opgedragen taken, mandaten en verplichtingen zal de GVO een aantal activiteiten uitoefenen voor de Verbinding Amsterdam - Brussel Zuid. Voor de verbindingen Amsterdam - Brussel - Parijs en Amsterdam - Brussel - Londen bewerkstelligt de GVO hiervoor een samenwerking met de relevante vervoerders en hun gemandateerde organisaties.
- 3.7 De GVO zal het beleid bepalen met betrekking tot:
- het vervoersaanbod en de daarbij horende activiteiten over de Verbinding Amsterdam - Brussel Zuid;
  - de structuur en het niveau van de prijzen;
  - het inventarissysteem en het yield management, waarbij de GVO een beleid van verplichte reservering dient te volgen voor wat betreft de Internationale Reiziger. Hierbij gelden de volgende principes:
    - Voorrang wordt gegeven aan de Internationale Reizigers in de internationale treinen;
    - De Deelnemers aan de GVO zullen een oplossing uitwerken op commerciële en bedrijfseconomische basis voor het vervoer van Binnenlandse Reizigers aan boord van de internationale treinen, met inachtneming van de normen van comfort en yield management.
  - de bezetting en overboeking (uitgewerkt als onderdeel van het yield management), de kwaliteitsnormen gericht op de reiziger, alsmede aangaande de distributie en de externe communicatie.
- 3.8 Indien Partijen overleg voeren met cliëntenorganisaties, zullen zij dit door middel van de GVO op elkaar afstemmen en coördineren.
- 3.9 Onverminderd het bepaalde in de voorgaande leden zullen de Deelnemers met elkander overleggen omtrent het maken van afspraken aangaande de in de Bijlage 1 van deze overeenkomst omschreven taken en/of activiteiten van de GVO.
- 3.10 De Deelnemers zullen zich inspannen de GVO in de loop van de tijd, maar zo spoedig mogelijk te (doen) ontwikkelen van een opdrachtnemer die de vervoersactiviteiten van de Deelnemers ondersteunt tot een volwaardige en zelfstandig opererende vervoersonderneming, indien en voor zover de bedrijfseconomische en sociale condities, alsmede het juridisch kader, zulks toelaten.





**Artikel 4: Het Rollend Materieel**

- 4.1 Partijen stellen in beginsel elkeen de helft van het benodigde Rollend Materieel ter beschikking van de GVO, die het zal beheren als een Pool, hierbij uitgaande van een optimale bedrijfseconomische prijs-kwaliteit verhouding, zonder afbreuk te doen aan de oorspronkelijke eigendomsrechten. Partijen zullen samen het benodigde park bepalen.
- 4.2 Partijen zullen in samenspraak het Rollend Materieel nader en volledig specificeren en zijn daarbij verplicht te conformeren aan de minimum technische specificaties opgenomen in de Invitation to Tender, onverminderd de bepalingen van EU Richtlijn 96/48.
- 4.3 Partijen zijn vrij in de wijze van verkrijging van Rollend Materieel (koop- of leasevormen), doch de verkrijging van nieuw Rollend Materieel zal door middel van een transparante en open procedure plaatsvinden.
- 4.4 Partijen zijn gebonden, bij het nader specificeren en verkrijgen van het Rollend Materieel, aan het principe dat een bedrijfseconomisch optimale prijs-kwaliteit verhouding en operationele inpasbaarheid voor de gehele GVO-pool, in acht genomen de duur van de concessie (15 jaar) en de integrale gebruikskosten, tot stand wordt gebracht. De eis van operationele inpasbaarheid zal niet de concurrentie tussen materieelleveranciers belemmeren.
- 4.5 Partijen zijn gerechtigd bestaand Rollend Materieel waarover zij reeds beschikken en dat voldoet aan de door Partijen op basis van lid 2 en lid 4 gezamenlijk opgestelde specificaties, aan de Pool beheerd door de GVO ter beschikking te stellen.
- 4.6 Het onderhoudsregime met betrekking tot het Rollend Materieel zal door de Partijen worden bepaald. De GVO bepaalt de uitgangspunten van het bestuur en beheer van de Pool, alsmede de kwaliteitseisen waaraan het Rollend Materieel steeds dient te voldoen.

W  
/

- 4.7 Partijen die het vervoer verzorgen bepalen zelf wie het onderhoud van het Rollend Materieel dat zij ter beschikking stellen van de Pool zal uitvoeren (herstellingen/reparaties en korte termijn/klein onderhoud en lange termijn/groot onderhoud). Voor zover een Partij hierbij gebruik wenst te maken van derden die niet tot zijn groep behoren, heeft de andere Partij voorrang boven derden met betrekking tot het leveren van onderhoudsdiensten op voorwaarde dat dit enerzijds leidt tot het minimaliseren van de totale kosten van het onderhoud (onder andere onderhoudskosten, kosten van het transport van en naar de werkplaats/atelier) en dat anderzijds een prijs wordt gehanteerd die de kostprijs vermeerderd met een redelijke ondernemingsbeloning niet overschrijdt. Partijen gaan de verplichting aan om samen te zoeken naar een optimale oplossing, en tevens bij verrekening door middel van "open book" een stelsel van minimum/maximum-prijzen te hanteren, die als gepoolde kosten tussen de Partijen worden verdeeld, met het oog op minimale kosten voor het geheel, wat een beste bedrijfs-economisch resultaat voor de GVO zou moeten geven. Dit alles onverminderd verplichtingen uit hoofde van het nationale en/of Europees-rechtelijke mededingings-recht, aanbestedingsrecht c.q. regels omtrent staatssteun.

#### **Artikel 5: Het vervoersaanbod**

- 5.1 De Deelnemers zullen voorzien in een basisvervoersaanbod over de Verbinding Amsterdam - Brussel Zuid, zoals dat door de GVO is uitgewerkt, bestaande uit:
- 32 rijpaden per dag van Amsterdam naar Brussel Zuid;
  - 32 rijpaden per dag van Brussel Zuid naar Amsterdam.
- Het staat de GVO vrij dit vervoersaanbod gradueel op te bouwen, onverminderd de verplichting om dit basisvervoersaanbod zo snel mogelijk te realiseren.
- 5.2 De vervoersdiensten Amsterdam - Brussel Zuid zullen aanvangen niet later dan 1 juni 2005. Voor wat betreft het traject Rotterdam-Amsterdam is voorzien dat gebruik gemaakt wordt van conventioneel spoor tot 1 januari 2006. Voor zover gebruik wordt gemaakt van de oude lijn in Nederland zijn partijen bereid in overleg met de Nederlandse Staat en NS te komen tot een optimale overgang naar het vervoersaanbod voornoemd in lid 1.

W  
J

- 5.3 De Deelnemers zullen voornoemde vervoersdiensten, over de Verbinding Amsterdam - Brussel Zuid verrichten, in een exclusieve samenwerking, voor een periode van 15 jaren.
- 5.4 Partijen zullen zich gezamenlijk inspannen om rechten van toegang tot en gebruik van (hogesnelheids)spoorweginfrastructuur in Frankrijk te verkrijgen.

**Artikel 6: De exploitatie**

- 6.1 Opbrengsten uit vervoersdiensten die door de GVO worden ondersteund, worden tussen de Partijen verdeeld. Het betreft hier alle opbrengsten voortvloeiend uit de vervoersdiensten, gedeeltelijke reizen en reizen die aansluiten op de Verbinding Amsterdam-Brussel Zuid daaronder begrepen, na aftrek van 10% voor verkoopkosten van de Deelnemers. De Deelnemers delen deze Netto-opbrengsten volgens de verdeelsleutel 41,25% voor NMBS respectievelijk 58,75% voor de HSL-Zuid Vervoermaatschappij.
- 6.2 Partijen zullen gezamenlijk onderhandelen met andere vervoerders over de opbrengstverdeling van reizen die aansluiten op de Verbinding Amsterdam- Brussel Zuid over het Europese hogesnelheids-infrastructuurnetwerk en daarbij maximalisatie van inkomsten uit vervoersdiensten die door de GVO worden ondersteund, nastreven. Het aandeel van NMBS Westtak (zijnde de hogesnelheidslijn tussen Brussel Zuid en de Belgisch - Franse grens) wordt, in de relevante gevallen, vastgesteld op het huidige niveau.
- 6.3 Partijen zullen in de Samenwerkingsovereenkomst de definitieve verdeling van opbrengsten en de methode van toerekening van kosten overeenkomen, uitgaande van de principes van deze overeenkomst, rekening houdende met eventueel gewijzigde omstandigheden of gewijzigde inzichten van Partijen.
- 6.4 Ter stimulering en verdere ontwikkeling van een optimaal bedrijfseconomisch en vervoerskundig vervoersaanbod kunnen Partijen ook andere methoden van toerekening van kosten en opbrengsten ontwikkelen en uitwerken.
- 6.5 Partijen kunnen nadere verdelingsmechanismen overeenkomen uitgaande van de bepaling in lid 1. Indien naast het basisvervoersaanbod zoals voorzien in artikel 5.1 van



voorliggend contract een bepaald gedeelte van het bijkomend vervoersaanbod, dat op zich winstgevend is, door deze systematiek voor een van beiden verlieslatend zal worden, zullen de Partijen in redelijkheid tot een aangepaste verdeelsleutel komen of anderszins een oplossing bewerkstelligen, die het wegvallen van het desbetreffende vervoersaanbod voorkomt.

6.6.1 De Gemeenschappelijke Kosten zijn:

- de algemene kosten van functionering van de GVO-organisatie (daaronder begrepen alle personeelskosten, overheadkosten)
- Poolmanagement
- Klantendienst (o.a. compensaties, terugbetalingen)
- Kwaliteitsbewaking
- Diensten voor de klant (voor, tijdens en na de reis)
- Systemkosten (met name voor inventaris/reservering, yield management, ...)
- Marketingkosten
- Communicatiekosten (reclame, PR)
- Distributiekosten

6.6.2 Deze kosten zullen door de Deelnemers worden gedragen a rato van het opbrengstaandeel zoals bepaald in lid 1.

6.7 Ten aanzien van de volgende, 'gepoolde' kosten geldt een ander verdelingsregime, zoals hierna opgenomen.

6.7.1 De kosten van Treinpersoneel worden tussen de Partijen verdeeld op grond van Rijtijd per netwerk. Het doel is echter om bij de inzet te streven naar een dusdanig evenwicht dat verrekeningen zoveel mogelijk worden voorkomen.

6.7.2 De kosten van gebruikersafhankelijk treinonderhoud, depot-gebruik, lege ritten voor herpositionering, eindpunt treinbewegingen, koppelen en schoonmaken worden tussen de Deelnemers verdeeld op basis van Rijtijd per netwerk respectievelijk afgelegde afstand per netwerk, waarbij elk van deze ratio's voor 50% gewicht heeft.

6.7.3 Financierings- en afschrijvingskosten van Rollend Materieel worden tussen de Deelnemers verdeeld op basis van de Rijtijd per netwerk. Deze kosten worden bepaald op grond van een annuïteitberekening, met als uitgangspunt 15 jaar exploitatie,

gebaseerd op de te verwachten restwaarde bij voortgezet gebruik over een periode van 15 jaar na het eindigen van de 15 jaar concessieperiode en waarbij de financieringslasten worden gesteld op het gemiddelde niveau van de respectieve Nederlandse en Belgische staatsleningen voor een periode van 15 jaar.

- 6.7.4 De diensten die door de Deelnemers geleverd worden en onder lid 7 beschreven zijn als gepoolde kosten, dienen tegen redelijke prijzen, zijnde kostprijs vermeerderd met een redelijke ondernemersbeloning, te worden verleend.
- 6.7.5 De Deelnemers dragen ieder de eigen kosten van alle overige kosten waaronder:
- a. de (eventuele) eigen marketing- en communicatiekosten en kosten van verkoopacties
  - b. de kosten van het gebruik van stations en van perronpersoneel
  - c. de kosten van energiegebruik
  - d. de kosten verbonden aan het gebruik van infrastructuur
  - e. de eigen algemene of overheadkosten
  - f. de eigen financieringslasten (die uitgaan boven het voornoemde staatsleningenniveau).
  - g. Het verschil tussen de afschrijvingen zoals bepaald in artikel 6.7.3 en een afschrijvingslast berekend over 30 jaar.
- 6.7.6 De kosten van lege ritten voor onderhoud, in het geval dat een Partij niet over een lokale werkplaats beschikt zijn volledig ten laste van die Partij. Deze kosten worden gebiedsonafhankelijk doorgerekend aan werkelijke kosten.
- 6.8 De Deelnemers waarborgen dat het beleid van de GVO gericht is op het beperken van alle kosten op zodanige wijze dat voor de Partijen gezamenlijk het economisch beste resultaat bereikt wordt. Tegelijkertijd dient het Management van de GVO, onverminderd artikel 3.5, de zelfstandige taak en Incentive te krijgen om onafhankelijk toe te zien op een optimaal resultaat van de vervoersdiensten waarbij rekening wordt gehouden met de inkomsten uit die diensten, de gepoolde en de Gemeenschappelijke Kosten voor het organiseren van deze diensten.



**Artikel 7: Beëindiging deelneming aan de GVO**

- 7.1 In de Samenwerkingsovereenkomst zullen Partijen een regeling overeenkomen met betrekking tot beëindiging van de Samenwerkingsovereenkomst, welke regeling een Partij enerzijds in staat stelt zich om ernstige redenen terug te trekken uit een in de ogen van die Partij onwenselijke of onmogelijk geworden samenwerking en anderzijds de belangen van de andere Partij in die samenwerking voldoende beschermt. In elk geval zal deze regeling in de Samenwerkingsovereenkomst, in het licht van deze belangen, een adequate opzeggings-termijn bevatten en regelen op welke wijze de samenwerking feitelijk zal worden beëindigd.
- 7.2 Partijen zijn verplicht in de Samenwerkingsovereenkomst een regeling op te nemen die het mogelijk maakt de voortzetting van de vervoersdiensten zo goed mogelijk te continueren in het geval één van beide Partijen haar activiteiten staakt of op andere wijze niet langer deelneemt aan de samenwerking.
- 7.3 Tussentijdse beëindiging van de Samenwerkingsovereenkomst verplicht Partijen tot het zoveel mogelijk beperken van schade of nadeel voor de andere Partij.

**Artikel 8: Binnenlands Vervoer**

- 8.1 Partijen zijn bereid, ofschoon deze overeenkomst slechts betrekking heeft op het Internationaal Vervoer over de Verbinding Amsterdam - Brussel Zuid, door middel van het maken van nadere afspraken te zoeken en te streven naar synergie-effecten met het Binnenlands Vervoer over de Verbinding Amsterdam - Brussel Zuid met inbegrip van het verkrijgen en beheren van rollend materieel.
- 8.2 Binnenlands Vervoer op het Belgische deel van de Verbinding Amsterdam - Brussel Zuid is toegelaten mits deze Binnenlandse Reizigers volgens de principes van het yield management een plaats kan worden aangeboden. Indien de HSL-Zuid Vervoermaatschappij ook de rechten op Binnenlands Vervoer in Nederland verwerft, geldt dit principe ook voor de Binnenlandse Reiziger over de HSL-Zuid.



- 8.3 Indien de HSL-Zuid Vervoermaatschappij tevens de exploitatierechten verwerft met betrekking tot Binnenlands Vervoer in Nederland kunnen de HSL-Zuid Vervoermaatschappij en de NMBS, onder alsdan nader te bepalen condities, overeenkomen de organisatie van de exploitatie (of onderdelen daarvan) van dat Binnenlands Vervoer in te brengen in de GVO.
- 8.4 Voor zover Binnenlands Vervoer over de HSL-Zuid door de Deelnemers onder het bereik van de GVO is gebracht strekken de taken en activiteiten van de GVO, onder de voorwaarden en condities zoals genoemd in deze overeenkomst zich tevens uit tot dat Binnenlands Vervoer in Nederland.
- 8.5 Indien de HSL-Zuid Vervoermaatschappij niet tevens de exploitatierechten verkrijgt met betrekking tot Binnenlands Vervoer op het Nederlandse gedeelte van de Verbinding Amsterdam - Brussel Zuid zijn Partijen slechts dan gerechtigd Binnenlands Vervoer te verrichten op het Nederlandse gedeelte van de Verbinding Amsterdam-Brussel Zuid, voor zover daaromtrent met de vervoerder die de concessie met betrekking tot dat Binnenlands Vervoer heeft, afspraken zijn gemaakt.
- 8.6 Partijen zullen streven naar een optimale afstemming en integratie van het Internationaal Vervoer en het Binnenlands Vervoer, met inbegrip van de benuttings- en bezettingsgraad van Rollend Materieel.

#### **Artikel 9 Mededinging**

- 9.1 Op de Verbinding Amsterdam - Brussel Zuid zullen de NMBS en de HSL-Zuid Vervoermaatschappij geen activiteiten ondernemen die aangemerkt kunnen worden als Concurrentie.
- 9.2 De vervoersdiensten over de Verbinding Amsterdam - Brussel Zuid van Brussel naar Breda zullen van deze bepaling worden uitgezonderd indien deze geen onderdeel zullen uitmaken van de Concessie-overeenkomst.
- 9.3 Deze overeenkomst verplicht noch de NMBS, noch de HSL-Zuid Vervoermaatschappij hun bestaande arrangementen met betrekking tot

W  
J

internationaal vervoer te staken of te wijzigen. Partijen zullen zich evenwel onthouden van het aangaan of vernieuwen van overeenkomsten die kwalificeren als Concurrentie betrekking hebbende op de periode vanaf 1 juni 2005.

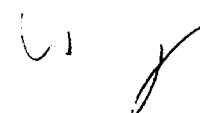
- 9.4 De samenwerking over de Verbinding Amsterdam - Brussel Zuid tussen Partijen is exclusief en sluit derhalve de individuele samenwerking met derde Vervoerders uit.
- 9.5 NMBS en de HSL-Zuid Vervoermaatschappij zijn, tenzij onderling anders overeengekomen, vrij met andere partijen over andere infrastructuur dan de Verbinding Amsterdam - Brussel Zuid internationale vervoersdiensten te verrichten.

**Artikel 10: Toepasselijk Recht en Geschillenregeling**

- 10.1 Op deze overeenkomst is Nederlands recht van toepassing, tenzij Partijen na ondertekening van deze overeenkomst ander recht overeenkomen.
- 10.2 In het geval van een geschil omtrent de interpretatie of uitvoering van deze overeenkomst kunnen Partijen bemiddeling zoeken door de Staat, alvorens een andere wijze van geschillenbeslechting overeen te komen of eenzijdig te entameren.

**Artikel 11: Toezicht Mededingingsautoriteit**

- 11.1 Partijen zullen, deze overeenkomst en/of de Samenwerkingsovereenkomst voorleggen aan de bevoegde mededingingsautoriteit(en).
- 11.2 Indien het (Europees) recht of bindende uitspraken van met openbaar gezag beklede rechtspersonen de rechtskracht van deze overeenkomst of onderdelen daarvan mocht aantasten zullen Partijen in redelijkheid onderhandelen omtrent wijziging van deze overeenkomst of die onderdelen en daarbij zoveel mogelijk de principes en uitgangspunten van deze overeenkomst in acht nemen.





**Artikel 12: Wijziging zeggenschap**

Directe of indirecte vervreemding of overgang van de zeggenschap bij een der Partijen, met ernstige aanwijzingen dat er een nadelige weerslag kan zijn op de werking van de GVO of haar exploitatie, behoeft de voorafgaande goedkeuring van de andere Partij, tenzij de vervoerders dit anders regelen in de statuten van de GVO.

**Artikel 13: Verbod van opzegging**

13.1 Deze overeenkomst is niet opzegbaar.

13.2 Deze overeenkomst eindigt op het moment van de totstandkoming van de Samenwerkingsovereenkomst en de goedkeuring daarvan, door de Staat.

**Artikel 14: Taalversies**

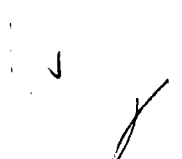
Huidig Conceptcontract is opgesteld in de Nederlands taal, zodat de Nederlandse tekst steeds voorrang zal hebben op de Engelstalige vertaling, die wordt opgenomen in de Invitation to Tender.

**Artikel 15: Bindende tekst**

Partijen zijn uitsluitend gebonden aan de tekst van deze overeenkomst.

**Artikel 16: Wijzigingen**

Wijzigingen van deze overeenkomst dienen schriftelijk door Partijen te worden vastgelegd.



Aldus overeengekomen en in duplo opgesteld en ondertekend te ..... op

.....

---

**HSL-Zuid Vervoermaatschappij**

xxx

xxx

**DE NATIONALE MAATSCHAPPIJ DER BELGISCHE SPOORWEGEN N.V.**

de heer L. Pardon,

Bestuurder-Directeur

## **Bijlage 1: de nadere taken en activiteiten van de GVO**

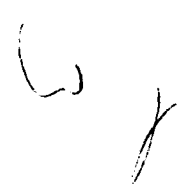
### **I. Het beleid ten aanzien van de distributeurs**

- 1.1 De GVO stelt distributiecontracten op waarin de kwaliteitsnormen, de overeengekomen doelen inzake volumes en ontvangsten, en de vereiste financiële middelen voor enerzijds het stimuleren van de verkoopkanalen en anderzijds de distributievergoeding worden gespecificeerd.
- 1.2 De GVO stelt maatregelen voor inzake distributie, en onderhandelt zo nodig met de distributeurs, teneinde de Partijen in staat te stellen, de distributie van hun diensten te richten op de markten die het meest bijdragen tot de opvulling van de aangeboden zitcapaciteit en hun belangen als vervoerder te vrijwaren.
- 1.3 De GVO zal een lastenboek voorstellen dat de Partijen bindt teneinde een niet discriminatoire distributie van de beheerde diensten te verzekeren naar de verschillende distributeurs toe en meer bepaald naar de spoorwegondernemingen voor wat betreft de verkoop in de stations.
- 1.4 De GVO zal het toewijzen van zitcapaciteit aan tussenhandelaren die belangrijke volumes reserveren (reisagentschappen ...) centraal beheren.
- 1.5 Buiten het Nederlandse en Belgische grondgebied kunnen distributeurs worden geaccrediteerd door de Partijen.

### **II. De interne communicatie**

- 2.1 De GVO, uiteraard belast met de interne communicatie naar zijn personeel toe, kan eveneens, op vraag van een van de Partijen, hun interne communicatie, geheel of gedeeltelijk, op zich nemen.

### **III. De diensten aan boord en in de stations (andere dan distributie)**



- 3.1 De GVO beheert de contracten van de diensten aan boord, met inbegrip van de restauratie.
- 3.2 De GVO optimaliseert de restauratie d.m.v. het bij één enkel persoon centraliseren van het beheer van de restauratie aan boord van de treinen enerzijds en de controle op de contractuele relaties tussen de dienstverlener voor deze restauratie en de bevoorradingscentra anderzijds.
- 3.3 De GVO zal afdoende en onderscheidende diensten in en rond de stations kunnen aanbieden via contractualisering van de uitgevoerde prestaties.
- 3.4 De GVO kan ook studies realiseren of doen uitvoeren en partners zoeken voor het verbeteren van de dienstverlening aan de klanten of teneinde de kosten te optimaliseren.

#### **IV. Organisatie van de exploitatie**

- 4.1 De GVO coördineert de werkgroepen die over exploitatie handelen.

#### **V. De boekhouding en de verdeling van kosten en opbrengsten**

- 5.1 De GVO is belast met het ontwikkelen, bestellen, onderhouden en exploiteren of laten exploiteren van de systemen voor het boeken van de ontvangsten en de kosten, zoals bepaald in het hoofdstuk "Afrekening van de ontvangsten en kosten".
- 5.2 De GVO berekent de verdeling van de ontvangsten en kosten van de verbindingen die onder onderhavige overeenkomst vallen.

#### **VI. Het beheer van de kwaliteit**

- 6.1 De GVO past de commerciële en operationele standaarden toe en waakt over de toepassing ervan door de Partijen.

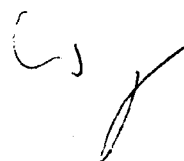


6.2 De GVO voert, in nauwe samenwerking met de diensten van de Partijen, een contract in betreffende de regelmaat op het geheel van de betrokken verbindingen.

6.3 De GVO stelt eveneens een kwaliteitscharter op en genegotieerde objectieven voor de stations, de treinbegeleiding- en besturing, teneinde een in onderling overleg gedefinieerd niveau van klantentevredenheid te bereiken.

#### **VII. De diensten na verkoop**

7.1 De GVO richt een gecentraliseerde klantendienst op die maximaal toegankelijk is, onder meer via de telefoon, Internet, voice mail en post.



## OVEREENKOMST

De ondergetekenden:

1. **DE STAAT DER NEDERLANDEN**, waarvan de zetel is gevestigd te 's-Gravenhage, ten deze rechtsgeldig vertegenwoordigd door de Minister van Verkeer en Waterstaat, mevrouw T. Netelenbos, voor wie als bijzonder gevolmachtigde ter ondertekening van deze overeenkomst optreedt de heer ir W. Korf, projectdirecteur van de Projectorganisatie HSL-Zuid, hierna te noemen: "**de Staat**",

en

2. **DE NATIONALE MAATSCHAPPIJ DER BELGISCHE SPOORWEGEN N.V.**, waarvan de maatschappelijke zetel is gevestigd te Brussel, N.V. van publiek recht, gevestigd Frankrijkstraat 85 te 1060 Brussel, ten deze rechtsgeldig vertegenwoordigd bij beslissing van de Raad van Bestuur van de NMBS d.d. 14 juli 2000, door de heer L.Pardon, Bestuurder-Directeur, hierna te noemen: "**NMBS**",

### **ZIJN, IN AANMERKING GENOMEN DAT:**

- De Staat opdracht heeft gegeven tot de aanleg van hogesnelheidsinfrastructuur (HSL Infrastructuur), zoals aangegeven in het Verdrag tussen België en Nederland van 21 december 1996 betreffende de aanleg van een spoorverbinding voor hogesnelheidstreinen tussen Rotterdam en Antwerpen.

*J W*

- De Belgische Staat zich in het Verdrag tussen België en Nederland van 21 december 1996 heeft geëngageerd tot de aanleg van hogesnelheidsinfrastructuur op het Belgisch grondgebied voor het tracé Amsterdam-Antwerpen.
- De NMBS de concessie heeft verkregen of zal verkrijgen van de Belgische Staat tot het uitvoeren van vervoersdiensten over de hogesnelheidsinfrastructuur op de verbinding Amsterdam – Brussel Zuid op Belgisch grondgebied.
- De Staat met de aanleg van de HSL-Zuid vier hoofddoelstellingen wenst te realiseren, te weten:
  - de substitutie van auto- en vliegtuigvervoer van reizigers naar spoorvervoer van reizigers, ter wille van het verminderen van congestie op de weg en in het luchtverkeer, alsmede ter vermindering van de belasting van het milieu;
  - het stimuleren van economische groei en het faciliteren van de groeiende mobiliteitsbehoefte;
  - het maximeren van de positief sociaal-economische effecten van de HSL-Infrastructuur, en
  - het realiseren van een optimale private bijdrage ter dekking van de kosten van de aanleg van de infrastructuur op Nederlands grondgebied.
- Voor het bereiken van deze doelstellingen is een optimale ontwikkeling en exploitatie van de vervoersdiensten over de HSL-Zuid vereist. Daartoe is samenwerking met de NMBS wenselijk en vereist.
- Partijen willen zoveel mogelijk garanderen dat er een kwalitatief goed en bedrijfseconomisch optimaal vervoersaanbod tot stand komt op de hogesnelheidslijn tussen Amsterdam en Brussel-Zuid.
- Ter verwezenlijking van zijn doelstellingen zal de Staat een Tender organiseren, waarin vervoersondernemingen in competitie kunnen bieden op de langjarige rechten op het

Jw

verrichten van vervoersdiensten op het Nederlandse traject van de Verbinding tussen Amsterdam en Brussel-Zuid en waarin op basis van het kwalitatief en financieel meest gunstige bod gunning van deze rechten aan de HSL-Zuid-vervoerder zal plaatsvinden. Ten behoeve van de Tender dienen met de NMBS vooraf afspraken te worden gemaakt, opdat de biedende spoorwegondernemingen daarop hun biedingen kunnen baseren.

- Uitgangspunt van partijen is dat de HSL-Zuid-vervoerder een zo groot mogelijke bedrijfseconomische en ondernemersvrijheid dient te hebben, en dat in dit licht de Staat, bij afwezigheid van aanduiding van een HSL-Zuid-vervoerder, de latere noodzakelijke samenwerking met de NMBS veilig stelt door het vooraf vastleggen in een Concept-contract van de noodzakelijke hoofdkenmerken ervan.
- In onderhavige Overeenkomst beogen Partijen te regelen:
  - de medewerking en de bijstand van de NMBS bij de voorbereiding en uitvoering van de door de Staat georganiseerde Tender;
  - de samenwerking tussen Partijen bij de totstandbrenging van een Concept-contract, als verdere uitwerking van de in deze overeenkomst neergelegde hoofdkenmerken van die samenwerking. Dit conceptcontract vormt de basis waarop de Staat de biedende spoorwegondernemingen de zekerheid verstrekt van de mogelijkheid van latere samenwerking tussen de NMBS en de HSL-Zuid-vervoerder;
  - de hoofdkenmerken van de samenwerking van de HSL-Zuid-vervoerder en de NMBS.

#### **OVEREENGEKOMEN ALS VOLGT**

##### **Begripsbepalingen en definities**

In de tekst van deze overeenkomst zullen gedefinieerde begrippen met een hoofdletter worden aangeduid.

Handwritten signature or initials, possibly 'JW', in the bottom right corner of the page.



Gedefinieerd zijn de volgende begrippen:

- **Concept-contract:** de in de Invitation to Tender op te nemen concept-overeenkomst tussen de toekomstige HSL-Zuid-vervoerder en de NMBS met betrekking tot de hoofdkenmerken van de samenwerking aangaande het garanderen van het hogesnelheidsvervoersaanbod van internationale vervoersdiensten over de verbinding Amsterdam – Brussel-Zuid en de daaraan verbonden organisatie van de commerciële- en distributiefunctie.
- **De Concessie-overeenkomst:** de overeenkomst tussen de Staat en de HSL-Zuid-vervoerder waarin de voorwaarden en condities zijn opgenomen waaronder de HSL-Zuid-vervoerder het recht verkrijgt vervoersdiensten over het Nederlandse deel van de Verbinding Amsterdam-Brussel-Zuid te exploiteren.
- **De Deelnemers aan de GVO:** de HSL-Zuid-vervoerders en de NMBS.
- **Gemeenschappelijke Vervoersorganisatie (GVO):** de op te zetten gezamenlijke organisatie van de HSL-Zuid-vervoerder en de NMBS waarin wordt samengewerkt volgens de kenmerken van het Concept-contract met betrekking tot de exploitatie van het internationaal vervoer op de Verbinding Amsterdam-Brussel-Zuid.
- **De HSL-Zuid-vervoerder:** de onderneming met rechtspersoonlijkheid naar Nederlands recht die het internationaal vervoer op het Nederlandse deel van de verbinding Amsterdam-Brussel-Zuid zal verzorgen op basis van de verkrijging van langjarige rechten.
- **Invitation to Tender:** het document, onderdeel van de Tender, waarin de Staat geselecteerde aspirant-vervoerders uitnodigt te bieden op het verkrijgen van de rechten met betrekking tot het Nederlandse gedeelte van de Verbinding Amsterdam-

JW

- Brussel-Zuid, onder de voorwaarden en condities zoals aangegeven in dat document.
- **Partijen:** de Staat en de NMBS.
- **De PBKA-overeenkomst:** de overeenkomst gesloten tussen SNCF, DB, NS en NMBS op 28 januari 1993 en de daarop aanvullende afspraken voor de exploitatie van de verbinding Parijs-Brussel-Keulen/Amsterdam door middel van TGV PB (K)A.
- **Qualification Document:** het document, onderdeel van de Tender, waarin de Staat gegadigden, onder het stellen van voorwaarden, verzoekt zich aan te melden voor een voorselectie van de partijen die tot de bieding zullen worden toegelaten.
- **Samenwerkingsovereenkomst:** de definitieve tussen de HSL-Zuid-vervoerder en de NMBS gesloten overeenkomst tot samenwerking aangaande het verrichten van de internationale vervoersdiensten over de Verbinding Amsterdam-Brussel-Zuid gebaseerd op het Concept-contract.
- **Tender:** het proces van het organiseren en uitvoeren van een competitieve inschrijving door spoorwegondernemingen op het door de Staat verlenen van langjarige exploitatierechten aangaande het verrichten van vervoersdiensten over het Nederlandse gedeelte van de Verbinding Amsterdam-Brussel-Zuid.
- **De Verbinding Amsterdam-Brussel-Zuid:** het traject Amsterdam-Brussel-Zuid waarbij gebruik gemaakt wordt van de hogesnelheidsinfrastructuur vanaf de datum van zijn ingebruikname zoals aangegeven in het Verdrag tussen België en Nederland van 21 december 1996 betreffende de aanleg van een spoorverbinding voor hogesnelheidstreinen tussen Rotterdam en Antwerpen.
- **De Vervoerder:** de onderneming die het vervoer organiseert, in al zijn technische en operationele aspecten.

rw

**Hoofdstuk 1: De afspraken met betrekking tot de samenwerking tussen de Staat en NMBS in de Tender**

- 1.1 De NMBS verklaart bij deze af te zien van deelname aan de Tender.
- 1.2 De Staat is verplicht het Concept-contract op te nemen in de Invitation to Tender en naleving en uitvoering van het Concept-contract bij gunning op te leggen aan de HSL-Zuid-vervoerder.
- 1.3 De NMBS zal optreden als adviseur van de Staat in het kader van de Tender. In deze hoedanigheid heeft de NMBS slechts een adviserende rol en geen besluitnemende rol. De NMBS is verplicht zich als adviseur te gedragen conform de instructies en de regels die, met het oog op een transparante en objectieve uitvoering van de Tender, aan de bij de Tender betrokkenen zijn of worden gegeven respectievelijk toepasselijk zijn, waaronder het betrachten van de vereiste geheimhouding. Daarbij zullen Partijen gezamenlijk waarborgen dat de invulling van de adviseursrol van NMBS op transparante en neutrale wijze zal geschieden en dat het handelen van de NMBS als adviseur in de Tender afdoende zal worden vastgelegd om daarmee de vereiste transparantie te verzekeren.
- 1.4 Partijen zullen vóór het door de Staat uitsturen van de Invitation to Tender het Concept-contract opstellen, opdat dit Concept-contract als integraal deel van de Invitation to Tender kan gaan gelden. In het Qualification Document zal de beoogde samenwerking tussen NMBS en de HSL-Zuid-vervoerder in algemene termen kort worden beschreven in lijn met deze overeenkomst.
- 1.5 In het kader van de voorbereiding van de Invitation to Tender zullen de minimum-technische specificaties van het rollend materieel door de Staat opgesteld worden op een zodanige manier dat het voldoet aan de vereisten om zowel op het Nederlandse als op het Belgische netwerk te kunnen rijden. De specificaties die

K  
W

nodig zijn om te kunnen rijden op het Belgische netwerk worden opgesteld door de NMBS als infrastructuurbeheerder en meegedeeld aan de Staat.

Deze minimum-technische specificaties zullen beperkt blijven tot:

- hetgeen noodzakelijk is om efficiënt gebruik te kunnen maken van de relevante infrastructuur;
- geluids- en veiligheids- en comfortnormen;
- snelheidsspecificaties.

- 1.6 In verband met de grote tijdsdruk van het tijdig verkrijgen van rollend materieel en het feit dat de keuze van rollend materieel een belangrijk gegeven zal zijn voor de inschrijvende partijen bij het maken van hun biedingen, zullen de Staat en NMBS de eerste stappen zetten die de Deelnemers aan de GVO toelaten tijd te winnen op het ogenblik dat de verkrijgingsprocedure van rollend materieel kan worden opgestart, waarbij NMBS haar deskundigheid en kennis van (het inkoopproces van) het door haar gebruikte hogesnelheidsmaterieel zal aanwenden. Partijen zullen de in het kader van de Tender gekwalificeerde bidders gelegenheid geven omtrent de verkrijging van rollend materieel, hun standpunten, wensen en uitgangspunten weer te geven.
- 1.7 Besluiten over afwijkingen van het Concept-contract of de toekomstige werking van de GVO vallen niet onder de bevoegdheden van het Tender-team van de Staat maar worden in onderling overleg genomen tussen de Staat en NMBS.
- 1.8 De Staat en de NMBS zullen ten aanzien van contacten, besprekingen en eventuele afspraken met SNCF, die het hogesnelheidsvervoer Amsterdam-Brussel-Zuid-Parijs/Londen betreffen, gezamenlijk optreden.
- 1.9 De principes van deze overeenkomst gelden onverminderd in het geval de Staat zou afzien van het houden van een Tender en zou besluiten tot het verlenen van de concessie voor het verrichten van vervoersdiensten over het Nederlandse gedeelte van de verbinding Amsterdam-Brussel-Zuid aan een Staatsontwikkelingsmaatschappij.



- 1.10 Partijen zullen verzekeren dat de beoogde samenwerking en de structuur daarvan niet zal leiden tot marktafsluiting of andere ongunstige omstandigheden voor de Staat der Nederlanden, danwel de Belgische Staat, ten tijde van het verstrijken van de eerste concessieperiode van vijftien jaar en het (opnieuw) aanbesteden van de Nederlandse en/of Belgische concessie voor hogesnelheidsvervoer over de Verbinding Amsterdam-Brussel Zuid. De Deelnemers aan de GVO zullen het nodige doen om de GVO te verplichten in dit licht alles te doen of na te laten ter bevordering van een zo optimaal mogelijk klimaat voor de aanbesteding van een tweede opvolgende concessie, het zonodig staken van de activiteiten van de GVO over de hogesnelheidsverbinding Amsterdam-Brussel-Zuid daaronder uitdrukkelijk begrepen.
- 1.11 Partijen zullen zich maximaal inspannen om te verzekeren dat enerzijds de voorwaarden welke verbonden zijn aan de concessies van respectievelijk de HSL-Zuid-vervoerder en/of NMBS en anderzijds de Samenwerkingsovereenkomst tussen de HSL-Zuid-vervoerder en NMBS onderling consistent en niet strijdig zullen zijn, voorzover strijdigheid hogere kosten of lagere opbrengsten voor de andere Deelnemer aan de GVO teweeg zou brengen.
- 1.12 De Staat zal zo spoedig mogelijk, doch in ieder geval voor het uitzenden van de Invitation to Tender, de concept-Concessie-overeenkomst aan NMBS ter beschikking stellen.

## **Hoofdstuk 2: De totstandkoming van het Concept-contract**

- 2.1 Partijen zijn over en weer verplicht om, vóór het door de Staat verzenden van de Invitation to Tender, een Concept-contract op te stellen.
- 2.2 De Samenwerkingsovereenkomst behoeft de goedkeuring van de Staat, voorzover zij materieel strijdig is met het Concept-contract. Het is de NMBS niet toegestaan een niet-goedgekeurde Samenwerkingsovereenkomst uit te voeren. De Staat dient zich binnen drie maanden uit te spreken over de tegenstrijdigheid, zo niet wordt zij

W

geacht de afwijking te aanvaarden. De NMBS zal de ondertekening van de Samenwerkingsovereenkomst slechts weigeren op basis van gegronde redenen.

- 2.3 Het Concept-contract zal niet verder gaan dan noodzakelijk om een regeling te bieden van de hoofdkenmerken van de samenwerking tussen de HSL-Zuid-vervoerder en NMBS en zal derhalve de vrijheid van ondernemen van de HSL-Zuid-vervoerder en NMBS zo min mogelijk beperken.
- 2.4 Het Concept-contract dient marktwerking en het arms lengths-beginsel met betrekking tot het verschaffen van diensten "in de brede zin van het woord" aan de GVO in het kader van de uitvoering van de aan haar toegewezen taken te waarborgen, doch zal toestaan dat de Deelnemers aan de GVO, voormelde beginselen respecterend, voorrang hebben boven derden met betrekking tot het aan de GVO verschaffen van voornoemde diensten, indien zij onder ten minste gelijke condities als derden de verlangde prestatie zullen verschaffen.
- 2.5 Het Concept-contract zal de hoofdkenmerken - hierna de hoofdstukken 3,4,5 en 6 - regelen van de volgende aspecten van de GVO:
- De oprichting, positie en interne zeggenschapstructuur van de GVO;
  - Het rollend materieel;
  - Het vervoersaanbod vanaf 2005;
  - De exploitatie.
- 2.6 De in de hoofdstukken 3, 4, 5 en 6 opgenomen bepalingen zullen onderdeel vormen van, en nadere uitwerking krijgen in, het Concept-contract.

### **Hoofdstuk 3: De oprichting, positie en interne zeggenschapstructuur van de GVO**

- 3.1 De HSL-Zuid-vervoerder en NMBS richten een Gemeenschappelijke VervoersOrganisatie op (GVO) met het oogmerk van het uitvoeren van bepaalde gemeenschappelijke activiteiten die voorheen tot het individuele domein van de

JW

Deelnemers aan de GVO zouden hebben behoord. Deze GVO zal een privaatrechtelijke rechtspersoon zijn, opgericht naar het recht dat door de Deelnemers aan de GVO in de Samenwerkingsovereenkomst zal worden gekozen.

- 3.2 De GVO zal met zijn activiteiten starten nadat achtereenvolgens de Concessieovereenkomst tussen de Staat en de HSL-Zuid-vervoerder is gesloten en een Samenwerkingsovereenkomst is gesloten tussen de HSL-Zuid-vervoerder en de NMBS.
- 3.3 De Deelnemers aan de GVO bepalen voorts de interne structuur en juridische vorm van de GVO, alsmede haar vestigingsplaats en haar functies en verantwoordelijkheden.
- 3.4 De Deelnemers aan de GVO besluiten op basis van unanimitéit omtrent alle aangelegenheden ten aanzien van de GVO en de Samenwerkingsovereenkomst.
- 3.5 De GVO zal, gegeven de kaders van de respectieve concessies, het vervoersaanbod over de Verbinding Amsterdam-Brussel-Zuid bepalen en haar eigen commerciële beleid met betrekking tot de vervoersactiviteiten over de verbinding Amsterdam-Brussel-Zuid bepalen.
- 3.6 De GVO zal het commerciële beleid bepalen met betrekking tot de structuur en het niveau van de prijzen.
- 3.7 De GVO zal het commerciële beleid bepalen met betrekking tot het inventarissysteem en het yield management, waarbij de GVO een beleid van verplichte reservering dient te volgen voor wat betreft de internationale reiziger. Hierbij gelden de volgende principes:
  - Voorrang wordt gegeven aan de internationale treinreizigers in de internationale treinen;



- De Deelnemers aan de GVO zullen een oplossing uitwerken op commerciële en bedrijfseconomische basis voor het vervoer van binnenlandse reizigers aan boord van de internationale treinen, met inachtneming van de normen van comfort en yield management.
- 3.8 De GVO zal het commerciële beleid bepalen met betrekking tot het bezettings- en overboekingsbeleid (uitgewerkt als onderdeel van het yield management), de kwaliteitsnormen gericht op de reiziger, de distributiefunctie en de externe communicatie.
- 3.9 In het Concept-contract zullen Partijen een geschillenregeling ontwerpen.
- 3.10 Het Concept-contract zal Nederlands recht als rechtskeuze inhouden. De rechtskeuze van de Samenwerkingsovereenkomst is aan de Deelnemers aan de GVO.
- 3.11 De termijn waarop de Samenwerkingsovereenkomst dient worden afgesloten, wordt vastgelegd in het conceptcontract
- 3.12 Het beginsel van unanieme besluitvorming geldt niet ten aanzien van de besluitvorming van een Deelnemer aan de GVO met betrekking tot het al dan niet continueren van de deelneming. De voorwaarden van het beëindigen van de deelneming aan de GVO zullen in het Concept-contract en/of de Samenwerkingsovereenkomst worden opgenomen.
- 3.13 Op de verbinding Amsterdam-Brussel-Zuid zullen de NMBS en de HSL-Zuid-vervoerder geen activiteiten ondernemen in rechtstreekse concurrentie met de activiteiten die zij aan de GVO hebben overgedragen of met de activiteiten die door de GVO worden aangestuurd.

W



**Hoofdstuk 4: Het rollend materieel**

- 4.1 De Deelnemers aan de GVO zullen aan de GVO rollend materieel ter beschikking stellen op een wijze zoals zij in onderling overleg zullen bepalen, met inachtneming van de beginselen van marktconforme prijzen en arms length-handelen
- 4.2 De Deelnemers aan de GVO zullen in samenspraak het rollend materieel nader specificeren en zijn daarbij verplicht te conformeren aan de minimum technische specificaties opgenomen in de Invitation to Tender.
- 4.3 De HSL-Zuid-vervoerders en de NMBS zijn vrij in de wijze van verkrijging van rollend materieel (koop- of lease-vormen), doch de verkrijging van nieuw rollend materieel zal door middel van een transparante en open procedure plaatsvinden.
- 4.4 De Deelnemers aan de GVO zijn gebonden aan het bepalende principe bij het nader specificeren, verkrijgen en/of beheren van het rollend materieel, zijnde een bedrijfseconomisch optimale prijs/kwaliteitverhouding en operationele inpasbaarheid voor de gehele GVO-pool, inachtgenomen de duur van de concessie (15 jaar) en de integrale gebruikskosten.
- 4.5 De Deelnemers aan de GVO zijn gerechtigd geschikt bestaand rollend materieel, waarover zij reeds beschikken, aan de GVO ter beschikking te stellen.
- 4.6 Het rollend materieel wordt door de Deelnemers aan de GVO ter beschikking gesteld in de vorm van een gezamenlijke pool, waarvan in beginsel elk van de Deelnemers aan de GVO de helft van het benodigde materieel ter beschikking stelt.
- 4.7 Het rollend materieel, ter beschikking gesteld van de gezamenlijke pool, wordt beheerd door de GVO.

Handwritten signature or initials, possibly 'JW', located in the bottom right corner of the page.

- 4.8 Het onderhoudsregime met betrekking tot het rollend materieel zal door de GVO worden bepaald, evenals de principes van het pool management en de kwaliteitsvereisten.
- 4.9 De Deelnemers aan de GVO hebben voorrang boven derden met betrekking tot het leveren van onderhoudsdiensten (herstellingen/reparaties en korte termijn/klein onderhoud en lange termijn/groot onderhoud), op voorwaarde van inachtneming van marktconforme prijzen en het arms lengths-beginsel.

#### **Hoofdstuk 5: Het vervoersaanbod vanaf 2005**

- 5.1 Partijen komen overeen dat in de GVO zal worden voorzien in een basisvervoersaanbod over de verbinding Amsterdam-Brussel-Zuid zoals voorzien in de HSL studie Amsterdam – Brussel van 1995. De nadere invulling van dit basisvervoersaanbod zal door de NMBS, in samenspraak en in overleg met de geselecteerde, doch nog niet definitief verkozen HSL-Zuid-vervoerder(s) bepaald worden, voordat in het kader van de Tender deze HSL-Zuid-vervoerder(s) een finale bieding zullen uitbrengen. De Deelnemers aan de GVO zullen vervolgens een verdere invulling van het vervoersaanbod (dienstregeling, treinsamenstelling e.d.) vaststellen.
- 5.2 Partijen zullen zich gezamenlijk inzetten om de toegangsrechten tot Parijs en Londen te bekomen in het belang van de GVO en de beide vervoerders.
- 5.3 Het internationaal vervoer over de Verbinding Amsterdam-Brussel-Zuid verzorgd overeenkomstig de rijtijden zoals voorzien in de HSL-studie Amsterdam-Brussel van 1995, partijen genoegzaam bekend, met het daarvoor noodzakelijke rollend materieel.



**Hoofdstuk 6: De exploitatie**

- 6.1 De principes uitgewerkt in de PBKA-overeenkomst dienen als uitgangspunt voor de verdeling tussen de Deelnemers aan de GVO van een aantal door hen overeengekomen kostencategorieën en de netto-opbrengsten.
- 6.2 Onverlet artikel 6.1 zullen de gemeenschappelijke kosten worden gedefinieerd door de Deelnemers aan de GVO en worden verdeeld volgens de door hen afgesproken verdeelsleutel.
- 6.3 Overige, niet-gemeenschappelijke, kosten, zoals de financiële bijdrage van de Deelnemers aan de GVO aan de kosten van de aanleg van de infrastructuur, worden door iedere Deelnemer aan de GVO voor haar rekening genomen voorzover deze kosten op haar grondgebied zijn gemaakt.
- 6.4 De nader uitgewerkte principes en technieken met betrekking tot de verdeling van opbrengsten en kosten zullen in het Concept-contract worden vastgelegd, uitgaande van de in deze overeenkomst vastgelegde uitgangspunten en een aantal door Partijen te documenteren hypothesen.
- 6.5 De Deelnemers aan de GVO zullen in de Samenwerkingsovereenkomst de definitieve verdeling van opbrengsten en kosten overeenkomen, uitgaande van de principes van het Concept-contract rekening houdende met eventueel gewijzigde hypothesen. Bij noodzaak van eventuele interpretatie van het conceptcontract zal op de eerste plaats de bedoeling van de Partijen in deze Overeenkomst voorrang hebben.
- 6.6 Ter stimulering en verdere ontwikkeling van een optimaal bedrijfseconomisch en vervoerskundig vervoersaanbod kunnen Partijen, zo mogelijk in het kader van de



totstandkoming van het Concept-contract, danwel de Deelnemers aan de GVO ook andere methoden van toerekening van kosten en opbrengsten ontwikkelen en uitwerken.

- 6.7 De Staat en de NMBS zijn ermee akkoord dat de Deelnemers aan de GVO zich zullen inspannen de GVO in de loop van de tijd te (doen) ontwikkelen tot een volwaardige en zelfstandig opererende vervoersonderneming, indien en voorzover de bedrijfseconomische en sociale voorwaarden zulks toelaten.
- 6.8 De Staat en de NMBS zullen ervoor zorgen dat in respectievelijk de Nederlandse en de Belgische stations voldoende, met het oog op het GVO-vervoersproduct kwalitatief geschikte, ruimte beschikbaar is om verkoopruimtes, wachtruimtes, facilitaire ruimtes en businessruimtes in te richten en te gebruiken met het oog op de exploitatie van de vervoersdiensten over de Verbinding Amsterdam-Brussel-Zuid. De NMBS is ermee bekend dat de Nederlandse Spoorwegen N.V. de exploitatierechten met betrekking tot de Nederlandse stations heeft en dat Schiphol N.V. de exploitatierechten met betrekking tot het station Schiphol heeft. De Staat zal met deze partijen ter uitvoering van deze bepaling overeenkomsten sluiten danwel terzake regelgeving tot stand brengen.
- 6.9 De NMBS treedt op als vervoerder op het Belgisch grondgebied.
- 6.10 De Deelnemers aan de GVO zullen op redelijke condities en op een billijke wijze voorzien in conducteurs/treinbegeleiders en machinisten/treinbestuurders ten behoeve van de GVO werking.

#### **Hoofdstuk 7: Binnenlands vervoer**

- 7.1 Het door de HSL-Zuid-vervoerder, danwel een andere vervoerder, respectievelijk door de NMBS, vervoeren van binnenlandse reizigers over respectievelijk het

W

Nederlandse en het Belgische gedeelte van de Verbinding Amsterdam-Brussel-Zuid valt buiten het bereik van deze overeenkomst.

- 7.2 Indien de HSL-Zuid-vervoerder tevens de exploitatierechten verwerft met betrekking tot het vervoeren van binnenlandse reizigers over het Nederlandse gedeelte van de verbinding Amsterdam-Brussel-Zuid, kunnen de HSL-Zuid-vervoerder en de NMBS overeenkomen, onder alsdan nader te bepalen condities, de exploitatie (of onderdelen daarvan) van die concessie in te brengen in de GVO.
- 7.3 De GVO is bevoegd om, op basis van gemaakte afspraken met de vervoerder die gerechtigd is het binnenlands vervoer te verrichten op het Nederlandse gedeelte van de Verbinding Amsterdam-Brussel-Zuid, binnenlandse reizigers in de internationale treinen te vervoeren, doch is hiertoe niet verplicht anders dan in het geval zij zich daartoe zelf contractueel verplicht heeft.
- 7.4 De Deelnemers aan de GVO zullen streven naar een optimale afstemming en integratie van het internationaal vervoer op de Verbinding Amsterdam-Brussel-Zuid en het binnenlands vervoer op de Verbinding Amsterdam-Brussel-Zuid, met inbegrip van de benuttings- en bezettingsgraad van rollend materieel.
- 7.5 NMBS is bereid, ofschoon deze overeenkomst slechts betrekking heeft op het internationaal vervoer over de Verbinding Amsterdam-Brussel-Zuid, te zoeken en te streven naar synergie-effecten met het binnenlandse vervoer over de Verbinding Amsterdam-Brussel-Zuid, met inbegrip van het verkrijgen en beheren van het rollend materieel.

#### **Hoofdstuk 8: Overige bepalingen**

- 8.1 Op deze overeenkomst is Nederlands recht van toepassing. De Staat verbindt zich ertoe de NMBS over de relevante bepalingen in te lichten.

r  
w

- 8.2 In het geval van een geschil omtrent de interpretatie of uitvoering van deze overeenkomst, welk geschil in der minne door partijen niet kan worden opgelost, zal dit geschil worden beslecht door een College van bindend adviseurs, die naar de regels van het recht een bindend oordeel omtrent het gerezen geschil zullen geven.
- 8.3 Het College van bindend adviseurs wordt als volgt benoemd: elk van de partijen bij deze overeenkomst benoemt één bindend adviseur van eigen keuze, die niet in dienst is van de eigen organisatie. De aldus benoemde twee bindend adviseurs benoemen gezamenlijk een derde bindend adviseur die als voorzitter van het College van bindend adviseurs zal fungeren. Deze derde bindend adviseur dient de naleving van de juridische vereisten te bewaken en zal derhalve bij voorkeur een jurist dienen te zijn. Indien de derde bindend adviseur geen jurist is, zal het College van bindend adviseurs zich laten bijstaan door een onafhankelijk jurist.
- 8.4 Benoeming van een bindend adviseur dient binnen twee weken na verzoek van de andere partij daartoe te geschieden, tenzij aan de andere partij voor het verstrijken van deze twee weken termijn schriftelijk is bericht dat de eigen bindend adviseur nog niet definitief is gekozen of bereid gevonden is in welk geval tussen Partijen een verlengde termijn van maximaal twee weken zal gelden voor het alsnog benoemen van de eigen bindend adviseur. Blijft een partij daarmee in gebreke of verzuimt een partij tijdig het hiervorenbedoelde bericht aan de andere partij te geven, dan verkrijgt de andere partij het recht van benoeming.
- 8.5 Het College van bindend adviseurs bepaalt haar eigen werkwijze, doch neemt daarbij de beginselen van een behoorlijke procesorde, waaronder de beginselen van hoor en wederhoor en fair play in acht. Bovendien zal het College van bindend adviseurs schriftelijk bindend adviseren.
- 8.6 De Staat bevestigt dat deze geschillenregeling voldoende volledig en conform is aan het Nederlands recht.

K  
W

- 8.7 De in deze overeenkomst genoteerde afspraken zullen door Partijen worden gewijzigd indien het (Europees) recht of bindende uitspraken van met openbaar gezag beklede rechtspersonen, waaronder de mededingingsautoriteiten, daartoe nopen. Partijen zullen dan met betrekking tot deze wijzigingen zoveel mogelijk de principes en uitgangspunten van deze overeenkomst in acht nemen.
- 8.8 De kosten van het College van bindend adviseurs worden door Partijen gezamenlijk, ieder voor de helft, gedragen. Partijen zullen overigens de eigen kosten dragen.

Aldus overeengekomen en in duplo opgesteld en ondertekend te 's-Gravenhage op 25/07/2000..... alsmede te Brussel op 24/07/2000.....

---

**DE STAAT DER NEDERLANDEN.**

namens de Minister van Verkeer en Waterstaat, de heer ir W. Korf,  
projectdirecteur van de Projectorganisatie HSL-Zuid,



---

**DE NATIONALE MAATSCHAPPIJ DER BELGISCHE SPOORWEGEN N.V.,**

de heer L.Pardon,  
Bestuurder-Directeur

