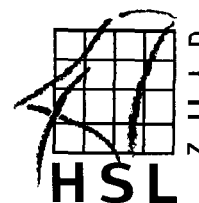


Notulen



Datum vergadering 15 november 2000

Betreft vergadering Tenderboard

Aanwezig J. Janssen, R. Postulart, B. Roelofs, B. van Os,
J. Schlangen, F. Orlemans (verslaglegging)

Gasten -

Afwezig H. Huis in 't Veld

Kopie archief

Datum
15 november 2000

Ons kenmerk
-

Uw kenmerk
-

Contactpersoon
Floor Orlemans

Doorkiesnummer
030 - 27 28 751

E-mail
floor.orlemans@
hslzuid.com

1. Opening

Er is geen agenda verstuurd aangezien de wens is geuit om de bijeenkomst te wijden aan de concept Invitation to Tender (ITT) en de concessieovereenkomst. Voorafgaand aan de bespreking van het ITT wordt op verzoek van de Tenderboard kort stilgestaan bij de verschillende contractdocumenten en de samenhang daartussen.

2. Contractenmatrix Vervoer

Bas van Os licht de samenhang tussen de verschillende contractdocumenten toe. De ITT is een beknopt en compleet document waarin verwezen wordt naar onderliggende contracten zoals dat met de NMBS en de concessieovereenkomst. Verder verwijst het ITT naar diverse annexen waarin allerlei gedetailleerde informatie is opgenomen zoals: marktinformatie, infrastructuurbeschrijvingen, Railedprocedures, Rolma, veiligheidsprocedures etc.

3. ITT Transport Contracts

Mede aan de hand van de door Jacqueline Schlangen verstuurde memo worden aspecten uit de documenten bediscussieerd. Hieronder volgen de eindconclusies en adviezen.

Projectorganisatie
Hogesnelheidslijn-Zuid
Postadres:
Postbus 43
3500 AA Utrecht
Bezoekadres:
Catharijnesingel 33
3511 GC Utrecht
Tel 030 - 272 84 00
Fax 030 - 272 84 44

Algemene discussiepunten

Deliverability van de biedingen

De Tenderboard adviseert om met behulp van het business plan uit het bid format de opbrengsten en kosten helder neer te zetten voor de bidders.

B. Roelofs en R. Postulart buigen zich nogmaals over deze kwestie. De bankability van de ITT en de concessieovereenkomst moet verzekerd zijn. In dat verband wordt geadviseerd deze versie van de concessieovereenkomst als een "Heads of agreement" aan te merken.

- *Informatieverschaffing*

Het is van groot belang duidelijk aan te geven dat alle met zorgvuldigheid samengestelde informatie uit hoofdstuk 1 voor information purposes only is en dat er dan ook geen enkele aansprakelijkheid uit voort kan komen, met uitzondering van de met name te noemen documenten.

- Het contractual framework zou op diverse punten nader kunnen worden aangepast qua harde en zachte eisen en main body en annexes. Bepalingen uit de process agreement, zoals samenstelling en organisatie consortia, zouden in de ITT herhaald moeten worden. Het advies luidt om in de concessieovereenkomst een artikel op te nemen in de vorm van excess- of profitsharing ingeval er sprake is van herfinanciering. Artikelen over change, termination, compensation, step-in rights, asset use, insurance requirements en change in law mogen volgens de Tenderboard zeker niet ontbreken in het ITT-exemplaar van de concessieovereenkomst. Ook dient het SPV-profiel van de TOC aangegeven te worden.

In welke mate bereikt de staat zijn doelstellingen?

Naast de uit te vragen varianten worden geen alternatieve biedingen verwacht. In het kader hiervan geeft de Tenderboard aan te overwegen om kwaliteitsmeting reeds in de eerste fase mee te nemen.

Volgorde

De Tenderboard kan zich vinden in de toegepaste volgorde.

Opdeling domestic/international/combined

De discussie aangaande dit punt volgt op 20 november 2000.

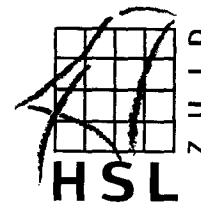
Scoring en weging

Methodiek

De behandeling van dit punt volgt 20 november 2000.

Scoring

Het Vervoersteam neemt in overweging of aan kwaliteit een puntenranking wordt gekoppeld. Die ranking komt alleen aan de orde als de verschillen (in geld) tussen de biedingen voldoende substantieel zijn.



Bieding

Working assumptions

De Tenderboard is van mening dat de oplossing van de Working assumptions inderdaad de minst slechtste is. De Tenderboard adviseert nog wel om in het vervolg te eisen dat zichtbaarheid wordt verstrekt over effecten hiervan in de bieding.

London train

De behandeling van dit punt volgt 20 november a.s.

Overige adviezen van de Tenderboard:

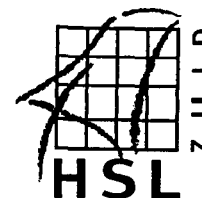
- Meld in hoofdstuk 1 iets over de Rolma tender en de fallback option.
- De term “the last two tenders” wordt vaak gebruikt. Deze is niet juist en dient vervangen te worden door: “de remaining tenderers”.
- Koppel de concession agreement los.
- Geef aan dat de beschrijving van de risk allocation meer tijd kost. Vermeld daarbij dat de risico’s voor de TOC zijn, met uitzondering van een beperkt aantal genoemde risico’s van de Staat.
- In het NMBS concept-contract wordt ook de Publieke Ontwikkelingsmaatschappij ten tonele gevoerd. Dat wekt verwarring. Gezien de status van het concept-contract (uitonderhandeld met NMBS) zou dit opgelost kunnen worden door toevoeging van een voetnoot met uitleg.
- Nagedacht moet worden over de vraag of de concessieovereenkomst kan blijven voortbestaan nadat de concessie op basis van de Wet Personenvervoer is uitgegeven.
- Hoe werkt de Performance Bond? Als boete of als zekerheid voor boete/schade?

Tot slot wordt geadviseerd om als checklist het Delfland ITT op te vragen via Jan Ochtman.

4. Sluiting

Mede vanwege de tijdsdruk stellen aanwezigen prijs op een extra bijeenkomst in het kader van de ITT. Deze vindt plaats op maandag 20 november. De insteek voor de discussie zal zijn gebaseerd op de issuelijst van het Vervoersteam, waarover de Tenderboard zich zal buigen.

Memo



Aan Tenderboard Vervoer

Kopie -

Onderwerp ITT Transport contracts
Reactie van Hans Huis in 't Veld via Maurice Wiedenhof

Bijgaand treft u een nieuwe draft versie van het ITT Transport Contracts aan. Aanstaande woensdag zouden we graag met u in ieder geval de volgende discussiepunten willen doornemen:

Hans: "... bedankt voor de stukken. Ik ben niet helemaal in de gelegenheid geweest om alles goed door te nemen, wel heb ik een paar punten die ik graag telefonisch wil doorgeven. Wellicht is het handig de oude tekst die vorige keer is besproken te laten staan en de wijzigingen hierop in de nieuwe versie mee te nemen".

Algemene discussiepunten

- Verschafft de ITT voldoende informatie voor bidders, weten zij met deze ITT wat ze moeten doen en waar ze op moeten bieden? Moet het verschil tussen informatie en eisen duidelijker gemaakt worden?
- In welke mate bereikt de Staat zijn doelstellingen met de huidige opzet (ITT proces in relatie tot concessie-overeenkomst).
- Is de volgorde van de behandelde onderwerpen de juiste? De huidige volgorde is geschreven met het oog op de business executive (1. The Business; 2. The Contract; 3. The Tender; 4. The Bid). Een meer klassieke indeling zou de volgende zijn:
 1. The Tender process
 2. The Business
 3. Scope of Base case and Variants
 4. The Contractual Framework
 5. The Evaluation procedure
 6. Tender terms and conditions

Opdeling domestic/international/combined

- CGEA (voorheen alleen domestic) en SJ gaven aan liever toch alleen op combined te willen bieden. De tekst is nu zo geschreven dat combined voor de hand ligt, maar dat de Staat nog wel een analyse kan uitvoeren om te splitsen (marginaal beschreven). Is dit een correcte wijze van omgaan met biedingen en bidders? **Hans: "ik zou het zuiver houden; m.i. is nu de uitvraag te veel naar combined"**

Datum
13 november 2000

Ons kenmerk
-

Uw kenmerk
-

Contactpersoon
Jacqueline Schlangen

Doorkiesnummer
-

E-mail
-

Projectorganisatie
Hogesnelheidslijn-Zuid

Postadres:
Postbus 43
3500 AA Utrecht

Bezoekadres:
Catharijnesingel 33
3511 GC Utrecht

Tel 030 - 272 84 00
Fax 030 - 272 84 44

Scoring en weging

- Moet de scorings- en wegingsmethodiek nader uitgelegd en/of gemotiveerd worden? *niet behandelen*
- De scoring is nu alleen gericht op financiële aspecten. Moeten er ook punten gegeven worden aan degene met het mooiste/beste Business plan?

Hans: "de omschrijving zo eenduidig en helder mogelijk houden. De nadruk moet niet liggen op het geven van punten met het mooiste/beste Business plan, maar veeleer op de risicoanalyse"

*Mundig
feyheit + nael
die vach*

Bieding

- De ITT sluit voorbehouden uit en benoemt een aantal 'Working assumptions' die –als ze achteraf er iets naast liggen- kunnen leiden tot bijstellingen van de biedingen. Is deze oplossing de minst slechte?
- De London train lijkt vooralsnog commercieel onhaalbaar en uitermate gecompliceerd. Dit mede ivm de hoogte en de structuur van de fees in de Channel tunnel (charge per head, maakt het kaartje te duur ook als er in Brussel overgestapt wordt op een Eurostar). Op dit moment is London opgenomen onder de toepassingsmogelijkheden van variant 7 (2 extra paden). Is er een slimmere oplossing denkbaar?

Hans: "ik denk dat de TB geen slimmere oplossing zou kunnen bedenken; misschien is het een goed idee om eens met Hans van Ammers te praten, die hier wel ideeën over heeft."

Datum

13 november 2000

Kenmerk

-

Blad

2/2

Orlemans, Floor

Van: Wiedenhof, Maurice
Verzonden: dinsdag 14 november 2000 13:45
Aan: Orlemans, Floor
Onderwerp: FW: Tenderboard stukken!

hier dan!

Maurice

-----Oorspronkelijk bericht-----

Van: Wiedenhof, Maurice
Verzonden: 13 november 2000 17:40
Aan: 'joop.janssen@stibbe.nl'
Onderwerp: Tenderboard stukken!

Hi Joop,

Ik ben weer fris en vrolijk aanwezig na een kortstondige afwezigheid.

bijgaand mijn aantekeningen van de laatste Tenderboard.

Het ziet er uit als los zand, wellicht kan het aangevuld met jou aantekeningen alvorens deze te sturen naar de rest. Kortom, shoot the monkey dan pas ik het aan.



concept notulen
tendenboard 1 ...

Voorgesteld wordt in de Tenderboard van 15 november alleen de ITT Vervoer te behandelen en de openstaande punten van de TB 1-1-00. Hiertoe onderstaande documenten die ik zojuist van Jacqueline ontving. Deze stuur ik ook per mail naar de overige leden.



ITT integraal
(13-11-00).doc



Annex Working
Assumptions.doc



concessie ovk 6-11
2000.doc



conceptcontract vs 10
(6-11-20...

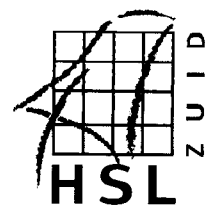


uitleg + vragen ITT
131100.doc...

Ondertussen ben ik ook weer druk bezig met het budget voor de Infraprovider voor volgend jaar. Daar hoort ook jouw contract bij voor de Tenderboard IP. Blijf je onder dezelfde condities voor de TB IP werken? Zo ja, dan laat ik je een concept deelovereenkomst voor 2001 sturen.

Maurice

Memo



Aan Tenderboard Vervoer

Kopie -

Onderwerp ITT Transport contracts

Bijgaand treft u een nieuwe draft versie van het ITT Transport Contracts aan. Aanstaande woensdag zouden we graag met u in ieder geval de volgende discussiepunten willen doornemen:

Algemene discussiepunten

- Verschafft de ITT voldoende informatie voor bidders, weten zij met deze ITT wat ze moeten doen en waar ze op moeten bieden? Moet het verschil tussen informatie en eisen duidelijker gemaakt worden?
- In welke mate bereikt de Staat zijn doelstellingen met de huidige opzet (ITT proces in relatie tot concessie-overeenkomst).
- Is de volgorde van de behandelde onderwerpen de juiste? De huidige volgorde is geschreven met het oog op de business executive (1. The Business; 2. The Contract; 3. The Tender; 4. The Bid). Een meer klassieke indeling zou de volgende zijn:
 1. The Tender process
 2. The Business
 3. Scope of Base case and Variants
 4. The Contractual Framework
 5. The Evaluation procedure
 6. Tender terms and conditions

Opdeling domestic/international/combined

- CGEA (voorheen alleen domestic) en SJ gaven aan liever toch alleen op combined te willen bieden. De tekst is nu zo geschreven dat combined voor de hand ligt, maar dat de Staat nog wel een analyse kan uitvoeren om te splitsen (marginaal beschreven). Is dit een correcte wijze van omgaan met biedingen en bidders?

Scoring en weging

- Moet de scorings- en wegingsmethodiek nader uitgelegd en/of gemotiveerd worden?

Datum

13 november 2000

Ons kenmerk

-

Uw kenmerk

-

Contactpersoon

Jacqueline Schlangen

Doorkiesnummer

-

E-mail

-

Projectorganisatie

Hogesnelheidslijn-Zuid

Postadres:

Postbus 43

3500 AA Utrecht

Bezoekadres:

Catharijnesingel 33

3511 GC Utrecht

Tel 030 - 272 84 00

Fax 030 - 272 84 44



- De scoring is nu alleen gericht op financiële aspecten. Moeten er ook punten gegeven worden aan degene met het mooiste/beste Business plan?

Bieding

- De ITT sluit voorbehouden uit en benoemt een aantal 'Working assumptions' die –als ze achteraf er iets naast liggen- kunnen leiden tot bijstellingen van de biedingen. Is deze oplossing de minst slechte?
- De London train lijkt vooralsnog commercieel onhaalbaar en uitermate gecompliceerd. Dit mede ivm de hoogte en de structuur van de fees in de Channel tunnel (charge per head, maakt het kaartje te duur ook als er in Brussel overgestapt wordt op een Eurostar). Op dit moment is London opgenomen onder de toepassingsmogelijkheden van variant 7 (2 extra paden). Is er een slimmere oplossing denkbaar?

Datum

13 november 2000

Kenmerk

-

Blad

2/2

Invitation to Tender

HSL-Zuid Transport contracts

Important notice

Table of Contents

Introduction

- 1 The Business
 - 1.1 The HSL-Zuid Transport System
 - 1.2 The Market
 - 1.3 The HSL Zuid Infrastructure
 - 1.4 Legal requirements to operate HSL-services in The Netherlands
- 2 The Contractual Framework
 - 2.1 The HSL-Zuid Concession Agreement
 - 2.2 The Joint-Operating Company with SNCB
 - 2.3 The Co-operation Agreement with SNCF
 - 2.4 Summary of Contractual Relationships
- 3 The Tender Process
 - 3.1 Objectives and Preconditions
 - 3.2 The Bidding phase
 - 3.3 Negotiation phase
- 4 The Bid
 - 4.1 Scope of the Base Case
 - 4.2 Scope of the Variants
 - 4.3 Bid Format
 - 4.4 Terms and Conditions for Tendering

Annex A Contractual framework:

- A1 Draft Concession Agreement:
- A2 Draft Contract SNCB
- A3 Draft Agreement SNCF
- A4 Working Assumptions for bidders

Annex B Procedural documents

- B1 Bid Format
- B2 Data room rules
- B3 Process Agreements
- B4 Additional Process Agreement NS
- B5 Special Annex: what if 2 TOCs? (one for international and one for domestic)

Introduction

The Dutch high-speed line (HSL-Zuid) is a project of great strategic importance. Within the Netherlands, the HSL-Zuid not only provides the southward link into the Trans-European High Speed Rail Network, it will also create a dramatically faster connection between Amsterdam and Rotterdam, the country's largest two cities.

The project is also strategic to the transformation process of the Dutch rail sector. First it represents a new means of providing rail infrastructure: through a 25-year availability contract, the Infrastructure Provider (IP) is incentivised to optimise both construction, maintenance and usage of the new track.

Secondly, for the operators it underlines the sector's development toward concession agreements with independent Train Operating Companies for the provision of train services. It is also the first international transport tender in Europe that uses instruments from the EU-infrastructure package to create, on the one hand, an open competition for international services and, on the other hand, the business security that any operator, and especially a new entrant, requires for a large-scale commitment for period of 15 years.

Even for rolling stock manufacturers this project is a first, in the way that high speed rolling stock solutions need to be identified while several Train Operating Companies are still competing for the contract.

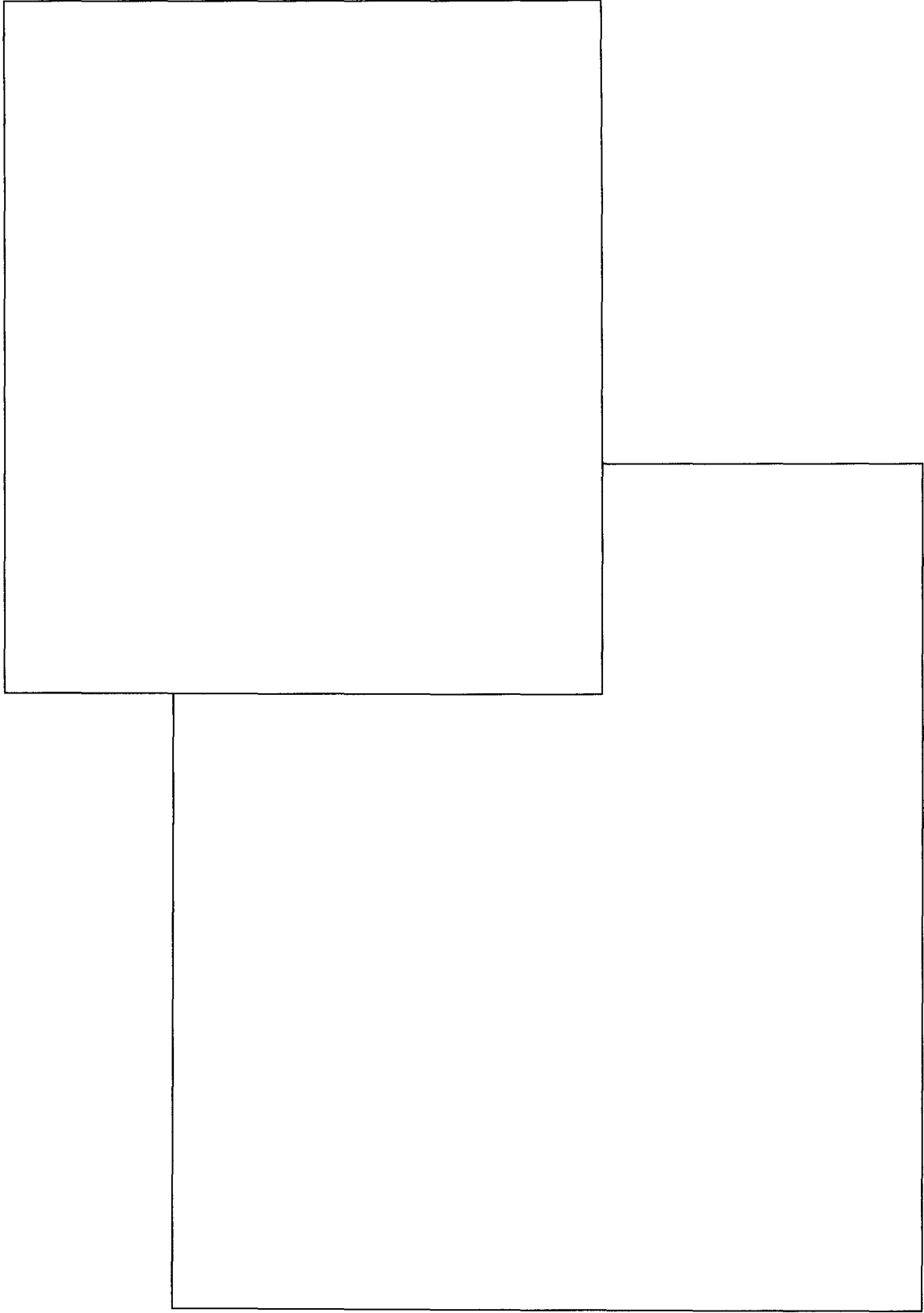
Although this tender is faced with a complex and dynamic environment, the State believes that this tender is the most promising way to bring out the best offer for passengers and tax-payers. After consultation with market parties a number of conditions were identified for a successful tender. The State believes that these conditions have now been met, as is evidenced by the information provided in and in support of this Invitation To Tender (ITT).

The ITT is structured as follows:

- Chapter 1 gives an overview of the Business.
- Chapter 2 outlines the contractual framework, of which the detailed documents are included as Annexes to the ITT.
- Chapter 3 describes the tender procedure, including the evaluation method for the bids.
- Chapter 4 sets the scope of the bid and gives the instructions for the bidding phase.

The Annexes contain the documents that are specific to this Transport Tender, including the concession agreement. The annexes form an integral whole with the main text of the ITT.

The Supporting Documents are not part of the ITT itself and Tenderers need to take careful note of the legal status of each of these documents. Nevertheless, these documents are most relevant to the business of the HSL-Zuid transport services and are therefore made available to Tenderers.



Maps of Amsterdam to London and Paris and of the Randstad

1. The Business

This chapter outlines the business of HSL-Zuid train services. Section 1.1 describes the new HSL-Zuid transport system in comparison to the existing modes of transport. To assess the revenue potential of the HSL-Zuid services, Tenderers will want to consult the results of the market surveys described in section 1.2.

Section 1.3 then describes the infrastructure and stations along the corridor. Section 1.4 gives the legal and institutional requirements of a train operator in The Netherlands, while section 1.5 describes the rolling stock requirements for HSL-Zuid in particular.

1.1 The HSL Zuid transport system

On the previous page two maps have been inserted. One shows HSL-Zuid as part of the Trans-European Network (TEN) of High Speed Rail services. The other shows HSL-Zuid as the connecting railway link between Amsterdam and Rotterdam.

The competitive position of International HSL-Zuid services

The HSL-Zuid will connect the Randstad (Amsterdam, Rotterdam and The Hague) to international high speed rail services enabling fast, frequent direct train services to Brussels and Paris. High speed trains may also connect with Paris Charles de Gaulle Airport, EuroDisney and destinations in southern Europe.

The table below shows the indicative journey times between city centres using various modes of transport.

<i>Amsterdam Central to:</i>	Brussels	Paris	London
Current rail (Thalys/Benelux)	2:38 / 2:53	4:08	6:14 ^b
Car (fastest)	2:20	5:32	7:19 ^c
Car (weekdays)	2:50	6:17	8:19 ^c
Air ^a	2:55	3:20	3:25
HSL	1:30	3:03	3:30 ^d

- Assuming access and egress times of 30 minutes, 45 minutes check-in time and 25 minutes check-out time (London: Heathrow, Paris: Charles de Gaulle)
- Transfer to Eurostar at Brussels.
- Including Eurotunnel transit time.
- Assumes completion of the Channel Tunnel Rail Link

The competitive position of domestic HSL-Zuid services

The HSL-Zuid will have a revolutionary impact on domestic travel times as shown in the indicative table below. A high frequency HSL-Zuid service increases the options of people in Amsterdam and Rotterdam who may want to live in one city but work or recreate in the other. The volume of traffic generated by this effect may be significant.

	From Schiphol	From Amsterdam City Centre	
	To Rotterdam	To Rotterdam	To Breda
Car peak	1:20	1:40	1:59
Car off peak	0:50	1:00	1:19
Train	0:45	1:01	1:42
HSL	0:19	0:36	0:59

1.2 The Market

In the Supporting Documents the following information is supplied:

- [...title..] Report and data on existing transport flows (rail, air and road) between the various relevant Origin-Destination pairs. This regards a survey of 40.000 interviews in spring 2000, uplifted with the actual sales data of NS Reizigers and Thalys.
- [...title..] Report and data on consumer preferences. This regards a recent survey of [1500?] interviews in summer 2000 with a comparison to a [800?] interviews survey from 1999. Both surveys were specifically commissioned for the HSL-Zuid project.
- [...title..] General forecasting information. This regards economic growth scenarios, generation scenarios et cetera from external sources such as the Central Planning Bureau.

Current volumes and consumer preferences

In the table below some key findings are presented (indicative only, please read the full text of the Supporting Documents to understand the pricing and service scenario behind the numbers):

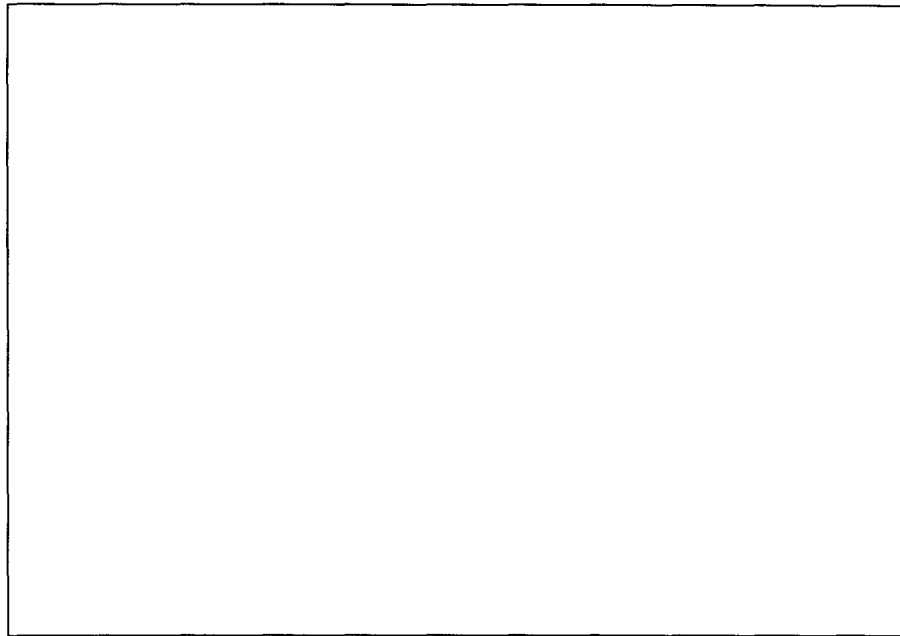
	Trips/yr In 2000	Would choose HSL Scenario 1	Would choose HSL Scenario 2
In-market O/Ds: NL-Belgium			
By rail	... mio	... %	... %
By road	... mio	... %	... %
By air	... mio	... %	... %
In-market O/Ds: NL-France			
By rail	... mio	... %	... %
By road	... mio	... %	... %
By air	... mio	... %	... %
In-market O/Ds: NL-London			
By rail	... mio	... %	... %
By road	... mio	... %	... %
By air	... mio	... %	... %
In-market domestic			
By rail	... mio		
By road	... mio	... %	... %

Consumer preferences were strongly influenced by the following factors:

- ..
- ..
- ..
- ..
- ..

Growth

The graph below show the historical growth of passenger flows for a number of transport modes and connections, plus the economic growth in that period.

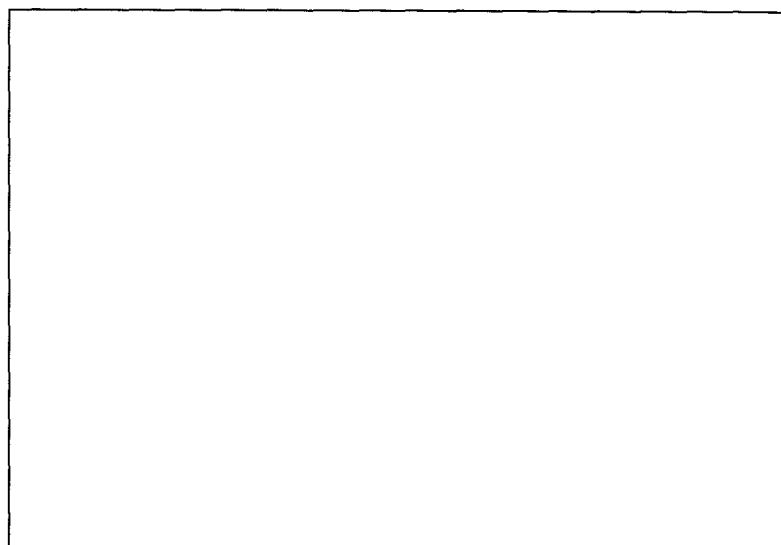


Economic growth is very often taken as a proxy for growth predictions. Below you will find some growth forecasts for the Dutch economy from various sources included in the Market Background Data (Supporting Document ...).

Source	Period	Average Annual Growth

Generation

The graph below shows some examples of volume generation after introduction of other high speed rail services.



1.3 The HSL-Zuid Infrastructure

The HSL Transport System is the result of 90 kilometers of new high speed infrastructure, a shorter route and high speed rolling stock. On the high speed infrastructure a maximum speeds of 300 kph can be realised. The route is shown in the diagram on the other page.

In Section [...] of the Supporting Documents the infrastructure is described in full.

The journey to Paris

The table below gives the distances and journey times on the core route calculated with 300 kph rolling stock.

Stations	Distance in kilometers	Time in minutes
Amsterdam CS		
Schiphol		
Schiphol		
Rotterdam CS		
Rotterdam CS		
Antwerp CS		
Antwerp CS		
Brussels Midi		
Brussels Midi		
Paris Gare du Nord		

Note that station stops are assumed to be 2 minutes, except for Brussels. There, through trains will frequently be coupled to other trains running to Paris. This will require a stop of approximately 8 minutes.

The route to Paris

HSL-services will start from either Amsterdam CS or Amsterdam WTC-Zuid and run at normal speed to Schiphol.

South of Schiphol a new high speed section shortens the route to the existing infrastructure around Rotterdam CS (where also International services from The Hague CS may connect to the route).

From Rotterdam to Antwerp there is again a new and shorter high speed section, including a two-way connection (northbound and southbound) to the existing railway infrastructure at Breda.

Between Antwerp and Brussels the existing infrastructure will be upgraded to allow speeds up to [160] kph.

From Brussels down to Paris, the HSL-services will use the existing High-Speed Line.

The Stations

Section [...] of the supporting documents describes the relevant railway stations.

The main stations along the core route are:

- **Amsterdam Central Station**, located at the IJ Waterfront in the centre of the capital of the Netherlands. With [...] million passengers per year, it is the busiest railway station in the Netherlands. It offers direct access by rail to most cities throughout the country. The city centre and numerous tourist attractions are within walking distance of the station. The station is the main rail hub for central Amsterdam providing for local, regional and Inter-City domestic services as well as international services.
- **Amsterdam Airport Schiphol** is the railway station of Europe's fourth busiest airport and is a major hub for European and trans-continental flights. The airport provides 24-hour services 7 days per week and, in terms of customer services, is ranked among the top airports of the world. The trains stop at the underground railway station located directly beneath the airport's departure/arrival hall to provide maximum convenience for passengers using the train. Because of its direct rail links to other cities in the Netherlands (Amsterdam, Utrecht, The Hague and Rotterdam) and its international connections with Belgium, Germany and France, Schiphol Airport railway station has an important transfer function. The ample and accessible parking facilities, however, also make Amsterdam Airport Schiphol a practical place to start a train journey.
- **Rotterdam Central Station** is situated in the heart of the modern city, where high-rise office buildings, top-quality shopping, and leisure facilities are available in the vicinity of the station. The station is the main rail hub for central Rotterdam providing for local, regional and Inter-City domestic services as well as international services. Rotterdam is an important economic centre in the Netherlands. To a large degree, this can be attributed to the Port of Rotterdam, which is the largest in the world and has an important transfer function for inland Europe.
- **Antwerp Central Station** is currently being reconstructed with a new subterranean 'through' station beneath the existing terminus station. The station is situated in the centre of the city and will be equipped to the best modern standards. The new station will enable much improved connections between international high speed trains and other domestic rail routes in northern Belgium.
- **Brussels Gare du Midi** has already undergone substantial modernisation and now provides a high quality facility serving international high speed trains from London, Paris and Cologne in addition to those from Amsterdam. The station also provides connections with domestic services to destinations throughout Belgium, including Brussels International Airport. The station is well located near the city centre and the central business district of Brussels.
- **Paris Gare du Nord** is the terminus for main line trains from the north of France in addition to international high speed trains from London, Amsterdam, Cologne and Brussels. The station is within the central district of Paris and has a major interchange facility with the RER and metro networks.

Other Stations that can be serviced by HSL-Zuid services in the Netherlands include:

- **Amsterdam-Zuid/WTC**, is located at the edge of the old city in the heart of one of the most prestigious and high value office locations in the Netherlands. It is close to Amsterdam Schiphol Airport and is easily accessible by car from all directions as well as by various modes of public transport. The area has been cited for further expansion of office and retail development and the station itself is being considered as part of a major redevelopment scheme. From approximately 2010 the 'Noord-Zuidlijn', a new subway-line, will connect the Station to Amsterdam Central Station and the destinations in the heart of the old city, which is located between the two station. The station provides Inter-City and local domestic services.
- **The Hague Central Station**. The Hague is the seat of the Dutch Government where Parliament, the Ministries and foreign embassies are located. Many businesses with close ties to the Government also have offices in The Hague, as well as many international companies. In addition, the seaside resort of Scheveningen attracts many tourists. The Hague Central Station is conveniently located to the central business district of The Hague. The station is readily accessible by all modes of transport.
- **Breda**, one of the major cities in the Province of North Brabant, is located to the east of the High Speed line, being 47 km south of Rotterdam and 52 km north of Antwerp. The railway station is located in the city centre. The station provides local, regional and Inter-City domestic services

Outside of the Netherlands the following stations can be considered:

- In Belgium: Antwerp Brecht/Wuustweezel, Antwerp Groenendaallaan, Mechelen and Brussels North.
- In France: Paris Charles de Gaulle, EuroDisney and destinations beyond Paris.
- In the UK: London Kings Cross / St Pancras.

Other infrastructural facilities in The Netherlands

Section [...] of the Supporting Documents describes the other infrastructural facilities in The Netherlands. These existing cleaning facilities, maintenance yards, shunting yards and overnight storage yards, such as this at the Watergraafsmeer stabling yard near Amsterdam Central station. It should be noted, however that the new rolling stock for HSL-Zuid services will probably require maintenance facilities that are currently not yet available in The Netherlands.

Under the new Electricity Act the railway sector can buy electricity directly. Through combined buying, Dutch railway operators enjoy significant discounts of the electricity price.

Specific Agreement with NS

To promote a level playing field, the State has reached a specific Agreement with NS (Annex ..), so that all Tenderers, when they so request, will receive the relevant and available information infrastructure facilities and prices.

1.4 Legal requirements to operate HSL-services in The Netherlands

The winner of the tender must establish a special purpose Train Operating Company for the HSL-Zuid operations: The HSL-TOC. Sections [...] of the Supporting Documents set out the legal requirements in the Netherlands for being a (HSL) TOC and for operating (HSL) rail transport services.

Legislative framework

The following EU directives – all agreed in the past decade – have pushed major reforms in the Dutch railway sector and in the Dutch railway legislation:

1. 91/440/EEC, requiring separation of infrastructure management and train operations;
2. 95/18/EEC, aimed at harmonising the licensing of railway undertakings;
3. 95/19/EEC, setting the principles and procedures for the allocation of infrastructure capacity and the charging of infrastructure usage;
4. 96/48/EEC, promoting the inter-operability of the transeuropean high speed rail networks.

In 1995, as a direct consequence of directive 91/440 EEC, the Dutch Railways (NS) has been divided in a group business organisations and a group of so-called 'Task Organisations'. The latter group is charged with the public tasks of capacity allocations, traffic control and the maintenance of the infrastructure.

In september this year the Government send a proposal for a public transport Concession Act to parliament. In november this was followed by a proposal for a new Railway Act. Both acts together will restructure the entire system of legislation in railway sector and will modernise the legislation in line with the EEC directives mentioned earlier.

In line with this new legislation, the Government has tendered regional multimodal transport concessions and has entered into a performance contract with NS Reizigers for the main network. In Section ... of the Supporting Documents are included the letters to Parliament setting out:

- the decision to publicly tender the HSL-Zuid Transport services contracts;
- the process by which as of January 1st, 2001, the Task Organisations are separated completely from NS to act as a fully independent Infrastructure Manager under responsibility of the Government;
- the plan for an independent regulatory body, through a sector specific chamber within the Dutch Competition Authority (NMa).

Legal requirements of an HSL Train Operating Company

Within the new legislative and institutional setting all Train Operating Companies will receive non-discriminatory access to railway infrastructure and facilities.

To this end the HSL-TOC must obtain the following from the Infrastructure Manager:

- A Company Permit, for the transport of persons
- A Safety Attest
- An allocation of train paths

It is also required that public transport providers consult annually with consumers organisations.

In addition to the general sector requirements the HSL-TOC will, together with the Infrastructure Provider for the new HSL-Zuid infrastructure, have to demonstrate that the safety requirements for the HSL-Zuid are complied with. To this end a 'Safety Case' must regularly be prepared, comparable to the practice in the airline sector.

These requirements are set out in detail in Sections ... of the Supporting Documents. Please note however, that Tenderers are required to comply with these requirements in time for operation, not before contractual close.

Rolling Stock Requirements

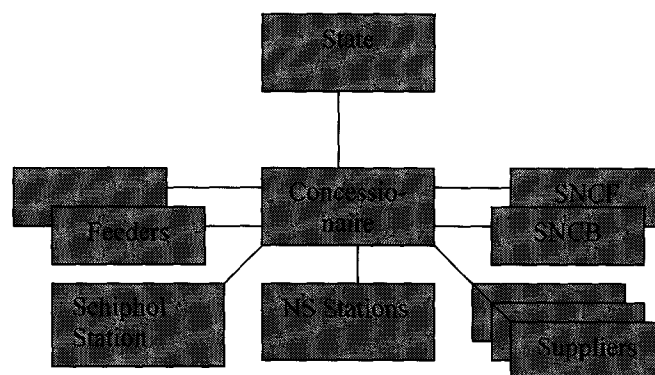
Section [...] of the Supporting Documents sets out the requirements of Rolling Stock that will be used on the HSL-Zuid. It includes:

1. The general requirements for rolling stock Access Certificates.
2. HSL-infrastructure general requirements for rolling stock in accordance with relevant rolling stock TSIs.
3. HSL rolling stock safety and health requirements (which enable the HSL-TOC to comply with the 'Safety Case' requirement indicated in the previous section). For this safety case all parties need to co-operate (TOCs, InfraProvider, Traffic Control). As this is not feasible in bidding phase, please refer to Annex [...] for the Working Assumptions Rolling Stock.
4. HSL rolling stock infrastructure interface requirements in The Netherlands, Belgium and France.

2. The Contractual Framework

Apart from the general requirements of any Train Operating Company in The Netherlands, there are a set of specific contractual relationships of the HSL-TOC. The graph below summarises the contractual relationships of the Concessionaire:

- The Concession Agreement with the State,
- Commercial Agreements with other transport companies including SNCB and SNCF, and feeder lines (train, bus, metro et cetera)
- NS Stations, Schiphol and various suppliers.



Section 2.1 gives a summary of the Concession Agreement, which is appended as Annex 1. Sections 2.2 and 2.3 describe the contractual arrangements with the SNCB and the SNCF (Annexes 2 and 3) which provide Tenderers with the essential information to assess the business case for international services. Section 2.4 then summarises the agreements with Schiphol and NS to provide all Tenderers with fair and equal access to stations and support services. A timeline from Tender Procedure to full operations is given in Section 2.5.

2.1 The Concession Agreement with the State

In Annex 1 the Draft Concession Agreement is appended. All bids in this phase are to be based on the exact text of the Draft Concession Agreement.

Background

The HSL-Zuid Concession is not a subsidised contract, but a series of new services and a valuable business proposition in itself. Both the State and the Concessionaire will benefit if many passengers are attracted that attach a high value to the services offered. Because of the committed concession payments, service schedule and rolling stock investments, the Concessionaire will simultaneously seek to optimise passenger volumes and yields, leading to differentiated pricing and quality offers.

Rather than defining all quality standards up front the State, therefore, first invites Tenderers to present the business plan and quality commitments that maximise the value of HSL-Zuid. Upon reception of the bids, the State will analyse the business plans to determine whether an enhanced service offer can be determined and which additional commitments are required in the interest of the passengers. Following the negotiations phase, these will become part of the final Concession Agreement with the State.

Legal Basis

It is foreseen that the Concession Law is not yet in force at the time of contract close. Therefore the initial contract will be based on private law. Once the Concession Law is in force the contractual arrangements will be translated one-on-one into a public law contract.

Attribution of risks

The concessionaire will assume all business risks. These include the contractual risks with business partners such as SNCB and SNCF. These also include the risks of delays resulting from interference between the various operators on the entire network.

The State will guarantee the rights of the concessionaire under the Concession Agreement, including the availability and quality of the infrastructure as well as the continued use of rolling stock after the concession period. The State also assumes responsibility for the realisation of an independent Infrastructure Manager and an independent Regulatory body, as well as for the essential unity between the initial Concession Agreement under private law and the future agreement under public law.

Key elements

The duration of the first Concession period for HSL-Zuid is set at 15 years. Following consultations with market parties, the State believes this period to be provide the right balance between the time needed to develop the new services and the competitive incentives of retendering. Following this period the State may grant an extension to the Concessionaire or retender the contract for an appropriate duration.

The Concession Agreements sets out the rights and obligations of the Concessionaire. These include:

- The capacity rights needed to offer the agreed pattern of international and domestic train services.
- The obligation to offer the agreed journey times, frequency, connections and capacity.
- The exclusive right to transport domestic passengers via HSL-Zuid between the agreed stations in The Netherlands.
- The obligation to maintain the agreed pricing structure for at least some categories of domestic passengers.
- The quality commitments made by the Concessionaire and the procedure by which, under exceptional circumstances, these may be lowered.
- The concession payments and the deductions thereof when the agreed infrastructure capacity is not available or substandard in quality.
- A performance bond of 100 million Euro.
- The reporting requirements and the arrangements for retendering towards the end of the concession period.
- The arrangements for rolling stock in case of retendering.

2.2 The Joint Operating Company with SNCB (Amsterdam – Brussels)

In order to provide international services the contract with SNCB is an essential prerequisite. The draft contract that SNCB has committed to is appended as Annex 2. All bids in this phase are to be based on the exact text of the Draft Contract.

Background

The Contract with SNCB is arguably the single most important business parameter for the international services. The current draft is modelled on existing arrangements for joint international services, but also includes obligations for the partners to optimise the overall success of the international services from a joint operational perspective, rather than seeking suboptimal solutions from the view point of the individual partners.

During the Negotiations Phase, the last two Tenderers will be given the opportunity to discuss improvements and extensions of the contract with SNCB. The Contract will be between the SNCB and the Concessionaire. The State will not be party to the contract but arrangements that are in contradiction to the current draft must be submitted for approval.

Key Elements

The Concessionaire and the SNCB will co-operate on an exclusive basis to provide at least 32 international services over HSL-Zuid per direction per day. They will establish a Joint Operating Company to co-ordinate the commercial offer and the transport operations between Amsterdam. Both parties will contribute 50% of the rolling stock needed between Amsterdam and Brussels.

The contract also give the mechanisms for cost and revenue sharing between the two parties.

- Costs will mostly be shared in proportion to the distances and running times on each network.
- The Concessionaire will receive [58-59] % of the international net revenues (after reduction of 10% for ticket distribution). The domestic revenues in each country will not be shared.

An important feature of the contract is the alignment of business objectives. Shared costs and also the choice of rolling stock must be such that the overall profitability of the services is maximised. Also, parties will jointly negotiate with other operators beyond Brussels, such that the revenues for the Amsterdam-Brussels part are first optimised and then split between SNCB and the Concessionaire.

2.3 The Co-operation Agreement with SNCF (Brussels – Paris)

SNCF has agreed to co-operate with the winner of the Tender to provide direct services to Paris. A Draft Agreement between the Concessionaire and SNCF is appended as Annex 3. All bids in this phase are to be based on the exact text of the Draft Agreement. Please note, however, that SNCF has not yet committed to the Draft Agreement and it is conceivable that Tenderers will receive amendments in the course of the procedure.

Background

During the Negotiations Phase, the last two Tenderers will be given the opportunity to discuss improvements and extensions of the agreement with SNCB and SNCF. The Agreement will be between the Concessionaire, the SNCB and the SNCF. The State will not be party to the contract but arrangements that are in contradiction to the current draft must be submitted for approval.

Key elements

In the Base Case there is an hourly service between Amsterdam and Paris Gare du Nord (approximately 16 times per direction per day), with the following arrangements

- Parties will co-ordinate their commercial offering.
- The Concessionaire will receive:
 - [...] % of net revenues from international passengers between Amsterdam and Paris.
 - [...] % of net revenues from international passengers between Rotterdam and Paris.
- SNCF will commit rolling stock in proportion to [the running time on French territory].
- The costs sharing mechanism is identical to that in the contract with SNCB.

2.4 Other agreements

In order to promote a level playing field and an efficient procedure NS has signed a specific process agreement with the State. In this agreement NS commits to offer all Tenderers with fair and equal terms for services that can only or most economically be obtained from NS. This agreement is included as Annex B4 to this ITT.

Also with Amsterdam Airport Schiphol an agreement has been reached regarding services in and around Schiphol Station. This agreement is included as Annex B5 to this ITT.

2.5 Implementation planning

The table below shows the implementation planning for the Concession.

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008-2020
Current Services								
Thalys, Benelux	████████████████████							
Preparations HSL-TOC								
Tender process and Contractclose	██████████★							
Procure Rolling Stock		████████████████████						
Establish HSL-TOC organisation		••••	████████████████████					
Schedule trainpaths				★				
Testing Rolling Stock on HSL-line (1/7/05)					██████████			
New HSL-services								
Start Concession Period						★		
Build up HSL-Service						██████████	••••	
Full HSL-Service							••••	██████████

3. The Tender Procedure

Before describing the Tender procedure itself, it is important to understand the objectives of the State and the preconditions for the Tender procedure (section 3.1). Section 3.2 describes the bidding phase for which four Tenderers have been invited, including the Evaluation procedure. Following that, section 3.3 gives the information on the Negotiation phase in which only two Tenderers of the four qualified parties will participate.

3.1 Objectives and preconditions

The decision to build HSL-Zuid was made to realise the following key objectives:

- To link The Netherlands to the TransEuropean Network of high speed rail service and to strengthen the economic position of the Randstad (the metropolitan area comprising inter alia Amsterdam, The Hague and Rotterdam).
- To encourage people to use rail services rather than cars or air services and deliver socio-economic benefits to the economy as a whole.

The decision to tender the HSL-Zuid transport contracts

The Government want to enter into a contract with a Train Operating Company for HSL-Zuid for the following reasons:

- In order to secure the socio-economic benefits of the State's investment in the new line, it is crucial that the new service offer is build up speedily and effectively. After consultation with market parties it became clear that this would best be achieved in the form of a concession, which would give operators the long term security needed to commit the necessary investments.
- A condition for the decision to build HSL-Zuid was the requirement that the operating profits (which are forecasted to be substantial) would be used to cover a substantial part of the investment in the infrastructure. With the long term security, the operator will be able to pay a significant annual amount for the new infrastructure.

On the 16th of June 2000 the Dutch Cabinet decided to officially start the tender procedure for the transport contracts on the HSL-Zuid. Supporting that decision were a number of measures to ensure an adequate playing field, in order to create and maintain the competitive tension needed for a successful tender. Among these measures were the following:

- Sufficient progress towards new legislation, including the creation of an independent Infrastructure Manager and an independent Regulator for the sector.
- Tough requirements for the incumbent operators, should they wish to participate in the Tender. This has resulted in a specific agreement with NS to promote a level playing field. It has also resulted in co-operation agreements with SNCB and SNCF who have decided not to bid for the contracts in The Netherlands.
- Extensive research regarding passenger flows and consumer preferences, within the relevant markets (car, air and train), which creates a good base of information for all Tenderers.

The decision to tender is a principal one: even if the current procedure would not prove to be successful now, the transport contract will not be contracted out of hand. In stead, a development company will be set up for the initial 5 years. After that initial period, a 10 or 15 year concession will be tendered including the ownership of the development company.

Price and Quality in a competitive Tender procedure

The Tender procedure is specifically designed to maintain competitive tension between bidders and at the same time deliver value to passengers and tax payers. In each phase specific elements will be added (but equal for all Tenderers) which in the end will contribute to the success of HSL-Zuid:

- The Qualification has resulted in to a group of highly qualified Tenderers.
- The Bidding procedure, described in section 3.2, will give a clear insight in the commercial value of the concession agreement and its possible extensions. The State will also perform a qualitative evaluation of the bids to determine which quality commitments need to be made part of the concession agreement in order to safeguard the interests of the passengers.
- With this insight the State will decide which extensions and quality commitments to include in the Enhanced Specifications for the Negotiation Phase. The Tenderers selected for this phase will then be given the opportunity to optimise their bids, after which contract negotiations will begin.

3.2 The Bidding phase

The State wants unambiguous binding Bids on a clearly defined Base Case, that will certainly be contracted. The possible extensions of the base case are defined as Variants, for which Tenderers have to prepare a binding Bid as well.

The basis for each of these bids is the contractual framework, described in chapter 2 and Annexes A1 through A4. The bid instructions are described in chapter 4.

Evaluation procedure

The internal protocol, in which the audit trail is set out, will be deposited with a notary public before the Tender return date.

The Bids will be evaluated by assessment teams, consisting of internal and external experts. These assessment teams will first check the Bids on completeness and compliance:

- The Bids have to be complete and in line with the format and general aspects as stated in the bid instructions. Bids that are not complete, will not be taken into account.
- The Bids will be checked for compliance with the Base Case, the Variants and the tender terms and conditions. The feasibility of the Bid will also be evaluated as part of the compliance check. Financial bids on the Base Case and each of the Variants that are non-compliant will get no points.

During the evaluation procedure the State can request Tenderers to provide clarification (see section 4.3) on compliancy issues. Important issues on which the State may ask for clarification include:

- The feasibility or risk control related to certain aspects of the Bid (qualitatively or quantitatively).
- The terms and conditions of services that consortia-members with dominant positions have used in their own Bid, as compared to what they have offered to the other Tenderers.
- The terms and conditions of a rolling stock manufacturer as used in a Bid, as compared to what has been used by other Tenderers.
- The market conformity of operational and capital costs in a Bid.

- The assumptions concerning transport revenues.
- Other aspects of a Bid that are unclear to the State.

A review team will analyse the assessments (in relation to consistency, bias, etc.) to ensure that the assessments are objective and fair, decide on clarifications to be given by Tenderers. The review team will then rank the Bids according to the points awarded by the Assessment teams and advise the Project Director. An independent Tender Board will review the advice while the execution of the procedure is audited externally.

Based on the factual outcome of the procedure the Ministers of Transport and Finance will then decide whether the criteria for the proceeding to the next phase have been met and if they have, will invite the selected Tenderers for the Negotiation phase.

Scoring Method

The scoring method is based on comparison of the Bids. The relative weight of the Base Case is far more than that of the Variants. Variants will be evaluated separately, synergy effects between Variants are not taken into account.

The Tenderer with the highest Base Case Bid will receive 100 points. All other Tenderers will receive points on their Base Case Bids in proportion to this.

In the example below, four Tenderers were bidding for a last minute theatre ticket, that was originally sold at 20 Euro.

<i>example</i>	Base Case Bid	Points
Tenderer A	40 Euro	100
Tenderer B	38 Euro	95
Tenderer C	37 Euro	92,5
Tenderer D	34 Euro	85

The relative weight of the Variant Bids is [4] points for each of the eight Variant and [8] for the Free Variant. A maximum number of 140 points can therefore be awarded (100 points, plus 8 times 4 points, plus 8 points).

Note: each variant is only a modification of the Base Case, which implies that the Base Case Bid has a big impact on the scores for the Variant Bids.

In the example below the four Tenderers were requested to offer 1 Variant: free soft-drinks with the theatre ticket. Tenderers valued the free softdrinks at between 4 and 6 Euro above their original bid, apart from Tenderer B, who did not provide a compliant answer to that variant bid. As a result B did not earn points for the Variant and Tenderers A and C were invited for the final round.

<i>example</i>	Base Bid	Points	Variant	Points	Total
Tenderer A	40 Euro	100	44 Euro	4	104
Tenderer B	38 Euro	95	-	-	95
Tenderer C	37 Euro	92,5	42 Euro	3,8	96,3
Tenderer D	34 Euro	85	40 Euro	3,6	88,6

Decision to proceed to Negotiation phase

The Tender will proceed into the next phase, if at least two Tenderers have submitted a qualitative and financially sufficient Bid and the State is convinced that there will be sufficient competitive tension during the Negotiation phase. A Bid will be found sufficient in terms of:

- Quality, if it has passed the completeness and compliance check (including the feasibility).
- Finance, if it offers at least 100 mio Euro per year (with discounts in the first four years), for the Base Case Bid or at least two of the Variant Bids.

However, the State may decide to proceed when only one acceptable Bid is received. This is only possible if that Bid is comparable to the State's Reference Position. The Reference Position will be deposited with a notary public before the Tender Return Date.

Selection of Tenderers for Negotiation phase

All Tenderers have expressed their interest for both domestic and international services. If all Bids on the combination of domestic and international services demonstrates a clear synergy in combining the two types of services in one Train Operating Company the selection will be straightforward: the two Tenderers with the overall best scores will be invited. However, all Tenderers are required to keep their Bids valid for a period of 12 months from the Tender return deadline. If for any reason one of the invited parties drops out, one of the other Tenderers may be invited to negotiate.

In case however the assessment of the Base Case Bid leads to a clear conclusion that, apart from the highest ranked Tenderer, one Tenderer is particular good at providing domestic services and another at providing international services, such that the combination of these Tenderers must be expected to provide a better business proposition than the second best Bid on the combined services, the State may invite as number 2 the combination of these Tenderers. For this assessment the Tenderers are requested to provide with the Base Case Bid, a binding Bid for international services and domestic services separately, with an explanation for the financial difference with the combined Base Case Bid (see section 4.2, part B.3).

3.3 Negotiation Phase

In parallel to the evaluation process, decisions will have been made whether or not one or more of the 9 Variants are included in the Enhanced Specifications. These decisions will be made without disclosure of how individual Tenderers Bid on the different Variants. The State may also decide to include a number of additional qualitative issues in the Enhanced Specifications, like [fare restrictions,examples]. The submitted Bids of Tenderers are binding start points for the Negotiation phase.

Invitation to Negotiate

The State intends to send out the Invitation to Negotiate, which will contain:

- The Enhanced Specifications, which will be in line with the Base Case presented in this ITT combined with one or more of the Variants and possibly a number of additional qualitative issues.
- The procedure how to negotiate with relevant parties such as SNCB, SNCF, InfraProvider and Schiphol (this procedure will be strictly imposed and monitored in order

to ensure that alle Tenderers get the same information, suggestions and, when relevant, answers from these parties).

- An updated timeline for and a more detailed description of the remaining steps of the Tender procedure.
- The criteria and method by which the Enhanced Bids will be evaluated and how the State will invite one of the two Tenderers for final negotiations.

Contract Close

The State will choose one preferred Tenderer (or, in the case of two separate domestic and international service contracts, two Tenderers) to enter into contract with. Before the Concession Agreement is signed, however, a number of requirements have to be met, such as:

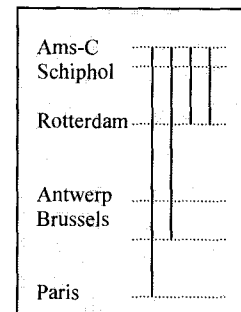
- Issuance of the Performance Bond (see Annex A1, Draft Concession Agreement).
- The agreements with SNCB and SNCF have to be signed (see Annexes A2 and A3).
- The first draft of the Safety Case has to be made with the InfraProvider (see Supporting Document [...]).

4. The Bid

All Tenderers must bid on the terms and conditions, as described in this ITT and its Annexes. It is therefore not allowed to make additional provisions, conditions or assumptions whatsoever. The scope of the Bid is described in sections 4.1 (the Base Case), and 4.2 (the Variants). The format for the Bids is set out in section 4.3 and the terms and conditions for bidding in section 4.4.

4.1 Scope of the Base Case

The Base Case consists of 2 international services and 2 domestic services per direction per hour. Tenderers need to maintain this service offer every day except Sundays and public holidays.



The international trains will:

- Provide a direct service between Amsterdam Central, Schiphol, Rotterdam Central, Antwerp Central and Brussels Midi 32 times per direction per day.
- Extend this direct service to Paris Gare du Nord 16 times per direction per day.
- Offer a scheduled journey time in either direction between Amsterdam and respectively Brussels and Paris, not greater than 101 and 186 minutes (calculated on the basis of rolling stock capable of running at a maximum speed of 300 kph and 3 minutes dwell time at stations).
- Offer excess seat capacity to domestic travellers between Amsterdam-Central and Rotterdam.

The domestic trains will:

- Provide a direct service between Amsterdam Central, Schiphol and Rotterdam Central a further 32 times per direction per day.
- Offer a scheduled journey time in either direction between Amsterdam and Rotterdam not greater than 38 minutes (calculated on the basis of rolling stock capable of running at a maximum speed of 220 kph and 2 minutes dwell time at stations).

The HSL-TOC is allowed to use the first 2 years of operation to build up to the number of trains to the schedules described in the Base Case and Variants (see Annex A1 Concession Agreement).

4.2 Scope of the Variants

Building on the Business Plan for the Base Case, Tenderers will bid on [9] variant cases, that contain extensions or modifications to the Base Case. The State will decide which of the Variants to include in the Enhanced Specifications for the Negotiation phase. This decision depends on the one hand on factors already known to the State (such as the extra infrastructural costs, the effects on the entire railway network etc), but on the other hand also on the financial value (positive or negative) that Tenderers attach to the various Variants in their Bid.

Tenderers need to bid on the following Variants:

1. Extend domestic trains to Breda
2. Re-route domestic trains to Amsterdam-Zuid/WTC
3. Re-route international trains to Amsterdam-Zuid/WTC
4. Connect international trains to The Hague

5. Add Breda-Brussels train
6. Allow 220 kph rolling stock for international trains to Brussels
7. Add two extra trainpaths to Base Case (free choice of destinations)
8. Schiphol Air/Rail substitution package

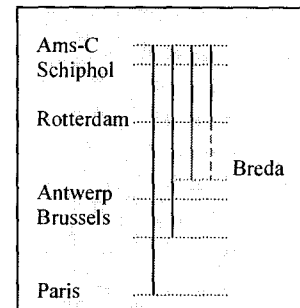
The decision regarding the Variants will be made in parallel to the evaluation and ranking of the Bids. The relevant financial information from the Bids will be made available to decision makers in terms of a range ("if one would include this Variant in the Enhanced Specifications, Bids would increase - or decrease - by between x and y million Euro per year"), without disclosing the position of individual Tenderers.

Variant 1: Extend domestic trains to Breda

In this Variant Tenderers will extend one or both domestic services to Breda.

In addition to the Base Case, the Tenderer will:

- Extend the direct service to Breda between 16 and 32 times per direction per day (the Tenderer will choose the frequency that maximises his Financial Bid).
- Offer a scheduled journey time in either direction between Amsterdam Central and Breda not greater than 59 minutes (calculated on the basis of rolling stock capable of running at a maximum speed of 220 kph and 2 minutes dwell time at stations).

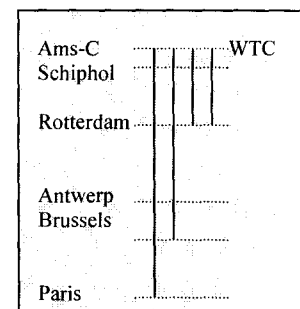


Variant 2: Re-route domestic trains to Amsterdam Zuid/WTC

In this Variant both domestic trains will service Amsterdam Zuid/WTC in stead of Amsterdam Central, starting form 2010. The international trains will continue to service Amsterdam Central.

In stead of the domestic services described in the Base Case, the domestic trains will:

- Provide a direct service between Amsterdam Zuid/WTC, Schiphol and Rotterdam Central 32 times per direction per day.
- Offer a scheduled journey time in either direction between Amsterdam Central and Rotterdam Central not greater than [...] minutes (calculated on the basis of rolling stock capable of running at a maximum speed of 220 kph and 2 minutes dwell time at stations).

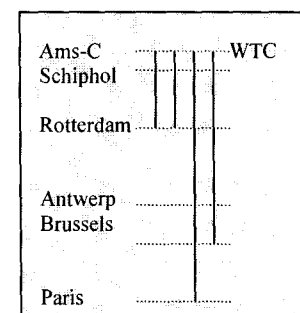


Variant 3: Re-route international trains to Amsterdam Zuid/WTC

In this Variant both international trains will service Amsterdam Zuid/WTC in stead of Amsterdam Central, starting form 2010. The domestic trains will continue to service Amsterdam Central.

In stead of the international services described in the Base Case, the international trains will:

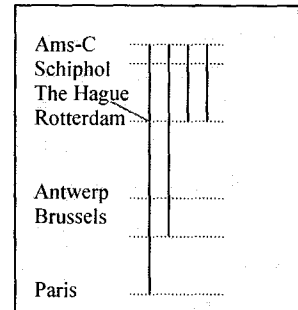
- Provide a direct service between Amsterdam Zuid/WTC, Schiphol, Rotterdam Central, Antwerp Berchem and Brussels Midi 32 times per direction per day
- Extend this direct service to Paris Gare du Nord 16 times per direction per day.



- Offer a scheduled journey time in either direction between Amsterdam Central and respectively Brussels Midi and Paris Nord, not greater than [...] and [...] minutes (calculated on the basis of rolling stock capable of running at a maximum speed of 300 kph and 3 minutes dwell time at stations).
- Offer excess seat capacity to domestic travellers between Amsterdam Zuid/WTC and Rotterdam Central.

Variant 4: Connect international train to The Hague

In this Variant a trainset to and from The Hague will be coupled in Rotterdam to some of the international trains between Amsterdam and Brussels or Paris.



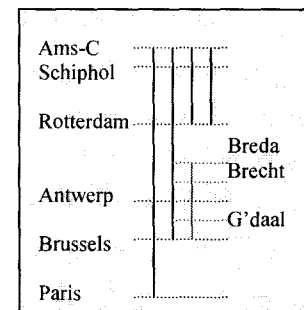
In addition to the Base Case, the international trains will:

- Service The Hague Central between 4 and 16 times per direction per day (the Tenderer will choose the frequency that maximises his Financial Bid).
- Offer a scheduled journey time in either direction between The Hague Central and Brussels Midi not greater than [...] minutes (calculated on the basis of rolling stock capable of running at a maximum speed of 300 kph and 3 minutes dwell time at stations, and allowing for 8 minutes total stopping time in Rotterdam Central for coupling or de-coupling).

Tenderers will assume that excess seat capacity can not be offered to domestic travellers between Rotterdam Central and The Hague Central.

Variant 5: Add Breda - Brussels train

In this Variant an extra international service will be added between Brussels Midi and Breda, servicing two additional stations in Belgium as compared to the Base Case.

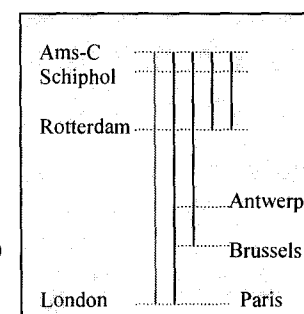


In addition to the Base Case, an additional international train will:

- Provide a direct service between Breda, [Noorderkempen, Antwerp Groenendaallaan], Antwerp Central and Brussels Midi between 4 and 16 times per direction per day (the Tenderer will choose the frequency that maximises his Financial Bid).
- Offer a scheduled journey time in either direction between Breda and Brussels Midi, not greater than [...] minutes (calculated on the basis of rolling stock capable of running at a maximum speed of 220 kph and [3] minutes dwell time at stations).

Variant 6: Allow 220 kph for international trains to Brussels

In this Variant the service pattern will be the same as in the Base Case, but a longer journey time is allowed for the Brussels train: [...] minutes between Amsterdam Central and Brussels Midi. This Variant allows Tenderers to use rolling stock with a maximum speed capability of 220kph in stead of 300 kph for trains that do not go on to Paris.



Variant 7: Add two extra trainpaths to Base Case (free choice of destinations)

In this Variant the Tenderer is offered two extra train paths per direction per hour over HSL-Zuid in addition to the Base Case.

The Tenderer is free, within the given limits, to choose the frequency and stops (origin/destination) that maximise its Financial Bid. He can choose to add domestic services or international services or a combination of these. Tenderers are free to include trains that only run during certain times of the day, week or year. For these extra paths no journey time requirements are set. The Tenderer is free to build these extra services over time.

The domestic stops that can be considered are Amsterdam Central, Schiphol, Rotterdam Central and Breda. The stops that can be considered in Belgium are Antwerp Central and Brussels Midi.

For international trains, the starting and end station in the Netherlands can be Amsterdam Central and/or The Hague Central (Tenderers will assume that excess seat capacity can not be offered to domestic travellers between Rotterdam Central and The Hague Central).

Note: Paris Gare du Nord will not be able to accommodate more trains than foreseen in the Base Case. Tenderers may assume that there will be capacity for [...] trains per day to Paris Charles de Gaulle, Eurodisney and/or beyond Paris, to destinations in southern France and wintersport areas.

If Tenderers want to include destinations outside Belgium and France, they must demonstrate that the capacity needed can, in principle, be obtained.

Variant 8: Schiphol air/rail substitution package

[only to include if Schiphol presents proposals that Tenderers can base their bid on]

4.3 Bid format

This section gives a summary of the Bid Format, which is appended in full as Annex B1 and on the CD-ROM.

The Bid Format has to be filled out in full, both on paper and electronically, and submitted without any alteration to the format. This will create the basis for an efficient, transparent and fair evaluation. Furthermore, there are various points that the Bids will need to comply with in order to be accepted for evaluation. Through following the format Tenderers are assisted in addressing all these points.

Part A: Commitments

In the first form Tenderers need to sign a statement that they have taken as a basis for their Bid:

1. The requirements in The Netherlands in general and for HSL-Zuid in particular regarding the operation of train services.
2. The draft Concession Agreement.
3. The draft Contract with SNCB.
4. The draft Agreement with SNCF.

5. No other provisions, conditions or assumptions than those explicitly stated in the ITT, including the Annexes and Addenda
6. Current and envisaged future legislation both on an European and national level.

In addition to this, Tenderers have to state that:

1. the Bid will remain valid for 12 months after Tender return deadline
2. the Tenderer still complies with the qualification criteria as well as with the Process Agreement.

Part B: The Financial Bid

1. As an integral part of the Bid a Financial Bid shall be submitted. The Financial Bid has to be expressed as the annual amount that will be paid to the State under the terms of the Concession Agreement. This annual amount will be kept constant -in real terms- until the end of the concession period after 15 years. The payments in the first 4 years of operation, however, shall be discounted with respectively 60%, 45%, 30% and 15%. The annual amount must be stated in price level [date] 2000, and will be adjusted for inflation on the basis of the Consumer Price Index.
2. Tenderers will submit 10 Financial Bids for the combination of International and Domestic services. One for the Base Case, and nine for the Variants.
3. Tenderers will also submit Financial Bids for International and Domestic services separately. These two Bids must be based on the Base Case, and will not include the Variants. Tenderers will assume co-operation between the international and the domestic services as described in Annex [...].

Part C: The Business Plan

Although in the first round the ranking is based solely on the Financial Bid, Tenderers must demonstrate the plausibility of their Bid through submission of a Business plan which consists of a Narrative and a Business model. If the State has any reason to question the Bid(s) submitted and Tenderers are unable to provide the clarification requested to the satisfaction of the State, the Financial Bid concerned may be excluded from evaluation.

The Business Plan Narrative must follow the detailed list of contents provided for in the Business Plan Format. These are to be structured along the following chapters, with each chapter starting on a new page:

1. Executive Summary
2. The Market
3. The Service Offer (including Quality Commitments)
4. Pricing and Yield Management
5. Operations
6. Rolling Stock
7. Organisation and Management
8. Business Relationships
9. Corporate Structure and Cost of Capital

The Business Model must use the Excel-spreadsheet template supplied on the CD-ROM, which covers the period 2001-2020. It contains the following modules.

- International train services:
 - passenger volumes
 - operational indices
 - Financial model (revenues, costs, investments)
- Domestic trainservices:
 - Passenger volumes
 - Operational Indices
 - Financial model
- Overheads

The Bid Format also contains forms per Variant as well as for the split of international and domestic services.

4.5 Terms and Conditions for Tendering

Information for Tenderers

1. The Tenderer shall acknowledge receipt, in writing, within five Business Days after receipt of the ITT or any addenda of the ITT.
2. A Data Room, containing information and documents relevant to the HSL-Zuid Transport project, shall be provided by the State. Details of the Data Room and conditions to access to the room by Tenderers are set out in Data Room rules, Annex B2.
3. A Tenderer may submit Requests for Clarification, following the procedure set out below:
 - a. All Requests for Clarification shall be in writing; E-mail submissions will not be considered to be written correspondence.
 - b. If a Tenderer considers that a Request for Clarification is of a confidential nature, then it shall be marked "Confidential". If the State, in its absolute discretion, considers it appropriate to answer the Request for Clarification on a confidential basis, then it will do so. If the State considers it inappropriate to answer the Request for Clarification on a confidential basis, then it will notify the Tenderer of its decision and no answer will be given by the State to the request for clarification. The Tenderer may choose to resubmit the Request for Clarification without it being marked "Confidential" and the Request for Clarification and its answer will be (anonymous) circulated to all Tenderers.
 - c. Each Request for Clarification shall state that it relates to the Tender Process for the HSL Project and shall be individually and consecutively numbered and shall be submitted in writing by the Authorised Officer for each Tenderer.
 - d. The State shall acknowledge receipt within three Business Days after receipt of the Request for Clarification.
 - e. The State shall give written answers on the Requests for Clarification on the following dates:
 - ✓ December 15, 2000; for requests received no later than December 8, 2000
 - ✓ January 15, 2001; for requests received no later than January 8, 2001
 - ✓ February 15, 2001; for requests received no later than February 8, 2001
 - ✓ March 9, 2001; for requests received no later than March 2, 2001.

4. Clarification Meetings

- a. Each Tenderer can submit a written request for Clarification Meetings to the State. The State can provide Clarification Meetings between the Authorised Officers of the State and the Tenderer after written request of the Tenderer, with a maximum of two such Meetings per Tenderer in the Bidding phase.
- b. The State reserves the right not to comply with requests for Clarification Meetings received less than 15 Business Days prior to the Tender Return Date.
- c. The State shall acknowledge receipt within three Business Days after receipt of the request for a Clarification Meeting.
- d. The State shall make the Authorised Officer available for a Clarification Meeting within ten Business Days after receipt of the written request.
- e. The State shall provide draft minutes of the Clarification Meeting and shall submit these to the Tenderer for comments.
- f. The questions and answers in these minutes that are not marked Confidential will be (anonymous) circulated to all Tenderers.

5. All written correspondence from Tenderers to the State shall be addressed as follows:

- By hand: Mr R. Testroote, Projectorganisatie HSL-Zuid, Radboudtoren, Catharijnesingel 33, Level 5, 3511 GC Utrecht, The Netherlands.
- By mail: Mr R. Testroote, Projectorganisatie HSL-Zuid, P.O. Box 43, 3500 AA Utrecht, The Netherlands
- By fax: Mr R. Testroote, Projectorganisatie HSL-Zuid, (+31) 030 2728 577

6. The HSL Project Organisation including the Contact Person shall not be available in weekends and in the period from 18 December 2000 until 5 January 2001, nor confirm receipt of any of the requests mentioned above in this period.

Bid submission

1. Bids for the HSL Project will only be considered from those Tenderers to whom the ITT has been issued.
2. Delivery:
 - a. The Tender(s) must be submitted on Monday 19th March 2001, no later than 16.00 hours (local time). Late Bids will not be considered or accepted and will be returned to the Tenderer unopened.
 - b. Delivery must be made by hand: Mr R. Testroote, Projectorganisatie HSL-Zuid, Radboudtoren, Catharijnesingel 33, Level 5, 3511 GC Utrecht, The Netherlands.
 - c. Each Tenderer is required to submit the original Bid marked 'original', in bound format and four copies of it, in loose-leaf format. The Bid shall be packed in sealed envelopes or packages and marked as follows: 'Tender transport contracts HSL-Zuid'. The State shall acknowledge receipt of the Bid upon delivery.
 - d. The Bids will not be opened in the presence of the Tenderers.
3. Bid Format:
 - a. All information and documents to be included in the Tender shall either be typewritten or in reproducible ink and shall be in the English language.
 - b. The Bid will have to be set up according to the format given in Annex B1.
 - c. The business model on the CD-ROM shall be electronically completed and submitted.
 - d. Bids will only be evaluated on the basis of the information that is submitted in accordance with the Bid format, no other information will be taken into account.

- e. All units of measurement shall be metric.
 - f. All monetary amounts shall be denominated in Euros, price level [date] 2000.
4. Additional points of compliancy:
- a. A Bid is considered not to be compliant if it contains provisions, conditions or assumptions in any sense.
 - b. A Bid is considered non-compliant if it is not financially sufficient.
 - c. A Bid is considered non-compliant if it is based on abuse of a dominant position, anti-competitive behaviour or other violation(s) of the Process Agreement.

Tender Clarifications

1. Following the State's receipt of a Tender, the State may seek Clarifications from any Tenderer on any aspect of its Tender. Any and all such clarifications shall form part of the relevant Tender.
2. In case of a written request, the State will send a letter with a Request for Clarification to the Tenderer. In this letter the State will give a due date in relation to the answer. The Tenderer has to conform within three Business Days that it has received the request for clarification and has taken notice of the due date.
3. The State may also invite the Tenderer for a Clarification Meeting, in which case Tenderer is required make an Authorised Officer available within five Business Days. The State will provide the draft minutes of the meeting and submit these to the Tenderer for comments.
4. All Clarifications given by the Tenderer form an integral part of its Bid.

Annex A – contractual framework

1. Concession Agreement:
2. Draft Contract SNCB
3. Draft Agreement SNCF
4. Working Assumptions for bidders

Annex B – procedural documents

1. Bid Format
2. Data room procedure
3. Process Agreements
4. Additional Process Agreement NS
5. Agreement State - schiphol
6. Special Annex: what if 2 TOCs? (one for international and one for domestic)

Supporting Documents

1. Market
 - 1.1 Market data from LEK
2. Infrastructure
 - 1.1 Description rail infrastructure (including Belgium and France)
 - 1.2 HSL Stations Project (PVE's)
3. Policy
 - 3.1 Dutch (draft) Railway Legislation (data room?)
 - 3.2 Cabinets letters:
 - Decision to Tender HSL
 - Regulator
 - Taakorganisaties
4. Any HSL-TOC
 - 4.1 RailNed Operational Procedures
 - 4.2 Traffic Control Operational Procedures
 - 4.3 HSL any TOC Requirements (safety and health)
5. Rolling Stock
 - 5.1 RailNed Rolling Stock Acceptance
 - 5.2 HSL Rolling Stock Requirements (B1-B4 documents)
 - 5.3 TSI-documents
 - 5.4 Belgium
 - 5.5 France
 - 5.6 Chunnel?
 - 5.7 UK?

Working Assumptions

For the purpose of the Bidding Phase, the following working assumptions shall apply:

Contracts and Agreements

The Concession Agreement shall be in accordance with the Concession Agreement contained in Annex 1

The Agreement with SNCB shall be in accordance with the Draft Agreement with SNCB contained in Annex 1

The Agreement with SNCF shall be in accordance with the Draft Agreement with SNCF contained in Annex 1

Contract Close shall take place no later than [XXXX] 2001

The Concession period will start 1 January 2006.

Infrastructure

All relevant railway infrastructure shall be scheduled to be available daily between the hours of [0600hrs and 2400hrs].

All relevant railway infrastructure shall be available with full functionality for [98%] of the scheduled availability.

Access by trains of the HSL-TOC to routes and stations other than those defined for the HSL Zuid [reference ...Section 1.2, "Route of HSL Zuid"] will not be permitted for the carriage of passengers other than where it is necessary to temporarily divert services due to non-availability of the infrastructure.

Parts of the HSL-Zuid infrastructure will be available for testing (e.g. Rolling Stock) from [1 July 2006].

New high speed infrastructure will be constructed and available for use with effect as follows:

- Channel Tunnel Rail Link Phase 1 (Channel Tunnel to Ebbsfleet) - [December 2003]
- Channel Tunnel Rail Link Phase 2 (Ebbsfleet to London St Pancras) - [2008]

For the purpose of testing rolling stock and training operating staff, the HSL-TOC shall be granted access to the HSL-Zuid infrastructure in accordance with [reference to text of P Zijdemans document of 8/11/00]

New station infrastructure will be constructed and available for use with effect as follows:

- Antwerp Central - [2003?]
- Breda, as described in Supporting Document, section 4.2 - [20??]
- Rotterdam, as described in Supporting Document, section 4.2 - [20??]
- Schiphol, as described in [Supporting Document Section 3, Variant 8 and ??]

- Amsterdam Zuid/WTC , as described in Supporting Document, section 4.2 - [20??]

[CHECK that Supporting Document, section 4.2 confirms turning facilities]

At each of the stations served by the HSL-TOC, except The Hague CS, one platform shall be designated for its services in each direction. These platforms may also be used by train services of other operators.

At The Hague CS services of the HSL TOC shall arrive and depart from one designated platform. This platform may also be used by train services of other operators.

At Rotterdam CS, two additional platforms will be designated for use by domestic shuttle services operating between Amsterdam and Rotterdam only. These platforms may also be used by train services of other operators.

At Paris Gare du Nord services of the HSL TOC shall arrive and depart from one designated platform. This platform may also be used by train services of other operators.

Other than at Rotterdam CS, The Hague CS and Paris Gare du Nord, train services of the HSL-TOC which terminate shall vacate the arrival platform and proceed to a stabling siding before returning to the departure platform. To enable this, at least [20] minutes shall be required in the schedule between arrival of a terminating service and its next departure.

Turnback facilities at Amsterdam Zuid/WTC and Breda would only permit rolling stock equipped with driving cabs at both ends.

Legislation and Institutional Arrangements in the Netherlands

The Task Organisations shall become State controlled and legally independent from NS with effect from 1st January 2001.

By January 2002:

- the Railway Act and the Concession Law shall be have been implemented.
- an independent railway Regulator shall be appointed
- an independent Infrastructure Manager shall be appointed

Operational Procedures

The Operational Procedures as described in [Supporting Document, Sections 4.4 to 4.6] shall apply throughout the concession period.

Rolling Stock

The procedures for the approval and acceptance of rolling stock as described in [Supporting Document, Section 5] shall apply

The State will ensure that sufficient capacity shall be made available at the Watergraafsmeer stabling and servicing facility in Amsterdam for the HSL-TOC's rolling stock.

The HSL-TOC shall be responsible for procuring the servicing and maintenance of its rolling stock.

Safety Approvals

Institutional arrangements arising from the Railway Act shall provide for a single point of contact with the HSL-TOC for the purpose of assessment and approval of the following:

- ▶ Company Permit
- ▶ Safety Attest
- ▶ TOC Safety Case (HSL Zuid)
- ▶ Rolling Stock Safety Case (HSL Zuid)
- ▶ Rolling Stock Access Certificate

Scope of services

Carriage of domestic passengers on international services within the Netherlands shall be limited to between Amsterdam CS (or Amsterdam Zuid/WTC as applicable), Schiphol and Rotterdam [ticket/reservation restrictions?].

Customs and immigration requirements for services operating through the Channel Tunnel to London may be carried out on board.

Existing safety and security requirements for train operations using the Channel Tunnel shall apply. [implications for investment?]

Services between Amsterdam, Brussels and Paris will continue to operate at the frequencies as currently provided by Thalys until the start of international services by the HSL-TOC.

Scheduling

The relevant railway infrastructure shall enable all journey times referred to in section 3 to be achieved using rolling stock as specified in accordance with [Supporting Document, section 5.9].

No infrastructure improvements permitting further journey time reductions are envisaged prior to the end of the Concession Agreement.

For each of the train service requirements defined in Chapter 4, the State will ensure that the necessary train paths will be made available at equal intervals on a standard hourly pattern.

In respect of [Variant 7, Chapter 4] the two additional paths will allow for either 220 or 300 km/h operation with intermediate station stops in Schiphol, Rotterdam and Antwerp. South of Brussels, extra paths will require 300km/h operation.

CONCESSIE OVEREENKOMST

6 November 2000

CONCEPT

DE ONDERGETEKENDEN:

1. de **Staat der Nederlanden**, waarvan de zetel is gevestigd te 's-Gravenhage, te dezen vertegenwoordigd door de minister van Verkeer en Waterstaat, hierna te noemen "de Staat"

en

2. de besloten/naamloze vennootschap **HSL-Zuid Vervoermaatschappij B.V./N.V.** gevestigd te te dezen rechtsgeldig vertegenwoordigd door de voorzitter van haar raad van bestuur, de heer, hierna te noemen "HSL-Zuid Vervoermaatschappij";

en

3. de besloten/naamloze vennootschap(pen), gevestigd te ... te dezen rechtsgeldig vertegenwoordigd door, hierna te noemen "de Aandeelhouder(s)" van de HSL-Zuid Vervoermaatschappij

Preambule

Partijen hebben bij het aangaan van deze overeenkomst het volgende in aanmerking genomen:

- I. De Staat heeft opdracht gegeven tot de aanleg van hogesnelheids-infrastructuur (HSL-infrastructuur), zoals weergegeven en vastgelegd in de planologische kernbeslissing HSL-Zuid (Staatsblad...).
- II. De Staat verwacht dat de HSL-infrastructuur op 1 juni 2005 (Rotterdam – Belgische grens) respectievelijk 1 januari 2006 (Amsterdam – Rotterdam) opgeleverd is;
- III. Op Belgisch en Frans grondgebied wordt c.q. is eveneens hogesnelheids spoorweginfrastructuur aangelegd waarmee een aaneensluitend spoorwegtracé voor hoge snelheidsvervoer van Amsterdam Centraal station, via Amsterdam-WTC, Rotterdam, Breda, Brussel en Lille naar Parijs (Gare du Nord) zal ontstaan.
- IV. De Staat wenst met de aanleg van de HSL-Zuid infrastructuur vier hoofddoelstellingen 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; en
 - Het maximaleren van de positieve sociaal-economische effecten van de HSL-infrastructuur;
 - Het verkrijgen van een maximale private bijdrage in de kosten van de aanleg van de infrastructuur
- V. Voor het bereiken van deze vier hoofddoelstellingen is een optimale ontwikkeling en exploitatie van de vervoersdiensten over de HSL-Zuid vereist;
- VI. De Staat wenst dat deze ontwikkeling zo spoedig mogelijk ter hand wordt genomen door een geschikte vervoerder:
 - (i) die een herkenbaar, betrouwbaar en economisch rendabel vervoersproduct van hoge kwaliteit over de HSL-Zuid tot stand kan brengen;
 - (ii) die een voor de ontwikkeling van de reizigersvolumes zo gunstig mogelijke -en

door de Staat controleerbare- prijsstelling en kwaliteit hanteert;

(iii) wiens bedrijfsvoering is gericht op continuïteit van het hoge snelheidsvervoer;

(iv) wiens operationele en bedrijfseconomische activiteiten transparant en controleerbaar zijn met het oog op de aanbesteding van een volgende exploitatieconcessie;

(v) die optimaal samenwerkt en integreert met andere ondernemingen betrokken bij het vervoer van personen;

VII. Deze overeenkomst is geen vergunning in de zin van de huidige wet Personenvervoer;

ZIJN OVEREENGEKOMEN ALS VOLGT:

1. Begrippen en definities

- Binnenlands Vervoer:** het vervoer van personen over de HSL-Zuid waarbij de reiziger een beginpunt en eindbestemming in Nederland heeft;
- Capaciteit:** de toestemming ex artikel [34 lid 1] Spoorwegwet vanwege Railned B.V. of haar rechtsopvolger om gebruik te maken van spoorweginfrastructuur, als bedoeld in artikel [33] van de Spoorwegwet, op een bij gelegenheid van die toestemming aangegeven tijdstip, duur en gedeelte van de spoorweginfrastructuur in Nederland;
- Hoofd RailNet:** de Nederlandse spoorweginfrastructuur, welke bestemd is voor conventioneel spoorvervoer van personen;
- HSL-infrastructuur:** de spoorweginfrastructuur die conform de PKB HSL-Zuid wordt aangelegd en speciaal bestemd is voor het vervoer per spoor met hoge snelheid en niet is bestaand conventioneel spoor;
- HSL-Zuid:** de spoorwegverbinding, bestaand uit HSL Infrastructuur en conventionele spoorweginfrastructuur, tussen Amsterdam en de Nederlands-Belgische grens, bestemd voor hogesnelheidsspoorvervoer van personen;
- Verbinding Amsterdam - Brussel - Parijs:**
de spoorweginfrastructuur geschikt voor hogesnelheidsvervoer die de steden Amsterdam, Brussel, en Parijs met elkaar verbindt.
- Infrastructure Provider:** de partij met wie de Staat een overeenkomst heeft gesloten strekkende tot het ontwerp, de bouw van de bovenbouw en het onderhoud van de HSL-Zuid, exclusief de conventionele spoorweginfrastructuur, en de financiering daarvan;
- Internationaal Vervoer:** het vervoer van personen over de HSL-Zuid waarbij de grens Nederland/België wordt overschreden;
- Netto-omzet:** de totale inkomsten uit de verkoop van vervoersbewijzen minus uitsluitend de kosten verbonden aan de verkoop van vervoersbewijzen;
- Taakorganisatie(s):** de besloten vennootschappen NS Railinfrabeheer B.V., NS Verkeersleiding B.V., Railned B.V. en Railinfratrust B.V., of

	hun rechtsopvolger(s);
Terbeschikkingstelling:	het door de HSL-Zuid Vervoermaatschappij verkrijgen van capaciteit voor het verrichten van vervoersdiensten over de HSL-Zuid vanaf 1 januari 2006;
Treinpaden:	de capaciteit tussen een begin- en een eindpunt van spoorweginfrastructuur;
Rollend materieel:	de treinstellen geschikt voor het verrichten van vervoersdiensten over de verbinding Amsterdam-Brussel-zuid-Parijs en waarvan het gebruik is toegestaan in Nederland, België en Frankrijk;
User charge:	de prijs die de HSL-Zuid Vervoersmaatschappij maandelijks op grond van artikel 6.1 aan de Staat betaalt vermeerderd met de gebruiksvergoeding, als bedoeld in artikel 6.4, die de HSL Zuid Vervoersmaatschappij tevens in die betreffende maand verschuldigd is.

2. De HSL Zuid Vervoermaatschappij

- 2.1 De HSL-Zuid Vervoermaatschappij is de rechthebbende (en de toekomstige concessionaris) en zal de feitelijke uitvoering van de overeengekomen prestatie ex artikel 4 lid 1 in beginsel zelf ter hand nemen. De HSL-Zuid Vervoermaatschappij is daarbij gerechtigd onderdelen van haar exploitatie van vervoersdiensten over de HSL-Zuid, of zelfs het geheel daarvan, te doen uitvoeren door een, al dan niet zelfstandig samenwerkingsverband met andere spoorwegondernemingen die vervoersdiensten verrichten over de Verbinding Amsterdam-Brussel-zuid-Parijs (en Londen).
- 2.2 De HSL-Zuid Vervoermaatschappij is vrij in de vaststelling van haar interne structuur, alsook de inrichting en organisatie van haar onderneming, onverlet hetgeen daaromtrent is bepaald in deze overeenkomst.
- 2.3 De HSL-Zuid Vervoermaatschappij staat er jegens de Staat voor in dat zij tijdig de beschikking heeft over alle mensen, middelen, voorzieningen, deskundigheid en faciliteiten die benodigd zijn voor de succesvolle uitvoering van de overeengekomen prestatie.
- 2.4 Directe of indirecte vervreemding of overgang van de zeggenschap in de HSL-Zuid Vervoermaatschappij, ook die binnen de kring van de huidige aandeelhouders, behoeft de voorafgaande goedkeuring van de Staat. Aan de goedkeuring kan de Staat

voorwaarden verbinden. Vervreemding of overgang van zeggenschap in de HSL-Zuid Vervoermaatschappij zonder voorafgaande goedkeuring van de Staat geldt als een ernstig toerekenbaar tekortschieten van de HSL-Zuid Vervoermaatschappij en vormt op die basis voldoende grond voor opzegging door de Staat van deze overeenkomst.

3. De rechten op Binnenlands en Internationaal Vervoer van de HSL Zuid Vervoermaatschappij

- 3.1 Ten aanzien van Binnenlands Vervoer geeft deze overeenkomst aan de HSL-Zuid Vervoermaatschappij exclusiviteit, in die zin dat de Staat en/of Railned aan geen andere spoorwegvervoerders capaciteitsrechten met betrekking tot Binnenlands Vervoer zal verlenen.
- 3.2 De Staat verleent bij deze, althans garandeert verlening, aan de HSL-Zuid Vervoermaatschappij meerjarige rechten op capaciteit met betrekking tot Binnenlands en Internationaal Vervoer van personen over de HSL-Zuid. Genoemde rechten worden verleend voor de duur van 15 jaren, gerekend vanaf de dag van Terbeschikkingstelling.
- 3.4 Zodra de Wet Personenvervoer dit mogelijk maakt wordt deze overeenkomst geconverteerd in een concessie, met gelijke condities en voorwaarden als verwoord in deze overeenkomst, zoals bedoeld in die wet.
- 3.4 De ingevolge dit artikel verleende rechten op capaciteit betreffen uitsluitend capaciteit benodigd voor het verrichten van Binnenlands Vervoer over de HSL-Zuid tussen de stations:
- Amsterdam Centraal
 - Schiphol
 - Rotterdam Centraal
- en overigens rechten op capaciteit noodzakelijk voor het verrichten van Internationaal Vervoer in de mate zoals vastgelegd in lid 5 van dit artikel.
- 3.5 De rechten op capaciteit uit deze overeenkomst zijn gelimiteerd tot de volgende aantallen Treinpaden:
- Voor Binnenlands Vervoer Amsterdam - Rotterdam; 2 paden per richting per uur met een totaal van 32 paden per richting per dag
 - Amsterdam - Belgische grens; 2 paden per richting per uur met een totaal van 32 paden per richting per dag.

- 3.6 De verdeling over de uren en minuten van de rechten op capaciteit uit hoofde van deze overeenkomst zal op aanvraag van de HSL-Zuid Vervoermaatschappij geschieden door Railned B.V., of haar rechtsopvolger, met inachtneming van de (alsdan) geldende regels en beleidslijnen ten aanzien van capaciteitstoewijzing.
- 3.7 De Staat garandeert dat Railned B.V. op aanvraag van de HSL-Zuid Vervoermaatschappij overeenkomstig deze overeenkomst capaciteit zal toewijzen. Aanvragen voor capaciteit, aanvullend op de bij deze overeenkomst verleende/gegarandeerde capaciteit, van de HSL-Zuid Vervoermaatschappij zal Railned B.V. beoordelen op grond van de (alsdan) geldende regels en beleidslijnen ten aanzien van capaciteitstoewijzing.

4. De prestaties van de HSL Zuid Vervoermaatschappij

- 4.1 De HSL-Zuid Vervoermaatschappij is verplicht
- (i) tot ontwikkeling van vervoersdiensten over de HSL-Zuid door middel van:
- de tijdige verkrijging of ingebruikneming van Rollend Materieel;
 - de tijdige en adequate inrichting van een vervoersonderneming;
 - het meewerken aan de ontwikkeling van het internationaal vervoer in de periode van gedeeltelijke openstelling van de HSL-Zuid, te weten de spoorverbinding Rotterdam – Belgische grens, hetgeen is voorzien vanaf 1 juni 2005; hiertoe zal de HSL-Zuid Vervoermaatschappij in redelijkheid en billijkheid in onderhandeling treden met de Staat, de NMBS en NS Reizigers B.V.;
 - alle overige activiteiten benodigd voor adequate voorbereiding van de uitvoering van het hoge snelheidsvervoer over de HSL-Zuid;
- (ii) tot uitvoering van openbare vervoersdiensten over de HSL-Zuid vanaf de Terbeschikkingstelling, een en ander onder de in deze overeenkomst genoemde condities en voorwaarden.
- 4.2 De HSL-Zuid Vervoermaatschappij is bij de uitvoering van de in lid 1 genoemde prestatie vrij, doch verplicht:
- een bedrijfsvoering in te richten en in stand te houden welke op continuïteit van het uitvoeren van vervoersdiensten over de HSL-Zuid is gericht;
 - een bedrijfsvoering in te richten en in stand te houden welke transparant en controleerbaar is, mede met het oog op opvolgende concessieverleningen met betrekking tot het uitvoeren van vervoersdiensten over de HSL-Zuid;

- een bedrijfsvoering in te richten en in stand te houden waarin optimaal wordt samengewerkt en geïntegreerd met andere ondernemingen of andere partijen betrokken bij het vervoer van personen;
- 4.3 De HSL-Zuid Vervoermaatschappij is verplicht het ondernemingsplan, dat als Bijlage 1 aan deze overeenkomst is gehecht, uit te voeren en als basis voor haar ondernemingsstrategie te hanteren. Materiële wijzigingen van het ondernemingsplan behoeven de voorafgaande goedkeuring van de Staat. Deze goedkeuring zal de Staat niet onthouden indien wijzigingen consistent zijn met de uitgangspunten en hoofdlijnen van het voornoemde ondernemingsplan.
- 4.4 De HSL-Zuid Vervoermaatschappij zal een herkenbaar, van andere activiteiten afgescheiden en onderscheiden, HSL vervoersproduct tot stand te brengen met een eigen bedrijfseconomische en commerciële identiteit en zich in spannen voor een optimale afstemming met andere vervoersmodaliteiten, waaronder begrepen een adequate afstemming met de dienstregelingen van NS-Reizigers en andere openbaar vervoerondernemingen.
- 4.5 De HSL-Zuid Vervoermaatschappij zal zo spoedig mogelijk na Terbeschikkingstelling, doch ten laatste twee jaar na Terbeschikkingstelling, tenminste het basisscenario uitvoeren, te weten:
- Voor Binnenlands Vervoer Amsterdam - Rotterdam; 2 paden per richting per uur met een totaal van 32 paden per richting per dag
 - Voor Internationaal Vervoer Amsterdam - Belgische grens; 2 paden per richting per uur met een totaal van 32 paden per richting per dag.
- 4.5 De HSL-Vervoermaatschappij is vrij, al dan niet concurrerend met het conventionele treinvervoer, nieuwe kaarttypes of prijsdifferentiatie te introduceren voor het hoge snelheidsvervoer.
- 4.6 De HSL-Zuid Vervoermaatschappij zal zich in spannen te komen tot integratie van haar kaartverkoop-systeem met dat van de spoorwegvervoerder die de concessie met betrekking tot het Hoofd Railnet heeft.
- 4.7 De HSL-Zuid Vervoermaatschappij zal in haar exploitatie een zo hoog mogelijke punctualiteit en betrouwbaarheid van de treindienstregeling na te streven.
- 4.8 De HSL-Zuid Vervoermaatschappij zal ten aanzien van het door haar te verrichten

hoge snelheidsvervoer, zowel voor Binnenlands Vervoer als voor Internationaal Vervoer deugdelijke algemene vervoersvoorwaarden hanteren, welke algemene vervoersvoorwaarden vooraf zijn besproken met consumentenorganisaties en in ieder geval een geschillen- en klachtenregeling inhouden.

- 4.9 De HSL-Zuid Vervoermaatschappij is verplicht de Staat jaarlijks te informeren omtrent alle kernelementen van de exploitatie, waaronder het vigerende bedrijfsplan en gegevens die afdoende inzicht geven in de volumes van het personenvervoer over de HSL-Zuid.
- 4.10 De HSL-Zuid Vervoermaatschappij is verplicht wijzigingen van de dienstregeling over de HSL-Zuid tenminste twee maanden voor ingang daarvan aan de Staat mede te delen.

Samenwerking met de NMBS

- 4.11 De HSL-Zuid Vervoermaatschappij is verplicht in het kader van het verrichten van Internationaal Vervoer over de HSL-Zuid tot het voeren van een exclusieve samenwerking met de naamloze vennootschap naar publiekrecht NMBS N.V. of haar rechtsopvolger, gedurende een periode van 15 jaar vanaf de Terbeschikkingstelling van de HSL-Zuid, op de voet van en in overeenstemming met het Concept-contract dat als Bijlage ... aan deze overeenkomst is gehecht, waarbij de HSL-Zuid Vervoermaatschappij verplicht is onder meer, maar niet uitsluitend:
1. tot overeenstemming te komen met de NMBS over de totstandkoming van de Samenwerkingsovereenkomst op grond van en in overeenstemming met artikel 2 van het Concept-contract;
 2. tot oprichting van een Gemeenschappelijke Vervoersorganisatie (GVO) met de NMBS op grond van en in overeenstemming met artikel 3 van het Concept-contract;
 3. tot het ter beschikking stellen aan de GVO van het benodigde rollend materieel in overeenstemming met artikel 4 van het Concept-contract;
 4. tot het bieden van een vervoersaanbod in overeenstemming met artikel 5 van het Concept-contract;
 5. tot het exploiteren van het vervoer over de HSL-Zuid in overeenstemming met artikel 6 van het Concept-contract.

Samenwerking met de SNCF

- 4.12 De HSL-Zuid Vervoermaatschappij is verplicht in het kader van het verrichten van vervoersdiensten over de HSL-Zuid samen te werken met de Société Anonyme SNCF SA op de voet van en in overeenstemming met de concept samenwerkings-overeenkomst die als Bijlage ... aan deze overeenkomst is gehecht.

Strijdigheid tussen overeenkomsten

- 4.13 In geval van strijdigheid of interpretatieverschillen tussen enerzijds de Concessie overeenkomst en anderzijds het Concept-contract tussen de NMBS en de HSL-Zuid Vervoermaatschappij, prevaleert het Concept-contract tussen NMBS en de HSL-Zuid Vervoermaatschappij.

5. Rollend Materieel

- 5.1 De HSL-Zuid Vervoermaatschappij is vrij in de wijze van verkrijging of ingebruikneming van Rollend Materieel en deze te (doen) financieren op een wijze zoals haar goedgevindt.
- 5.2 De door de HSL-Zuid Vervoermaatschappij in te zetten Rollend Materieel dient te voldoen aan de in Nederland en - voor zover relevant - België en Frankrijk vigerende regelgeving voor interoperabiliteit, compatibiliteit, moduleerbaarheid, koppelbaarheid, techniek, comfort, milieu, geluid en veiligheid, alsmede de wettelijke normen en regelgeving ten aanzien van het vervoer van ouderen en minder validen.
- 5.3 Het door de HSL-Zuid Vervoermaatschappij voor het Binnenlands Vervoer in te zetten Rollend Materieel dient een kruissnelheid van tenminste 220 kilometer per uur te kunnen bereiken en het door de HSL-Zuid Vervoermaatschappij voor het Internationaal Vervoer in te zetten Rollend Materieel dient een kruissnelheid van 300 kilometer per uur te kunnen bereiken.

6. De financiële verplichtingen van de HSL Zuid Vervoermaatschappij

- 6.1 De HSL-Zuid Vervoermaatschappij is verplicht, vanaf de Terbeschikkingstelling jaarlijks een bedrag van (zegge miljoen Euro exclusief BTW) verminderd met de in artikel 6.4 bedoelde gebruiksvergoeding aan de Staat te betalen. In deze betaling is niet begrepen een vergoeding of betaling voor het gebruik van energie, stations, depots, andere faciliteiten en dergelijke. Voor de ter beschikking stelling van deze hulpmiddelen dient de HSL-Zuid Vervoermaatschappij zelf in te kopen.

- 6.2 Gedurende het eerste, het tweede en het derde jaar, gerekend vanaf de Terbeschikkingstelling is het bedrag bedoeld in lid 1 in afwijking van het bedrag genoemd in lid 1 respectievelijk, en
- 6.3 De betaling van het in lid 1 genoemde bedrag geschiedt maandelijks, in gelijke delen en uiterlijk op de 15^e dag van de volgende maand.
- 6.4 De HSL-Zuid Vervoermaatschappij is bovendien verplicht voor het feitelijk gebruik van de HSL-Zuid de voor deze infrastructuur vastgestelde gebruiksvergoeding(en) te betalen aan de beheerder van de infrastructuur, alsmede een reserveringsvergoeding en/of andere lasten, heffingen of leges voor zover de wet of wettelijke regels de HSL-Zuid Vervoermaatschappij daartoe verplichten.
- 6.5 Alle in deze overeenkomst genoemde bedragen zijn uitgedrukt in bedragen per prijspeil 1 juli 2000. De bedragen worden jaarlijks aangepast met het percentage gelijk aan de consumenten prijsindex van het CBS.

7. **Zekerheid**

- 7.1 Tot zekerheid van de nakoming van haar verplichtingen jegens de Staat stelt de HSL-Zuid Vervoermaatschappij de Staat een bankgarantie ter waarde van 50 miljoen Euro ter beschikking conform het model dat als Bijlage 3 aan deze overeenkomst is gehecht, welke garantie is afgegeven door een bank of een andere financiële instelling met een vestigingsplaats in de Europese Unie en met tenminste een AA rating van de meest gangbare internationale ratings-instituten.

8. **Beschikbaarheid faciliteiten**

- 8.1 De Staat heeft, vooruitlopend op de publiekrechtelijke regeling bij formele wet, een overeenkomst gesloten met de N.V. Nederlandse Spoorwegen aangaande de terbeschikkingstelling aan de HSL-Zuid Vervoermaatschappij van de in die overeenkomst genoemde voorzieningen en faciliteiten benodigd voor het uitvoeren van vervoersdiensten over de HSL-Zuid. Deze overeenkomst is als Bijlage .. aan deze overeenkomst gehecht.
- 8.2 De HSL-Zuid Vervoermaatschappij heeft ten aanzien van voornoemde

beschikbaarheid van voorzieningen en faciliteiten de rechten en aanspraken zoals deze blijken uit voornoemde overeenkomst.

- 8.3 De Staat garandeert de nakoming van de in lid 1 bedoelde overeenkomst totdat een onafhankelijke toezichthouder (regulator) als bedoeld in artikel 9.3 daadwerkelijk in functie is.

9. De risicoverdeling

- 9.1 Alle risico's van de ontwikkeling van het hoge snelheidsvervoer en de exploitatie daarvan gedurende de looptijd van deze overeenkomst worden gedragen door de HSL-Zuid Vervoermaatschappij, met uitzondering van de risico's die op grond van deze overeenkomst voor rekening zijn van de Staat. De risico's die zijn verbonden aan het reizigersvolume berusten derhalve bij de HSL-Zuid Vervoermaatschappij.
- 9.2 De Staat is verplicht zorg te dragen voor een non-discriminatoire behandeling van de HSL-Zuid Vervoermaatschappij ten opzichte van andere vervoersondernemingen door de Taakorganisaties. De HSL-Zuid Vervoermaatschappij dient zelf zorg te dragen voor de benodigde coördinatie, samenwerking en afstemming met de Taakorganisaties en andere actoren in de spoorwegsector.
- 9.3 De Staat is verplicht voorafgaand aan de Terbeschikkingstelling van de HSL-Zuid Infrastructuur een onafhankelijke en adequaat toegeruste toezichthouder (regulator) in te stellen die tot taak heeft en bevoegd is misbruik van economische machtsposities in de spoorwegsector in Nederland te voorkomen en te bestrijden.
- 9.4 Invoering van niet specifiek de HSL-Zuid betreffende wet- en regelgeving dan wel nieuw beleid of maatregelen op het gebied van verkeersstromen, bestaande of nieuwe infrastructuur en andere onderdelen of aspecten van mobiliteit of vervoer behoren tot de normale bedrijfsrisico's van de HSL-Zuid Vervoermaatschappij.
- 9.5 Indien zou blijken dat deze overeenkomst kwesties ongeregeld heeft gelaten ten aanzien waarvan één der partijen regeling wenst, zullen partijen daaromtrent een nadere regeling treffen die past in en overeenstemt met de inhoud en geest van deze overeenkomst en die in elk geval, tot uitgangspunt zal hebben dat alle rechten van de exploitatie van vervoersdiensten over de HSL-Zuid voor rekening en risico van de HSL-Zuid Vervoermaatschappij komen.

- 9.6 Indien de HSL-Zuid Vervoermaatschappij een treinpad niet (adequaat) kan benutten omdat benodigde infrastructuur is buiten dienst gesteld, dan wel indien op de HSL-Infrastructuur een snelheidsbeperking geldt vanwege werkzaamheden aan deze infrastructuur wordt de user charge van de betreffende maand verlaagd met het bedrag dat bestaat uit de user charge van die maand gedeeld door het totale aantal treinpaden van het basis-scenario aangaande die maand. Dit geldt voor elk treinpad dat om bovengenoemde reden uitvalt.
- 9.7 Indien gedurende een boekjaar 10% van het aantal treinpaden van het basisscenario buiten dienst is gesteld dan wel indien op de HSL Infrastructuur een snelheidsbeperking geldt vanwege werkzaamheden aan deze infrastructuur zal op de wijze zoals voorzien in artikel 20 de schade van de HSL-Zuid Vervoermaatschappij ten opzichte van het oorspronkelijke businessplan worden vastgesteld en door de Staat aan de HSL-Zuid Vervoermaatschappij worden vergoed met een maximum van de user charge van dat betreffende boekjaar.
- 9.10 Indien de HSL Infrastructuur een aaneengesloten periode van langer dan zes maanden niet kan worden gebruikt door de HSL Vervoermaatschappij of indien de HSL-Zuid Infrastructuur langer dan 6 maanden na de overeengekomen datum van Terbeschikkingstelling gereed komt zal op de wijze zoals voorzien in artikel 20 de schade van de HSL-Zuid Vervoermaatschappij ten opzichte van het oorspronkelijke businessplan worden vastgesteld en door de Staat aan de HSL-Zuid Vervoermaatschappij worden vergoed. De HSL-Zuid Vervoermaatschappij is, indien deze situatie zich onverhoopt voordoet, verplicht om alles wat redelijkerwijs mogelijk is te doen om de schade te beperken.
10. **De duur van de Overeenkomst/gedeeltelijke Terbeschikkingstelling**
- 10.1 Deze overeenkomst eindigt van rechtswege bij het verstrijken van 15 jaren, gerekend vanaf de Terbeschikkingstelling.
- 10.2 Bij openstelling van gedeelten van de HSL-infrastructuur zullen de in artikel 3 genoemde capaciteitsrechten naar evenredigheid en voor zover praktisch uitvoerbaar ter beschikking komen van de HSL-Zuid Vervoermaatschappij. Bij dergelijke vroegtijdige gedeeltelijke ingebruikname gaan partijen uit van gebruik bij wijze van proefnemingen, opleiding van personeel en proefrijden en gelden de bepalingen van deze overeenkomst, zoveel als mogelijk, uitgezonderd lid 1 van dit artikel en de financiële bepalingen met betrekking tot betalingen te verrichten door de HSL-Zuid

Vervoermaatschappij.

- 10.3 Indien de HSL-Zuid Vervoermaatschappij bij openstelling van een gedeelte van de HSL-infrastructuur tegen betaling openbaar vervoer wenst aan te bieden, gelden de bepalingen van deze overeenkomst, zoveel als mogelijk, uitgezonderd lid 1 van dit artikel en de financiële bepalingen met betrekking tot betalingen te verrichten door de HSL-Zuid Vervoermaatschappij, met dien verstande dat de Staat naar evenredigheid een door de HSL-Zuid Vervoermaatschappij te betalen vergoeding vast zal stellen, overeenkomstig de regeling van artikel 6.

11. **Tussentijdse beëindiging**

- 11.1 Deze overeenkomst kan tussentijds, na in gebrekestelling, door opzegging of buitengerechtelijke ontbinding door de Staat worden beëindigd in geval van ernstig toerekenbaar tekortschieten door de HSL-Zuid Vervoermaatschappij in de nakoming van deze overeenkomst.
- 11.2 Partijen benoemen op voorhand het door de HSL-Zuid Vervoermaatschappij niet realiseren van de overeengekomen minimum-dienstregeling als een ernstig toerekenbaar tekortkomen die tussentijdse ontbinding opzegging van deze overeenkomst rechtvaardigt.
- 11.3 Na omzetting van deze overeenkomst in een concessie zal, indien en voor zover formele wet daarvoor voldoende basis biedt, nakoming door de HSL-Zuid Vervoermaatschappij van de concessievoorwaarden door middel van bestuursdwang, en met name door middel van het opleggen van boeten, kunnen worden afgedwongen.

12. **De rechten en verplichtingen van de HSL Zuid Vervoermaatschappij bij het eindigen van het Overeenkomst**

- 12.1 De Staat zal niet eerder dan vanaf 4 jaren vóór het verstrijken van de duur van deze overeenkomst een begin maken met de voorbereiding van een tender gunning van de opvolgende concessie ter zake van het verrichten van de vervoersdiensten over de HSL-Zuid.
- 12.2 De HSL-Zuid Vervoermaatschappij is verplicht bij het eindigen van deze overeenkomst, op een door de Staat in redelijkheid te bepalen moment, aan de Staat ter beschikking te (doen) stellen alle voor aanbesteding van een opvolgende

vervoersconcessie met betrekking tot de HSL-Zuid benodigde feitelijke gegevens, die de Staat voor een dergelijke tender noodzakelijk acht.

- 12.3 De verplichting van de HSL-Zuid Vervoermaatschappij afdoende medewerking te verlenen aan de tender van een opvolgende concessie, omvat onder meer:
- actieve medewerking aan de aanbesteding;
 - volledige openbaarmaking van de bedrijfseconomische gegevens van de exploitatie van het hoge snelheidsvervoer over de HSL-Zuid;
 - inzage in boekhouding en bedrijfsdocumentatie, waaronder de vervoersgegevens, ten behoeve van een due diligence-onderzoek;
 - medewerking aan een nog uit te werken en op te zetten onderzoek ter voorbereiding van de aanbesteding;
 - medewerking aan de uitwerking van een inschrijvingsdocument voor het aanbesteden.
- 12.4 De HSL-Zuid Vervoermaatschappij is verplicht haar exploitatie van vervoersdiensten over de HSL-Zuid na het eindigen van deze overeenkomst voort te zetten indien en voor zover de Staat daarom verzoekt en voor de duur van niet langer dan 6 maanden. In dat geval zal de HSL-Zuid Vervoermaatschappij geen vergoeding als bedoeld in artikel 6 aan de Staat verschuldigd zijn.
- 12.5 De HSL-Zuid Vervoermaatschappij zal de samenwerking met de NMBS, als bedoeld in artikel 4.11, zodanig inrichten dat bij beëindiging van de Concessie overeenkomst, ongeacht de reden of het tijdstip daarvan, de continuïteit van het Internationaal Vervoer is gewaarborgd.
13. **Opties**
- 13.1 De Staat is, na ommekomst van de concessieduur, gerechtigd tot overname van het Rollend Materieel van de HSL-Zuid Vervoersmaatschappij bestemd voor het elders in deze overeenkomst geregelde vervoer.
- 13.2 De Staat kan deze koopoptie uitoefenen tegen betaling van de vooraf vastgestelde prijs van 25% van de waarde van dat materieel bij de Terbeschikkingstelling van de HSL Infrastructuur.
- 13.3 De HSL-Zuid Vervoersmaatschappij is verplicht het daarheen te leiden, dat de ter zake van het Rollend Materieel beschikkingsbevoegde ter verzekering van deze koopoptie

een eerste pandrecht ten gunste van de Staat vestigt.

- 13.4 De Staat is niet verplicht deze koopoptie uit te oefenen.
- 13.5 De HSL-Zuid Vervoersmaatschappij is na ommekomst van de concessieduur gerechtigd tegen de in artikel 13.2 bedoelde prijs het in artikel 13.1 bedoelde Rollend Materieel aan de Staat te verkopen en over te dragen.
- 13.6 De HSL-Zuid Vervoersmaatschappij is alleen dan gerechtigd tot uitoefening van de in artikel 13.5 bedoelde putoptie, indien i) het hierbedoelde Rollend Materieel na ommekomst van de concessieduur in economisch opzicht alleen geschikt is voor exploitatie plaatsvindend op de HSL Infrastructuur, en tevens ii) de op de onderhavige concessie-overeenkomst volgende concessie niet aan de HSL-Zuid Vervoersmaatschappij blijkt te worden gegund.
- 13.7 De in de leden 2 en 5 genoemde koopprijs geldt niet indien vastgesteld kan worden dat de te kopen zaken door de HSL-Zuid Vervoersmaatschappij zijn onderhouden met inachtneming voor dat type zaken, gangbare, door de fabrikant, voorgeschreven onderhoudsprogramma's. In dat geval geldt tussen partijen als koopprijs de in leden 2 en 5 genoemde koopprijs verminderd met de kosten van het achterstallig onderhoud en alle overige noodzakelijke herstellingen en verbeteringen welke verband houden met het gebrekkig onderhoud.
- 13.8 De Staat meldt bij reguliere expiratie van de overeenkomst uiterlijk 1 jaar voor het einde van de contractperiode of er naar het oordeel van de Staat sprake is geweest van behoorlijk gangbaar onderhoud, teneinde daarmee de HSL-Zuid Vervoersmaatschappij in staat te stellen dit onderhoud alsnog te plegen.
- 13.9 De HSL-Zuid Vervoersmaatschappij is gedurende de laatste 3 jaren van de duur van deze overeenkomst verplicht zich te onthouden van materiële wijzigingen in haar bedrijfsvoering, daaronder begrepen het vervreemden van niet afgeschreven rollend materieel, het marketing- en personeelsbeleid, het toekennen van ongebruikelijke beloning of andere arbeidsvoorwaarden zijn werknemers, tenzij dit geschiedt na instemming van de Staat.

14. **Steun**

- 14.1 Deze overeenkomst zal door de Staat worden aangemeld bij de Commissie van de

Europese Gemeenschappen. Zolang instemming van de Commissie niet is verkregen is de werking van het bepaalde in artikel 13 opgeschort. Zou instemming van de Commissie onverhoopt niet verkregen kunnen worden dan is de regeling in artikel 13 geheel of gedeeltelijk vervallen naar gelang de beoordeling van de Commissie.

15. Ontbindende voorwaarde

15.1 Ontbindende voorwaarde is een rechterlijke uitspraak, uitvoerbaar bij voorraad, met het rechtsgevolg dat deze overeenkomst geheel of voor een belangrijk gedeelte buiten werking wordt gesteld en door partijen niet wordt vervangen door geldige bepalingen met een zelfde werking.

15.2 Indien de in het vorige lid genoemde ontbindende voorwaarde vervuld wordt en de overeenkomst op die grond eindigt, hetgeen door één der partijen kan worden vastgesteld, zullen partijen zoveel mogelijk handelen als ware sprake van een reguliere expiratie van de overeenkomst.

15.3 Het vervuld worden van de ontbindende voorwaarde genoemd in lid 1 doet geen aanspraak van de HSL-Zuid Vervoermaatschappij en/of haar aandeelhouders op vergoeding van schade, hoe ook gegrond, ontstaan. De HSL-Zuid Vervoermaatschappij en/of haar aandeelhouders doen hierbij onherroepelijk afstand van ieder recht op schadevergoeding ter zake van beëindiging van deze overeenkomst als gevolg van het vervuld worden van de ontbindende voorwaarde genoemd in lid 1. Evenmin doet het vervuld worden van de ontbindende voorwaarde enige aanspraak van de Staat op de HSL-Zuid Vervoermaatschappij dan wel haar aandeelhouders ontstaan. Wel is in dat geval de Staat gerechtigd de HSL-Zuid Vervoersmaatschappij, als ook haar aandeelhouders, uit te sluiten ten aanzien van het vervolgens, al dan niet in competitie, gunnen van rechten op capaciteit gericht op ontwikkeling en exploitatie van vervoersdiensten over de HSL-Zuid. De HSL-Zuid Vervoermaatschappij en haar aandeelhouders doen hierbij voor alsdan uitdrukkelijk afstand van iedere aanspraak op schadevergoeding, of anderszins, ter zake van zulk een uitsluiting.

16. Publiekrechtelijk voorbehoud

16.1 Deze overeenkomst beperkt de Staat op geen enkele wijze in zijn bevoegdheden langs publiekrechtelijke weg regels te stellen voor de spoorwegsector, of die welke verband houden met een publiek belang dat de in deze overeenkomst geregelde

onderwerpen raakt of die in deze overeenkomst aangevane rechten of verplichtingen terzijde stelt.

17. Toepasselijk recht

17.1 Op deze overeenkomst is Nederlands recht van toepassing.

17.2 Partijen zullen deze overeenkomst wijzigen, indien en voor zover nationaal of Europees recht, daartoe noopt.

17.3 Op deze overeenkomst zijn de rechten en plichten van partijen in het kader van een openbare dienstcontract in de zin van Vo 1191/69 EEG en 1893/91 tevens van toepassing.

18. Binding concernvennootschappen

18.1 De aandeelhouders van de HSL-Zuid Vervoermaatschappij staan ervoor in dat al haar huidige en toekomstige dochtervennootschappen en deelnemingen zich, voor zover nodig en relevant, binden aan deze overeenkomst en deze overeenkomst zullen naleven.

19. Geschillenregeling

19.1 Geschillen omtrent de uitleg en uitvoering van deze overeenkomst zullen, bij uitsluiting van de burgerlijke rechter, worden voorgelegd aan een college van bindend adviseurs. Ook spoedeisende geschillen dienen op de voet van dit artikel aan het college van bindend adviseurs te worden voorgelegd.

19.2 Het college van bindend adviseurs zal geschillen als bedoeld in lid 1 beslechten volgens de regels van het recht.

19.3 Een uitspraak van het college van bindend adviseurs geldt tussen partijen als een bindend advies.

19.4 Van geschillenbeslechting door het college van bindend adviseurs zijn uitgesloten al die geschillen die op grond van dwingendrechtelijke publiekrechtelijke regels aan de bestuursrechter, dan wel een toezichthoudend orgaan, dienen te worden voorgelegd.

- 19.5 Het college van bindend adviseurs zal bestaan uit drie bindend adviseurs, waarvan één bindend adviseur zal worden benoemd door de Staat, één bindend adviseur door de HSL-Zuid Vervoermaatschappij en de derde bindend adviseur zal worden benoemd door de beide reeds benoemde bindend adviseurs.
- 19.6 De benoeming van de bindend adviseurs geschiedt voor de periode van steeds 1 jaar. Blijft een partij in gebreke een bindend adviseur te benoemen uiterlijk 2 maanden voor het verstrijken van het desbetreffende jaar dan verkrijgt de andere partij, nadat een periode van 14 dagen na schriftelijke aanmaning van de in gebreke zijnde partij is verstreken, het recht die bindend adviseur te benoemen.
- 19.7 Het college van bindend adviseurs bepaalt haar eigen procesorde en procesgang, doch zal daarbij de beginselen van behoorlijk procesrecht in acht nemen.
- 19.8 Een geschil geldt als aanhangig bij het college van bindend adviseurs, zodra één van beide partijen het geschil schriftelijk bij het college van bindend adviseurs heeft aangemeld.
- 19.9 Het college van bindend adviseurs streeft naar efficiënte en vlotte afwikkeling van de geschillen.

Aldus in ..voud opgesteld te 's-Gravenhage en ondertekend op

Staat der Nederlanden

HSL-Zuid Vervoermaatschappij

CONCEPTCONTRACT

10concept

31 oktober 2000

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, N.V., gevestigd Frankrijkstraat 85 te 1060 Brussel, ten deze rechtsgeldig vertegenwoordigd bij beslissing van de Raad van Bestuur van de NMBS d.d.2001, door de heer L. Pardon, Bestuurder-Directeur, hierna te noemen: "**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 NMBS van de Belgische Staat voor een aaneengesloten periode van 15 jaren de capaciteitsrechten heeft verkregen tot het verrichten van vervoersdiensten over de Verbinding Amsterdam – Brussel Zuid op Belgisch 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;*
- *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.
- **Gemeenschappelijk 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 zover relevant 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 gebruikt 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 heeft – 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.

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 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.3.9 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 voorzover 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/kwaliteitverhouding 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.

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.

4.7

Partijen hebben de verplichting om, ten laatste bij ondertekening van de Samenwerkingsovereenkomst, een regeling te treffen voor de onderhoudsdiensten van het Rollend Materieel (herstellingen/reparaties en korte termijn/klein onderhoud en lange termijn/groot onderhoud), dat zij ter beschikking stellen van de Pool. Hierbij kan elk van beide Partijen zich steeds beroepen op zijn recht om zelf het onderhoud te verrichten van het eigen Rollend Materieel. Voornoemde regeling van de onderhoudsdiensten dient evenwel, ten allen tijde te voldoen aan volgende eisen: hanteren van het open book-principe, toepassing van een stelsel van minimum/maximum prijzen, die als gepoolde kost tussen de Partijen verdeeld worden, met het oog op een minimale kost voor het geheel, en het beste bedrijfseconomisch resultaat voor de GVO. . Voor zover een Partij voor het leveren van onderhoudsdiensten gebruik wenst te maken van derden die niet tot hun groep behoren, heeft de andere Partijen voorrang boven derden met betrekking tot het leveren van deze onderhoudsdiensten op voorwaarde dat dit enerzijds leidt tot het minimaliseren van de totale kost van het onderhoud (onderhoudskost, kost van transport van en naar het atelier, ...) en dat anderzijds een prijs wordt gehanteerd die aan voorgenoemde eisen voldoet, onverminderd verplichtingen uit hoofde van het nationale en/of Europees-rechtelijke mededingingsrecht, 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.
- 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 - 41,5% voor NMBS respectievelijk 59%-58,5 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 voorliggende 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.

- 6.8.1 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. afschrijvingslasten hoger dan bepaald in 6.7.3
- 6.8.2 De kosten van lege ritten voor onderhoud, in het geval dat een Partij niet over een lokale werkplaats beschikt zijn volledig ten laste van diePartij. 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 onmogelijke 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 opzeggingstermijn 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 de Reizigers volgens de principes van het yield management een plaats kan worden aangeboden. Indien de HSL-Zuid vervoerder 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 Voorzover 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 Vervoersmaatschappij hun bestaande arrangementen met betrekking tot 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 Vervoersmaatschappij 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 mededingings-autoriteit(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: Verbod van opzegging

12.1 Deze overeenkomst is niet opzegbaar.

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

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

HSL-Zuid Vervoermaatschappij

xxx

xxx

DE NATIONALE MAATSCHAPPIJ DER BELGISCHE SPOORWEGEN N.V.,

de heer L. Pardon,

Bestuurder-Directeur

Orlemans, Floor

Van: Orlemans, Floor
Verzonden: donderdag 30 november 2000 15:49
Aan: 'joop.janssen@stibbe.nl'; 'bert_roelofs@bmadvies.nl'; 'rps@tg.nl'; 'rvb@beh.dhv.nl'
CC: Schlangen, Jacqueline; Os, Bas van; Kleunen, Peter van
Onderwerp: Tender Board overleg d.d. 29 november

Tijdens de bespreking van gisteren met Bert Roelofs en René Postulart is het volgende geconcludeerd:

1. De Tender Board gaat akkoord met de door de HSL voorgestelde procedure voor de aanbesteding. Er is nu voldoende marktspanning en de instrumenten voor marktwerking zijn : a) actieve markt benadering en b) minimum criteria, zijnde minimum concessie bedrag+ Go/No Go momenten+ terugvaloptie+process agreements.
2. De gehele Invitation to Tender (ITT) wordt op 15 december a.s. overhandigd aan de 4 partijen, met uitzondering van de concessieovereenkomst. Deze zal worden nagezonden.
3. De ITT zal op onderstaande punten worden aangescherpt:
 - De besprekingen met de bidders in het kader van de 'clarifications' hebben geen betrekking op de prijs, slechts op specificaties en condities en dienen er onder meer voor om alle (zoveel mogelijk) voorbehouden uit de biedingen weg te houden. Waar nodig zullen Addenda bidders voorzien van aangepaste werkhypothesen voor de biedingen.
 - De Staat dient de mogelijkheid te hebben om na ontvangst van de biedingen het materieel (rolling stock) er 'uit te halen' (bijv. omdat de procedure te lang duurt). Dit betekent dat de Staat i.p.v. TOC voor het materieel gaat zorgen.
 - Bij het beoordelen van de biedingen zullen 10 punten worden gegeven voor de volgende kwaliteitsaspecten: a) overall feasibility van het businessplan, b) stoel kans case, c) lage prijs ruimte, d) trein beschikbaarheidseis.
 - In principe worden de gecombineerde biedingen beoordeeld, tenzij aan de volgende conditie wordt voldaan: De beste bieding voor binnenlandse vervoer (D) tezamen met de beste bieding voor het internationaal vervoer (I) dient hoger te zijn dan de beste bieding voor Combinatie (C) : in verband dubbeltellingen van binnenlandse vervoer en 5% als prijsrisico.
 - Als de prijs van de biedingen te laag is dan wel indien de uiteindelijke prijs na de BAFO fase te laag is, kan de Staat besluiten de terugvaloptie in te voeren (Special Purpose Company = ontwikkelingsmaatschappij). De go/ no go momenten worden in de documentatie nadrukkelijker aangegeven.
4. Op 15 december zal een informatiebijeenkomst worden georganiseerd. Dit kan een beperkt algemeen deel omvatten, maar de nadruk zal liggen op afzonderlijke sessies met de bidders.
5. Het Vervoersteam zal niet de beoordelingen van de biedingen uitvoeren. Dit zal door experts worden gedaan, onafhankelijk van elkaar.
6. De Tender Board zal gedurende het aanbestedingstraject de inhoudelijk toets verzorgen.
7. De Tender Board zal een advies opstellen, richting de IP, waarin zij zal vragen naar de mogelijke consequenties voor Vervoer van de keuze van IP voor een bepaalde infrastructuur.

Met vriendelijke groet,
Bas van Os