

Directiesecretariaat Taak-  
organisaties  
P/a Singelborch  
Catharijnesingel 30  
3511 GB Utrecht  
Postbus 2101 (Sgb 206)  
3500 GC Utrecht

Ministerie van Verkeer en Waterstaat  
Directoraat-Generaal voor het Personenvervoer  
Ter attentie van de heer M.M.D. van Eeghen  
Postbus 20901  
2500 EX DEN HAAG

Uw kenmerk  
Ons kenmerk DIR/JN/01101202  
Bijlage(n)  
Onderwerp HSL-Zuid

Telefoon 030-2357956  
Telefax 030-2357400  
E-mail

1.01.04271

27 NOV 2001

Utrecht, 26 november 2001

Beste Maarten,

DGP HSL

Op donderdag 8 november jl. spraken wij als Topteam met vertegenwoordigers van de Projectorganisatie HSL-Zuid en DGP (Van Altena, Van Kleunen en Gideonse) over de (vertrouwelijke) Concessieovereenkomst met High Speed Alliance voor de HSL-Zuid. Wij hebben daarbij aangegeven, dat er bij ons een aantal vragen, onduidelijkheden en potentiële knelpunten leeft. In de vergadering is op een aantal punten uitleg gegeven bij de overeenkomst. Wij spraken af dat wij deze punten verder met jullie zullen uitwerken en dat wij het resultaat daarvan schriftelijk zullen samenvatten. Deze brief is daarvan het resultaat. Op 28 november is dit onderwerp geagendeerd voor de vergadering met onze Raad van Commissarissen en daarom spraken wij af dat wij uiterlijk 27 november om 12.00 uur 's middags jouw schriftelijke reactie zullen ontvangen.

Vooropgesteld zij dat wij het belangrijk vinden om als Taakorganisaties onze volledige medewerking te verlenen om het HSL-Zuid Vervoerssysteem tot een succes te maken. Zulks uiteraard binnen onze vermogens en onder de voorwaarde dat de verantwoordelijkheden en bevoegdheden binnen de driehoek Staat - Beheerder - Vervoerder duidelijk zijn en recht doen aan hetgeen daarover is vastgelegd in wet- en regelgeving en in de jaarcontracten tussen Staat en Taakorganisaties. Risico's en aansprakelijkheden moeten zodanig zijn verdeeld, dat partijen die kunnen dragen en zich kunnen houden aan onderling gemaakte afspraken.

De Concessieovereenkomst heeft voor het overgrote deel betrekking op de HSL-Zuid Infrastructuur die, conform de definitie, niet alleen de nieuw te bouwen delen van de HSL-Zuid omvat, maar ook de stations, emplacementen en conventionele infrastructuur tussen

Amsterdam Centraal (via Schiphol, Rotterdam Centraal, Station Breda) en de Nederlands Belgische grens en het traject Den Haag Centraal naar Rotterdam Centraal. De werking van de Concessieovereenkomst strekt zich daarom mede uit over het bestaande net en heeft dus invloed op bestaande afspraken, procedures en regelgeving.

Uit de definitie van Hogesnelheidsinfrastructuur is niet duidelijk op te maken, waar exact de grens is met de overige infrastructuur (bestaand plus nieuwe aansluitingen). Wij gaan er van uit dat met Hogesnelheidsinfrastructuur uitsluitend die infrastructuur is bedoeld, die enkel en alleen zal worden gebruikt door treinen, die van het nieuw te bouwen tracé gebruik zullen maken.

Wellicht ook omvat de overige infra

Onderstaande punten bevatten een weergave van de voor ons relevante items, de knelpunten daarin en de afspraken, die wij daarover met jou willen maken.

## 1. Definitie Beheerder en Taakorganisaties

Inhoudelijk beschrijving:

In de definitielijst van de Concessieovereenkomst zijn Beheerder en Taakorganisaties apart opgenomen. Dit kan juridisch worden gelezen als zou het twee verschillende partijen betreffen. De Concessieovereenkomst spreekt zich hier niet over uit. Jullie gaven aan dat voor het bestaande net, inclusief het deel van de HSL-Zuid infrastructuur, met de Beheerder de drie Taakorganisaties worden bedoeld in hun huidige vorm of de publiek- of privaatrechtelijke voortzetting daarvan. Voor de gehele HSL-Zuid infrastructuur zullen de Taakorganisaties in elk geval de verkeersleidings- en capaciteitsmanagementrol vervullen. Het contract tussen Staat en Infrasppeed is echter een complicerende factor om de Taakorganisaties beheerder te laten zijn voor ook dat deel van de HSL-Zuid infrastructuur.

Als Taakorganisaties vinden wij, dat het voor de Nederlandse spoorsector het meest optimaal is als er één beheerder is, die deze functie integraal kan aanbieden. Daarom bieden wij jullie aan om samen met jullie te onderzoeken, hoe dat geëffectueerd kan worden voor dat deel van de HSL-Zuid infrastructuur, waar de Staat een contract met Infrasppeed heeft gesloten.

Knelpunt:

Het contract tussen Staat en Infrasppeed is een mogelijke belemmering om de Taakorganisaties ook voor dat deel van de HSL-Zuid infrastructuur beheerder te laten zijn.

Onze vraag:

Wij verzoeken je om bovenstaande interpretatie van de huidige stand van zaken te bevestigen in jouw antwoord en vragen jou om een reactie op ons voorstel om overleg te starten over ons aanbod om zo mogelijk als beheerder op te treden.

*Ondanks bovengenoemd knelpunt is om verwarring bij het lezen te voorkomen in onderstaande tekst steeds de vermelding Beheerder (= Taakorganisaties) gebruikt.*

## 2. Capaciteitstoezegging, -verdeling en -afwikkeling

Inhoudelijke beschrijving

De Staat heeft (art. 3) voor de looptijd van de overeenkomst garanties aan High

Speed Alliance gegeven omtrent (meerjarige) capaciteitstoezegging en de feitelijke capaciteitstoewijzing en -afwikkeling en heeft toegezegd deze garanties middels instructies aan de Beheerder (=Taakorganisaties) te zullen effectueren. In onze bespreking werd duidelijk dat met woord instrueren wordt bedoeld op een invulling middels wet- en regelgeving in de vorm van de AMvB Capaciteitstoedeling en niet op enigerlei andere vorm van instructie. Alleen zo'n invulling van het begrip "instrueren" past ons inziens bij de voorgestelde vorm van de Beheerder als NV.

Knelpunt:

- 1) Optimaliseren van de capaciteitstoedeling en afhandeling voor High Speed Alliance kan invloed hebben op de capaciteitstoedeling en afhandeling op het overige net en vice versa.
- 2) In de werkgroep capaciteitsverdeling is het punt van regels voor verstoringen aan de orde geweest. Vastgesteld is dat er vooralsnog geen aanleiding is om de afhandeling van verstoringen in de AMvB op te nemen. Aanpassing van de AMvB op dit punt is pas voorzien, als dit op basis van uitspraken van de NMA noodzakelijk wordt geacht. De Concessieovereenkomst is volgens ons niet in lijn met de gedachteswisseling binnen de werkgroep.
- 3) De scope en strekking van het gestelde in artikel 3.6 betreffende het voorstel van High Speed Alliance voor prioriteitsafhandeling op de HSL-Zuid Infrastructuur is ons niet duidelijk.

Onze vragen:

- 1) Wij verzoeken je om in jouw antwoord te bevestigen dat "instrueren" uitsluitend zal plaatsvinden op het niveau van wet- en regelgeving. → *antwoord?*
- 2) Daarnaast willen wij graag toelichting op knelpunt 2 en 3.

### 3. Gebruiksvergoeding

Inhoudelijk beschrijving

De Staat heeft (art. 10 en 11) afspraken gemaakt over de systematiek van gebruiksvergoeding (inclusief kortingsregelingen, capaciteitsreservering, performancemeting en bonus/malus bij (niet-) beschikbaarheid). Met High Speed Alliance is afgesproken, dat in het geval van werkzaamheden geen gebruiksvergoeding verschuldigd is.

Met betrekking tot de hoogte van de gebruiksvergoeding begrepen wij dat met High Speed Alliance een afspraak is gemaakt dat de gebruiksvergoeding voor het bestaande deel van de HSL-Zuid infrastructuur en voor de Hogesnelheidsinfrastructuur zich als communicerende vaten zullen gedragen. Wij leiden daar uit af dat er daarom volledige vrijheid voor de Beheerder (=Taakorganisaties) is om de hoogte van de gebruiksvergoeding conform 2001/14/EG voor het bestaande net in de toekomst vast te stellen. Het bedrag (onafhankelijk de hoogte daarvan) wat High Speed Alliance moet betalen aan de Beheerder (=Taakorganisaties) maakt onderdeel uit van de totale concessiesom. Op dit moment wordt er binnen Europa gewerkt aan de uitwerking van de systematiek van gebruiksvergoeding op basis van 2001/14/EG. Dit gebeurt enerzijds op het niveau van de spoorwegen in UIC verband binnen Peage III en anderzijds op EG-niveau tussen de lidstaten. Wij begrijpen dat in de Concessieovereenkomst hierop vooruitlopend afspraken gemaakt moesten worden omtrent de gebruiksvergoeding. Over twee onder-

werpen in de Concessieovereenkomst maken wij ons zorgen omtrent de gemaakte afspraken: de methodiek van treinpad en de kortingsregeling. Betreffende de methodiek van treinpad is het heel goed denkbaar dat in de toekomst de hoogte van de vergoeding zal afhangen van het gewicht van de trein. Immers dit is een van de parameters, die de slijtage van de infrastructuur bepaalt. Een zelfde treinpad kan dan voor verschillende gebruikers een ander tarief kennen. Het is ons niet duidelijk of de afspraken in de Concessieovereenkomst dit nog mogelijk maken. Ten tweede geldt voor zover wij kunnen nagaan de kortingsregeling ook voor het nu reeds bestaande deel van de HSL-Zuid Infrastructuur en niet enkel voor de Hogesnelheidsinfrastructuur. Wij vragen ons af of wij zo'n korting dan ook dienen toe te passen op andere treinen op het bestaande deel van de HSL-Zuid Infrastructuur en of dit wellicht nog een uitstraling daarbuiten heeft vanwege de verplichting om de gebruiksvergoeding niet-discriminerend te laten zijn. Als dat laatste het geval is, zou de korting van toepassing kunnen zijn op het totale spoorwegnet.

#### Knelpunt

Het is onduidelijk of en zo ja hoeverre de Concessieovereenkomst de vrijheid van de Beheerder (=Taakorganisaties) om systematiek en hoogte van de Gebruiksvergoeding vast te stellen in zijn algemeenheid beperkt en in het bijzonder t.a.v. reikwijdte van de kortingsregeling en het hanteren van verschillende tarieven voor het zelfde treinpad.

#### Onze vraag:

Wij verzoeken je te bevestigen dat de Beheerder (=Taakorganisaties) de volledige vrijheid heeft de systematiek en de hoogte van de Gebruiksvergoeding voor het bestaande net vast te stellen, zonder dat daar enige invloed vanuit deze concessie op is.

#### 4. Risico's en aansprakelijkheden

##### Inhoudelijke beschrijving

In groot aantal artikelen (o.a. 2.6, 6.6, 7.2, 11.4, 11.7 en 31.1) worden risico's en aansprakelijkheden van de Beheerder (=Taakorganisaties) soms impliciet en soms expliciet genoemd. In 1996/1997 is met NS afgesproken, dat alleen directe kosten worden vergoed. Bij de vervoerder gaat het dan om buskosten. In ons overleg is aangegeven, dat wij ten opzichte van High Speed Alliance dezelfde positie willen innemen betreffende risico's en aansprakelijkheden als eerder met NS is overeengekomen en dat wij er van uit gaan dat de Staat zich voor het meerdere garant stelt, respectievelijk de Beheerder (=Taakorganisaties) vrijwaart.

##### Knelpunt

Wij kunnen geen risico's en aansprakelijkheden op ons nemen, die wij vanuit onze (huidige) positie niet kunnen dragen..

##### Onze vraag:

Gezien het bovenstaande verzoeken wij je om in jouw antwoord onderstaande twee punten te bevestigen:

- De Staat vrijwaart de Beheerder (=Taakorganisaties) voor vorderingen van High Speed Alliance en/of de Staat in het geval High Speed Alliance een boete verbeurt (vgl. 7.2) of de Staat een schadevergoeding dient te betalen (vgl. 2.6) wegens niet

of verminderde beschikbaarheid respectievelijk te late oplevering van de HSL-Zuid als gevolg van een tekortkoming van de Beheerder (=Taakorganisaties).

- De Staat vrijwaart de Beheerder (=Taakorganisaties) voor vorderingen uit onrechtmatige daad jegens de Beheerder (=Taakorganisaties) van zowel de Staat, High Speed Alliance en andere toekomstige vervoerder(s) in het kader van de HSL-Zuid, althans voor zover die vorderingen betrekking hebben op vergoeding van zogenaamde vermogensschade.

#### **5. Kaderovereenkomst conform richtlijn 2001/14/EG**

##### **Inhoudelijke beschrijving**

Ter vergadering is door jullie aangegeven dat de Concessieovereenkomst niet beschouwd moet worden als een kaderovereenkomst ten behoeve van meerjarige capaciteitsverdeling, zoals bedoeld in 2001/14/EG.

##### **Knelpunt**

Het potentiële knelpunt is weggenomen door bovenstaande uitleg.

##### **Onze vraag:**

Wij verzoeken je om bovenstaande interpretatie te bevestigen in jouw antwoord.

Met vriendelijke groet,

Namens de directies van Railinfrabeheer, Railned en Railverkeersleiding,

  
Drs. B.J. Klerk  
Directievoorzitter

Presentatie voor Topteam TO's  
d.d. 8 november 2001

## Inhoud Presentatie

- Toelichting Concessieovereenkomst met High Speed Alliance
- Samenwerking met Taakorganisaties

## Historie Vervoerstender:

Toelichting Concessie (1)

- |               |                  |
|---------------|------------------|
| – ITT         | december 2000    |
| – Binding Bid | mei 2001         |
| – ITDN        | juni 2001        |
| – Concessie   | 12 oktober 2001  |
| – Gunning     | 12 december 2001 |



## Uitgangspunten

Toelichting Concessie (2)

- Grote mate van ondernemingsvrijheid bij Vervoerder : opzet aanbesteding
- Nu nog privaatrechtelijke overeenkomst maar wordt publiekrechtelijke concessie
- Afspraken in overeenkomst zijn gebaseerd op de EU-directive 2001/14/EG

## Inhoud Concessie-overeenkomst

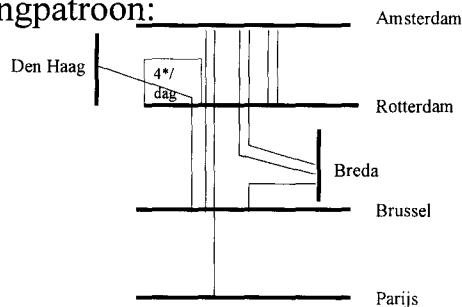
Toelichting Concessie (3)

- Duur van de Overeenkomst
- **Capaciteit**
- **Bedieningspatroon en Kwaliteit**
- **Gebruiksvergoeding**
- Internationale Samenwerking en TSI's
- Wijzigingsprocedure
- Ontbinding
- Continuïteitsregeling
- Contractmanagement/informatieverstrekking
- Overige Bepalingen

## Capaciteitsrechten

Toelichting Concessie (4)

- Garantie door de Staat dat de Beheerder 15 jaar capaciteitsrechten (2006-2021) zal toewijzen voor Bedieningspatroon:



### Artikel 3: Capaciteitsrechten

1. De Staat garandeert dat High Speed Alliance met ingang van de Aanvangsdatum en voor de duur van de Concessieperiode, in zodanige mate Capaciteitsrechten krijgt toegewezen door de Beheerder, dat High Speed Alliance in staat is de in het Bedieningspatroon bedoelde HSL-Zuid Diensten in het Nederlandse deel van de HSL- Zuid Infrastructuur uit te voeren.
2. High Speed Alliance is verplicht tijdig de voor de uitvoering van de HSL-Zuid Diensten benodigde Capaciteitsrechten aan te vragen bij de Beheerder, met inachtneming van de alsdan voor die aanvraag geldende regels. Tijdens de Ingroeiperiode vraagt High Speed Alliance tijdig en met in achtneming van de alsdan daarvoor geldende regels die Capaciteitsrechten aan die nodig zijn voor een goede opbouw van het vervoersaanbod overeenkomstig artikel 9.
3. High Speed Alliance zal aanvaarden dat de Beheerder bij de jaarlijkse toewijzing van Capaciteitsrechten rekening houdt met de vaststelling van internationale treintrajecten op de voet van artikel 4 van Bijlage III bij Richtlijn 2001/14/EG.
4. De Staat zal de Beheerder instrueren dat deze bij (i) de uitwerking van het Bedieningspatroon, (ii) eventuele nader overeen te komen wijzigingen van het Bedieningspatroon en (iii) bij de toewijzing van Capaciteitsrechten zal zorgdragen voor een redelijke verdeling van HSL-Zuid Diensten over het uur en een redelijke stabiliteit van de HSL-Zuid Diensten over de jaren van de Concessieperiode. De Staat zal voorts de Beheerder instrueren dat deze de gegarandeerde Capaciteitsrechten conform de gangbare proceduretijd toewijst aan High Speed Alliance.
5. De Staat garandeert jegens High Speed Alliance dat gedurende de Concessieperiode geen capaciteitsrechten op Hogesnelheidsinfrastructuur, ten behoeve van binnenlands openbaar vervoer van reizigers, worden toegekend aan een andere Spoorwegonderneming.

## Capaciteitsrechten

Toelichting Concessie (5)

- Beheerder zal voor de High Speed infrastructuur dezelfde capaciteitsmanagementrol krijgen als voor de Conventionele infra
- High Speed Alliance vraagt capaciteit aan bij de Beheerder volgens de dan geldende procedures
- Voor Asd CS en Westtak kunnen specifieke prioriteringsregels worden vastgesteld. High Speed Alliance zal i.o.m. Vervoerders binnen 12 maanden een voorstel indienen bij de Staat.

### Artikel 3 (vervolg)

- 6 High Speed Alliance zal uiterlijk twaalf (12) maanden na Gunning in overleg met andere relevante vervoerders een voorstel doen voor prioriteit voor hogesnelheidstreinen op de HSL-Zuid Infrastructuur bij:
- De toewijzing tot 6 paden per richting per uur op Amsterdam Centraal en de Westtak
  - Het inleggen van de treinpaden, hetgeen inhoudt dat onnodig oponthoud op stations vermeden wordt
  - De afhandeling bij verstoringen door Railverkeersleiding.
- 7 De Staat zal de Beheerder instrueren een voorstel zoals bedoeld in lid 6 uit te werken in haar netverklaring en afhandelingsprotocollen, voorzover dit binnen de grenzen van de relevante nationale en Europese wet- en regelgeving redelijkerwijs mogelijk is.
- 8 High Speed Alliance kan in een later stadium diensten starten vanaf Amsterdam Zuid WTC. Dit zal High Speed Alliance te zijner tijd, naar eigen inzicht, in overleg met haar internationale partners en de Beheerder in de beschikbare ruimte inplannen zonder verdere effecten op de Gebruiksvergoeding.
- 9 Partijen zullen zich inspannen om, tezamen met de Beheerder en overige Spoorvervoerders, een effectief performance regime tot stand te brengen met het doel punctualiteit en betrouwbaarheid van treindiensten te verbeteren. De Staat zal hierbij een faciliterende rol spelen tussen High Speed Alliance en de Beheerder en zorgdragen voor het eventueel benodigde wettelijk kader.

## Capaciteitsrechten

Toelichting Concessie (5)

### Artikel 4: Uitvoering HSL-Zuid Diensten

1. De rechten en verplichtingen van High Speed Alliance ter zake van de uitvoering van de HSL-Zuid Diensten vangen aan op de Aanvangsdatum en gelden voor de duur van de Concessieperiode, tenzij in deze Overeenkomst uitdrukkelijk anders is bepaald.
2. High Speed Alliance zal de in onderstaand Bedieningspatroon beschreven HSL-Zuid Diensten uitvoeren met inachtneming van de reistijden vermeld in Bijlage 2:

ten aanzien van Internationale Treinen:

- (i) een Dienst Amsterdam-Brussel: (tweeëndertig) 32 treinen per richting, per dag, welke zullen stoppen op de stations Schiphol, Rotterdam Centraal en Antwerpen, en waarvan (zestien) 16 treinen per richting per dag als eindbestemming, respectievelijk vertrekpunt, Parijs zal hebben;
- (ii) een Dienst Den Haag-Rotterdam-Antwerpen-Brussel: vier (4) treinen per richting, per dag;
- (iii) een Dienst Breda-Antwerpen-Brussel, welke Dienst (zestien) maal per richting, per dag wordt uitgevoerd, waarbij High Speed Alliance bereid is om, in overleg met NMBS, tot acht (8) maal per dag te stoppen op elk van de stations Noorder Kempen, Antwerpen Groenendaallaan, Mechelen, Brussel Noord en Brussel Centraal, zonder aanpassing van de Gebruiksvergoeding

ten aanzien van Binnenlandse Treinen:

- (i) een Dienst Amsterdam-Schiphol-Rotterdam: twee (2) treinen per richting, per uur, met een minimum van tweeëndertig (32) treinen : per dag;
- (ii) een Dienst Amsterdam-Schiphol-Rotterdam-Breda: twee (2) treinen per richting, per uur, met een minimum van tweeëndertig (32) treinen per dag.

3. Op zaterdagen en zondagen, alsmede op algemeen erkende feestdagen ingevolge de Algemene Termijnenwet, kan een van het vorige lid afwijkend Bedieningspatroon gelden.

## Gebruiksvergoeding

Toelichting Concessie (6)

- Gebruiksvergoedingssysteem systeem is gebaseerd op EU 2001/14
- High Speed Alliance zal Beheerder een Gebruiksvergoeding betalen conform de afgesproken bedragen in de concessie-overeenkomst.
- Geen Gebruiksvergoeding wanneer:
  - (i) Treinpad niet beschikbaar t.g.v. infrastructuur buiten gebruik (High Speed en Conventioneel)
  - (ii) Vertraging >10 minuten door storing op High Speed infrastructuur

### Artikel 10: Gebruiksvergoeding

- 1) Voor het gebruik van Treinpaden in Nederland betaalt High Speed Alliance een Gebruiksvergoeding per treinpad aan de Beheerder die zal worden vastgesteld conform de tijdens de Concessieperiode ingevolge de Richtlijnen van de Europese Unie en de Nederlandse wetgeving geldende systematiek.
- 2) De Gebruiksvergoeding is gestructureerd conform de artikelen 7,8 en 9 Richtlijn 2001/14/EG. In de Gebruiksvergoeding zijn inbegrepen:
  - i. een vergoeding voor de gebruikskosten van de HSL-Zuid Infrastructuur conform art. 7 Richtlijn 2001/14/EG;
  - ii. een heffing voor de –nieuwe- Hogesnelheidsinfrastructuur, hierna: “de HSL-heffing” conform art. 8.2 Richtlijn 2001/14/EG;
  - iii. de kortingsregeling voor de eerste vier (4) jaren van de Concessieperiode conform art. 9.3 Richtlijn 2001/14/EG.
  - iv. Een formule voor risicodeling
- 3) De hoogte van de Gebruiksvergoeding, inclusief kortingsregeling, is uiteengezet in Bijlage 2 met daarbij een rekenvoorbeeld ingeval van - op termijn - meerdere vervoerders op de Hogesnelheidsinfrastructuur. Ingeval van een significante afwijking van de structuur en de berekening in de uiteindelijke uitwerking van de Gebruiksvergoeding die leiden tot een financieel nadeel voor High Speed Alliance, zal de hoogte van de Gebruiksvergoeding zodanig aangepast worden dat dit voor High Speed Alliance financieel neutraal uitwerkt.
- 4) De Staat garandeert dat de Beheerder alle spoorwegondernemingen die gebruik maken van de HSL-Zuid Infrastructuur in gelijke gevallen gelijk behandelt, waarbij alle spoorwegondernemingen -met inbegrip van High Speed Alliance- voor het gebruik van de HSL-Zuid Infrastructuur in gelijke gevallen dezelfde Gebruiksvergoeding per Treinpad verschuldigd zullen zijn.
- 5) De Staat garandeert dat het in Bijlage 2 voorziene totaal van de Gebruiksvergoedingen voor het hier overeengekomen Bedieningspatroon maximaal equivalent zal zijn aan de financiële reeks beschreven in deze Bijlage. De Gebruiksvergoeding is exclusief Omzetbelasting.
- 6) Het in lid 10.2 onder (i) bedoelde deel van de Gebruiksvergoeding geldt voor de gehele HSL-Zuid Infrastructuur, en is inclusief verlichting en verwarming van stations, schoonmaak van perrons, omroep op stations, informatieborden en informatieschermen, gebruik van wachtruimten en openbare zitgelegenheden. Vergoedingen of betalingen voor het gebruik van de voorzieningen ex Bijlage II sub 3 en 4 Richtlijn 2001/14/EG, alsmede onderhouds- en andere technische infrastructuur, zijn niet in de Gebruiksvergoeding begrepen en worden afzonderlijk door High Speed Alliance aan rechthebbende derden voldaan. .

## Gebruiksvergoeding

Toelichting Concessie (6)

### Artikel 10 (vervolg)

- 7 High Speed Alliance zal een reserveringsheffing als bedoeld in art. 12 Richtlijn 2001/14/EG van de Beheerder accepteren voor die Treinpaden op de HSL-Zuid Infrastructuur die ingevolge artikel 3.1 en 3.2 ten behoeve van de uitvoering van HSL-Zuid Diensten zijn gereserveerd voor High Speed Alliance, doch die niet door High Speed Alliance zijn gebruikt om redenen die aan High Speed Alliance toerekenbaar zijn. De reserveringsheffing is gelijk aan de HSL-heffing voor de betreffende Treinpaden.
- 8 High Speed Alliance heeft het recht om op elk door haar gewenst moment de toekomstige Gebruikersvergoedingen versneld vooruit te betalen. De versnelde betaling is de netto contante waarde van het totaal van de toekomstige Gebruiksvergoedingen verdisconteerd tegen een dan overeen te komen discontovoet

### Artikel 11: Compensatie bij verminderde beschikbaarheid infrastructuur

- 1) De Staat garandeert als en namens de Beheerder de beschikbaarheid en kwaliteit van de HSL-Zuid Infrastructuur jegens High Speed Alliance, ten aanzien van welke garantie de aanspraak op en hoogte van compensatie voor verminderde beschikbaarheid en kwaliteit van genoemde infrastructuur geregeld zijn in dit artikel.
- 2) High Speed Alliance is geen Gebruiksvergoeding verschuldigd voor:
  - (i) toegewezen Treinpaden die zij niet heeft kunnen gebruiken ten gevolge van het buiten gebruik zijn van enig deel van de HSL-Zuid Infrastructuur in Nederland.
  - (ii) toegewezen Treinpaden indien en voor zover snelheidsbeperkingen van toepassing zijn, mits deze veroorzaakt zijn door infrastructurele defecten van de Hogesnelheidsinfrastructuur, die de Binnenlandse of Internationale Treinen met meer dan 10 minuten vertragen.
- 3) High Speed Alliance verstrekt gedurende de Concessieperiode aan de Beheerder, aan het einde van iedere kalendermaand, een nauwkeurig en gespecificeerd overzicht van alle gevallen waarin - volgens het registratiesysteem beschreven in lid 11.6 - het bepaalde in lid 11.2 van toepassing is. High Speed Alliance verstrekt daarbij tevens een nauwkeurige en gespecificeerde berekening van de aanpassing van de over die maand verschuldigde Gebruiksvergoeding, onverminderd het recht van de Beheerder deze berekening te betwisten.

## Gebruiksvergoeding

Toelichting Concessie (6)

### Artikel 11 (vervolg)

- 4) High Speed Alliance heeft recht op volledige schadevergoeding - welke bestaat uit de aantoonbaar gederfde inkomsten uit kaartverkoop en kosten voor de compensatie van reizigers zoals bedoeld in artikel 6 - indien en voorzover niet aan haar toerekenbaar:
  - i. het hiervoor lid 11.2 sub i bepaalde van toepassing is op meer dan vijf procent (5%) van de toegewezen Treinpaden per dienstregelingsjaar;
  - ii. het hiervoor lid 11.2 sub ii bepaalde van toepassing is op meer dan tien procent (10%) van de toegewezen Treinpaden per dienstregelingsjaar.
- 5) High Speed Alliance is gerechtigd om de schadevergoeding ingevolge artikel 11.4 op maandbasis op te eisen vanaf de eerste maand nadat de overschrijding van genoemde percentages voor een dienstregelingsjaar onvermijdbaar geworden is. High Speed Alliance verstrekt daartoe aan de Staat, op basis van het registratiesysteem beschreven in lid 11.6, een nauwkeurige en gespecificeerde berekening van de schadevergoeding. High Speed Alliance is niet gerechtigd deze schade te verrekenen met verschuldigde Gebruiksvergoeding anders dan na schriftelijke aanvaarding door de Staat van deze berekening.
- 6) Partijen zullen met Rail Verkeersleiding overleggen over de vereisten die de uitvoering van dit artikel stelt aan de inrichting van het registratiesysteem van Rail Verkeersleiding. Indien High Speed Alliance van mening is dat het in te richten registratiesysteem onvoldoende voldoet aan genoemde vereisten, kan zij voorstellen een eigen systeem te ontwikkelen en dit te hanteren voor de uitvoering van dit artikel. Indien in de Implementatiefase Partijen niet tot overeenstemming hieromtrent komen, zal teruggevallen worden op het alsdan in gebruik zijnde systeem van Rail Verkeersleiding.
- 7) Het in dit artikel bepaalde laat onverlet het recht van de Beheerder de schade die het gevolg is van door High Speed Alliance veroorzaakte verminderde beschikbaarheid van HSL-Zuid Infrastructuur en overige infrastructuur te verhalen op High Speed Alliance. Met deze schade is uitsluitend bedoeld de schade aan de infrastructuur, schade geleden door derden waarvoor de Beheerder jegens deze derden aansprakelijk is (gesteld) en aantoonbaar gemiste gebruiksvergoedingen.



## Hoe verder?

Toelichting Concessie (7)

- Reactie Taakorganisaties op de concessie-overeenkomst (zo mogelijk voor 18/11, bespreken reactie op 22/11)
- Z.s.m. nadere toelichting op inhoud en achtergronden
- Voor verdere uitwerking contractafspraken aansluiting zoeken bij werkgroepen van ministerie V&W en TO's

## Aanspreekpunten HSL-Zuid

Toelichting Concessie (8)

- Wim Gideonse:           Ontwikkeling Beleid en  
  Regelgeving
- Peter van Kleunen:       Implementatie  
  Concessie Vervoerder
- Nico van Paridon:        Contractbeheerder