

# Nota



Ministerie van Verkeer en Waterstaat  
Directoraat Generaal Personenvervoer  
Projectdirectie HSL-Zuid

Aan  
de SG

*Mr. i. Lijst bevestiging door  
Mr. in de Zedé  
B 10/7.*

*Nota van  
HSL-Zuid*

Contactpersoon  
Jacqueline Schlangen

Datum  
7 juli 2000

Ons kenmerk  
HSL-Zuid U-78484

Onderwerp  
Overeenkomst met NMBS m.b.t. aanbesteding vervoer HSL-Zuid

Doorkiesnummer  
030 - 2728 751

Bijlage(n)  
Overeenkomst Staat - NMBS

Uw kenmerk  
-

*13/7: N heeft persoonlijke tegen  
Wim Korf gezegd dat hij kan  
ondertekenen. JF*

Zoals gemeld in het AO zijn de besprekingen met de NMBS in het kader van de aanbesteding van het vervoer over de HSL-Zuid in een eindfase. Het resultaat hiervan is neergelegd in voorliggende overeenkomst, opgesteld door de Landsadvocaat. In de overeenkomst wordt een aantal zaken geregeld ten aanzien van de positie van de NMBS ten opzichte van de toekomstige HSL-Zuid vervoerder betreffende het vervoer over de HSL-Zuid. Uitgangspunt bij het maken van de afspraken is dat zoveel mogelijk overgelaten wordt aan de vervoerders. Slechts hetgeen wat nodig is voor bieders om te kunnen bieden in de tender wordt nu reeds vastgelegd.

Wanneer voorliggende overeenkomst met de NMBS ondertekend is, is het internationaal vervoer tot Brussel-Zuid geregeld, wat 80% is van de totale vervoersstroom op de lijn Amsterdam-Brussel-Parijs.

De kern van de overeenkomst is dat de NMBS afziet van meebieden op de tender, in ruil voor pariteit in beslissingen ten aanzien van het vervoersaanbod. Partijen bereiken het volgende:

- De Staat bereikt dat de tender voor internationaal vervoer kan plaatsvinden. Uit de inhoud van de overeenkomst volgt tevens dat de biedingen hoger kunnen zijn, daar er geen risicopremies meer hoeven te worden ingebouwd rond de samenwerking met de NMBS.
- De NMBS krijgt zekerheid over haar toekomstige positie. Als de SNCF of de DB de tender wint, zit de NMBS niet in de klem tussen dezelfde machtige partij in Frankrijk c.q. Duitsland en Nederland. Met de huidige afspraken heeft de NMBS zeker gesteld dat zij niet overstemd kan worden.



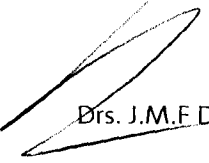
De laatste details van de overeenkomst worden momenteel met de NMBS besproken. Op 14 juli dient de Raad van Bestuur van de NMBS haar goedkeuring aan ondertekening te verlenen.

Voor ondertekening door de Staat der Nederlanden zijn er twee opties denkbaar:

- De minister mandateert u of Wim Korf om namens de minister te tekenen. In dat geval ondertekent de Staat der Nederlanden de overeenkomst na ondertekening van de overeenkomst door de Raad van Bestuur van de NMBS (14 juli), zoals gebruikelijk is; of
- de minister kan de overeenkomst reeds tekenen, voordat de Raad van Bestuur van de NMBS zich erover heeft uitgesproken, dit in verband met de vakantie van de minister.

Graag verneem ik zo spoedig mogelijk wie als ondertekenaar in de overeenkomst op moet worden genomen.

DE DIRECTEUR-GENERAAL PERSONENVERVOER



Drs. J.M.F. Diris

7 juli 2000

**OVEREENKOMST**

De ondergetekenden:

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

en

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

**ZIJN, IN AANMERKING GENOMEN DAT:**

- De Staat opdracht heeft gegeven tot de aanleg van hogesnelheidsinfrastructuur (HSL Infrastructuur), zoals aangegeven in het Verdrag tussen België en Nederland van 21 december 1996 betreffende de aanleg van een spoorverbinding voor hogesnelheidstreinen tussen Rotterdam en Antwerpen.
- De Belgische Staat zich in het Verdrag tussen België en Nederland van 21 december 1996 heeft geëngageerd tot de aanleg van hogesnelheidsinfrastructuur op het Belgisch grondgebied voor het tracé Amsterdam-Antwerpen.
- De NMBS de concessie heeft verkregen of zal verkrijgen van de Belgische Staat tot het uitvoeren van vervoersdiensten over de hogesnelheidsinfrastructuur op de verbinding Amsterdam – Brussel Zuid op Belgisch grondgebied.

- De Staat met de aanleg van de HSL-Zuid vier hoofddoelstellingen wenst te realiseren, te weten:
  - de substitutie van auto- en vliegtuigvervoer van reizigers naar spoorvervoer van reizigers, ter wille van het verminderen van congestie op de weg en in het luchtverkeer, alsmede ter vermindering van de belasting van het milieu;
  - het stimuleren van economische groei en het faciliteren van de groeiende mobiliteitsbehoefte;
  - het maximaliseren van de positief sociaal-economische effecten van de HSL-Infrastructuur, en
  - het realiseren van een optimale private bijdrage ter dekking van de kosten van de aanleg van de infrastructuur op Nederlands grondgebied.
- Voor het bereiken van deze doelstellingen is een optimale ontwikkeling en exploitatie van de vervoersdiensten over de HSL-Zuid vereist. Daartoe is samenwerking met de NMBS wenselijk en vereist.
- Partijen willen zoveel mogelijk garanderen dat er een kwalitatief goed en bedrijfseconomisch optimaal vervoersaanbod tot stand komt op de hogesnelheidslijn tussen Amsterdam en Brussel-Zuid.
- Ter verwezenlijking van zijn doelstellingen zal de Staat een Tender organiseren, waarin vervoersondernemingen in competitie kunnen bieden op de langjarige rechten op het verrichten van vervoersdiensten op het Nederlandse traject van de Verbinding tussen Amsterdam en Brussel-Zuid en waarin op basis van het kwalitatief en financieel meest gunstige bod gunning van deze rechten aan de HSL-Zuid-vervoerder zal plaatsvinden. Ten behoeve van de Tender dienen met de NMBS vooraf afspraken te worden gemaakt, opdat de biedende spoorwegondernemingen daarop hun biedingen kunnen baseren.
- Uitgangspunt van partijen is dat de HSL-Zuid-vervoerder een zo groot mogelijke

bedrijfseconomische en ondernemersvrijheid dient te hebben, en dat in dit licht de Staat, bij afwezigheid van aanduiding van een HSL-Zuid-vervoerder, de latere noodzakelijke samenwerking met de NMBS veilig stelt door het vooraf vastleggen in een Concept-contract van de noodzakelijke hoofdkenmerken ervan.

- In onderhavige Overeenkomst beogen Partijen te regelen:
  - de medewerking en de bijstand van de NMBS bij de voorbereiding en uitvoering van de door de Staat georganiseerde Tender;
  - de samenwerking tussen Partijen bij de totstandbrenging van een Concept-contract, als verdere uitwerking van de in deze overeenkomst neergelegde hoofdkenmerken van die samenwerking. Dit conceptcontract vormt de basis waarop de Staat de biedende spoorwegondernemingen de zekerheid verstrekt van de mogelijkheid van latere samenwerking tussen de NMBS en de HSL-Zuid-vervoerder;
  - de hoofdkenmerken van de samenwerking van de HSL-Zuid-vervoerder en de NMBS.

#### OVEREENGEKOMEN ALS VOLGT

##### Begripsbepalingen en definities

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

Gedefinieerd zijn de volgende begrippen:

- **Concept-contract:** de in de Invitation to Tender op te nemen concept-overeenkomst tussen de toekomstige HSL-Zuid-vervoerder en de NMBS met betrekking tot de hoofdkenmerken van de samenwerking aangaande het garanderen van het hogesnelheidsvervoersaanbod van internationale vervoersdiensten over de verbinding Amsterdam – Brussel-Zuid en de daaraan verbonden organisatie van de commerciële- en distributiefunctie.

- **De Concessie-overeenkomst:** de overeenkomst tussen de Staat en de HSL-Zuid-vervoerder waarin de voorwaarden en condities zijn opgenomen waaronder de HSL-Zuid-vervoerder het recht verkrijgt vervoersdiensten over het Nederlandse deel van de Verbinding Amsterdam-Brussel-Zuid te exploiteren.
- **De Deelnemers aan de GVO:** de HSL-Zuid-vervoerders en de NMBS.
- **Gemeenschappelijke Vervoersorganisatie (GVO):** de op te zetten gezamenlijke organisatie van de HSL-Zuid-vervoerder en de NMBS waarin wordt samengewerkt volgens de kenmerken van het Concept-contract met betrekking tot de exploitatie van het internationaal vervoer op de Verbinding Amsterdam-Brussel-Zuid.
- **De HSL-Zuid-vervoerder:** de onderneming met rechtspersoonlijkheid naar Nederlands recht die het internationaal vervoer op het Nederlandse deel van de verbinding Amsterdam-Brussel-Zuid zal verzorgen op basis van de verkrijging van langjarige rechten.
- **Invitation to Tender:** het document, onderdeel van de Tender, waarin de Staat geselecteerde aspirant-vervoerders uitnodigt te bieden op het verkrijgen van de rechten met betrekking tot het Nederlandse gedeelte van de Verbinding Amsterdam-Brussel-Zuid, onder de voorwaarden en condities zoals aangegeven in dat document.
- **Partijen:** de Staat en de NMBS.
- **De PBKA-overeenkomst:** de overeenkomst gesloten tussen SNCF, DB, NS en NMBS op 28 januari 1993 en de daarop aanvullende afspraken voor de exploitatie van de verbinding Parijs-Brussel-Keulen/Amsterdam door middel van TGV PB (K)A.
- **Qualification Document:** het document, onderdeel van de Tender, waarin de Staat

gegadigden, onder het stellen van voorwaarden, verzoekt zich aan te melden voor een voorselectie van de partijen die tot de bieding zullen worden toegelaten.

- **Samenwerkingsovereenkomst:** de definitieve tussen de HSL-Zuid-vervoerder en de NMBS gesloten overeenkomst tot samenwerking aangaande het verrichten van de internationale vervoersdiensten over de Verbinding Amsterdam-Brussel-Zuid gebaseerd op het Concept-contract.
- **Tender:** het proces van het organiseren en uitvoeren van een competitieve inschrijving door spoorwegondernemingen op het door de Staat verlenen van langjarige exploitatierechten aangaande het verrichten van vervoersdiensten over het Nederlandse gedeelte van de Verbinding Amsterdam-Brussel-Zuid.
- **De Verbinding Amsterdam-Brussel-Zuid:** het traject Amsterdam-Brussel-Zuid waarbij gebruik gemaakt wordt van de hogesnelheidsinfrastructuur vanaf de datum van zijn ingebruikname zoals aangegeven in het Verdrag tussen België en Nederland van 21 december 1996 betreffende de aanleg van een spoorverbinding voor hogesnelheidstreinen tussen Rotterdam en Antwerpen.
- **De Vervoerder:** de onderneming die het vervoer organiseert, in al zijn technische en operationele aspecten.

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

- 1.1 De NMBS verklaart bij deze af te zien van deelname aan de Tender.
- 1.2 De Staat is verplicht het Concept-contract op te nemen in de Invitation to Tender en naleving en uitvoering van het Concept-contract bij gunning op te leggen aan de HSL-Zuid-vervoerder.

- 1.3 De NMBS zal optreden als adviseur van de Staat in het kader van de Tender. In deze hoedanigheid heeft de NMBS slechts een adviserende rol en geen besluitnemende rol. De NMBS is verplicht zich als adviseur te gedragen conform de instructies en de regels die, met het oog op een transparante en objectieve uitvoering van de Tender, aan de bij de Tender betrokkenen zijn of worden gegeven respectievelijk toepasselijk zijn, waaronder het betrachten van de vereiste geheimhouding. Daarbij zullen Partijen gezamenlijk waarborgen dat de invulling van de adviseursrol van NMBS op transparante en neutrale wijze zal geschieden en dat het handelen van de NMBS als adviseur in de Tender afdoende zal worden vastgelegd om daarmee de vereiste transparantie te verzekeren.
- 1.4 Partijen zullen vóór het door de Staat uitsturen van de Invitation to Tender het Concept-contract opstellen, opdat dit Concept-contract als integraal deel van de Invitation to Tender kan gaan gelden. In het Qualification Document zal de beoogde samenwerking tussen NMBS en de HSL-Zuid-vervoerder in algemene termen kort worden beschreven in lijn met deze overeenkomst.
- 1.5 In het kader van de voorbereiding van de Invitation to Tender zullen de minimum-technische specificaties van het rollend materieel door de Staat opgesteld worden op een zodanige manier dat het voldoet aan de vereisten om zowel op het Nederlandse als op het Belgische netwerk te kunnen rijden. De specificaties die nodig zijn om te kunnen rijden op het Belgische netwerk worden opgesteld door de NMBS als infrastructuurbeheerder en meegedeeld aan de Staat.
- Deze minimum-technische specificaties zullen beperkt blijven tot:
- hetgeen noodzakelijk is om efficiënt gebruik te kunnen maken van de relevante infrastructuur;
  - geluids- en veiligheids- en comfortnormen;
  - snelheidsspecificaties.
- 1.6 In verband met de grote tijdsdruk van het tijdig verkrijgen van rollend materieel en het feit dat de keuze van rollend materieel een belangrijk gegeven zal zijn voor de



inschrijvende partijen bij het maken van hun biedingen, zullen de Staat en NMBS de eerste stappen zetten die de Deelnemers aan de GVO toelaten tijd te winnen op het ogenblik dat de verkrijgingsprocedure van rollend materieel kan worden opgestart, waarbij NMBS haar deskundigheid en kennis van (het inkoopproces van) het door haar gebruikte hogesnelheidsmaterieel zal aanwenden. Partijen zullen de in het kader van de Tender gekwalificeerde bidders gelegenheid geven omtrent de verkrijging van rollend materieel, hun standpunten, wensen en uitgangspunten weer te geven.

- 1.7 Besluiten over afwijkingen van het Concept-contract of de toekomstige werking van de GVO vallen niet onder de bevoegdheden van het Tender-team van de Staat maar worden in onderling overleg genomen tussen de Staat en NMBS.
- 1.8 De Staat en de NMBS zullen ten aanzien van contacten, besprekingen en eventuele afspraken met SNCF, die het hogesnelheidsvervoer Amsterdam-Brussel-Zuid-Parijs/Londen betreffen, gezamenlijk optreden.
- 1.9 De principes van deze overeenkomst gelden onverminderd in het geval de Staat zou afzien van het houden van een Tender en zou besluiten tot het verlenen van de concessie voor het verrichten van vervoersdiensten over het Nederlandse gedeelte van de verbinding Amsterdam-Brussel-Zuid aan een Staatsontwikkelingsmaatschappij.
- 1.10 Partijen zullen verzekeren dat de beoogde samenwerking en de structuur daarvan niet zal leiden tot marktafsluiting of andere ongunstige omstandigheden voor de Staat der Nederlanden, danwel de Belgische Staat, ten tijde van het verstrijken van de eerste concessieperiode van vijftien jaar en het (opnieuw) aanbesteden van de Nederlandse en/of Belgische concessie voor hogesnelheidsvervoer over de Verbinding Amsterdam-Brussel Zuid. De Deelnemers aan de GVO zullen het nodige doen om de GVO te verplichten in dit licht alles te doen of na te laten ter bevordering van een zo optimaal mogelijk klimaat voor de aanbesteding van een tweede opvolgende concessie, het zonedig staken van de activiteiten van de GVO over de hogesnelheidsverbinding Amsterdam-Brussel-Zuid daaronder uitdrukkelijk begrepen.

- 1.11 Partijen zullen zich maximaal inspannen om te verzekeren dat enerzijds de voorwaarden welke verbonden zijn aan de concessies van respectievelijk de HSL-Zuid-vervoerder en/of NMBS en anderzijds de Samenwerkingsovereenkomst tussen de HSL-Zuid-vervoerder en NMBS onderling consistent en niet strijdig zullen zijn, voorzover strijdigheid hogere kosten of lagere opbrengsten voor de andere Deelnemer aan de GVO teweeg zou brengen.
- 1.12 De Staat zal zo spoedig mogelijk, doch in ieder geval voor het uitzenden van de Invitation to Tender, de concept-Concessie-overeenkomst aan NMBS ter beschikking stellen.

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

- 2.1 Partijen zijn over en weer verplicht om, vóór het door de Staat verzenden van de Invitation to Tender, een Concept-contract op te stellen.
- 2.2 De Samenwerkingsovereenkomst behoeft de goedkeuring van de Staat, voorzover zij materieel strijdig is met het Concept-contract. Het is de NMBS niet toegestaan een niet-goedgekeurde Samenwerkingsovereenkomst uit te voeren. De Staat dient zich binnen drie maanden uit te spreken over de tegenstrijdigheid, zo niet wordt zij geacht de afwijking te aanvaarden. De NMBS zal de ondertekening van de Samenwerkingsovereenkomst slechts weigeren op basis van gegronde redenen.
- 2.3 Het Concept-contract zal niet verder gaan dan noodzakelijk om een regeling te bieden van de hoofdkenmerken van de samenwerking tussen de HSL-Zuid-vervoerder en NMBS en zal derhalve de vrijheid van ondernemen van de HSL-Zuid-vervoerder en NMBS zo min mogelijk beperken.
- 2.4 Het Concept-contract dient marktwerking en het arms lengths-beginsel met betrekking tot het verschaffen van diensten "in de brede zin van het woord" aan de

GVO in het kader van de uitvoering van de aan haar toegewezen taken te waarborgen, doch zal toestaan dat de Deelnemers aan de GVO, voormelde beginselen respecterend, voorrang hebben boven derden met betrekking tot het aan de GVO verschaffen van voornoemde diensten, indien zij onder ten minste gelijke condities als derden de verlangde prestatie zullen verschaffen.

2.5 Het Concept-contract zal de hoofdkenmerken - hierna de hoofdstukken 3,4,5 en 6 - regelen van de volgende aspecten van de GVO:

- De oprichting, positie en interne zeggenschapstructuur van de GVO;
- Het rollend materieel;
- Het vervoersaanbod vanaf 2005;
- De exploitatie.

2.6 De in de hoofdstukken 3, 4, 5 en 6 opgenomen bepalingen zullen onderdeel vormen van, en nadere uitwerking krijgen in, het Concept-contract.

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

3.1 De HSL-Zuid-vervoerder en NMBS richten een Gemeenschappelijke VervoersOrganisatie op (GVO) met het oogmerk van het uitvoeren van bepaalde gemeenschappelijke activiteiten die voorheen tot het individuele domein van de Deelnemers aan de GVO zouden hebben behoord. Deze GVO zal een privaatrechtelijke rechtspersoon zijn, opgericht naar het recht dat door de Deelnemers aan de GVO in de Samenwerkingovereenkomst zal worden gekozen.

3.2 De GVO zal met zijn activiteiten starten nadat achtereenvolgens de Concessieovereenkomst tussen de Staat en de HSL-Zuid-vervoerder is gesloten en een Samenwerkings-overeenkomst is gesloten tussen de HSL-Zuid-vervoerder en de NMBS.

3.3 De Deelnemers aan de GVO bepalen voorts de interne structuur en juridische vorm

van de GVO, alsmede haar vestigingsplaats en haar functies en verantwoordelijkheden.

- 3.4 De Deelnemers aan de GVO besluiten op basis van unanimiteit omtrent alle aangelegenheden ten aanzien van de GVO en de Samenwerkingsovereenkomst.
- 3.5 De GVO zal, gegeven de kaders van de respectieve concessies, het vervoersaanbod over de Verbinding Amsterdam-Brussel-Zuid bepalen en haar eigen commerciële beleid met betrekking tot de vervoersactiviteiten over de verbinding Amsterdam-Brussel-Zuid bepalen.
- 3.6 De GVO zal het commerciële beleid bepalen met betrekking tot de structuur en het niveau van de prijzen.
- 3.7 De GVO zal het commerciële beleid bepalen met betrekking tot het inventarissysteem en het yield management, waarbij de GVO een beleid van verplichte reservering dient te volgen voor wat betreft de internationale reiziger. Hierbij gelden de volgende principes:
  - Voorrang wordt gegeven aan de internationale treinreizigers in de internationale treinen;
  - De Deelnemers aan de GVO zullen een oplossing uitwerken op commerciële en bedrijfseconomische basis voor het vervoer van binnenlandse reizigers aan boord van de internationale treinen, met inachtneming van de normen van comfort en yield management.
- 3.8 De GVO zal het commerciële beleid bepalen met betrekking tot het bezettings- en overboekingsbeleid (uitgewerkt als onderdeel van het yield management), de kwaliteitsnormen gericht op de reiziger, de distributiefunctie en de externe communicatie.
- 3.9 In het Concept-contract zullen Partijen een geschillenregeling ontwerpen.

- 3.10 Het Concept-contract zal Nederlands recht als rechtskeuze inhouden. De rechtskeuze van de Samenwerkingsovereenkomst is aan de Deelnemers aan de GVO.
- 3.11 De termijn waarop de Samenwerkingsovereenkomst dient worden afgesloten, wordt vastgelegd in het conceptcontract
- 3.12 Het beginsel van unanieme besluitvorming geldt niet ten aanzien van de besluitvorming van een Deelnemer aan de GVO met betrekking tot het al dan niet continueren van de deelneming. De voorwaarden van het beëindigen van de deelneming aan de GVO zullen in het Concept-contract en/of de Samenwerkingsovereenkomst worden opgenomen.
- 3.13 Op de verbinding Amsterdam-Brussel-Zuid zullen de NMBS en de HSL-Zuid-vervoerder geen activiteiten ondernemen in rechtstreekse concurrentie met de activiteiten die zij aan de GVO hebben overgedragen of met de activiteiten die door de GVO worden aangestuurd.

#### **Hoofdstuk 4: Het rollend materieel**

- 4.1 De Deelnemers aan de GVO zullen aan de GVO rollend materieel ter beschikking stellen op een wijze zoals zij in onderling overleg zullen bepalen, met inachtneming van de beginselen van marktconforme prijzen en arms length-handelen
- 4.2 De Deelnemers aan de GVO zullen in samenspraak het rollend materieel nader specificeren en zijn daarbij verplicht te conformeren aan de minimum technische specificaties opgenomen in de Invitation to Tender.
- 4.3 De HSL-Zuid-vervoerder en de NMBS zijn vrij in de wijze van verkrijging van rollend materieel (koop- of lease-vormen), doch de verkrijging van nieuw rollend materieel

zal door middel van een transparante en open procedure plaatsvinden.

- 4.4 De Deelnemers aan de GVO zijn gebonden aan het bepalende principe bij het nader specificeren, verkrijgen en/of beheren van het rollend materieel, zijnde een bedrijfseconomisch optimale prijs/kwaliteitverhouding en operationele inpasbaarheid voor de gehele GVO-pool, inachtgenomen de duur van de concessie (15 jaar) en de integrale gebruikskosten.
- 4.5 De Deelnemers aan de GVO zijn gerechtigd geschikt bestaand rollend materieel, waarover zij reeds beschikken, aan de GVO ter beschikking te stellen.
- 4.6 Het rollend materieel wordt door de Deelnemers aan de GVO ter beschikking gesteld in de vorm van een gezamenlijke pool, waarvan in beginsel elk van de Deelnemers aan de GVO de helft van het benodigde materieel ter beschikking stelt.
- 4.7 Het rollend materieel, ter beschikking gesteld van de gezamenlijke pool, wordt beheerd door de GVO.
- 4.8 Het onderhoudsregime met betrekking tot het rollend materieel zal door de GVO worden bepaald, evenals de principes van het pool management en de kwaliteitsvereisten.
- 4.9 De Deelnemers aan de GVO hebben voorrang boven derden met betrekking tot het leveren van onderhoudsdiensten (herstellingen/reparaties en korte termijn/klein onderhoud en lange termijn/groot onderhoud), op voorwaarde van inachtneming van marktconforme prijzen en het arms lengths-beginsel.

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

- 5.1 Partijen komen overeen dat in de GVO zal worden voorzien in een basisvervoersaanbod over de verbinding Amsterdam-Brussel-Zuid zoals voorzien in

de HSL studie Amsterdam - Brussel van 1995. De nadere invulling van dit basisvervoersaanbod zal door de NMBS, in samenspraak en in overleg met de geselecteerde, doch nog niet definitief verkozen HSL-Zuid-vervoerder(s) bepaald worden, voordat in het kader van de Tender deze HSL-Zuid-vervoerder(s) een finale bieding zullen uitbrengen. De Deelnemers aan de GVO zullen vervolgens een verdere invulling van het vervoersaanbod (dienstregeling, treinsamenstelling e.d.) vaststellen.

- 5.2 Partijen zullen zich gezamenlijk inzetten om de toegangsrechten tot Parijs en Londen te bekomen in het belang van de GVO en de beide vervoerders.
- 5.3 Het internationaal vervoer over de Verbinding Amsterdam-Brussel-Zuid verzorgd overeenkomstig de rijtijden zoals voorzien in de HSL-studie Amsterdam-Brussel van 1995, partijen genoegzaam bekend, met het daarvoor noodzakelijke rollend materieel.

#### **Hoofdstuk 6: De exploitatie**

- 6.1 De principes uitgewerkt in de PBKA-overeenkomst dienen als uitgangspunt voor de verdeling tussen de Deelnemers aan de GVO van een aantal door hen overeengekomen kostencategorieën en de netto-opbrengsten.
- 6.2 Onverlet artikel 6.1 zullen de gemeenschappelijke kosten worden gedefinieerd door de Deelnemers aan de GVO en worden verdeeld volgens de door hen afgesproken verdeelsleutel.
- 6.3 Overige, niet-gemeenschappelijke, kosten, zoals de financiële bijdrage van de Deelnemers aan de GVO aan de kosten van de aanleg van de infrastructuur, worden door iedere Deelnemer aan de GVO voor haar rekening genomen voorzover deze kosten op haar grondgebied zijn gemaakt.

- 6.4 De nader uitgewerkte principes en technieken met betrekking tot de verdeling van opbrengsten en kosten zullen in het Concept-contract worden vastgelegd, uitgaande van de in deze overeenkomst vastgelegde uitgangspunten en een aantal door Partijen te documenteren hypothesen.
- 6.5 De Deelnemers aan de GVO zullen in de Samenwerkingsovereenkomst de definitieve verdeling van opbrengsten en kosten overeenkomen, uitgaande van de principes van het Concept-contract rekening houdende met eventueel gewijzigde hypothesen. Bij noodzaak van eventuele interpretatie van het conceptcontract zal op de eerste plaats de bedoeling van de Partijen in deze Overeenkomst voorrang hebben.
- 6.6 Ter stimulering en verdere ontwikkeling van een optimaal bedrijfseconomisch en vervoerskundig vervoersaanbod kunnen Partijen, zo mogelijk in het kader van de totstandkoming van het Concept-contract, danwel de Deelnemers aan de GVO ook andere methoden van toerekening van kosten en opbrengsten ontwikkelen en uitwerken.
- 6.7 De Staat en de NMBS zijn ermee akkoord dat de Deelnemers aan de GVO zich zullen inspannen de GVO in de loop van de tijd te (doen) ontwikkelen tot een volwaardige en zelfstandig opererende vervoersonderneming, indien en voorzover de bedrijfseconomische en sociale voorwaarden zulks toelaten.
- 6.8 De Staat en de NMBS zullen ervoor zorgen dat in respectievelijk de Nederlandse en de Belgische stations voldoende, met het oog op het GVO-vervoersproduct kwalitatief geschikte, ruimte beschikbaar is om verkoopruimtes, wachtruimtes, facilitaire ruimtes en businessruimtes in te richten en te gebruiken met het oog op de exploitatie van de vervoersdiensten over de Verbinding Amsterdam-Brussel-Zuid. De NMBS is ermee bekend dat de Nederlandse Spoorwegen N.V. de exploitatierechten met betrekking tot de Nederlandse stations heeft en dat Schiphol N.V. de exploitatierechten met betrekking tot het station Schiphol heeft. De Staat



zal met deze partijen ter uitvoering van deze bepaling overeenkomsten sluiten danwel terzake regelgeving tot stand brengen.

6.9 De NMBS treedt op als vervoerder op het Belgisch grondgebied.

6.10 De Deelnemers aan de GVO zullen op redelijke condities en op een billijke wijze voorzien in conducteurs/treinbegeleiders en machinisten/treinbestuurders ten behoeve van de GVO werking.

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

7.1 Het door de HSL-Zuid-vervoerder, danwel een andere vervoerder, respectievelijk door de NMBS, vervoeren van binnenlandse reizigers over respectievelijk het Nederlandse en het Belgische gedeelte van de Verbinding Amsterdam-Brussel-Zuid valt buiten het bereik van deze overeenkomst.

7.2 Indien de HSL-Zuid-vervoerder tevens de exploitatierechten verwerft met betrekking tot het vervoeren van binnenlandse reizigers over het Nederlandse gedeelte van de verbinding Amsterdam-Brussel-Zuid, kunnen de HSL-Zuid-vervoerder en de NMBS overeenkomen, onder alsdan nader te bepalen condities, de exploitatie (of onderdelen daarvan) van die concessie in te brengen in de GVO.

7.3 De GVO is bevoegd om, op basis van gemaakte afspraken met de vervoerder die gerechtigd is het binnenlands vervoer te verrichten op het Nederlandse gedeelte van de Verbinding Amsterdam-Brussel-Zuid, binnenlandse reizigers in de internationale treinen te vervoeren, doch is hiertoe niet verplicht anders dan in het geval zij zich daartoe zelf contractueel verplicht heeft.

7.4 De Deelnemers aan de GVO zullen streven naar een optimale afstemming en integratie van het internationaal vervoer op de Verbinding Amsterdam-Brussel-Zuid en het binnenlands vervoer op de Verbinding Amsterdam-Brussel-Zuid, met inbegrip

van de benuttings- en bezettingsgraad van rollend materieel.

- 7.5 NMBS is bereid, ofschoon deze overeenkomst slechts betrekking heeft op het internationaal vervoer over de Verbinding Amsterdam-Brussel-Zuid, te zoeken en te streven naar synergie-effecten met het binnenlandse vervoer over de Verbinding Amsterdam-Brussel-Zuid, met inbegrip van het verkrijgen en beheren van het rollend materieel.

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

- 8.1 Op deze overeenkomst is Nederlands recht van toepassing. De Staat verbindt zich ertoe de NMBS over de relevante bepalingen in te lichten.
- 8.2 In het geval van een geschil omtrent de interpretatie of uitvoering van deze overeenkomst, welk geschil in der minne door partijen niet kan worden opgelost, zal dit geschil worden beslecht door een College van bindend adviseurs, die naar de regels van het recht een bindend oordeel omtrent het gerezen geschil zullen geven.
- 8.3 Het College van bindend adviseurs wordt als volgt benoemd: elk van de partijen bij deze overeenkomst benoemt één bindend adviseur van eigen keuze, die niet in dienst is van de eigen organisatie. De aldus benoemde twee bindend adviseurs benoemen gezamenlijk een derde bindend adviseur die als voorzitter van het College van bindend adviseurs zal fungeren. Deze derde bindend adviseur dient de naleving van de juridische vereisten te bewaken en zal derhalve bij voorkeur een jurist dienen te zijn. Indien de derde bindend adviseur geen jurist is, zal het College van bindend adviseurs zich laten bijstaan door een onafhankelijk jurist.
- 8.4 Benoeming van een bindend adviseur dient binnen twee weken na verzoek van de andere partij daartoe te geschieden, tenzij aan de andere partij voor het verstrijken van deze twee weken termijn schriftelijk is bericht dat de eigen bindend adviseur

nog niet definitief is gekozen of bereid gevonden is in welk geval tussen Partijen een verlengde termijn van maximaal twee weken zal gelden voor het alsnog benoemen van de eigen bindend adviseur. Blijft een partij daarmee in gebreke of verzuimt een partij tijdig het hiervorenbedoelde bericht aan de andere partij te geven, dan verkrijgt de andere partij het recht van benoeming.

- 8.5 Het College van bindend adviseurs bepaalt haar eigen werkwijze, doch neemt daarbij de beginselen van een behoorlijke procesorde, waaronder de beginselen van hoor en wederhoor en fair play in acht. Bovendien zal het College van bindend adviseurs schriftelijk bindend adviseren.
- 8.6 De Staat bevestigt dat deze geschillenregeling voldoende volledig en conform is aan het Nederlands recht.
- 8.7 De in deze overeenkomst genoteerde afspraken zullen door Partijen worden gewijzigd indien het (Europees) recht of bindende uitspraken van met openbaar gezag beklede rechtspersonen, waaronder de mededingingsautoriteiten, daartoe nopen. Partijen zullen dan met betrekking tot deze wijzigingen zoveel mogelijk de principes en uitgangspunten van deze overeenkomst in acht nemen.
- 8.8 De kosten van het College van bindend adviseurs worden door Partijen gezamenlijk, ieder voor de helft, gedragen. Partijen zullen overigens de eigen kosten dragen.

Aldus overeengekomen en in duplo opgesteld.