

O N D E R H A N D E L I N G S P R O T O C O LDe Ondergetekenden:

Ministerie van Verkeer en Waterstaat, ten deze rechtsgeldig vertegenwoordigd door ir. W. Korf, (hierna aan te duiden als "de Staat)

en

het consortium, bestaande uit NS Reizigers B.V. ten deze rechtsgeldig vertegenwoordigd door drs. M. Niggebrugge en Koninklijke Luchtvaart Maatschappij N.V., ten deze rechtsgeldig vertegenwoordigd door drs. L.M. van Wijk en drs. R.J.N. Abrahamsen, (hierna aan te duiden als "het Consortium")

gezamenlijk aan te duiden als "Partijen".

In aanmerking nemende dat:

- A. de Staat een aanbestedingsprocedure heeft uitgeschreven voor de verlening van langjarige rechten op het vervoer over de HSL-Zuid van Amsterdam naar Parijs en dat de Staat van drie gekwalificeerde partijen biedingen heeft ontvangen die door de Staat zijn geëvalueerd;
- B. het Consortium een bindend bod heeft uitgebracht op basis van het Invitation to Tender;
- C. de Staat, op basis van haar evaluatie van de biedingen, voornemens is om direct en exclusief te onderhandelen (Direct Negotiations) met het Consortium op grond van zijn bevoegdheid daartoe, zoals vastgelegd in het Qualification Document d.d. 17 juli 2000;
- D. het Consortium bereid is om op basis daarvan de onderhandelingen te starten;
- E. voor het voeren van directe onderhandelingen, met overslaan van de in de ITT opgenomen 'Negotiation Phase', aanvullende regels op de ITT en aanvullende duidelijkheid van het Consortium omtrent zijn bod nodig is;
- F. de Partijen hiertoe een onderhandelingsprotocol wensen overeen te komen (hierna aan te duiden als "het Protocol") die de rechtsverhouding tussen Partijen nader benoemt totdat het MoU, zoals bedoeld in artikel 3 van dit Protocol, is gesloten.
- G. dit Protocol uitsluitend bedoeld is ten behoeve van bovengenoemde directe onderhandelingen, en door beide Partijen ondertekend wordt onder voorbehoud van formele uitnodiging van het Consortium door de Staat volgend op een besluit daartoe door de Ministers van Verkeer en Waterstaat en van Financiën.

Komen het navolgende overeen:**Artikel 1 – Doel van het Protocol**

- 1.1 Het doel van het Protocol is voor Partijen eensluidend: het aanvullen van de juridische en procedurele basis die gevormd wordt door het Qualification Document, de ITT en het bindende bod ten behoeve van het starten van directe onderhandelingen ('Direct Negotiations') over de langjarige rechten op het vervoer over de HSL-Zuid, in verband met het overslaan van de ITN-fase.
- 1.2 Hiermee beogen partijen op constructieve en voortvarende wijze te komen tot:
- (a) een Memorandum of Understanding ('MoU'), waarin de hoofdlijnen van de toekomstige Concessie-overeenkomst tussen de Staat en het Consortium worden vastgelegd. Het MoU zal 'enhanced specifications' van de Staat bevatten alsmede de afspraken langs welke Partijen zullen komen tot de Concessie-overeenkomst.
 - (b) een Concessie-overeenkomst, zoals beschreven in de ITT en op basis van de nadere uitwerking door het Consortium van de onderdelen die benoemd zijn in de MoU.

Artikel 2 – Uitgangspunten voor Onderhandelingen

Partijen zijn tijdens de onderhandelingen gebonden aan de volgende uitgangspunten:

- (a) de 'Invitation to Tender' (ITT), gedateerd 15 december 2000, inclusief de daartoe behorende annexen, clarifications en addenda;
- (b) het bindende bod van het Consortium, gedateerd 1 mei 2001, met name het business plan op de 'Base Case' en de bieding op 'Variant 6'.

Artikel 3 – Tijdschema

Partijen komen het volgende tijdschema overeen:

<i>Invitation to Direct Negotiations ("ITDN")</i>	14 of 15 juni 2001
<i>Memorandum of Understanding ("MoU")</i> (inclusief goedkeuringsprocedures conform artikel 9 van dit Protocol)	28 juni 2001 Uiterlijk 26 juli 2001
<i>Concessie-overeenkomst en afspraken implementatiefase</i>	12 oktober 2001
<i>Formele goedkeuring van de Staat na informeren parlement</i>	12 december 2001

Een gedetailleerde werkplanning zal onmiddellijk na ondertekening van dit Protocol tussen Partijen worden vastgesteld. Partijen zullen zich tot het uiterste inspannen dat het tijdschema als hiervoor genoemd recht wordt gedaan. De Staat heeft het recht om bovengenoemde termijnen te verlengen met een maximum van twee weken (MoU), twee maanden (Concessie-overeenkomst, afspraken implementatiefase) en drie maanden (besluitvorming).

Uitsluitend indien door toedoen van het Consortium geen overeenstemming wordt bereikt binnen de gestelde termijnen (inclusief de eventuele verlenging), heeft de Staat de bevoegdheid de procedure voort te zetten door het uitnodigen van een ander consortium, danwel de terugvaloptie uitoefenen zoals beschreven in de ITT.

Artikel 4 – Onderwerpen van Onderhandeling

Partijen zijn een limitatieve lijst van onderwerpen overeen gekomen die zij tijdens de onderhandelingen nader zullen uitwerken. Het limitatieve karakter van de lijst leidt ertoe dat onderwerpen welke niet in de lijst zijn opgenomen, niet tot aanpassing van het bindende bod en/of de afspraken in dit Protocol kunnen leiden, anders dan met instemming van beide partijen. De limitatieve lijst valt in drie categorieën uiteen, die in de artikelen 5, 6 en 7 worden benoemd.



Artikel 5 – Categorie 1: Working Assumptions

- 5.1 De realisatie van de Working Assumptions zoals beschreven in Annex A4 van de ITT en Addenda (A1.3 tot en met A1.7) zullen voor rekening en risico van het Consortium zijn, met uitzondering van de in lid 2 genoemde onderwerpen.
- 5.2 De aanvaarde risico's omvatten niet:
- (a) Start of the Concession
Ten aanzien van de datum van de start van de Concessie geldt dat deze vastgelegd zal worden in de MoU, met in achtneming van de genoemde termijnen dat de infrastructuur beschikbaar is voorafgaande aan deze datum.
 - (b) SNCF
De situatie waarin SNCF niet bereid is minimaal overeenkomstig haar Position Statement, zoals beschreven in Annex A3 van het ITT, samen te werken met het Consortium. Bijvoorbeeld: pas als er, onverminderd de inspanning van het Consortium, minder dan 12 paden per dag tot Parijs – met een goede verdeling over de dag – beschikbaar komen, zal op transparante wijze het verschil vertaald worden in een bijstelling van de Concessie-betaling.
 - (c) Planned maintenance infrastructure
Ten aanzien van het geplande onderhoud geldt dat dit gerealiseerd is binnen het contract dat de Staat heeft gesloten met de Infraprovider.
 - (d) Stations
Ten aanzien van het keren aan het perron op Rotterdam CS en Den Haag CS, geldt dat in geval de HRN-concessie gegund wordt aan een andere partij dan een lid van het Consortium, de Staat deze keermogelijkheid garandeert.
 - (e) Legislation and Institutional Arrangements in the Netherlands
Het afronden van de benoemde wetgeving voor de genoemde datum blijft de verantwoordelijkheid van de Staat.
- 5.3 Het 'Financial Bid' van het Consortium op Variant 6, ten aanzien waarvan de hier beschreven afspraken gelden, wordt daartoe verlaagd met 18,4 miljoen Euro, op basis van de door het Consortium verstrekte Clarification.

Artikel 6 – Categorie 2: Upward Potential

- 6.1 De Staat en het Consortium verklaren zich tot het uiterste te zullen inspannen om het upward potential van de in de leden 2 en 3 genoemde onderwerpen te realiseren.
- 6.2 Ten aanzien van de volgende onderwerpen zullen de voordelen geheel voor rekening van de Staat komen:
- (a) aanpassing van de zekerheidsstelling zoals nu verkregen middels de performance bond;
 - (b) verlaging van de lease-kosten door het aangaan van een overeenkomst analoog aan de 'Direct Agreement' in het Verenigd Koninkrijk, waardoor het restwaarderisico van het materieel verlaagd kan worden.
- 6.3 Voor de navolgende onderwerpen zullen de Partijen afspraken maken waarin de voordelen op transparante wijze berekend worden en op gelijke wijze verdeeld worden:
- (a) de mogelijke inzet van een bestaand materieeltype;
 - (b) het mogelijk voordeel van het doorrijden op het Hoofdrailnet;
 - (c) afspraken met de Infraprovider welke leiden tot lagere integrale kosten van het vervoerssysteem (infrastructuur, materieel en operatie).

Artikel 7 – Categorie 3: Enhanced Specifications en Minimum Requirements

- 7.1 De MoU zal mede omvatten de zogeheten 'enhanced specifications' van de zijde van de Staat en de mechanismen voor het komen tot het 'enhanced bid' van het Consortium op deze onderdelen, in aanvulling op variant 6. Het betreft hier mogelijke aanpassingen van het bedieningspatroon, Minimum Requirements en eventuele tariefrestricties.
- 7.2 Ten aanzien van wijzigingen in het bedieningspatroon kunnen beide Partijen wijzigingen voorstellen. Hierbij zullen, indien gevraagd, de bediening van Den Haag (volgens de door het Consortium aangeboden uitwerking van variant 4) en de bediening van de kleinere Belgische stations (volgens de door het Consortium aangeboden uitwerking van variant 5, echter met een maximum van 8 maal per richting per dag) aangeboden worden door het Consortium zonder verder effecten op de Concessie-bijdrage aan de Staat. Het gebruik van Amsterdam Centraal en/of Zuid WTC wordt niet in de MoU vastgelegd. Dit zal het Consortium, naar eigen inzicht, in overleg met zijn internationale partners en de capaciteitsmanager te zijner tijd inplannen in de beschikbare ruimte zonder verdere effecten op de Concessie-bijdrage aan de Staat.
- 7.3 De Minimum Requirements betreffen (kwaliteits)aspecten genoemd in het business plan, de tender documentatie (vanaf het Registration Document van juni 1999) en in (ontwerp) wetgeving. In eerste instantie beogen Partijen vast te leggen hetgeen ten aanzien van deze aspecten reeds voorzien is in het business plan, echter met inachtneming van de voor het Consortium benodigde flexibiliteit. Wanneer de Staat in het kader van deze onderhandelingen additionele of scherpere eisen stelt die leiden tot lagere opbrengsten, hogere kosten of een significant hoger risico-profiel voor het Consortium dan zullen deze op transparante wijze vertaald worden in de vast te stellen Concessie-bijdrage aan de Staat.
- 7.4 Ten aanzien van eventuele tariefbeperkingen (binnenlands vervoer) geldt dat indien deze op of onder de door het consortium voorgestelde prijsniveaus liggen, het Consortium hiervoor op transparante wijze een aanbieding zal doen waarbij de integrale effecten, waaronder de financiële, zichtbaar gemaakt worden.

Artikel 8 – Performance Regime

Partijen zullen zich inspannen om een effectief performance regime met Infraprovider, Rail Infra-Beheer en overige vervoersmaatschappijen te realiseren ten einde een betere punctualiteit en betrouwbaarheid van de dienstregeling te bewerkstelligen.

Artikel 9 – Goedkeuringsprocedures MoU

Conform het tijdschema als opgenomen in artikel 3 van dit Protocol, zal de definitieve tekst van de MoU op 28 juni 2001 gereed zijn. Alvorens tot ondertekening kan worden overgegaan, krijgen beide Partijen (conform het tijdschema in artikel 3) maximaal vier weken om de interne goedkeuringsprocedures af te ronden. Deze betreffen:

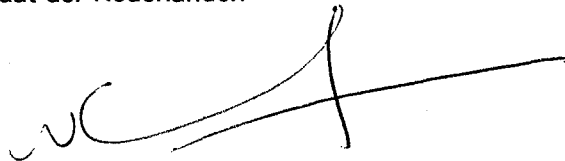
- (a) Voor de Staat: goedkeuring door Adviesraad en de Ministers van Verkeer en Waterstaat en Financiën.
- (b) Voor het Consortium: goedkeuring door de Raad van Commissarissen en de Centrale Ondernemingsraden van de betrokken moederbedrijven.

Artikel 10 – Toepasselijk Recht en Bindend Advies

- 10.1 Op dit Protocol is Nederlands recht van toepassing.
- 10.2 De wijze van geschillenbeslechting varieert naar gelang het stadium waarin het onderhandelingsproces verkeert:
- (a) er wordt geen specifieke geschillenbeslechting overeengekomen voor de periode tot aan het moment van ondertekening van de MoU;
 - (b) vanaf het moment van ondertekening van de MoU tot aan het moment van ondertekening van de Concessie-overeenkomst geldt de geschillenregeling als bepaald in artikel 10.3 hieronder;
 - (c) vanaf het moment van ondertekening van de Concessie-overeenkomst geldt de geschillenregeling zoals bepaald in de Concessie-overeenkomst.
- 10.3 Uiterlijk op het moment van ondertekening van de MoU benoemen Partijen gezamenlijk twee adviseurs. Geschillen voortvloeiende uit, danwel samenhangende met de MoU zullen worden voorgelegd aan de gezamenlijke adviseurs. De adviseurs zullen gedurende een periode van één week als mediators optreden om te bezien of Partijen alsnog zelf tot een oplossing komen voor het ontstane geschil. Indien na deze periode geen overeenstemming is bereikt, kunnen de adviseurs uiterlijk binnen 2 weken in unanimitéit een besluit nemen, welk besluit bindend is voor Partijen. De adviseurs zullen in onderling overleg de procedure vaststellen. De adviseurs zijn, ieder individueel, gerechtigd te besluiten geen advies uit te brengen, in welk geval Partijen gerechtigd zijn het geschil voor te leggen aan de bevoegde rechter te Den Haag.

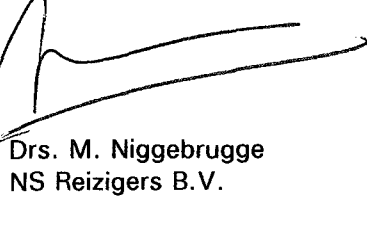
Aldus in tweevoud opgesteld te Utrecht en ondertekend op 11 juni 2001.

Staat der Nederlanden



Projectdirecteur HSL-Zuid
ir. W. Korf

Het Consortium:

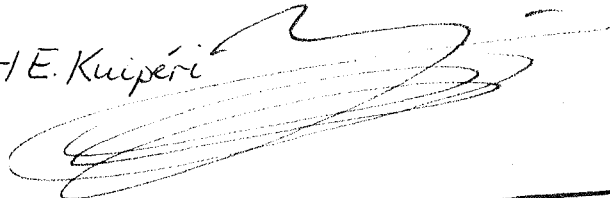


Drs. M. Niggebrugge
NS Reizigers B.V.

(drs. L.M. van Wijk)
KLM

drs. R.J.N. Abrahamsen
KLM

Mr. H.E. Kuiperi



APPROVED: AMS/DJ
11/20
GOEDGEKEURD: E