

# CONCESSIEOVEREENKOMST

DE STAAT DER NEDERLANDEN

en:

HSA BEHEER N.V.

d.d. 5 december 2001

## INHOUDSOPGAVE

HOOFDSTUK I: DEFINITIES.....	
Artikel 1: Definities.....	
HOOFDSTUK II: DUUR VAN DE OVEREENKOMST.....	
Artikel 2: Begin en duur Overeenkomst en concessie.....	
HOOFDSTUK III: CAPACITEIT.....	
Artikel 3: Capaciteitsrechten.....	
HOOFDSTUK IV: BEDIENINGSPATROON EN KWALITEIT.....	
Artikel 4: Uitvoering HSL-Zuid Diensten.....	
Artikel 5: Tarieven en vervoerbewijzen.....	
Artikel 6: Kwaliteit van het dienstaanbod.....	
Artikel 7: Prestatiemeting.....	
Artikel 8: Advies LOCOV.....	
Artikel 9: Ingroeiperiode.....	
HOOFDSTUK V: GEBRUIKSVERGOEDING.....	
Artikel 10: Gebruiksvergoeding.....	
Artikel 11: Compensatie bij verminderde beschikbaarheid infrastructuur.....	
HOOFDSTUK VI: INTERNATIONALE SAMENWERKING EN TSI'S	
Artikel 12: Samenwerking met NMBS en SNCF.....	
Artikel 13: Geldigheid TSI's.....	
HOOFDSTUK VII: WIJZIGINGSPROCEDURE.....	
Artikel 14: Wijziging wet- en regelgeving.....	
Artikel 15: Wijzigingsprocedure.....	
HOOFDSTUK VIII: ONTBINDING.....	
Artikel 16: Ontbinding; algemeen.....	
Artikel 17: Onmiddellijke ontbinding.....	
Artikel 18: Ontbinding door HSA Beheer.....	
Artikel 19: Ontbinding door de Staat.....	

HOOFDSTUK IX: CONTINUÏTEITSREGELING .....  
Artikel 20: Afloop Concessieperiode .....  
Artikel 21: Verlaten infrastructuur .....  
Artikel 22: Continuering HSL-Zuid Diensten .....  
Artikel 23: Overname rollend materieel en overige bedrijfsmiddelen .....  
Artikel 24: Waardebepaling merkrechten .....

HOOFDSTUK X: CONTRACTMANAGEMENT/INFORMATIEVERSTREKKING

Artikel 25: Contractmanager .....  
Artikel 26: Informatie.....

HOOFDSTUK XI: OVERIGE BEPALINGEN .....

Artikel 27: Doel en zeggenschap HSA Beheer .....  
Artikel 28: Vervaltermijn .....  
Artikel 29: Interfaces rollend materieel en hogesnelheidsinfrastructuur .....  
Artikel 30: Implementatieperiode.....  
Artikel 31: Aansprakelijkheid jegens derden.....  
Artikel 32: Verzekeringen .....  
Artikel 33: Onverbindendheid.....  
Artikel 34: Overgang naar concessie .....  
Artikel 35: De Bijlagen en de tenderdocumenten .....  
Artikel 36: Toepasselijk recht .....  
Artikel 37: Geschillen .....  
Artikel 38: Bijlagen .....  
Artikel 39: Kennisgevingen .....  
Artikel 40: Indexering .....

BIJLAGEN:

1. Reistijden
2. Gebruiksvergoeding
3. Concept-Contract met NMBS
4. Kennisgevingen

## 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, T. Netelenbos, en de Minister van Financiën, G. Zalm, hierna: "de Staat";
2. De naamloze vennootschap **HSA BEHEER N.V.**, gevestigd te Rotterdam, te dezen rechtsgeldig vertegenwoordigd door (i) NS Reizigers B.V., die te dezen rechtsgeldig vertegenwoordigd wordt door NS Groep N.V., die rechtsgeldig vertegenwoordigd wordt door J.W. Huisinga, alsmede (ii) KLM N.V., te dezen rechtsgeldig vertegenwoordigd door L. van Wijk, hierna: "HSA Beheer";

tezamen te noemen: "Partijen";

## NEMEN HET VOLGENDE IN AANMERKING:

- A. De Staat heeft opdracht gegeven tot de aanleg van hogesnelheidsinfrastructuur, zoals weergegeven in de Planologische kernbeslissing Deel 4, genaamd "Nederlands deel van de Hogesnelheidslijn Amsterdam-Brussel-Parijs/Londen (HSL-Zuid)" en bekend gemaakt in Staatscourant no. 122 van dinsdag 1 juli 1997.
- B. In Frankrijk is reeds hogesnelheidsinfrastructuur aangelegd. In België wordt hogesnelheidsinfrastructuur aangelegd. Daarmee zal een spoorwegtracé ontstaan van Amsterdam, via Schiphol, Rotterdam en Brussel naar Parijs, dat geschikt zal zijn voor hogesnelheidspersonenvervoer per trein.
- C. Ten behoeve van een optimale en voortvarende ontwikkeling van vervoersdiensten over de HSL-Zuid heeft de Staat in een openbare aanbesteding, middels de Invitation To Tender ("ITT") d.d. 15 december 2000, marktpartijen gevraagd een passende aanbieding te doen in ruil voor langjarige rechten.
- D. Het consortium bestaande uit NS Reizigers B.V. en Koninklijke Luchtvaart Maatschappij N.V. ("het Consortium") is op basis van haar bod van 2 mei 2001 uitgenodigd voor directe onderhandelingen die op 6 juli 2001 geresulteerd hebben in een Memorandum of Understanding en op 12 oktober 2001 in deze concessieovereenkomst.
- E. Overeenkomstig het ITT en het door het Consortium in haar bod geuite voornemen, hebben de leden van het Consortium op [...] HSA Beheer opgericht.
- F. De Staat wenst in samenwerking met HSA Beheer te komen tot een optimale ontwikkeling en exploitatie van het hogesnelheidsvervoer over de HSL-Zuid Infrastructuur, waarbij de Staat zorg draagt voor de beschikbaarstelling van de infrastructuur en HSA Beheer zorg draagt voor de aanbidding van vervoersdiensten over de HSL-Zuid.

- G. Bij de vormgeving van deze concessieovereenkomst, die mede het karakter heeft van een openbaar dienstcontract in communautaire zin, is uitgegaan van een relatief grote mate van ondernemingsvrijheid voor HSA Beheer om de volgende redenen:
- HSA Beheer zal opereren in een concurrerende omgeving van klassieke trein, vliegtuig en auto;
  - HSA Beheer zal een substantiële jaarlijkse gebruiksvergoeding betalen voor het gebruik van de HSL-Zuid Infrastructuur hetgeen terugverdiend moet worden door het aantrekken van voldoende reizigers;
  - HSA Beheer heeft de aanbesteding in concurrentie gewonnen.

#### KOMEN HET VOLGENDE OVEREEN:

#### HOOFDSTUK I: DEFINITIES

##### Artikel 1: Definities

In deze concessieovereenkomst (verder: "Overeenkomst") worden de volgende, met een hoofdletter beginnende, begrippen eenduidig gebruikt.

Aanvangsdatum	Als gedefinieerd in artikel 2.
Bedieningspatroon	Als gedefinieerd in artikel 4.2.
Beheerder	De instantie(s) of onderneming(en) die door de Staat belast word(t)(-en) met onder meer de aanleg en het onderhoud van, en het toewijzen van Capaciteitsrechten op, de HSL-Zuid Infrastructuur overeenkomstig artikel 2 sub h Richtlijn 2001/14/EG. Voorts int de Beheerder de Gebruiksvergoeding.
Binnenlands Vervoer	Een Dienst tussen twee in Nederland gelegen stations waarbij het station van vertrek en eindbestemming van de reiziger in Nederland zijn gelegen.
Binnenlandse Trein	Een trein die uitsluitend op Nederlands grondgebied rijdt.
Business Plan	Het ondernemingsplan dat onderdeel is van het bod van het Consortium d.d. 2 mei 2001, alsmede de door HSA Beheer op basis van deze Overeenkomst gemaakte aanpassingen als schriftelijk aanvaard door de Staat.
Capaciteitsrechten	Het recht voor een bepaalde periode voor bepaalde Spoorweginfrastructuur gevraagde Treinpaden te plannen conform artikel 2 sub (g) Richtlijn 2001/14/EG.

College van Adviseurs	Als gedefinieerd in art. 37.2.
Concessieperiode	Als gedefinieerd in de artikelen 2.3 en 2.4.
Concept-Contract	De als Bijlage 3 aangehechte voorlopige Samenwerkingsovereenkomst tussen HSA Beheer en NMBS.
Contract Manager	De instantie of organisatie die namens de Staat toezicht houdt op de uitvoering van deze Overeenkomst.
Diensten	Treindiensten ten behoeve van openbaar vervoer van reizigers die door HSA Beheer worden uitgevoerd op de HSL-Zuid Infrastructuur.
Direct Agreement	Een overeenkomst tussen de Staat en de wederpartij van rollend materieel (art. 23.2)
Gebruiksvergoeding	De vergoeding voor het gebruik van de HSL-Zuid Infrastructuur, ingevolge de heffingsbeginselen van Richtlijn 2001/14/EG.
Gunning (Contract Award)	Het toekennen van de concessie door de Staat aan HSA Beheer en de aanvaarding daarvan door HSA Beheer door middel van ondertekening van deze Overeenkomst door Partijen.
HSL-Heffing	De heffing voor de - nieuwe - Hogesnelheidsinfrastructuur conform art. 8.2 Richtlijn 2001/14/EG.
Hogesnelheidsinfrastructuur	De hogesnelheids-spoorweginfrastructuur, in figuur 1.3, blz. 19, ITT Main Document beschreven als de "new high-speed section" tussen (i) Amsterdam en Rotterdam en (ii) tussen Rotterdam en de Nederlands-Belgische grens en de aansluitingen daarvan op de conventionele Spoorweginfrastructuur (RAS).
HSL-Stations	Amsterdam Centraal, Amsterdam Zuid-WTC, Schiphol, Rotterdam Centraal, Breda Centraal, Den Haag Centraal.
HSL-Zuid Infrastructuur	De stations, emplacementen, de conventionele Spoorweginfrastructuur en de Hogesnelheidsinfrastructuur gelegen tussen Amsterdam Centraal - via Station Schiphol, Rotterdam Centraal, Breda - en de Nederlands-Belgische grens, met inbegrip van het traject van Den Haag Centraal naar Rotterdam Centraal.

HSL-Zuid Diensten

De Diensten die HSA Beheer uit hoofde van deze Overeenkomst gerechtigd en verplicht is uit te voeren.

Implementatieperiode

Als gedefinieerd in artikel 30.1

Incompatibiliteit

Een technisch interfaceprobleem tussen rollend materieel en Hogesnelheidsinfrastructuur - veroorzaakt door een tegenstrijdigheid in de technische kenmerken van door de Staat aanvaarde Hogesnelheidsinfrastructuur en de voor HSA Beheer door de Staat en/of de Beheerder geaccepteerde technische specificaties van rollend materieel - zodanig dat met het desbetreffende materieel de uitvoering van de Diensten ernstig en ingrijpend wordt belemmerd.

Ingroeiperiode

Als gedefinieerd in artikel 9.

Internationaal Vervoer

Het openbare grensoverschrijdende reizigersvervoer in Internationale Treinen.

Internationale Treinen

Grensoverschrijdende treinen.

Kaderovereenkomst

De overeenkomst waarin zijn vastgelegd rechten en verplichtingen van de Spoorwegonderneming en de Beheerder ter zake van de toe te wijzen Capaciteitsrechten en de te heffen rechten, waaronder de Gebruiksvergoeding, voor een periode langer dan de geldigheidsduur van één periode van een dienstregeling, conform art. 2 sub f Richtlijn 2001/14/EG.

LOCOV

Landelijk Overleg Consumentenbelangen Openbaar Vervoer.

Operationele HSL-Zuid  
Infrastructuur

De gehele of gedeeltelijke HSL-Zuid Infrastructuur tot welke HSA Beheer formeel schriftelijk door de Staat is toegelaten, onder de alsdan geldende toelatingsvoorwaarden voor het proefbedrijf.

Opvolgende Concessiehouder

De spoorwegonderneming die na afloop van de in deze Overeenkomst neergelegde Concessieperiode, diensten zal gaan uitvoeren.

Reserveringsheffing

Een heffing voor aangevraagde maar niet gebruikte Capaciteitsrechten conform art. 12 Richtlijn 2001/14/EG.

Rijweg

De Spoorweginfrastructuur tussen twee HSL-stations en/of de Belgisch-Nederlandse grens

Samenwerkingsovereenkomst(-en)

Overeenkomst(-en) tussen HSA Beheer en NMBS en tussen HSA Beheer/NMBS en SNCF, die strekken tot

	samenwerking wat het betreft het Internationaal Vervoer.
Specifieke Wijziging	Als gedefinieerd in artikel 14.3.
Spoorweginfrastructuur	Spoorwegen (weg bestemd voor verkeer over spoorstaven of geleiderails) en daarbij behorende spoorweginfrastructuur zoals bepaald in bijlage 1 onderdeel A van Verordening 2598/70/EG.
Taakorganisaties	Railned BV, Railverkeersleiding BV, Railinfrabeheer BV.
Testperiode	De periode voorafgaand aan de Aanvangsdatum, die is bestemd voor het testen van onder meer het rollend materieel en HSL-Zuid systemen op de HSL-Zuid Infrastructuur.
Ticket	Het vervoerbewijs (vergelijk artikel 8:87 BW)
Ticketprijs	De ritprijs die de reiziger betaalt voor een vervoersdienst over de HSL-Zuid Infrastructuur.
Treinpad	De infrastructuurcapaciteit die nodig is om een trein in een bepaald tijdvak met een bepaalde snelheid tussen twee plaatsen te laten rijden.
TSI	Technical Specification for Interoperability.
Wijziging	Een door Partijen overeengekomen wijziging van deze Overeenkomst.
Wijzigingsvoorstel	Een schriftelijk voorstel van HSA Beheer of de Staat strekkende tot Wijziging van de Overeenkomst.

## HOOFDSTUK II: DUUR VAN DE OVEREENKOMST

### Artikel 2: Begin en duur Overeenkomst en concessie

- 2.1 Deze Overeenkomst geldt vanaf de dag van de Gunning, op welke dag deze Overeenkomst door Partijen is ondertekend.
- 2.2 Deze Overeenkomst eindigt op de dag waarop de Concessieperiode eindigt, dan wel op een ander Ingevolge deze Overeenkomst bepaald moment, behoudens voor zover enige verplichting van een Partij na het einde van de Concessieperiode voortduurt ingevolge deze Overeenkomst.
- 2.3 De Concessieperiode is een aaneengesloten periode van vijftien (15) jaren.
- 2.4 De Concessieperiode vangt aan op de Aanvangsdatum.
- 2.5 De Staat doet uiterlijk 3 (drie) maanden tevoren aan HSA Beheer schriftelijk opgave van de Aanvangsdatum, welke niet eerder zal zijn dan 1 oktober 2006.



2.6 Indien en zodra de Staat voorziet dat de Aanvangsdatum later zal zijn dan 1 oktober 2006, treedt de Staat in overleg met HSA Beheer. Alsdan bespreken Partijen de schadevergoeding die de Staat aan HSA Beheer zal zijn verschuldigd ten gevolge van het uitstel van de Aanvangsdatum. Deze vergoeding bestaat uit de onvermijdbare door HSA Beheer gemaakte en te maken kosten voor de financiering en de afschrijving van de activa van HSA Beheer, dan wel leasetermijnen, alsmede de onvermijdbare door HSA Beheer gemaakte en te maken operationele kosten gedurende de periode tussen 1 oktober 2006 en de Aanvangsdatum. Indien de Staat korter dan drie (3) maanden tevoren aan HSA Beheer bericht dat de Aanvangsdatum wordt uitgesteld en de marketingcampagne van HSA Beheer reeds is gestart, vergoedt de Staat voorts de in redelijkheid gemaakte kosten van de uitgevoerde marketingcampagne en de te maken kosten van de nieuwe marketingcampagne van HSA Beheer die als gevolg van het uitstel van de Aanvangsdatum moet worden uitgevoerd.

2.7 HSA Beheer is verplicht al het mogelijke te doen teneinde haar schade ten gevolge van uitstel van de Aanvangsdatum door de Staat te beperken. Tevens is HSA Beheer verplicht een maand vóór de definitieve bestelling van rollend materieel te overleggen met de Staat inzake de omvang van de daarmee aan te gane verplichtingen en de mogelijkheden van flexibilisering van het afleveringsschema. Vanaf deze datum dient de Staat rekening te houden met mogelijke vergoedingen in verband met het uitstel van de Aanvangsdatum, als bedoeld in artikel 2.6.

2.8 Indien en zodra vóór de Aanvangsdatum een gedeelte van de HSL-Zuid Infrastructuur (voor zover dat is gelegen tussen twee stations en/of de Nederlands-Belgische grens) beschikbaar komt voor reizigersvervoer, zal HSA Beheer bereid zijn Diensten te verrichten op dat deel van de HSL-Zuid Infrastructuur, mits aan de operationele voorwaarden daarvoor is voldaan. Voor de alsdan door de HSA Beheer aan te bieden diensten zal door de HSA Beheer na overleg met de relevante partijen een ondernemingsplan worden opgesteld. Op basis van dit ondernemingsplan zal een nadere tijdelijke overeenkomst worden gesloten met de Staat terzake van dit vervoer.

### HOOFDSTUK III: CAPACITEIT

#### Artikel 3: Capaciteitsrechten

3.1 De Staat garandeert dat HSA Beheer met ingang van de Aanvangsdatum en voor de duur van de Concessieperiode, in zodanige mate Capaciteitsrechten krijgt toegewezen door de Beheerder, dat HSA Beheer in staat is de in het Bedieningspatroon bedoelde HSL-Zuid Diensten in het Nederlandse deel van de HSL-Zuid Infrastructuur uit te voeren.

3.2 HSA Beheer 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 HSA Beheer tijdig en met inachtneming van de alsdan daarvoor geldende regels die Capaciteitsrechten aan die nodig zijn voor een goede opbouw van het vervoersaanbod overeenkomstig artikel 9.

- 3.3 HSA Beheer 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.
- 3.4 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 HSA Beheer.
- 3.5 De Staat garandeert jegens HSA Beheer dat gedurende de Concessieperiode geen Capaciteitsrechten op Hogesnelheidsinfrastructuur, ten behoeve van binnenlands openbaar vervoer van reizigers, worden toegekend aan een andere spoorwegonderneming.
- 3.6 HSA Beheer 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:
- a. De toewijzing tot 6 (zes) paden per richting per uur op Amsterdam CS en de Westtak;
  - b. Het inleggen van de Treinpaden, hetgeen inhoudt dat onnodig oponthoud op stations vermeden wordt;
  - c. De afhandeling bij verstoringen door Railverkeersleiding.
- 3.7 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.
- 3.8 HSA Beheer kan in een later stadium diensten starten vanaf Amsterdam Zuid WTC. Dit zal HSA Beheer 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.
- 3.9 Partijen zullen zich inspannen om, tezamen met de Beheerder en overige spoorwegondernemingen, 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 HSA Beheer en de Beheerder en zorgdragen voor het eventueel benodigde wettelijk kader.

## HOOFDSTUK IV: BEDIENINGSPATROON EN KWALITEIT

### Artikel 4: Uitvoering HSL-Zuid Diensten

- 4.1 De rechten en verplichtingen van HSA Beheer 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.
- 4.2 HSA Beheer zal de in onderstaand Bedieningspatroon beschreven HSL-Zuid Diensten uitvoeren met inachtneming van de reistijden vermeld in Bijlage 1:
- a. 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 (16) maal per richting, per dag wordt uitgevoerd, waarbij HSA Beheer 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
  - b. 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.
- 4.3 Op zaterdagen en zondagen, alsmede op algemeen erkende feestdagen ingevolge de Algemene Termijnenwet, kan een van het vorige lid afwijkend Bedieningspatroon gelden.

### Artikel 5: Tarieven en vervoerbewijzen

- 5.1 HSA Beheer verkoopt aan iedere reiziger die dat wenst een Ticket economy class en vervoert iedere reiziger met een geldig Ticket in de trein van diens keuze, voor zover dit redelijkerwijs mogelijk is binnen de grenzen van veiligheid en treincapaciteit.
- 5.2 De Staat heeft HSA Beheer geen tariefsrestricties opgelegd. Wel zullen de Ticketprijzen in de economy class tijdens daluren concurrerend zijn met die voor een zitplaats in de conventionele treindienst, met inachtneming van de hogere kwaliteit van de HSL-Zuid Diensten. Met ingang van het vijfde jaar vanaf de Aanvangsdatum zullen de jaarlijkse prijsstijgingen voor Tickets voor binnenlands vervoer per herkomst/bestemming-relatie

niet hoger zijn dan de stijging van de Consumenten Prijs Index voor de gezinsconsumptie van het jaar plus twee procent.

3 Indien de Staat vóór 1 september 2002 een tariefrestrictie oplegt aan HSA Beheer, zal deze uitgewerkt en verrekend worden met de Gebruiksvergoeding op de wijze die in dit lid beschreven is.

a. HSA Beheer blijft vrij in het aanbieden van gedifferentieerde tarieven.

b. Echter het gemiddeld tarief voor binnenlands economy class vervoer van HSA Beheer tussen HSL-stations wordt gemaximeerd op 125% van het thans door HSA Beheer verwachte tarief (zijnde in 2010, na correctie voor de verkorting van het tracé: Euro 0,1179 per reizigerskilometer) voor reizen via conventioneel spoor tussen deze stations. Voor de jaren tot 2010 betekent dit dat de gemiddelde opbrengst - exclusief BTW - per reizigerskilometer economy class op de HSL-Zuid Infrastructuur voor HSL-Zuid Diensten gelijk of kleiner zal zijn dan Euro 0,1474.

c. De nominale stijging van deze gemiddelde opbrengst na 2010 mag niet meer bedragen dan de stijging van de Consumenten Prijs Index of de stijging van de gemiddelde opbrengst per reizigerskilometer van de dan zittende HRN-vervoerder. Indien deze laatstgenoemde hoger is.

De Gebruiksvergoeding (Bijlage 2) zal in dit geval verlaagd worden met een bedrag van Euro 47 miljoen per jaar.

3.4 Indien de Staat na 1 september 2002 een tariefrestrictie oplegt, zal de Staat hiertoe met HSA Beheer onderhandelen op grond van artikel 15.

5.5 Op HSA Beheer rust een inspanningsverplichting tot het realiseren van (i) de artikelen 13, 14 en 15 van de Additional Process Agreement gesloten op 2 november 2000 door de Staat en NS Reizigers B.V. (Annex B4 ITT) en (ii) de artikelen 3.1.3 en 4.1.5 van het Proposal for HSL-Zuid Transport Contract (Kaartintegratie en Verkrijgbaarheid).

5.6 Indien en zodra een Chipcard landelijk is ingevoerd in het openbaar vervoer, zal deze chipcard worden gebruikt in de verkoop- en distributieprocessen van HSA Beheer. HSA Beheer zal maatregelen treffen om reizigers vanuit het buitenland te faciliteren.

#### **Artikel 6: Kwaliteit van het dienstenaanbod**

6.1 Het dienstenaanbod van HSA Beheer dient van een goede kwaliteit te zijn, voor zover redelijkerwijs mogelijk conform het Businessplan. In aanvulling daarop accepteert HSA Beheer onderstaande kwaliteitsnormen. Voor zover dat slechts kan worden gerealiseerd in samenwerking met en/of de goedkeuring van de Belgische of de Franse autoriteiten, NMBS of SNCF, zijn de onderstaande kwaliteitsnormen onderworpen aan de vereiste samenwerking met en/of met de goedkeuring van, deze partijen. Voorts kan het behalen

van onderstaande kwaliteitsnormen op de gebieden punctualiteit en klanttevredenheid mede afhankelijk zijn van de kwaliteit van de HSL-Stations op de volgende punten:

- i. openbare ruimten, inclusief voorzieningen, en
  - ii. uitstraling van de stations.
- 2 HSA Beheer zal ernaar streven een zitplaats te bieden aan vrijwel al haar reizigers.
- Door middel van zitplaatsreservering zullen alle internationale reizigers en binnenlandse business class reizigers verzekerd zijn van een zitplaats.
  - Economy class reizigers die gebruik maken van Binnenlandse Treinen behoeven geen zitplaats te reserveren. In plaats daarvan zullen deze reizigers de mogelijkheid hebben optimaal gebruik te maken van het "turn up and go"-principe. Zij kunnen iedere trein nemen waarvoor zij een geldig ticket bezitten (de toegang van binnenlandse reizigers tot Internationale Treinen is onderworpen aan de uitkomst van de onderhandelingen tussen HSA Beheer en NMBS en SNCF). De kans dat deze economy class reizigers een zitplaats hebben dient tenminste achtennegentig procent (98%) te zijn, zelfs in de drukst bezette trein, op werkdagen, op het door reizigers meest gebruikte traject (Schiphol-Rotterdam). Dit betekent dat forensen die dagelijks de drukst bezette trein nemen, gemiddeld niet meer dan een maal per maand behoeven te staan.
- 3.3 De punctualiteitsdoelstelling bedraagt 95%, voor zover toerekenbaar aan HSA Beheer. Punctualiteit wordt uitgedrukt als het percentage (i) van de binnenlandse Diensten dat niet meer dan drie (3) minuten later arriveert dan de in de alsdan geldende dienstregeling aangegeven aankomsttijden en (ii) van de internationale Diensten dat niet meer dan vijf (5) minuten later arriveert dan de in de alsdan geldende dienstregeling aangegeven aankomsttijden. HSA Beheer zal door middel van maatregelen in haar totale proces er voor zorgen dat zij niet meer dan vijf (5%) procent dispunctualiteit veroorzaakt. Het betreft hier dispunctualiteit die aan de HSA Beheer toerekenbaar is als direct of indirect gevolg van onvoldoende beschikbaarheid van rijdend personeel en rollend materieel in kwantitatieve en in kwalitatieve zin.
- 6.4 HSA Beheer is verplicht haar bedrijfsproces in te richten in overeenstemming met paragraaf 9.3 van het Business Plan, ten aanzien van:
- reserverings- en stand-by maatregelen;
  - keertijden;
  - Operations Control Centrum;
  - restricties ten aanzien van arbeidstijden;
  - versnelde indienstneming en opleiding;
  - reserve-materieel (rollend materieel);
  - onderhoud.
- 6.5 Het percentage uitgevallen treinen volgens de alsdan geldende dienstregeling zal minder dan 0,5% zijn, voor zover aan HSA Beheer toe te rekenen.

HSA Beheer zal door middel van een klantvriendelijk systeem een vergoeding aanbieden aan haar reizigers, ter compensatie van aan HSA Beheer toerekenbare vertragingen. Deze vergoeding bedraagt voor Binnenlands Vervoer:

- i. 50% van de Ticketprijs voor vertragingen vanaf 15 minuten, en
- ii. 100% van de Ticketprijs voor vertragingen vanaf 30 minuten.

Deze vergoeding bedraagt voor Internationaal Vervoer:

- i. 20% van de Ticketprijs voor vertragingen vanaf 30 minuten;
- ii. 50% van de Ticketprijs voor vertragingen vanaf 60 minuten, en
- iii. 100% van de Ticketprijs voor vertragingen vanaf 120 minuten.

HSA Beheer houdt in het bijzonder rekening met reizigers met een lichamelijke functiebeperking:

- Bij het opstellen van de definitieve specificaties voor de bestelling van rollend materieel zal HSA Beheer rekening houden met de noden van reizigers met een lichamelijke functiebeperking.
- HSA Beheer zal overeenkomsten sluiten met relevante partijen teneinde de toegang tot de treinen, met inbegrip van het in- en uitstappen, te vergemakkelijken voor reizigers met een lichamelijke functiebeperking.

In aanvulling op de Safety Requirements in de ITT, zal HSA Beheer zich inspannen teneinde het gevoel van veiligheid van reizigers te vergroten. De volgende normen zijn van toepassing:

- de treinen zullen behoorlijk verlicht zijn;
- reizigers kunnen in nieuw materieel in geval van nood de hulp-knop bereiken en kunnen onmiddellijk en direct spreken met de machinist of een steward;
- iedere Internationale reiziger krijgt gedurende de reis minstens één keer persoonlijke aandacht van een steward (voor binnenlandse reizigers is dit een streven, geen norm).

9 De klanttevredenheid (uitgedrukt als het percentage van de geënquêteerde reizigers dat het dienstenaanbod waardeert met tenminste zeven (7) op een schaal van één (1) tot tien (10)) zal tenminste 80% bedragen. HSA Beheer onderzoekt iedere drie maanden de klanttevredenheid op onderstaande gebieden en rapporteert daaromtrent elk kwartaal aan de Contract Manager met kopie aan het LOCOV;

- punctualiteit;
- zitplaatskans;
- reisinformatie;
- sociale veiligheid als bedoeld in artikel 6.8;
- klantvriendelijkheid;
- reinheid van interieur en exterieur van de trein.

## **Artikel 7: Prestatiemeting**

- 7.1 HSA Beheer zal iedere drie maanden aan de Contract Manager rapporteren omtrent de kwaliteitsnormen zoals in artikel 6 bepaald. HSA Beheer verstrekt een kopie van deze rapportages aan LOCOV.
- 7.2 Indien aan het einde van een kalenderjaar blijkt dat de in artikel 6 bepaalde normen niet zijn behaald en sprake is van een structurele afwijking van die normen, krijgt HSA Beheer de gelegenheid binnen het volgende kalenderjaar de prestaties op het niveau van de gestelde normen te brengen, met inachtneming van artikel 15. Indien dit niet gerealiseerd is en HSA Beheer niet kan aantonen dat dit niet aan haar is toe te rekenen, kan de Staat - te zijner keuze - aan HSA Beheer vanaf dat moment een boete opleggen van maximaal Euro 5 miljoen per kwartaal waarin de normen niet gehaald worden (waarbij de Staat bij de vaststelling van de hoogte van de boete de mate van het niet voldoen aan de normen door HSA Beheer zal meewegen), danwel deze Overeenkomst ontbinden.

## **Artikel 8: Advies LOCOV**

HSA Beheer zal advies vragen aan het LOCOV inzake de volgende onderwerpen, voor zover zij samenhangen met vervoer in Binnenlandse Treinen:

- toegang tot de treinen van reizigers met een lichamelijke functiebeperking, met inbegrip van het in- en uitstappen, en specifieke materieel-eisen ten behoeve van deze reizigers;
- sociale veiligheid, als bedoeld in art. 6.8;
- tariefswijzigingen en tarief-ontwikkeling;
- opzet klanttevredenheidsonderzoek;
- afwijkingen in het Bedieningspatroon op zaterdag, zondagen en feestdagen.

## **Artikel 9: Ingroeiperiode**

- 9.1 Met betrekking tot Binnenlands Treinen is de Ingroeiperiode twee jaar voor de volledige realisatie van het Bedieningspatroon. Vanaf Aanvangsdatum zal er minimaal een maal per richting per uur worden gereden voor zowel de Dienst Amsterdam-Rotterdam, als voor de Dienst Amsterdam-Breda. Tevens zal HSA Beheer zich inspanssen om tijdens de Ingroeiperiode in de spits reeds twee treinen per uur voor beide Diensten te realiseren.
- 9.2 Met betrekking tot de Internationale Treinen zal HSA Beheer streven naar een Ingroeiperiode van twee jaar voor de volledige realisatie van het Bedieningspatroon. De daadwerkelijke opbouw van de diensten en daarmee de lengte van de Ingroeiperiode vindt plaats in overleg met NMBS en, voor de treinen Amsterdam-Parijs, SNCF. Hierbij geldt het huidige niveau als uitgangspunt voor het aantal Internationale Treinen bij Aanvangsdatum.

## HOOFDSTUK V: GEBRUIKSVERGOEDING

### Artikel 10: Gebruiksvergoeding

- 1 Voor het gebruik van Treinpaden in Nederland betaalt HSA Beheer 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.
- 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 HSA Beheer, zal de hoogte van de Gebruiksvergoeding zodanig aangepast worden dat dit voor HSA Beheer 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 HSA Beheer - 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, de verplichte 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 HSA Beheer aan rechthebbende derden voldaan.



- 7 HSA Beheer 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 HSA Beheer, doch die niet door HSA Beheer zijn gebruikt om redenen die aan HSA Beheer toerekenbaar zijn. De reserveringsheffing is gelijk aan de HSL-heffing voor de betreffende Treinpaden.
- 8 HSA Beheer heeft het recht om op elk door haar gewenst moment de toekomstige Gebruiksvergoedingen 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 discountvoet.

#### **Artikel 11: Compensatie bij verminderde beschikbaarheid infrastructuur**

De Staat garandeert als en namens de Beheerder de beschikbaarheid en kwaliteit van de HSL-Zuid Infrastructuur jegens HSA Beheer, 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.

- 1.2 HSA Beheer 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 tien (10) minuten vertragen.
- 1.3 HSA Beheer 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. HSA Beheer 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.
- 1.4 HSA Beheer 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.
- 1.5 HSA Beheer 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. HSA Beheer verstrekt daartoe

aan de Staat, op basis van het registratiesysteem beschreven in lid 11.6, een nauwkeurige en gespecificeerde berekening van de schadevergoeding. HSA Beheer is niet gerechtigd deze schade te verrekenen met verschuldigde Gebruiksvergoeding anders dan na schriftelijke aanvaarding door de Staat van deze berekening.

Partijen zullen met Railverkeersleiding overleggen over de vereisten die de uitvoering van dit artikel stelt aan de Inrichting van het registratiesysteem van Railverkeersleiding. Indien HSA Beheer 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 Implementatieperiode Partijen niet tot overeenstemming hieromtrent komen, zal teruggevallen worden op het alsdan in gebruik zijnde systeem van Railverkeersleiding.

- 7 Het in dit artikel bepaalde laat onverlet het recht van de Beheerder de schade die het gevolg is van door HSA Beheer veroorzaakte verminderde beschikbaarheid van HSL-Zuid Infrastructuur en overige infrastructuur te verhalen op HSA Beheer. 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.

## HOOFDSTUK VI: INTERNATIONALE SAMENWERKING EN TSI's

### Artikel 12: Samenwerking met NMBS en SNCF

- 1 HSA Beheer is verantwoordelijk voor de benodigde samenwerking met NMBS en SNCF. Op verzoek van vervoerders zal de Staat bereid zijn in te spannen in zijn contacten met relevante autoriteiten alsmede in gesprekken met HSA Beheer, NMBS en SNCF teneinde de totstandkoming van deze samenwerking te bevorderen.
- 2 HSA Beheer is verplicht voor de volledige Concessieperiode exclusief samen te werken met NMBS, conform het door HSA Beheer en NMBS vóór Gunning ondertekende contract, dat als Concept-Contract in de ITT is opgenomen (Annex A2) en waarvan een door NMBS en HSA Beheer ondertekend exemplaar is aangehecht als Bijlage 3.
- 3 De Staat is bereid en desgevraagd verplicht te bemiddelen tussen NMBS en HSA Beheer in gevallen van verschil van mening omtrent de uitleg van het Concept-Contract in de fase dat deze partijen spreken en onderhandelen omtrent de totstandkoming van de Samenwerkingsovereenkomst. Daarbij zal de Staat zich objectief opstellen en zich zoveel mogelijk beperken tot het geven van toelichting op de feitelijke achtergronden en beweegredenen van het Concept-Contract en de totstandkoming daarvan.
- 4 De door NMBS en HSA Beheer te sluiten Samenwerkingsovereenkomst mag geen inbreuk maken op de bepalingen van deze Overeenkomst, de Bijlagen bij deze Overeenkomst daaronder nadrukkelijk begrepen. HSA Beheer zal geen uitvoering geven aan bepalingen in de definitieve Samenwerkingsovereenkomst met NMBS die in strijd zijn met de

bepalingen van deze Overeenkomst (de Bijlagen bij deze Overeenkomst daaronder nadrukkelijk begrepen).

- i Ten aanzien van alle Interpretatieverschillen in de uitleg van het Concept-Contract door NMBS enerzijds en de Staat in paragraaf 2.4 van de ITT anderzijds geldt de regeling beschreven in dit lid. Zodra HSA Beheer een interpretatieverschil vaststelt zal zij de Staat hiervan onverwijld op de hoogte stellen, zoals reeds gedaan ten aanzien van artikel 6.1 van het Concept-Contract. Partijen zullen zich inspannen om eventuele financiële nadelen voor HSA Beheer als gevolg van deze Interpretatieverschillen zoveel mogelijk te beperken in de uiteindelijke Samenwerkingsovereenkomst tussen HSA Beheer en NMBS, waarbij ten aanzien van de uitwerking van betreffende contract-artikelen HSA Beheer uitsluitend zal handelen op instructie van de Staat. Voor zover deze financiële nadelen onvermijdbaar blijken, zijn deze voor risico van de Staat en zullen zij leiden tot overeenkomstige aanpassing van de Gebruiksvergoeding.
- 6 De Staat zal gedurende de onderhandelingen tussen HSA Beheer en de NMBS en SNCF op verzoek van HSA Beheer de redelijkerwijs gewenste bijstand verlenen.
- 7 Inzake de uitbreiding van de diensten naar Parijs zal HSA Beheer een overeenkomst sluiten met NMBS en SNCF, waarbij HSA Beheer de verplichting heeft al het redelijke te doen om minimaal zestien (16) Treinen per dag per richting tussen Amsterdam en Parijs te realiseren, volgend op de Ingroeiperiode.
- 8 Indien SNCF ondanks de inspanningen van HSA Beheer en haar aandeelhouders, niet bereid is samen te werken overeenkomstig haar position statement ('Financial agreements between Partners for the operation of International high-speed services on the Amsterdam-Brussels-Paris route' opgenomen in Annex A3 van de ITT), en/of na de Ingroeiperiode slechts medewerking verleent aan minder dan twaalf (12) Treinen per richting per dag is HSA Beheer gerechtigd tot het doen van een Wijzigingsvoorstel. In zoverre dit tot een financieel nadeel leidt voor HSA Beheer in vergelijking tot de situatie waarin overeenkomstig deze position statement zestien (16) Treinen gerealiseerd zouden worden, heeft HSA Beheer recht op compensatie van dit nadeel middels aanpassing van de Gebruiksvergoeding.
- 9 Indien SNCF ondanks de inspanningen van HSA Beheer en haar aandeelhouders in het geheel niet bereid is samen te werken, heeft HSA Beheer recht op volledige schadevergoeding middels een wijzigingsprocedure en aanpassing van de Gebruiksvergoeding.

### **Artikel 13: Geldigheid TSI's**

- 1.1 Materieel dat ingezet wordt op de HSL-Zuid Infrastructuur dient onder meer te voldoen aan de TSI's. Zolang de TSI's nog niet van kracht zijn zal bij het uitbrengen van het bestek van nieuw materieel worden uitgegaan van de laatste (ontwerp) TSI's die de Europese Commissie tot dertig (30) dagen daarvoor aan de Lidstaten heeft voorgelegd. De Staat zal HSA Beheer onverwijld op de hoogte stellen indien haar nieuwe ontwerp-TSI's

zijn voorgelegd. HSA Beheer zal daarop de Staat informeren in hoeverre het bestek hierop nog kan worden aangepast.

- 2 Ten aanzien van de eventuele inzet van bestaand materieel zal HSA Beheer met haar partners onderzoeken op welke wijze het op basis van het integrale veiligheidsplan HSL-Zuid vereiste integrale veiligheidsniveau gerealiseerd kan worden, en op basis daarvan uiterlijk 1 februari 2002 een gemotiveerd, gedetailleerd en transparant onderbouwd verzoek indienen bij de Minister voor ontheffing van bepaalde ontwerp TSI's. Hierbij zal het HSL-Zuid Safety Committee adviseren omtrent de vereisten van het verzoek en het team van experts genoemd in artikel 30.5 zal beschikbaar zijn voor advies inzake de inhoudelijke uitwerking van de in de ITT bedoelde Safety Case.
- 3 De Staat zal zorgdragen voor een voortvarende behandeling van een dergelijk verzoek teneinde tot een definitieve beslissing te komen vóór 1 juli 2002. Binnen zes (6) weken na ontvangst van het verzoek zal kenbaar gemaakt worden of en welke additionele informatie van HSA Beheer nodig is voor deze beslissing, waarna binnen zes (6) weken na ontvangst van alle benodigde informatie een definitieve beslissing zal worden genomen. Bij een positief advies van het Safety Committee zal de Minister deze ontheffing verlenen. Deze ontheffing kan van tijdelijke aard zijn en/of aan voorwaarden onderworpen voor zover nodig is het behalen van het vereiste veiligheidsniveau, zulks naar het oordeel van de Staat.
- 4 Bij het verzoek bedoeld in lid 2 zal HSA Beheer tevens het financiële voordeel zichtbaar maken van de inzet van bestaand materieel ten opzichte van nieuw materieel zoals voorzien in het Business Plan. Indien bestaand materieel wordt ingezet door HSA Beheer zal de Staat gerechtigd zijn de Gebruiksvergoeding zodanig te verhogen dat de helft van dit voorziene voordeel ten goede komt aan de Staat.
- 5 Weigering van HSA Beheer om te betalen voor kosten van wijziging van bestaand of nieuw materieel van NMBS en/of SNCF dan wel overige materieelkosten waartoe HSA Beheer niet verplicht is of kan zijn op grond van het Concept-Contract of de position statement van SNCF zal nimmer als toerekenbaar tekortschieten van HSA Beheer geduid kunnen worden in het kader van deze Overeenkomst.

## HOOFDSTUK VII: WIJZIGINGSPROCEDURE

### Artikel 14: Wijziging Wet- en regelgeving

- 4.1 Tenzij in het hiernavolgende anders is bepaald ten aanzien van Specifieke Wijzigingen, blijven de gevolgen van wijzigingen in wet- en regelgeving en/of de ontwikkeling en uitvoering van overheidsbeleid, op nationaal, supra-nationaal en internationaal niveau, voor rekening en risico van HSA Beheer.
- 4.2 In uitzondering op het bepaalde in lid 14.1 zullen de financiële nadelen voor HSA Beheer als gevolg van de omzetting van deze Overeenkomst op grond van de nieuwe Concessiewet gecompenseerd worden op voet van artikel 34.

3 Als een Specifieke Wijziging in Wet- en regelgeving worden slechts aangemerkt jegens HSA Beheer discriminatoire wijzigingen in Wet- en regelgeving en handelingen van de Staat af Gunning die uitsluitend betrekking hebben op de HSL-Zuid Infrastructuur en/of de HSL-Zuid Diensten, en die leiden tot hogere kosten of verminderde opbrengsten aan de zijde HSA Beheer en die niet kunnen worden doorberekend in de Ticketprijs.

4 Indien zich een Specifieke Wijziging voordoet, dan wel indien een Specifieke Wijziging op korte termijn valt te verwachten, zal de Staat HSA Beheer zo spoedig mogelijk berichten en is HSA Beheer gerechtigd aan de Staat schriftelijk bericht te doen van haar mening omtrent de Specifieke Wijziging en de voorzienbare gevolgen daarvan, waarbij zij (voor zover van toepassing) tevens zal aangeven:

- i. noodzakelijke en/of dringend gewenste wijzigingen in de HSL-Zuid Diensten;
- ii. of de Specifieke Wijziging noopt tot aanpassingen van één of meer bepalingen van deze Overeenkomst;
- iii. of, en zo ja: in welke mate, de noodzaak bestaat dat één der Partijen wordt ontheven van één of meer verplichtingen die ingevolge deze Overeenkomst op haar rusten;

waarbij de Staat gerechtigd is tot verificatie van deze gegevens.

5 Partijen treden zo spoedig mogelijk na ontvangst van een mededeling als in het vorige lid bedoeld, in overleg. Dit overleg is gericht op het bereiken van overeenstemming omtrent de wijze waarop de eventuele negatieve gevolgen van een Specifieke Wijziging voor HSA Beheer zoveel mogelijk kunnen worden verminderd door middel van een Wijziging op de voet van de artikel 15. HSA Beheer is verplicht haar medewerking te verlenen aan het verminderen van de eventuele negatieve gevolgen van een Specifieke Wijziging tenzij dit in redelijkheid niet van haar kan worden gevergd.

6 Indien en voor zover de gevolgen van een Specifieke Wijziging niet door middel van een Wijziging worden weggenomen, heeft HSA Beheer recht op schadevergoeding. Deze schadevergoeding bestaat uit een aanpassing van de Gebruiksvergoeding ter volledige compensatie van de aantoonbare en onvermijdelijke verslechtering van het bedrijfsresultaat van HSA Beheer als een direct gevolg van de Specifieke Wijziging.

#### **Artikel 15: Wijzigingsprocedure**

5.1 Dit artikel regelt de procedure voor wijziging van het bepaalde in artikelen 4 tot en met 10.

5.2 Deze procedure kan worden ingeroepen in de volgende gevallen:

- i. Door HSA Beheer ingevolge en conform artikelen 12.6, 12.8, 13.4, 14, 18.3 en Bijlage 1, vanaf het moment dat een daarin beschreven aanleiding zich voordoet of onvermijdbaar geworden is;
- ii. Door de Staat ingevolge en conform artikelen 14 en 13.4 18.3, vanaf het moment dat een daarin beschreven aanleiding zich voordoet of onvermijdbaar geworden is;



**Concessieovereenkomst**



- iii. Door HSA Beheer inzake de kwaliteitsnormen opgenomen in artikel 6, bij gelegenheid van de jaarlijkse rapportage ingevolge artikel 7, mits zij kan aantonen dat de daarin beschreven kwaliteitsnormen vanwege niet aan haar toe te rekenen factoren structureel onhaalbaar moeten worden geacht;
- iv. Door de Staat inzake het Bedieningspatroon of een eventuele tariefrestructie, bij gelegenheid van de jaarlijkse evaluatie ingevolge artikel 7, mits de Staat het daarmee gemoede publieke belang kan aantonen;
- v. Door HSA Beheer inzake het Bedieningspatroon en de hoogte van de Gebruiksvergoeding ingeval onvoorziene externe omstandigheden het structureel onhaalbaar maken voor HSA Beheer om aan verplichtingen dienaangaande tijdig, volledig en op redelijke wijze te voldoen – met name (maar niet uitsluitend) wanneer daarmee gepaarde kostenverhogingen niet vertaald kunnen worden in prijsverhogingen – mits:
- genoemde omstandigheden duidelijk buiten de Invloedsfeer van HSA Beheer liggen; en
  - het niet redelijk is te veronderstellen dat een andere vervoerder beter zou presteren onder dezelfde omstandigheden; en
  - HSA Beheer en haar moedermaatschappijen alle redelijke maatregelen nemen om de rentabiliteit van de HSL-Zuid Diensten te verbeteren; en
  - de moedermaatschappijen van HSA Beheer direct noch indirect gelden hebben onttrokken aan de onderneming, gerekend in cumulatieve zin vanaf de dag van de oprichting van HSA Beheer.
3. Vermindering van verplichtingen van HSA Beheer ingevolge artikel 15.2 sub (v) zal nimmer geschieden met het oog op behoud van winstgevendheid van HSA Beheer, doch uitsluitend ter voorkoming van discontinuïteit van HSA Beheer en de HSL-Zuid Diensten en in de mate dat dit noodzakelijk is voor de continuïteit van HSA Beheer. Een dergelijke vermindering kan voor een beperkte periode verleend worden. De Staat is gerechtigd een vermindering van financiële verplichtingen op grond van dit artikel vorm te geven als uitstel van betaling van de HSL-heffing.
- i.4 Een Wijzigingsvoorstel wordt schriftelijk gedaan en bevat – naar beste kunnen – in ieder geval een transparante, gedetailleerde, beschrijving van de voorgestelde Wijziging en de gevolgen van de Wijziging voor de reizigers, HSA Beheer, haar partners, de Beheerder en de Staat.
- i.5 Binnen dertig (30) kalenderdagen na ontvangst van een Wijzigingsvoorstel dient de ontvangende Partij mede te delen (i) of zij het voorstel aanvaardt, danwel (ii) welke aanvullende Informatie zij wenst danwel (iii) of zij een gemotiveerd tegenvoorstel wil doen.
- i.6 Indien Partijen niet tot overeenstemming kunnen komen omtrent een (aangepast) Wijzigingsvoorstel, dan kunnen zij zich wenden tot het College van Adviseurs ingevolge artikel 37 met het verzoek een uitspraak te doen.

## HOOFDSTUK VIII: ONTBINDING

### Artikel 16: Ontbinding; algemeen

Behoudens voor zover in de artikelen 17, 18 en 19 uitdrukkelijk anders is bepaald, is ontbinding op grond van artikel 6:265 BW uitgesloten.

### Artikel 17: Onmiddellijke ontbinding

Deze Overeenkomst zal met onmiddellijke ingang en zonder dat daartoe enige rechtshandeling van Partijen noodzakelijk is, zijn ontbonden indien:

- i. HSA Beheer failliet wordt verklaard en niet in staat is geweest binnen dertig (30) kalenderdagen een rechterlijke uitspraak tot vernietiging van het faillissement te verkrijgen;  
De algemene vergadering van aandeelhouders van HSA Beheer een besluit neemt tot ontbinding van HSA Beheer of indien HSA Beheer uit hoofde van enige wettelijke bepaling wordt ontbonden.

### Artikel 18: Ontbinding door HSA Beheer

HSA Beheer is gerechtigd deze Overeenkomst te ontbinden ingeval zich één van de volgende ontbindingsgronden voordoet, of dreigt voor te doen:

- a. bij ontelgening en/of vordering door de Staat van één of meer voor de bedrijfsvoering van HSA Beheer onmisbare zaken en/of vermogensrechten en/of rechten van intellectuele eigendom;
- b. indien HSA Beheer, na het einde van de Ingroeiperiode, in zes (6) opvolgende kalendermaanden niet de beschikking krijgt over tenminste zevenenzestig procent (67%) van de totale Capaciteitsrechten zoals hiervoor artikel 3 bepaald;
- c. indien, na het einde van de Ingroeiperiode, in zes (6) opvolgende kalendermaanden meer dan 50% van de HSL-Zuid Diensten worden getroffen door vertragingen van meer dan tien (10) minuten zoals bedoeld in art. 11.2.
- d. bij het voortduren van een overmachtsituatie na het einde van de Ingroeiperiode, voor langer dan zes (6) maanden, die de uitvoering van tenminste drieëndertig (33%) van de HSL-Zuid Diensten verhindert en waarvan de bedrijfseconomische gevolgen voor HSA Beheer dermate zwaarwegend zijn dat van HSA Beheer in redelijkheid niet kan worden gevergd dat zij de HSL-Zuid Diensten uit blijft voeren en die niet door middel van de in Hoofdstuk VII bedoelde wijzigingsprocedure kunnen worden weggenomen. Als een overmachtsituatie in de zin van dit onderdeel (d) worden slechts aangemerkt:
  - significante en langdurige beperkingen van de toegang tot de hogesnelheidsinfrastructuur op Belgisch en Frans grondgebied;
  - het niet beschikbaar zijn van elektriciteit op de HSL-Zuid Infrastructuur;
  - blokkades van de HSL-Zuid Infrastructuur veroorzaakt door derden, niet zijnde leveranciers of contractspartijen van HSA Beheer of andere aan HSA Beheer gelieerde partijen;
  - overstromingen en aardbevingen;



- oorlog, rellen en algemene stakingen in Nederland (stakingen waarbij alleen het personeel van HSA Beheer is betrokken niet inbegrepen);
  - voortdurende toerekenbare tekortkoming van hulppersonen van de Staat en andere derden, met name – maar niet uitsluitend – de Infra Provider, de Taakorganisaties en de Beheerder.
- e. ontbinding, vernietiging van rechtshandelingen die constitutief zijn voor de totstandkoming, of volledige niet nakoming, van de (voorlopige) Samenwerkingsovereenkomst door NMBS indien niet aan HSA Beheer toerekenbaar.

Indien een van de in het vorige lid genoemde ontbindingsgronden zich voordoet tijdens de Ingroeiperiode, zal de Concessieperiode worden verlengd met een periode gelijk aan die waarin de overmachtsituatie gedurende de Ingroeiperiode heeft voortbestaan.

Indien de ontbindingsgrond niet binnen drie (3) maanden nadat het bestaan daarvan door HSA Beheer aan de Staat is medegedeeld, is weggenomen en/of Partijen overeenstemming hebben bereikt over een vervangende schadevergoeding, (welke vergoeding bestaat uit een aanpassing van de Gebruiksvergoeding op de voet van artikel 15), treedt de ontbinding in op de eerste dag van de vierde kalendermaand volgend op die waarin de mededeling van HSA Beheer door de Staat is ontvangen.

#### **Artikel 19: Ontbinding door de Staat**

De Staat is gerechtigd deze Overeenkomst te ontbinden ingeval:

- i. HSA Beheer gedurende zes (6) opeenvolgende maanden enige verplichting uit hoofde van artikel 6 niet nakomt;
- ii. de situatie als bedoeld in de laatste volzin van artikel 7.2 zich voordoet;
- iii. HSA Beheer gedurende zes (6) opeenvolgende maanden enige verplichting uit hoofde van artikel 10 niet nakomt;
- iv. HSA Beheer onderwerp is van, of meewerkt aan de totstandkoming van, een door de bevoegde mededingingsautoriteit(en) verboden concentratie.

Indien de ontbindingsgrond niet binnen drie (3) maanden nadat het bestaan daarvan door de Staat aan HSA Beheer is medegedeeld is weggenomen, treedt de ontbinding in op de eerste dag van de vierde kalendermaand volgend op die waarin de mededeling van de Staat door HSA Beheer is ontvangen.

### **HOOFDSTUK IX: CONTINUÏTEITSREGELING**

#### **Artikel 20: Afloop Concessieperiode**

De Staat zal HSA Beheer vanaf viereneenhalf (4½) jaar vóór het einde van de Concessieperiode berichten op welke wijze de Staat overweegt om te gaan met rechten inzake de vervoersdiensten op de HSL-Zuid Infrastructuur na afloop van de Concessieperiode. De Staat zal HSA Beheer raadplegen over de wijze waarop een eerlijk aanbestedingsproces kan plaatsvinden met zo min mogelijk verstoring van de operationele

bedrijfsvoering van HSA Beheer. Uiterlijk twee (2) jaar voor het einde van de Concessieperiode zal de Staat zijn besluit hierover kenbaar maken aan HSA Beheer.

- 2 HSA Beheer is te allen tijde verplicht haar volledige medewerking te verlenen aan de ongestoorde overgang van hogesnelheidsvervoer op de HSL-Zuid Infrastructuur naar de Opvolgende Concessiehouder, ongeacht op welke wijze deze overgang geschiedt. Onder deze overgang zijn onder meer begrepen de overgang van mensen en middelen en contractuele rechten en verplichtingen naar de Opvolgende Concessiehouder, voor zover dit ingevolge de gekozen wijze van overgang nodig is.
- 3 Tot het einde van de Concessieperiode zal HSA Beheer overeenkomstig de algemeen erkende beginselen van goed ondernemerschap - blijven - opereren en zullen HSA Beheer, voor zover dit redelijkerwijs in hun vermogen ligt, meewerken aan het voorkomen van:
  - i. vermindering van de economische waarde van het hogesnelheidsvervoer op de HSL-Zuid Infrastructuur;
  - ii. vermindering van de waarde van de activa van HSA Beheer;
  - iii. het ontstaan van achterstallig onderhoud van rollend materieel;
  - iv. vermindering van de economische prestaties en de economische optimalisatie van het hogesnelheidsvervoer op de HSL-Zuid Infrastructuur;
  - v. vermindering van de personele bezetting van HSA Beheer voor zover deze een ongestoorde voortgang van de Diensten belemmert.
- 4 In de periode tussen de mededeling van de Staat uit hoofde van artikel 20.1 en het einde van de Concessieperiode zal HSA Beheer elke ingrijpende wijziging van haar ondernemingsbeleid (met inbegrip van haar personeelsbeleid en marketingbeleid) steeds vooraf kenbaar maken aan de Staat.
- 5 Ingeval de Staat voor de voorbereiding van het besluit als bedoeld in art. 20.1 aanvullende informatie nodig heeft betreffende de exploitatie van openbaar vervoer van reizigers op de HSL-Zuid Infrastructuur, dan zal zij een gemotiveerd verzoek daartoe indienen bij HSA Beheer. HSA Beheer zal de relevante informatie waarover zij beschikt binnen dertig (30) dagen na ontvangst van dit verzoek ter beschikking stellen aan de Staat. De Staat zal de daaraan verbonden in redelijkheid door HSA Beheer gemaakte kosten vergoeden. Indien de informatie niet beschikbaar is zal HSA Beheer de Staat op redelijke voorwaarden de gelegenheid geven tot het doen van onderzoek naar de HSL-Zuid Diensten.
- 6 Ingeval de Staat besluit tot het aanbesteden van rechten inzake het HSL-Zuid vervoer zullen Partijen op grond van artikelen 22 en 23 in overleg treden omtrent de vraag welk deel van het personeel, welke activa en welke contractuele rechten en verplichtingen van HSA Beheer zullen worden betrokken in de aanbesteding, met inbegrip van de mogelijkheid dat de Staat de aandelen van HSA Beheer verwerft. HSA Beheer zal op verzoek van de Staat onverwijld volledige inzage verlenen in alle voor de Staat en/of voor de door de Staat geselecteerde partijen relevante gegevens bij een dergelijke overgang, waaronder tenminste worden begrepen:

- i. In geval van personeel: de aantallen en kosten per functie, de personeelsopbouw en pensioenverplichtingen;
- ii. In geval van bedrijfsmiddelen: de functie en specificatie van de betreffende bedrijfsmiddelen, aanschafwaarden en boekwaarden, alsook de staat van het onderhoud;
- iii. In geval van contractuele rechten en verplichtingen: de contractsteksten alsmede - waar relevant - de operationale en financiële uitwerking daarvan;
- iv. bij de koop van de aandelen: al hetgeen bij een volledige due diligence in redelijkheid gevraagd kan worden.

#### **Artikel 21: Verlaten Infrastructuur**

Bij afloop van de Concessieperiode heeft de Staat het recht van HSA Beheer te vorderen dat deze de HSL-Zuid Infrastructuur (met Inbegrip van de opstel terreinen) verlaat, voor over HSA Beheer niet de HSL-Zuid Diensten continueert op de voet van dit Hoofdstuk IX.

#### **Artikel 22: Continuering HSL-Zuid Diensten**

HSA Beheer garandeert de continuïteit van de HSL-Zuid Diensten totdat deze volledig door de Opvolgende Concessiehouder of door een door de Staat aan te wijzen hulppersoon van de Staat zijn overgenomen. Dit geldt in alle gevallen waarin deze Overeenkomst eindigt, hetzij door afloop van de Concessieperiode, hetzij door ontbinding (van rechtswege of door Partijen geïnitieerd), hetzij door vernietiging of door enige andere oorzaak, alsmede indien HSA Beheer om ongeacht welke reden de uitvoering van de HSL-Zuid Diensten staakt. Deze garantie geldt gedurende één (1) jaar na het einde van het beëindigen van deze Overeenkomst zoals omschreven in dit lid, tenzij Partijen anders overeenkomen. HSA Beheer is alleen dan niet gehouden aan deze garantie indien dit in redelijkheid niet van haar kan worden gevergd door zwaarwegende, buiten de invloedssfeer van HSA Beheer gelegen factoren.

De door HSA Beheer in het kader van de continuering te verrichten Diensten en in dat kader te verrichten werkzaamheden worden alsdan verricht in opdracht van en voor rekening en risico van de Staat en zullen worden vastgelegd in een afzonderlijke overeenkomst. De vergoeding voor HSA Beheer zal bestaan uit een management fee van 5% van de bruto omzet, exclusief BTW, in de periode dat HSA Beheer deze werkzaamheden verricht. Deze fee wordt vermeerderd of verminderd met 30% van de reële toename of daling van de omzet ten opzichte van (de betreffende periode in) het voorafgaande jaar, met dien verstande dat het resultaat van deze aanpassing niet zal leiden tot een management fee van minder dan 1% van de bruto omzet in de periode dat HSA Beheer deze werkzaamheden verricht.

#### **Artikel 23: Overname rollend materieel en overige bedrijfsmiddelen**

- 1 HSA Beheer garandeert het recht van de Staat om bij beëindiging van de Concessieperiode rollend materieel dat in gebruik is voor uitvoering van het

Bedieningspatroon over te nemen, danwel over te laten nemen door de Opvolgende Concessiehouder.

Indien en voorzover HSA Beheer het rollend materieel huurt, leest, huurkoopt of op andere wijze contractuele gebruiksrechten heeft jegens één of meer derden dan is HSA Beheer verplicht bij het aangaan van de desbetreffende overeenkomst jegens haar wederpartij te bedingen (i) dat deze bij voorbaat instemt met en medewerking verleent aan eventuele uitvoering van lid 23.1, waarbij contractovernemering van een eventuele huur-, lease-, huur/koop-overeenkomst zal geschieden tegen gelijkwaardige voorwaarden voor een periode tot ten minste vijf (5) jaar na afloop van de Concessieperiode en (ii) dat deze met de Staat een Direct Agreement aangaat waarin deze rechten van de Staat in een rechtstreekse rechtsverhouding vastgelegd zijn, onder het stellen van afdoende zekerheid jegens de Staat. HSA Beheer zal bewijs overleggen aan de Staat dat zij bedoeld beding met de wederpartij is overeengekomen. Voorts zal HSA Beheer de Staat een gewaarmerkt kopie verstrekken van alle overeenkomsten die zij met de wederpartij gesloten heeft alsmede van alle overeenkomsten die zij gedurende de Concessieperiode met de wederpartij zal sluiten. Voorafgaand aan het sluiten van overeenkomsten met de wederpartij, zoals in de vorige zin bedoeld, zal HSA Beheer de Staat informeren dat zij voornemens is dergelijke overeenkomsten te sluiten en zal zij de Staat deugdelijk - en ten genoegen van de Staat - op de hoogte stellen van de inhoud daarvan.

Indien HSA Beheer rollend materieel in eigendom heeft, garandeert zij - onder het stellen van afdoende zekerheid jegens de Staat - het recht van koop van de Staat tegen de oorspronkelijke aanschafwaarde verminderd met afschrijvingen van 5% per jaar van de aanschafwaarde, opgeleverd in goede staat van onderhoud.

De HSL-Zuid ICT systemen, die bestaan uit (i) het reserveringssysteem, (ii) het verkoopsysteem, (iii) kantoorautomatisering en (iv) overige operationele systemen, worden op schriftelijk verzoek van de Staat, tegen de resterende waarde na gedane afschrijvingen (die niet hoger zal zijn dan de waarde van deze goederen in het economisch verkeer ten tijde van de overdracht) tezamen met de relevante documentatie overgedragen aan de Opvolgende Concessiehouder of aan de Staat.

Andere bedrijfsmiddelen, intellectuele eigendommen en contractuele rechten (met bijbehorende verplichtingen, daaronder niet begrepen de merkrechten) van HSA Beheer worden, voor zover de beschikbaarheid daarvan noodzakelijk is voor een ongestoorde continuïteit van de HSL-Zuid Diensten, en de Staat dit wenst, tegen resterende waarde na gedane afschrijvingen (die niet hoger zal zijn dan de waarde van deze goederen in het economisch verkeer ten tijde van de overdracht) overgedragen aan de Opvolgende Concessiehouder of aan de Staat.

#### **Artikel 24: Waardebepaling merkrechten**

Tijdig voorafgaand aan de beslissing over de aanbesteding en/of de aanbestedingsprocedure, als bedoeld in artikel 20, stellen Partijen in onderling overleg de

waarde van de merkrechten van HSA Beheer vast. Indien Partijen niet tot overeenstemming kunnen komen omtrent deze waarde, zullen zij het College van Adviseurs verzoeken uitspraak te doen terzake.

## HOOFDSTUK X: CONTRACTMANAGEMENT/INFORMATIEVERSTREKKING

### Artikel 25: Contract Manager

- 25.1 Alleen die mededelingen die HSA Beheer en de door de Staat aangewezen Contract Manager aan elkaar doen, zijn aan te merken als relevante mededelingen in de zin van deze Overeenkomst.
- 25.2 De Contract Manager heeft het recht tot het - doen - verifiëren van onderbouwende gegevens die hem door HSA Beheer zijn verstrekt. Ingeval voor verificatie toegang tot commercieel gevoelige informatie van HSA Beheer nodig is, kan HSA Beheer eisen dat verificatie plaatsvindt door een derde onder voorwaarde van geheimhouding. Deze eis kan niet worden gesteld ingeval van een informatieverzoek ingevolge artikel 20 tot en met 24.

### Artikel 26: Informatie

De Contract Manager ontvangt van HSA Beheer onder meer de volgende informatie:

- de rapportages bedoeld in artikel 7.1;
- de jaarstukken van HSA Beheer (van de jaarstukken zal deel uitmaken een toelichting op ontwikkeling van omzet, vervoersvolume onderscheiden naar deelmarkten, alsmede een toelichting op verwachte ontwikkelingen terzake van voornoemde onderwerpen);
- Wijzigingsvoorstellen;
- ontbindingsmededelingen als bedoeld in de artikelen 18 en 19;
- gegevens waarom de Contract Manager verzoekt ter verificatie van de aan hem door HSA Beheer verstrekte of te verstrekken informatie;
- de relevante gegevens ingevolge artikelen 20 tot en met 24.

## HOOFDSTUK XI: OVERIGE BEPALINGEN

### Artikel 27: Doel HSA Beheer

Voor de duur van deze Overeenkomst zal HSA Beheer opereren als 'Special Purpose Vehicle', hetgeen inhoudt dat HSA Beheer uitsluitend activiteiten ontplooit ter (ondersteuning van de) uitvoering van HSL-Zuid Diensten en daarmee direct samenhangende nevenactiviteiten.

### Artikel 28: Vervaltermijn

Iedere Partij dient vorderingen uit hoofde van enige bepaling van deze Overeenkomst, dan wel uit hoofde van de wet, in te dienen binnen één (1) jaar nadat de vordering is ontstaan en deze Partij met de vordering bekend was of redelijkerwijs met de vordering bekend had

kunnen zijn, dan wel binnen één (1) jaar nadat de grond voor de vordering is ontstaan en/of de Partij die het aangaat met de grond bekend had kunnen zijn (op straffe van verval van diens recht op Inning), tenzij een wettelijke vervalt termijn van langere duur is. In het laatste geval is de wettelijke vervalt termijn van toepassing.

#### **Artikel 29: Interfaces rollend materieel en Hogesnelheidsinfrastructuur**

- 29.1 Uitgangspunt van onderstaande regeling zijn de specificaties van de Hogesnelheidsinfrastructuur, zoals gegeven in de supporting documents, de documenten in de dataroom en de implementation agreement (Infra Provider), aan welke specificaties HSA Beheer zich bij het beschikbaar verkrijgen van haar rollend materieel dient te conformeren.
- 29.2 In het geval een door de Staat opgestelde functionele specificatie onjuist zou zijn, is de Staat hiervoor aansprakelijk. Bij vaststelling of ernstige vermoeden van een dergelijke onjuistheid zal HSA Beheer de Staat hiervan onverwijld op de hoogte stellen.
- 29.3 HSA Beheer zal in de Implementatieperiode haar relevante activiteiten coördineren met de Infra Provider en de Beheerder waarbij het team als bedoeld in art. 30.5 (ii) actief betrokken zal zijn. HSA Beheer zal de Staat volledig en onverwijld inzage geven in alle functionele en technische afstemmingsafspraken en daaraan voorafgaande relevante communicatie met de Infra Provider en de Beheerder, als ook de overige relevante detailspecificaties en (deel)testrapporten met betrekking tot het rollend materieel van HSA Beheer en/of haar materieelleverancier(s).
- 29.4 HSA Beheer zal de Staat onverwijld informeren in het geval geen overeenstemming omtrent een (nadere) specificatie of technisch vraagstuk kan worden bereikt. De Staat zal vervolgens met een deugdelijk gemotiveerde oplossing komen die zoveel mogelijk recht doet aan de eisen en behoeften die voortvloeien uit de ontwerpprocessen van de infrastructuur enerzijds en HSA Beheer anderzijds. HSA Beheer is verplicht aan de alsdan gekozen oplossing haar medewerking te geven, zulks voor eigen rekening en risico.
- 29.5 HSA Beheer is verantwoordelijk voor het verkrijgen van (voorlopige) toelating van haar rollend materieel. Ingeval zich na (voorlopige) toelating enige, niet aan HSA Beheer toe te rekenen, Incompatibiliteit voordoet in de periode van zesentwintig (26) weken vóór tot zesentwintig (26) weken na Aanvangsdatum, tussen aan de Staat opgeleverde Hogesnelheidsinfrastructuur en het toegelaten materieel van HSA Beheer, zal de Staat de rechtstreeks hieruit voortvloeiende en onvermijdbare kosten van HSA Beheer voor de eventueel benodigde aanpassing van het desbetreffende rollend materieel volledig compenseren, onverminderd de verplichting van HSA Beheer om met de Infra Provider en de Beheerder te komen tot tijdige systeemafstemming en -integratie.
- 29.6 Aan HSA Beheer toerekenbare Incompatibiliteit wordt, onder meer, geacht aanwezig te zijn indien het rollend materieel van HSA Beheer wél en (voor de ontbrekende elementen, zoals beveiligingssystemen, aangepast) Thalys-materieel, geen interfaceprobleem, zoals in dit artikel beschreven, oplevert.

HSA Beheer zal – voor rekening van de Staat – zo spoedig mogelijk al die maatregelen nemen die de Staat haar vraagt om schade of dreigende schade voor de Staat ingevolge onvoldoende functionaliteit van het geïntegreerde vervoerssysteem te voorkomen, dan wel te verminderen.

### **Artikel 30: Implementatieperiode**

De Implementatieperiode is gestart op 12 oktober 2001 en eindigt op de Aanvangsdatum.

Het door HSA Beheer opgestelde Implementatieplan geldt als leidraad voor HSA Beheer terzake van de voorbereiding en de Implementatie van de HSL-Zuid Diensten per Aanvangsdatum.

st implementatieplan bevat onder meer de volgende mijlpalen:

- i. De Samenwerkingsovereenkomst met NMBS is gesloten.
- ii. De samenwerking tussen de GVO en SNCF terzake van de uitvoering van de dienst naar Parijs is tot stand gebracht.
- iii. HSA Beheer toont aan dat zij op de Aanvangsdatum beschikt over voldoende rollend materieel om de HSL-Zuid Diensten uit te voeren. Daarbij zal HSA Beheer aantonen dat het beschikbare rollend materieel voldoet aan de op het moment van bestellen geldende toelatingseisen en dat het beschikbare rollend materieel technische en functioneel geschikt is om de HSL-Zuid Diensten uit te voeren overeenkomstig (i) het in deze Overeenkomst bepaalde en (ii) het in het Business Plan beoogde volume. De nog benodigde detailleringen van – het ontwerp van – het rollend materieel dienen tijdig te kunnen worden uitgevoerd en deze dienen tijdig te worden afgestemd met alle partijen die in dat kader een rol spelen, zodat HSA Beheer op de Aanvangsdatum in staat is de HSL-Zuid Diensten uit te voeren.
- iv. HSA Beheer toont aan dat het detailontwerp van het rollend materieel voldoet aan de interfacespecificaties, onverminderd de verantwoordelijkheden van de Staat met betrekking tot deze interfaces, onder meer op de punten: rail/wiel-interface, pantograaf/bovenleiding- interface, energievoorziening, beveiliging, communicatie en EMC.
- v. HSA Beheer is formeel toegelaten als vervoerder.
- vi. HSA Beheer heeft de Kaderovereenkomst gesloten met de Beheerder en de Beheerder heeft aan HSA Beheer de voor het eerste jaar van de Concessieperiode benodigde Capaciteitsrechten verleend.
- vii. De eerste groep machinisten is aangenomen en wordt volgens de daarvoor geldende normen opgeleid.
- viii. Het rollend materieel van HSA Beheer (300 en 220 km/uur) is beschikbaar voor typegoedkeuring op de HSL-Zuid Infrastructuur en HSA Beheer heeft toestemming verkregen voor de uitvoering van de testen volgens een daartoe opgesteld testprogramma.
- ix. Het rollend materieel van HSA Beheer (300 en 220 km/uur) is toegelaten op zowel het conventionele Spoorweginfrastructuur als op de Hogesnelheidsinfrastructuur.

- x. HSA Beheer toont aan dat aan alle benodigde voorwaarden is voldaan om de HSL-Zuid Diensten te kunnen uitvoeren.
- 4 Onverlet de verplichtingen van de Staat uit hoofde van deze Overeenkomst is de verantwoordelijkheid van de Staat tijdens de Implementatieperiode beperkt tot (i) de verplichting tot het zesmaandelijks informeren van de Tweede Kamer over de voortgang van het HSL-Zuid project en (ii) het bewaken van het proces van voortgang op basis van de mijlpalen.
- 5 De Staat zal, binnen zijn contractuele verplichtingen en verantwoordelijkheden jegens HSA Beheer en de Infra Provider, HSA Beheer ondersteunen bij het tijdig implementeren van de Diensten van HSA Beheer, en wel op de volgende wijze:
- i. De Staat zal HSA Beheer volledige toegang verlenen tot alle technische en contractuele informatie die de projectorganisatie HSL-Zuid heeft verzameld tot en met op 12 oktober 2001, voor zover dit mogelijk is gezien (i) de contractuele en/of aanbestedingsrechtelijke verhoudingen tussen de Staat en derden terzake van de aanbesteding van de Hogesnelheidsinfrastructuur en de HSL-Zuid diensten, en (ii) de grenzen van de Wet Openbaarheid van Bestuur;
  - ii. De Staat zal, in ieder geval tot zesentwintig (26) weken na Aanvangsdatum, een team van experts beschikbaar houden dat HSA Beheer zal ondersteunen bij het vinden en begrijpen van de beschikbare informatie. Het team van experts zal tijdens de Implementatieperiode zodanig samenwerken met HSA Beheer dat de voortgang in de Implementatieperiode wordt bevorderd opdat zij tijdig en succesvol kan worden afgerond. Daartoe zullen zij minimaal eens per kwartaal samenkomen voor een voortgangsbespreking en daarnaast - naar behoefte - voor het bespreken van specifieke punten. Hier zijn geen extra voortgangsrapportages aan verbonden.
- 6 Tijdens de Implementatieperiode zal HSA Beheer:
- (i) uitvoering geven aan het Implementatieplan;
  - (ii) halfjaarlijks - ruim voor het uitbrengen van de "Voortgangsrapportage Grote Projecten" in die zin en in die mate dat de hierna vermelde voortgangsrapportage daarin kan worden meegenomen - rapporteren aan de Staat over de uitvoering van het implementatieplan. Deze rapportage bevat tenminste een geactualiseerd Implementatieplan en een gedetailleerde toelichting op wijzigingen in het Implementatieplan;
  - (iii) de Staat onverwijld informeren indien een mijlpaal is bereikt en aantonen dat de daartoe vereiste resultaten behaald zijn;
  - (iv) al het mogelijke doen teneinde een succesvolle start van de HSL-Zuid Diensten op de Aanvangsdatum mogelijk te maken.
- 0.7 Zodra met betrekking tot één van de mijlpalen een vertraging valt te verwachten van meer dan drie (3) maanden, zal HSA Beheer de Staat hiervan zo spoedig mogelijk schriftelijk in kennis stellen. Indien de Staat daarom verzoekt, zal HSA Beheer een volledige uitleg geven over de oorzaken van de vertraging en over de maatregelen die HSA Beheer heeft genomen teneinde deze vertraging zo gering mogelijk te doen zijn.



.8 Indien zich tijdens de Implementatieperiode wijzigingen voordoen die een belangrijk effect hebben op het Implementatieplan of op het Business Plan, dan zal HSA Beheer de Staat hierover zo spoedig mogelijk informeren.

1.9 Tenminste zesentwintig (26) weken, waarvan de eerste zes (6) weken voor delen van de Hogesnelheidsinfrastructuur onder beperkende voorwaarden en de laatste twintig (20) weken voor de gehele Hogesnelheidsinfrastructuur zonder beperkende voorwaarden, voorafgaand aan de Aanvangsdatum zal HSA Beheer toegang verkrijgen tot de Operationele HSL-Zuid Infrastructuur voor – onder andere – het testen van haar rollend materieel en voor het beproeven van haar vervoerproces en haar systemen. HSA Beheer zal met de Beheerder komen tot afstemming van de door de Beheerder gewenste testen, waaraan HSA Beheer haar medewerking zal verlenen, onder meer door inzet van haar rollend materieel.

HSA Beheer is verantwoordelijk voor het tijdig voldoen aan de alsdan geldende eisen voor toelating als vervoerder in het algemeen en tot de HSL-Zuid Infrastructuur in het bijzonder, alsmede overige voor de operatie noodzakelijke vergunningen en toelatingsbewijzen. Voor zover het ontbreken van wet- en regelgeving dit onmogelijk maakt of ernstig belemmert zal de Staat, op verzoek van HSA Beheer, zorg dragen voor eventueel benodigde tijdelijke procedures, waaronder begrepen het tijdschema en de criteria.

.11 Tijdens de Implementatieperiode zal de Staat zich onthouden van contacten met leveranciers van rollend materieel in zoverre dit betrekking heeft op de materieelbestelling van HSA Beheer, tenzij de situatie beschreven in artikel 29.5 en 29.6 zich voordoet.

#### **Artikel 31: Aansprakelijkheid jegens derden**

..1 HSA Beheer is jegens derden, met inbegrip van – maar niet beperkt tot – haar werknemers en hulppersonen, reizigers, de Infra Provider, de Beheerder en de Taakorganisaties volledig verantwoordelijk voor de eigen activiteiten. Eventuele aansprakelijkheid jegens derden die verband houdt met de uitvoering van voor de HSL-Zuid Diensten rusten geheel bij HSA Beheer.

1.2 HSA Beheer heeft het recht om haar aansprakelijkheid contractueel te beperken zowel in overeenkomsten als in haar algemene voorwaarden.

1.3 HSA Beheer en de Staat zullen, indien HSA Beheer dit wenst, tijdig gezamenlijk overleg voeren aangaande de implementatie van de nieuwe COTIF en de consequenties daarvan voor de eventuele beperking van de aansprakelijkheden van HSA Beheer.

#### **Artikel 32: Verzekeringen**

HSA Beheer zal steeds verzekerd zijn op tenminste het niveau dat in de branche gebruikelijk is en tenminste de alsdan geldende eisen van de Beheerder, zoals die gesteld worden in de toelatingsvereisten. De dekking van deze verzekeringen dient, behoudens

nadrukkelijk overeengekomen uitzonderingen, aan te vangen op de eerste dag waarop HSA Beheer met rollend materieel op de HSL-Zuid Infrastructuur rijdt. Zij zal deze verzekeringen gedurende de Concessieperiode continueren en de daartoe verschuldigde premies tijdig voldoen.

### **Artikel 33: Onverbindendheid**

Vorderingen van derden tot aantasting van (onderdelen van) deze Overeenkomst wegens beweerdelijke strijd met het huidige (nationale en of communautaire) recht zullen door Partijen gezamenlijk of in goed onderling overleg in rechte worden bestreden. Schade – zijnde alle directe en onvermijdbare kosten van HSA Beheer alsmede compensatie voor het niet behalen van de rendementseis van 14% (reëel) per jaar over het in de betreffende periode daadwerkelijk door haar aandeelhouders ingezet vermogen als gevolg van een rechterlijke uitspraak of van een beschikking van de Europese Commissie (die niet ziet op de werking van de artikelen 87 en 88 EG Verdrag), waarbij één of meer onderdelen van deze Overeenkomst onverbindend zijn geworden, zal door de Staat aan HSA Beheer worden vergoed.

### **Artikel 34: Overgang naar concessie**

- 34.1 Zodra daartoe, in gevolge het wetsvoorstel voor de nieuwe Spoorwegwet (Kamerstukken II 1999/2000, 27 482) en het wetsvoorstel voor de Concessiewet personenvervoer per trein (Kamerstukken II 1999/2000, 27 216) de wettelijke grondslag is geschapen, zal de Minister van Verkeer en Waterstaat aan HSA Beheer overeenkomstig deze Overeenkomst een concessie verlenen terzake van het vervoer van personen per trein over de HSL-Zuid Infrastructuur, welke concessie, mits qua condities gelijk aan deze Overeenkomst HSA Beheer alsdan zonder voorbehoud zal aanvaarden.
- 34.2 Voorschriften verbonden aan voornoemde concessie die op welke wijze dan ook zouden afwijken van (i) deze Overeenkomst of onderdelen daarvan of (ii) van de thans geldende publiekrechtelijke of privaatrechtelijke regelingen, geven HSA Beheer aanspraak op vergoeding van haar volledige daaruit voortspruitende schade.
- 34.3 Alle bepalingen van deze Overeenkomst, voor zover niet vervangen door een voorschrift van de in lid 1 bedoelde concessie, blijven gelden zolang deze Overeenkomst dat bepaalt en voor zover dit geen ontoelaatbare doorkruising van de wettelijke regeling van de onderhavige concessie is.

### **Art. 35: De bijlagen en de tenderdocumenten**

- 35.1 De Overeenkomst regelt de rechtsverhouding tussen Partijen en is in de plaats gekomen van het Memorandum of Understanding en de Summary of the Concession Agreement. De onderlinge geldingskracht van voornoemde documenten is als volgt:
- a. De Overeenkomst inclusief Bijlagen;

- b. De ITDN;
- c. De ITT;
- d. Het Binding Bid, voorzover dit ziet op verplichtingen van HSA Beheer.

35.2 De Bijlagen bij deze Overeenkomst maken daarvan integraal onderdeel uit. Noch het Business Plan noch het implementatieplan zijn bijlagen bij deze Overeenkomst. Het Business Plan wordt door HSA Beheer naar redelijkheid uitgevoerd. Het implementatieplan heeft gelding zoals uitdrukkelijk in deze Overeenkomst is bepaald. De Overeenkomst en Bijlagen kunnen slechts in onderling overleg tussen Partijen worden gewijzigd. Wijzigingen van en/of aanvullingen op de Bijlagen zijn slechts mogelijk door middel van schriftelijke vastlegging en gelden eerst na ondertekening door de daartoe bevoegde vertegenwoordigers van beide Partijen. Toevoeging van nieuwe bijlagen aan deze Overeenkomst kan eveneens slechts geschieden met instemming van beide Partijen.

Het ITT beschrijft eisen ten aanzien van HSA Beheer, haar moeders en haar activiteiten, alsmede uitgangspunten voor de bieding van de tenderers. De tekst van Addenda prevaleert boven de tekst van de ITT. De tekst van de ITT prevaleert boven de tekst van de clarifications van de Staat.

35.4 Het Binding Bid van tenderers beschrijft verplichtingen van tenderers uitsluitend op basis van en overeenkomstig met de uitgangspunten die in de ITT zijn aangereikt zoals geëxpliciteerd in Part A van het Bid (Compliance Statement). Het Financial Bid (Part E) is gebaseerd op het Business Plan waarbij het Compliance Statement prevaleert boven het Business Plan. Dit wil zeggen dat geen enkele aanname, conditie, of onderdeel uit het Business Plan kan leiden tot verplichtingen van de Staat of vermindering van verplichtingen van HSA Beheer. De clarifications van Tenderers maken integraal onderdeel uit van hun bod.

35.5 Het ITDN kwalificeert het Binding Bid als compliant en is door de Staat geaccepteerd. Ten aanzien van de feasibility is naar aanleiding van de evaluatie een expliciet voorbehoud gemaakt door de Staat, de verantwoordelijkheid voor feasibility ligt geheel bij HSA Beheer. Voorts bevat de ITDN een beschrijving van uitgangspunten in de ITT die de preferred Tenderer voor haar risico aanvaard heeft.

35.6 Uitsluitend indien een regeling van rechten verplichtingen niet geregeld of vergeten is, danwel sprake is van een kennelijke fout of verschrijving, in de Overeenkomst kunnen documenten van lagere orde verplichtingen of rechten voor een Partij inhouden.

35.7 Voor zover dit het geval is geldt het volgende:

- De Staat is gehouden de uitgangspunten van de ITT in redelijkheid na te leven, tenzij uit de documenten anders expliciet blijkt.
- HSA Beheer en haar aandeelhouders zijn gehouden de verplichtingen in ITT en ITDN alsmede de voorstellen in het Binding Bid in redelijkheid na te leven, tenzij uit de documenten anders expliciet blijkt.

- 5.8 Ieder beroep op laatstbedoelde rechten en verplichtingen voortvloeiend uit andere documenten dan de Overeenkomst moet, op straffe van verval van die rechten of verplichtingen, jegens de andere Partij worden gedaan vóór 12 juni 2002.

#### **Artikel 36: Toepasselijk recht**

Op de Overeenkomst is Nederlands recht van toepassing.

#### **Artikel 37: Geschillen**

- 7.1 Geschillen omtrent de uitleg en de uitvoering van deze Overeenkomst worden voorgelegd aan de bevoegde rechter te 's-Gravenhage.
- 7.2 Iedere Partij die meent dat van een geschil sprake is omtrent de uitvoering van het bepaalde in de artikelen 2, 6, 12, 13, 14, 17, 18.1, 19.1 (I) en, 22, 23 en 29 heeft het recht (met uitsluiting van de burgerlijke rechter, niettegenstaande het recht van Partijen de President in Kort Geding te adieëren indien de onverwijld spoed zulks vereist) dit geschil voor te leggen aan een college van drie bindend adviseurs. De Staat en HSA Beheer benoemen ieder één adviseur. De derde adviseur wordt benoemd door de twee overige adviseurs, of door de President van de Arrondissementsrechtbank te 's-Gravenhage indien en voor zover deze geen overeenstemming bereiken omtrent deze benoeming, en treedt op als Voorzitter van het College van Adviseurs.
- 7.3 Het College van Adviseurs doet uitspraak volgens de regelen van het recht.

#### **Artikel 38: Bijlagen**

De Bijlagen bij de Overeenkomst maken daarvan integraal deel uit. De Bijlagen kunnen slechts in onderling overleg tussen Partijen worden gewijzigd. Wijzigingen van en aanvullingen op de Bijlagen behoeven schriftelijke vastlegging en gelden eerst indien zij zijn ondertekend door de daartoe bevoegde functionarissen van beide Partijen. Hetzelfde geldt voor de toevoeging van nieuwe bijlagen aan deze Overeenkomst.

#### **Artikel 39: Kennisgevingen**


Kennisgevingen ingevolge de Overeenkomst geschieden uitsluitend aan de volgende adressen, telefaxnummers en e-mailadressen, waarbij formele kennisgevingen slechts per aangetekende brief, met handtekening retour, zullen worden gedaan op de wijze zoals in Bijlage 4 voorzien.

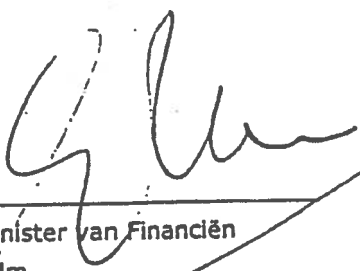
#### **Artikel 40: Indexering**

Alle bedragen genoemd in deze Overeenkomst zijn uitgedrukt in het prijspeil per 1 januari 2000. Alle bedragen genoemd in deze Overeenkomst worden jaarlijks aangepast aan de hand van het prijsindexcijfer voor de gezinsconsumptie zoals vastgesteld door het Centraal Bureau van de Statistiek.

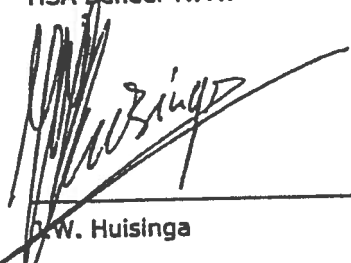
Deze Overeenkomst is in drievoud ondertekend te 's-Gravenhage op 5 december 2001.


DE STAAT DER NEDERLANDEN:

  
\_\_\_\_\_  
De Minister van Verkeer en Waterstaat  
T. Netelenbos

  
\_\_\_\_\_  
De Minister van Financiën  
G. Zalm

HSA Beheer N.V.:

  
\_\_\_\_\_  
H.W. Huisinga

  
\_\_\_\_\_  
L. van Wijk

**BIJLAGEN:**

1. Reistijden
2. Gebruiksvergoeding
3. Concept-Contract met NMBS
4. Kennisgevingen

**BIJLAGE 1**

### Bijlage 1: Reistijden

De reistijden volgens Dienstregeling, welke door uitvoering van **buitenlandse Diensten**, met uitzondering van de Dienst Breda - Brussel, worden gerealiseerd, mogen de hieronder vermelde reistijden niet overschrijden:

Verbinding	Reistijd (min.)
Amsterdam Centraal - Brussel Zuid	93
Amsterdam Centraal - Paris Gare du Nord	183

De vermelde reistijden zijn inclusief een stationnement van 2 minuten op elk in Artikel 4 vermeld tussengelegen station, met uitzondering van Brussel Zuid waar een stationnement van 8 minuten geldt.

Indien HSA Beheer uit marktoverwegingen kiest voor een extra stop te Brussel, hetzij in Noord, hetzij in Centraal, wordt de reistijd verlengd met maximaal 4 minuten.

De reistijden zijn bepaald conform de Railed voorschriften, inclusief de toe te passen speling, uitgaande van een inlegsnelheid van 300 km/h en treinkarakteristieken die tenminste voldoen aan ITT SD 6.2 hs. 3.

De reistijden volgens dienstregeling, welke door uitvoering van **binnenlandse Diensten** worden gerealiseerd, mogen de hieronder vermelde reistijden niet overschrijden:

Verbinding	Reistijd (min.)
Amsterdam Centraal - Rotterdam Centraal	38
Amsterdam Centraal - Breda	62
resp.	
Amsterdam Zuid WTC - Rotterdam Centraal	30
Amsterdam Zuid WTC - Breda	54

De vermelde reistijden zijn inclusief een stationnement van 2 minuten op elk in Artikel 4 vermeld tussengelegen station.

De reistijden zijn bepaald conform de Railed voorschriften, inclusief de toe te passen speling, uitgaande van een inlegsnelheid van 220 km/h en treinkarakteristieken die tenminste voldoen aan ITT SD 6.2 hs. 3.

**BIJLAGE 2**



## Bijlage 2: Gebruiksvergoeding

De totale vergoeding die HSA Beheer voor de concessie betaalt (en waartoe zij zich door middel van haar bod heeft gecommitteerd) is vormgegeven als gebruiksvergoeding, zoals geregeld in artikel 10 van de Concessieovereenkomst. De totale overeengekomen vergoeding bedraagt Euro 148.260.000 (honderdachtenveertig miljoen tweehonderdzestigduizend) per jaar.

Genoemd bedrag is uitgedrukt in prijspeil 2000 en wordt per 1 januari van iedere opvolgende kalenderjaar verhoogd of verlaagd conform de Consumenten Prijs Index voor de gezinsconsumptie van het Centraal Bureau voor de Statistiek.

e betalingen van de Gebruiksvergoeding worden door HSA Beheer achteraf voldaan, aan het einde van elke kalendermaand.

De kortingen van de Gebruiksvergoeding in de eerste vier (4) jaren van de Concessieperiode bedragen:

- 60 % in het eerste jaar;
- 45 % in het tweede jaar;
- 30 % in het derde jaar;
- 15 % in het vierde jaar.

De jaarlijkse betaling van de Gebruiksvergoeding is inclusief (i) de variabele -marginale- heffing voor onderhoud van de infrastructuur en (ii) de heffing voor de aanleg van de nieuwe Hogesnelheidsinfrastructuur.

### Rekenvoorbeeld:

Bij de vaststelling per Treinpad in Nederland volgens de netwerkverklaring geldt de volgende formule:

1.  $\text{Heffing} - \text{nieuwe} - \text{Hogesnelheidsinfrastructuur} = \text{jaarlijkse betaling} - / - \text{standaard gebruiksvergoeding per Treinpad} * \text{voorzien aantal Treinpaden.}$

Voorbeeld:

Stel  $\Rightarrow$  De Gebruiksvergoeding is Euro 200 per jaar voor 100 Treinpaden

Indien  $\Rightarrow$  variabele marginale heffing = Euro 1,00 per Treinpad,

Dan  $\Rightarrow$  zijn 100 Treinpaden gelijk aan Euro 100,= en  $\Rightarrow$  is het restant (Euro 100,=) een bijdrage in de aanleg van de Hogesnelheidsinfrastructuur.

2. De Gebruiksvergoeding per Treinpad = Variabele kosten per Treinpad + (HSL-heffing gedeeld door aantal Treinpaden).

**Voorbeeld A:**

Indien slechts de overeengekomen 100 Diensten worden afgenomen in een jaar, is de Gebruiksvergoeding 2 Euro per Treinpad (Euro 1,= + Euro 100,=/100 Treinpaden). HSA Beheer betaalt in totaal Euro 200,=.

**Voorbeeld B:**

Indien HSA Beheer 200 Treinpaden aanvraagt, is de Gebruiksvergoeding per Treinpad Euro 1,50 (Euro 1,= + Euro 100,=/200 Treinpaden). HSA Beheer betaalt in totaal Euro 300,=.

Indien een nieuwe toetreder Treinpaden aanvraagt op de Hogesnelheidsinfrastructuur blijft het in no. 2 gestelde van kracht.

Stel:

⇒ nieuwe toetreder vraagt 100 paden aan, en ⇒ HSA Beheer handhaaft haar 100 Treinpaden;

dan:

⇒ betaalt HSA Beheer Euro 150,= in plaats van Euro 200,=

⇒ betaalt de nieuwe toetreder eveneens Euro 150,=.

**BIJLAGE 3**

CONCEPTCONTRACT

De ondergetekenden:

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

en

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

ZIJN, IN AANMERKING GENOMEN DAT:

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



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

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

### OVEREENGEKOMEN ALS VOLGT

#### Artikel 1 Begripsbepalingen en definities

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

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



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

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

W  
J  
H

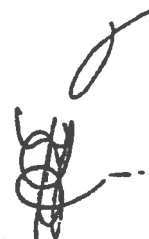
- **Samenwerkingsovereenkomst:** de definitieve tussen de HSL-Zuid Vervoermaatschappij en de NMBS gesloten overeenkomst tot samenwerking aangaande het verrichten van Internationale vervoersdiensten, gebruik makend van de Verbinding Amsterdam - Brussel Zuid, gebaseerd op het Conceptcontract.
- **Tender:**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

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

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



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



2.7 Partijen zijn verplicht in de Samenwerkingsovereenkomst een regeling op te nemen met betrekking tot vergoeding van schade en geschillenbeslechting ten aanzien van gevallen waarin een partij de Samenwerkingsovereenkomst niet (niet tijdig of volledig) nakomt.

2.8 Partijen zijn verplicht jegens elkaar een bankgarantie te verstrekken ter vergoeding van de disruptiekosten geleden door de ene partij ten gevolge van de stopzetting van de activiteiten van de andere Partij.

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

3.1 Partijen zullen een Gemeenschappelijke Vervoersorganisatie (GVO) oprichten met het oog op het door de GVO uitvoeren van bepaalde aan de GVO opgedragen taken. Uitgangspunt daarbij is dat het verrichten van de vervoersdiensten door de Deelnemers gezamenlijk zal geschieden en niet door de GVO, doch dat de GVO haar taken uitoefent ter ondersteuning van het door de Deelnemers verrichten van onder meer vervoersdiensten. De NMBS treedt op als Vervoerder op het Belgisch grondgebied; de HSL Zuid Vervoermaatschappij treedt op als Vervoerder op het Nederlands grondgebied.

3.2 De GVO zal een privaatrechtelijke rechtspersoon zijn, opgericht naar het recht dat door Partijen in de Samenwerkingsovereenkomst zal worden gekozen.

3.3 De GVO zal met zijn activiteiten starten dadelijk nadat achtereenvolgens de Concessie-overeenkomst tussen de Staat en de HSL-Zuid Vervoermaatschappij is gesloten en de Samenwerkingsovereenkomst is gesloten tussen de HSL-Zuid Vervoermaatschappij en de NMBS.

3.4 Partijen bepalen in de Samenwerkingsovereenkomst de interne structuur en juridische vorm van de GVO, haar vestigingsplaats, alsmede haar functies, verantwoordelijkheden en positie ten opzichte van de Deelnemers.

3.5 Binnen de hoogste toezichts-(NL)/bestuursorgaan (B) van de GVO zal worden beslist op basis van unanimiteit. 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 Indien Partijen overleg voeren met cliëntenorganisaties; zullen zij dit door middel van de GVO op elkaar afstemmen en coördineren.
- 3.9 Onverminderd het bepaalde in de voorgaande leden zullen de Deelnemers met elkander overleggen omtrent het maken van afspraken aangaande de in de Bijlage 1 van deze overeenkomst omschreven taken en/of activiteiten van de GVO.
- 3.10 De Deelnemers zullen zich inspannen de GVO in de loop van de tijd, maar zo spoedig mogelijk te (doen) ontwikkelen van een opdrachtnemer die de vervoersactiviteiten van de Deelnemers ondersteunt tot een volwaardige en zelfstandig opererende vervoersonderneming, indien en voor zover de bedrijfseconomische en sociale condities, alsmede het juridisch kader, zulks toelaten.



**Artikel 4: Het Rollend Materieel**


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

Handwritten signature and initials in the bottom right corner of the page.

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

#### Artikel 5: Het vervoersaanbod

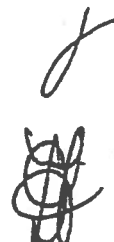
- 5.1 De Deelnemers zullen voorzien in een basisvervoersaanbod over de Verbinding Amsterdam - Brussel Zuid, zoals dat door de GVO is uitgewerkt, bestaande uit:
- 32 rijpaden per dag van Amsterdam naar Brussel Zuid;
  - 32 rijpaden per dag van Brussel Zuid naar Amsterdam.
- Het staat de GVO vrij dit vervoersaanbod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



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

#### Artikel 6: De exploitatie

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



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

**6.6.1 De Gemeenschappelijke Kosten zijn:**

- de algemene kosten van functionering van de GVO-organisatie (daaronder begrepen alle personeelskosten, overheadkosten)
- Poolmanagement
- Klantendienst (o.a. compensaties, terugbetalingen)
- Kwaliteitsbewaking
- Diensten voor de klant (voor, tijdens en na de reis)
- Systeemkosten (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 treimbewegingen, koppelen en schoonmaken worden tussen de Deelnemers verdeeld op basis van Rijtijd per netwerk respectievelijk afgelegde afstand per netwerk, waarbij elk van deze ratio's voor 50% gewicht heeft.

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

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

6.7.4 De diensten die door de Deelnemers geleverd worden en onder lid 7 beschreven zijn als gepoolde kosten, dienen tegen redelijke prijzen, zijnde kostprijs vermeerderd met een redelijke ondernemersbeloning, te worden verleend.

6.7.5 De Deelnemers dragen ieder de eigen kosten van alle overige kosten waaronder:

- a. de (eventuele) eigen marketing- en communicatiekosten en kosten van verkoopacties
- b. de kosten van het gebruik van stations en van perronpersoneel
- c. de kosten van energiegebruik
- d. de kosten verbonden aan het gebruik van infrastructuur
- e. de eigen algemene of overheadkosten
- f. de eigen financieringslasten (die uitgaan boven het voornoemde staatsleningenniveau).
- g. Het verschil tussen de afschrijvingen zoals bepaald in artikel 6.7.3 en een afschrijvingslast berekend over 30 jaar.

6.7.6 De kosten van lege ritten voor onderhoud, in het geval dat een Partij niet over een lokale werkplaats beschikt zijn volledig ten laste van die Partij. Deze kosten worden gebiedsonafhankelijk doorgerekend aan werkelijke kosten.

6.8 De Deelnemers waarborgen dat het beleid van de GVO gericht is op het beperken van alle kosten op zodanige wijze dat voor de Partijen gezamenlijk het economisch beste resultaat bereikt wordt. Tegelijkertijd dient het Management van de GVO, onverminderd artikel 3.5, de zelfstandige taak en incentive te krijgen om onafhankelijk toe te zien op een optimaal resultaat van de vervoersdiensten waarbij rekening wordt gehouden met de Inkomsten uit die diensten, de gepoolde en de Gemeenschappelijke Kosten voor het organiseren van deze diensten.



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

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

**Artikel 8: Binnenlands Vervoer**

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

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

#### Artikel 9 Mededinging

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



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

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

**Artikel 10: Toepasselijk Recht en Geschillenregeling**

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

**Artikel 11: Toezicht Mededingingsautoriteit**

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

**Artikel 12: Wijziging zeggenschap**

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

**Artikel 13: Verbod van opzegging**

13.1 Deze overeenkomst is niet opzegbaar.

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

**Artikel 14: Taalversies**

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

**Artikel 15: Bindende tekst**

Partijen zijn uitsluitend gebonden aan de tekst van deze overeenkomst.

**Artikel 16: Wijzigingen**

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



## Biilage 1: de nadere taken en activiteiten vande GVO

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

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

### II. De interne communicatie

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

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

  
W.H.

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

#### IV. Organisatie van de exploitatie

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

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

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

#### VI. Het beheer van de kwaliteit

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



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

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

#### VII. De diensten na verkoop

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

W  
J  
H



# GARANTIEBRIEF

## GARANTIEBRIEF AANDEELHOUDERS

Geachte mevrouw Netelenbos, geachte heer Zalm,

Met referte aan de Concessieovereenkomst d.d. 5 december 2001 tussen de Staat der Nederlanden en HSA Beheer N.V. (HSA Beheer ) bevestigen wij - ieder voor zichzelf en niet voor elkander - u hiermede uitdrukkelijk en zonder voorbehoud de onherroepelijke aanvaarding van de hierna genoemde verplichtingen:

Wij zullen ons, naast HSA Beheer, inspannen een samenwerking met NMBS en SNCF tot stand te brengen.

Met betrekking tot artikel 20.3 van de Concessieovereenkomst zullen wij, naast HSA Beheer, voor zover dit redelijkerwijs in ons vermogen ligt, meewerken aan het voorkomen van:

- i. materiële vermindering van de economische waarde van het hogesnelheidsvervoer op de HSL Zuid Infrastructuur;
- ii. materiële vermindering van de waarde van de activa van HSA Beheer;
- iii. het ontstaan van achterstallig onderhoud van Rollend Materieel;
- iv. vermindering van de economische prestaties en de economische optimalisatie van het hogesnelheidsvervoer op de HSL-Zuid Infrastructuur;
- v. vermindering van de personele bezetting van HSA Beheer voor zover deze een ongestoorde voortgang van de diensten belemmert.

Met betrekking tot artikel 22 van de Concessieovereenkomst staan wij gedurende de periode als bedoeld in Artikel 22.1 jegens de Staat garant voor de uitvoering van de Ingevolge lid 22.1 op HSA Beheer rustende verplichtingen. Wij zullen bij iedere vorm van vervreemding, bezwaring of de verlening van andersoortige rechten ten aanzien van onze aandelen in HSA Beheer jegens de verkrijger bedingen dat de verkrijger, en diens verkrijger, deze garantie overneemt. Wij zullen (hetgeen wij jegens de verkrijger zullen bedingen) het desbetreffende beding met die verkrijger ter beoordeling voorleggen aan de Staat, alvorens wij dat beding zullen aangaan. Indien een dergelijk beding niet wordt overeengekomen of indien een dergelijk beding niet de werking heeft dat vorenbedoelde garantie door de Staat met succes jegens de verkrijger of jegens ons kan worden ingeroepen, aanvaarden wij het verbeuren van een boete jegens de Staat van Euro 20 miljoen, onverminderd de plicht om deze garantie alsnog te bedingen.

De Staat heeft, onverminderd zijn rechten uit hoofde van artikelen 22 en 23 van de Concessieovereenkomst, het recht, doch niet de verplichting, onze aandelen in HSA Beheer te kopen indien sprake is van:

- (i) afloop van de Concessieperiode;
- (ii) ontbinding of vernietiging van de Concessieovereenkomst.

De prijs van de aandelen wordt alsdan gesteld op de waarde van de materiële bezittingen (tegen de waarde daarvan in het economisch verkeer, uitgaande van het vervallen van de rechten inzake de HSL-Zuid vervoersdiensten), minus schulden en verplichtingen, vermeerderd met een bedrag van Euro 30 miljoen (prijspeil 01-01-2000). Indien wij met u geen overeenstemming kunnen verkrijgen over de waarde van de aandelen en de condities waaronder de overdracht plaatsvindt, zal het desbetreffende geschil voor bindend advies door de meest gereede partij ter beslechting worden voorgelegd aan het in het kader van de Concessieovereenkomst benoemde en functionerende College van Bindend Adviseurs.

Wij garanderen, voor ieder van ons voor diens onderscheidenlijke aandeel in HSA Beheer (te weten: voor 90% aan de zijde van NS Reizigers B.V. en voor 10% aan de zijde van de Koninklijke Luchtvaart Maatschappij N.V.) jegens de Staat dat wij gedurende de concessieperiode bij vermogenstekorten van HSA Beheer extra eigen vermogen zullen verschaffen aan HSA Beheer tot een maximum van 200 miljoen Euro (prijspeil 01-01-2000). Hierbij geldt tevens dat HSA Beheer op Aanvangsdatum gefinancierd zal zijn met Euro 44 miljoen (prijspeil 01-01-2000) eigen vermogen.

Wij betalen in de bovenbeschreven verhouding, voorzover niet reeds betaald door HSA Beheer, aan de Staat een bedrag van 0,3 miljoen euro (prijspeil 01-01-2000) per jaar ten behoeve van een door de Staat af te sluiten verzekering van het risico van faillissement van HSA Beheer. Bovendien zijn wij bereid desverlangd actief de verzekeringsmarkt te onderzoeken en te bevragen teneinde een zo voordelig mogelijke polis voor de Staat te doen afsluiten en al datgene te doen dat daarvoor dienstig is.

Dienstverlening door ons en/of onze groepsmaatschappijen aan HSA Beheer zal op marktconforme basis geschieden.

Wij zullen ten aanzien van HSA Beheer handelen naar de beginselen van goed ondernemerschap, gericht op een goede bedrijfsvoering van HSA Beheer.

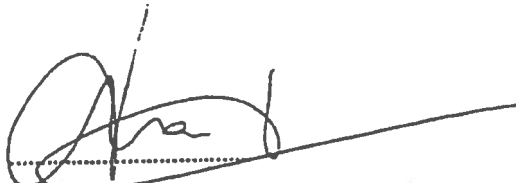
Overdracht van zeggensmacht over of overdracht van aandelen in HSA Beheer heeft de voorafgaande schriftelijke goedkeuring van de Staat, welke de Staat niet op onredelijke gronden zal onthouden. Deze goedkeuring kan verleend worden onder voorwaarden, met het oog op - naar oordeel van de Staat - afdoende zekerstelling van onze garanties jegens de Staat met betrekking tot de Concessieovereenkomst. De Staat is niet gehouden bedoelde goedkeuring te verlenen gedurende de eerste vijf (5) jaren van de Concessieperiode.

Met betrekking tot artikel 33 van de Concessieovereenkomst aanvaardden wij de daarin genoemde schaderegeling.

De op ons ingevolge deze garantiebrieff rustende verplichtingen eindigen op de dag waarop de Concessieovereenkomst, danwel de daarvoor in de plaats tredende concessie, eindigt zoals voorzien in artikel 2.2 van de Concessieovereenkomst of een dienovereenkomstig bestuursrechtelijk concessievoorschrift, behoudens voor zover enige verplichting ingevolge deze garantiebrieff voortduurt.

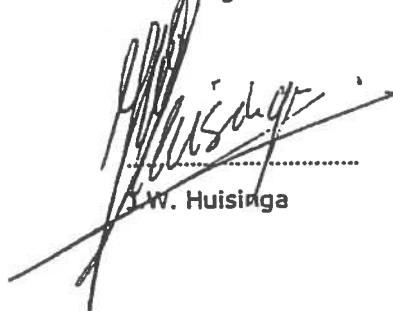
Hoogachtend,

KLM N.V.



.....  
L. van Wijk

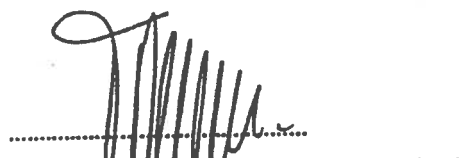
NS Reizigers B.V.



.....  
J.W. Huisinga

Voor akkoord:

De Staat der Nederlanden



.....  
De Minister van Verkeer en Waterstaat  
T. Netelenbos



.....  
De Minister van Financiën  
G. Zalm