

CONCEPTCONTRACT

5

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 [REDACTED], 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 dlt 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^o 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.

- **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.
- **Trelnpersoneel:** 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.

- 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 [REDACTED] voor verkoopkosten van de Deelnemers. De Deelnemers delen deze Netto-opbrengsten volgens de verdeelsleutel [REDACTED]
- 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)
- Systemkosten (met name voor inventaris/reservering, yield management, ...)
- Marketingkosten
- Communicatiekosten (reclame, PR)
- Distributiekosten

6.6.2 Deze kosten zullen door de Deelnemers worden gedragen a rato van het opbrengstaandeel zoals bepaald in lid 1.

6.7 Ten aanzien van de volgende, 'gepoolde' kosten geldt een ander verdelingsregime, zoals hierna opgenomen.

6.7.1 De kosten van Treinpersoneel worden tussen de Partijen verdeeld op grond van Rijtijd per netwerk. Het doel is echter om bij de Inzet te streven naar een dusdanig evenwicht dat verrekeningen zoveel mogelijk worden voorkomen.

6.7.2 De kosten van gebruikersafhankelijk treinonderhoud, depot-gebruik, lege ritten voor herpositionering, eindpunt treinbewegingen, koppelen en schoonmaken worden tussen de Deelnemers verdeeld op basis van Rijtijd per netwerk respectievelijk afgelegde afstand per netwerk, waarbij elk van deze ratio's voor 50% gewicht heeft.

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

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

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

6.7.5 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 ontameren.

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.

Aldus overeengekomen en in duplo opgesteld en ondertekend te op

.....

HSL-Zuid Vervoermaatschappij

xxx

xxx

DE NATIONALE MAATSCHAPPIJ DER BELGISCHE SPOORWEGEN N.V.,

[REDACTED]

Bestuurder-Directeur

Bijlage 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 (reissagentschappen ...) 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)

- 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 GVQ 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 klanttevredenheid 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.

BIJLAGE 3

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 [REDACTED]. 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 [REDACTED]. Hierbij geldt tevens dat HSA Beheer op Aanvangsdatum gefinancierd zal zijn met [REDACTED].

Wij betalen in de bovenbeschreven verhouding, voorzover niet reeds betaald door HSA Beheer, aan de Staat een bedrag van [REDACTED] 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 zeggingsmacht 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 aanvaarden 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.

NS Reizigers B.V.

Voor akkoord:

De Staat der Nederlanden

De Minister van Verkeer en Waterstaat
T. Netelenbos

De Minister van Financiën
G. Zalm