

AVENANT BIJ DE OVEREENKOMST VAN 24/25 JULI 2000

De ondergetekenden:

1. **DE STAAT DER NEDERLANDEN**, zetel houdende te 's Gravenhage, Nederland, hierbij vertegenwoordigd door de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu

Hierna te noemen: "**de Staat**",

en

2. **DE NATIONALE MAATSCHAPPIJ DER BELGISCHE SPOORWEGEN NV VAN PUBLIEK RECHT**, met maatschappelijke zetel te 1060 Brussel, (België) Hallepoortlaan 40 en met ondernemingsnummer 0869 763 069, hierbij rechtsgeldig vertegenwoordigd, op grond van een beslissing van de Raad van Bestuur door gedelegeerd bestuurder van de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen,

Hierna te noemen: "**NMBS**",

Hierna gezamenlijk aan te duiden als "**Partijen**" en elk afzonderlijk als "**Partij**",

ZIJN, NA HET VOLGENDE IN AANMERKING TE HEBBEN GENOMEN:

- A. Op 21 december 1996 werd tussen het Koninkrijk België en het Koninkrijk der Nederlanden een verdrag ondertekend betreffende de aanleg van een spoorverbinding voor Hogesnelheidstreinen tussen Rotterdam en Antwerpen ("**Verdrag**").
- B. In uitvoering van het Verdrag werden tussen de Staat en de NMBS nadere afspraken gemaakt, welke zijn vastgelegd in een overeenkomst van 24 en 25 juli 2000 ("**Overeenkomst**") en een oplegbrief van 19 december 2000 ("**Oplegbrief**").
- C. De Staat heeft, na een Tender, High Speed Alliance ("**HSA**") aangewezen als vervoerder aan Nederlandse zijde. HSA sloot met de Staat een concessieovereenkomst op 5 december 2001 met betrekking tot het verrichten van vervoersdiensten over de verbinding Amsterdam – Brussel-Zuid op Nederlands

grondgebied voor een aaneengesloten periode van 15 jaar ("**Concessieovereenkomst**").

Het als bijlage 2 aan de Oplegbrief opgenomen conceptcontract dat de hoofdlijnen bevat van de samenwerking tussen NMBS en de vervoerder aan Nederlandse zijde werd op 5 december 2001 ondertekend door de NMBS en HSA ("**Conceptcontract**").

- D. Krachtens artikel 5.1 van het Conceptcontract zouden NMBS en HSA voorzien in een Basisvervoersaanbod over de Verbinding Amsterdam- Brussel-Zuid, bestaande uit:
- 32 rijpaden per dag van Amsterdam naar Brussel-Zuid;
 - 32 rijpaden per dag van Brussel-Zuid naar Amsterdam.
- E. De Staat en HSA beslisten later met voortschrijdend inzicht het aantal frequenties per dag en per richting te herzien en vast te leggen als volgt:
- bij de Startdatum (zoals gedefinieerd in de Samenwerkingsovereenkomst, zoals hierna gedefinieerd) zal het aantal frequenties dat NMBS en HSA onder het merk Fyra zullen rijden 16 per dag en per richting bedragen en zullen 10 frequenties gereden worden onder het merk 'Thalys', dat heden wordt geëxploiteerd in een samenwerkingsverband tussen NMBS, NS, SNCF en DB;
 - een verbinding Breda – Antwerpen zal worden ingelegd met een frequentie van 8x per dag en per richting.
- F. Op 6 maart 2005 vond een vergadering plaats tussen de Belgische Minister J. Vande Lanotte en de Nederlandse Minister K. Peijs aangaande enerzijds een aanvullend vervoersaanbod Den Haag – Breda - Brussel en anderzijds een rittijdenclaim van de Staat, wat leidde tot de ondertekening van een document Gezamenlijke conclusies van het Ministerieel overleg België-Nederland ("**Gezamenlijke Conclusies**"). Noch NMBS, noch HSA waren of zijn partij bij de Gezamenlijke Conclusies.
- G. De Concessieovereenkomst is gedeeltelijk vervangen door de publiekrechtelijke vervoerconcessie voor het hogesnelheidsnetwerk, uitgegeven door de Nederlandse Minister van Verkeer en Waterstaat aan HSA (Concessieovereenkomst en publiekrechtelijke vervoerconcessie hierna gezamenlijk te noemen "**HSA Concessie**") die op 1 juli 2009 in werking is getreden. NMBS is geen partij bij de HSA Concessie.
- H. Inmiddels heeft de Staat, in overleg met de Nederlandse Spoorwegen ("**NS**") en HSA, besloten om de HSA Concessie per 1 januari 2015 te beëindigen en per 1 januari 2015 aan NS een concessie met een looptijd van tien jaar te gunnen die mede omvat de exploitatie van het Nederlandse deel van de Verbinding Amsterdam - Brussel-Zuid ("**Nieuwe Concessie**"; HSA Concessie en Nieuwe Concessie hierna gezamenlijk te noemen "**Concessie**"). NMBS heeft hiermee per brief d.d. 20 januari 2012 haar voorwaardelijke instemming laten blijken. NS zal, zodra zij de Nieuwe Concessie definitief gegund heeft gekregen, een financieel betrouwbare groepsmaatschappij aanwijzen die de rechten en verplichtingen van HSA uit de Aangepaste

Samenwerkingsovereenkomst (zoals hierna gedefinieerd) zal overnemen per 1 januari 2015. NS zal, gedurende de ganse looptijd van de Nieuwe Concessie, volledig garant blijven staan voor de nakoming door de door haar aangewezen groepsmaatschappij van alle verplichtingen die uit de Aangepaste Samenwerkingsovereenkomst en haar annexen voortvloeien.

- I. In navolging van het Conceptcontract is een ontwerp samenwerkingsovereenkomst tot stand gekomen tussen de vervoerders NMBS en HSA ("**Ontwerp Samenwerkingsovereenkomst**"). De Ontwerp Samenwerkingsovereenkomst is overeenkomstig artikel 2.2 van de Overeenkomst en artikel 2.4 van het Conceptcontract ter goedkeuring voorgelegd aan de Staat per brief van 19 juni 2012.
- J. Bij brief van 18 september 2012 heeft de Staat zijn goedkeuring aan de voorgelegde Ontwerp Samenwerkingsovereenkomst onthouden. Bij brief van 26 september 2012 heeft NMBS daarop gereageerd. Bij brief van 31 oktober 2012 heeft de Staat laten weten te overwegen om het gerezen geschil door middel van bindend advies te willen oplossen.
- K. Na onderhandelingen tussen NMBS, HSA en de Staat werd, na wederzijdse toegevingen, een minnelijk akkoord bereikt dat *enerzijds* aanleiding heeft gegeven tot aanpassing van de Ontwerp Samenwerkingsovereenkomst, die vervolgens opnieuw ter goedkeuring aan de Staat is aangeboden en door die laatste wordt goedgekeurd uiterlijk op datum van ondertekening van dit Avenant.

Het minnelijk akkoord geeft *anderzijds* aanleiding tot wijzigingen en amenderingen van de Overeenkomst en de Oplegbrief. Partijen wensen immers met het oog op de nakende start van het aanbod van Fyra op de as Brussel – Amsterdam verscheidene bepalingen van het hier boven beschreven contractenhuis, te wijzigen en/of amenderen en eenduidigheid te bewerkstelligen zodat een einde kan worden gesteld aan de discussies die tussen partijen gedurende de voorbije jaren over die bepalingen zijn gevoerd. De krachtlijnen van het minnelijk akkoord, dat derhalve afspraken behelst tussen de Staat, NMBS, HSA en, onrechtstreeks, de Belgische Staat, zijn trouw aan de opbouw van de Overeenkomst en de Oplegbrief, vastgelegd in onderhavig avenant bij de Overeenkomst ("**Avenant**"), dat tussen Partijen wordt gesloten, doch waarvan de uitvoering ook door HSA en, onrechtstreeks, de Belgische Staat, is te verzekeren. Na voorbehoudloze uitvoering van het in dit Avenant samengevatte minnelijk akkoord, dat een dading uitmaakt, zullen partijen definitief een einde hebben gesteld aan de tussen hen bestaande en nader in artikel 7 geïdentificeerde betwistingen, tot slot van alle rekening.

OVEREENGEKOMEN ALS VOLGT:

1. Definities en interpretatie

- 1.1. Behoudens voor zover uit de context anders blijkt, zijn de woorden en uitdrukkingen die in het Avenant met een hoofdletter zijn geschreven, gedefinieerde woorden en uitdrukkingen, die de daaraan toegekende betekenis hebben die beschreven staat in de Overeenkomst en voor zover als nodig, op aanvullende wijze in Annex A van de Aangepaste Samenwerkingsovereenkomst (zoals hierna gedefinieerd).

2. Doel van het Avenant

- 2.1. Het Avenant strekt ertoe de bepalingen van de Overeenkomst en de Oplegbrief te wijzigen en/of te amenderen. In geval van tegenstrijdigheid tussen de bepalingen van dit Avenant en de bepalingen van de Overeenkomst en/of de Oplegbrief zullen de bepalingen van dit Avenant prevaleren. Het Avenant maakt onderdeel uit van de Overeenkomst en van de Oplegbrief.

3. Goedkeuring van de Aangepaste Samenwerkingsovereenkomst

- 3.1. NMBS en HSA zullen aan de Staat een aangepaste samenwerkingsovereenkomst ter goedkeuring voorleggen. De aangepaste samenwerkingsovereenkomst is identiek aan de Ontwerp Samenwerkingsovereenkomst van 19 juni 2012, behoudens voor zover hieronder, of per aanvullende brief des vervoerders voor materies die des vervoerders zijn, anders wordt bepaald (de "**Aangepaste Samenwerkingsovereenkomst**"). De Nederlandse Staat zal de Aangepaste Samenwerkingsovereenkomst uiterlijk op datum van ondertekening van dit Avenant goedkeuren.

- 3.2. Artikel 10 van de Ontwerp Samenwerkingsovereenkomst (Opschortende voorwaarden) vervalt.

- 3.3. Artikel 5 van de Ontwerp Samenwerkingsovereenkomst (De Vervoersdiensten) wordt aangepast als volgt:

Na een ingroeiperiode wordt volgend vervoersaanbod bereikt:

- een basisvervoersaanbod bestaande uit in totaal 26 frequenties per dag en per richting tussen Brussel en Amsterdam, waarvan *enerzijds* 16 onder het merk Fyra zullen rijden door HSA en NMBS en *anderzijds* 10 frequenties onder het merk 'Thalys', dat heden wordt geëxploiteerd in een samenwerkingsverband tussen NMBS, NS, SNCF en DB;
- een Additionele treindienst (zoals hierna gedefinieerd in artikel 4.1) met een frequentie van 8x per dag en per richting.

- 3.4. De in de Aangepaste Samenwerkingsovereenkomst te voorziene treindienst tussen Brussel en Amsterdam vangt aan op 9 december 2012.

- 3.5. Enige andere blijktens dit Avenant door HSA ten aanzien van NMBS en of de Belgische Staat opgenomen/op te nemen verbintenis en enige andere blijktens dit

Avenant door NMBS ten aanzien van HSA opgenomen/op te nemen verbintenis zullen eveneens in de Aangepaste Samenwerkingsovereenkomst worden vastgelegd.

4. Verbinding Antwerpen–Breda

- 4.1. NMBS en HSA zullen vanaf de hierna genoemde aanvangsdatum op alle dagen van het jaar een additionele treindienst verzorgen tussen Breda Centraal en Antwerpen Centraal ("**Additionele treindienst**"). Deze Additionele treindienst zal voorzien in een frequentie van 8 treinen per richting per dag en laat het reeds onder artikel 3.3, eerste streepje van dit Avenant voorziene basisvervoersaanbod van zestien treinen per richting per dag Brussel-Amsterdam (Fyra) alsook tien treinen per richting per dag Parijs-Amsterdam (Thalys) onverlet.
- 4.2. NMBS zal de Additionele treindienst laten aanvangen op 8 april 2013, behoudens voor zover zij aantoont dat de daarvoor noodzakelijke medewerking van een andere partij zoals Infrabel en HSA (overeenkomstig artikel 4.3) niet kan worden verkregen. De maand waarin de Additionele treindienst aanvangt is een ingroeiperiode waarin opgeschaald wordt tot de eerder genoemde 8 frequenties in functie van de beschikbaarheid van het rijdend personeel.
- 4.3. De Additionele treindienst wordt uitgevoerd (i) met één treinstel van het type v250 of gelijkwaardig dat wordt aangeleverd door HSA uit de haar ter beschikking staande vloot van zestien v250 treinstellen en (ii) met rijdend personeel aangeleverd door HSA en NMBS, wat weergegeven wordt in de business case die als **bijlage 1** deel uitmaakt van dit Avenant ("**Business case**").
- 4.4. De Additionele treindienst zal voor hoogstens twee minuten halteren op station Noorderkempen (Brecht) en zal binnenlandse reizigers toelaten.
- 4.5. Het tarief voor de Additionele treindienst wordt zonder toeslag vastgesteld overeenkomstig de NRT tariefstelling-structuur van de huidige intercityverbinding. Evenzeer wordt het cateringaanbod weggelaten. In de Additionele treindienst worden reizigers zonder zitplaatsreservering toegelaten.

5. Verdeling van kosten en opbrengsten

- 5.1. Na afloop van ieder kalenderjaar zullen NMBS en HSA aan de Belgische Staat en de Staat rekening en verantwoording afleggen van het reële exploitatiesaldo van de Additionele treindienst. Daarbij wordt uitgegaan van de Business case.
- 5.2. Een positief of negatief reëel exploitatiesaldo wordt tussen NMBS en HSA gelijkelijk verdeeld.
- 5.3. De Belgische Staat en de Staat hebben elk het recht de hiervoor bedoelde rekening en verantwoording te laten nagaan door een deskundige van zijn keuze. NMBS en HSA zullen aan dat onderzoek hun volledige medewerking verlenen.
- 5.4. Indien gedurende twee achtereenvolgende exploitatiejaren vanaf de startdatum van de Additionele treindienst het aantal reizigers substantieel minder is dan het aantal reizigers dat is voorzien in de Business case, zullen de Staat, NMBS en HSA in overleg treden. Ook de Belgische Staat zal aan dit overleg kunnen deelnemen. Indien

dat overleg niet tot een resultaat leidt waarbij één van de genoemde partijen het extra deficit wenst bij te passen, zal de Additionele treindienst op eerste verzoek van één of meer van de genoemde partijen (de Staat, NMBS, HSA en de Belgische Staat) worden stopgezet met ingang van het volgende wijzigingsblad of een ander geschikt moment dat partijen overeenkomen.

- 5.5. De Belgische Staat en de Staat zullen hun financiële bijdragen aan de Additionele treindienst vastleggen in een afzonderlijke overeenkomst met NMBS, respectievelijk met HSA. Uit die overeenkomsten vloeien geen rechten of verplichtingen voor de respectieve andere partijen voort. In die overeenkomsten zal door de Belgische Staat, respectievelijk de Staat worden bevestigd dat de Gezamenlijke Conclusies ingevolge de nieuwe tussen partijen gemaakte afspraken, zoals vastgelegd in dit Avenant, inzonderheid de afspraken als vervat in de artikelen 4, 5 en 7 volledig zijn komen te vervallen.

6. Incongruentie

- 6.1. De Aangepaste Samenwerkingsovereenkomst vergt voortzetting van de samenwerking tussen NMBS en HSA (of haar rechtsopvolger) na 31 december 2024 (de einddatum van de Nieuwe Concessie van HSA (of haar rechtsopvolger)). Hiertoe zullen NMBS, HSA (of haar rechtsopvolger), NS en de Staat zich zoveel mogelijk inspannen, binnen de grenzen van de dan geldende regelgeving. Indien het HSA (of haar rechtsopvolger) na 31 december 2024 niet toegestaan is de Aangepaste Samenwerkingsovereenkomst uit te voeren (bijvoorbeeld omdat zij niet meer beschikt over een toereikende concessie op grond van de Wet Personenvervoer 2000 en daarin opgenomen vrijstellingen niet gebruikt kunnen worden) zal de Staat zich maximaal inspannen de hem in de bestaande regelgeving ter beschikking staande middelen te gebruiken om HSA (of haar rechtsopvolger), NS of een opvolgend concessiehouder in staat te stellen de Aangepaste Samenwerkingsovereenkomst voor de resterende duur tot 31 december 2027 uit te voeren. Indien de Staat, ondanks maximale inspanningen, hierin niet zou slagen, zal zij in elk geval zoveel als mogelijk rekening houden met het bestaan van de Aangepaste Samenwerkingsovereenkomst en de verplichtingen en rechten van NMBS uit die Aangepaste Samenwerkingsovereenkomst.
- 6.2. Als het ondanks de inspanningen van partijen ingevolge dwingende Europese regelgeving niet mogelijk is de samenwerking na 31 december 2024 voort te zetten, zullen partijen in goede trouw overleggen hoe de nadelige gevolgen van de incongruentieproblematiek zoveel mogelijk kunnen worden bestreden.

7. Afstand van (vorderings)rechten

- 7.1. De Staat doet zowel jegens NMBS als jegens Belgische Staat afstand van de zgn. rittijdenclaim. Bijgevolg doet de Staat onherroepelijk afstand van enige vordering, aanspraak of recht op vergoeding van schade die zij beweerdelijk zou hebben geleden als gevolg van de door NMBS, in haar hoedanigheid van adviseur van de

Staat of anderszins bij de aanbesteding van het vervoer over de HSL-Zuid in Nederland in 2000 beweerdelijk gedane foutieve reistijdenopgave. HSA zal op dezelfde wijze onherroepelijk afstand doen van deze rittijdenclaim ten voordele van de NMBS en de Belgische Staat.

- 7.2. NMBS doet afstand van enig recht om te eisen dat de Staat of HSA ten gunste van haar een formele bankgarantie of een formele performance bond stelt, vermits NS, vanaf heden tot het einde van de Nieuwe Concessie zijnde 31 december 2024 volledig garant blijft staan voor de nakoming door HSA en vervolgens de door NS aangewezen groepsmaatschappij van alle verplichtingen die uit de Aangepaste Samenwerkingsovereenkomst en haar annexen voortvloeien (zie Overweging H).
- 7.3. NMBS enerzijds en de Staat anderzijds doen over en weer onherroepelijk afstand van enige vordering, aanspraak of recht op schadevergoeding die mocht voortvloeien uit het verlaat beschikbaar komen van de infrastructuur en/of van rollend materieel zowel aan Nederlandse als aan Belgische zijde. HSA zal eveneens onherroepelijk afstand doen van enige vordering, aanspraak of recht op schadevergoeding die mocht voortvloeien uit het verlaat beschikbaar komen van de infrastructuur en/of van rollend materieel zowel aan Nederlandse als aan Belgische zijde.
- 7.4. De Staat doet jegens NMBS onherroepelijk afstand van enige mogelijke aanspraken uit hoofde van het in de considerans sub D genoemde basis vervoersaanbod.
- 7.5. Dit artikel 7 is niet van toepassing in geval NMBS de Additionele treindienst foutief stopzet op een andere grond dan diegene bedoeld in artikel 5.4.

Execution copy

ONDERTEKENING

Deze tekst is de weergave van het bereikte onderhandelingsresultaat tussen Partijen en wordt ondertekend onder de opschortende voorwaarde van goedkeuring van de Staat en de Belgische Staat.

Van deze overeenkomst zijn twee exemplaren ondertekend.

<hr/> <p>voor de Nederlandse Staat</p> <p>_____</p> <p>datum: 3/12/12</p>

<hr/> <p>voor NMBS:</p> <p>_____</p> <p>datum:</p>
--