

Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Aan
de voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Binnenhof 4
2513 AA DEN HAAG

Contactpersoon	Doorkiesnummer
Datum	Bijlage(n)
11 maart 2005	1
Ons kenmerk	Uw kenmerk
DGP/SPO/U.05.00555	-
Onderwerp	
Resultaten HSL overleg met België	

Geachte voorzitter,

Bij deze informeer ik u over de resultaten van het overleg inzake de samenwerking tussen België en Nederland bij de aanleg en exploitatie van de Hogesnelheidslijn Brussel –Amsterdam dat gedurende de periode mei 2004 tot en met maart 2005 heeft plaatsgevonden.

Het door mij met de Belgische federale Vice-Eerste Minister en Minister van Begroting en Overheidsbedrijven de heer Vande Lanotte gevoerde overleg heeft geresulteerd in een aantal gezamenlijke conclusies die ik u bij deze brief doe toekomen. Indien door u gewenst ben ik bereid tot een nadere toelichting.

In onderstaande brief geef ik het verloop van het proces sinds mei 2004 kort weer alvorens ik de gezamenlijke conclusies toelicht. Tenslotte wordt ingegaan op de stappen die de komende periode worden gezet.

Het proces sinds mei 2004

Begin 2004 is een aantal onderwerpen inzake de samenwerking tussen Nederland en België bij de aanleg en exploitatie van de hogesnelheidslijn tussen Rotterdam en Antwerpen naar voren gekomen die het overeenkomen van een definitieve samenwerkingsovereenkomst tussen de Nederlandse vervoerder HSA en de Belgische vervoerder NMBS bemoeilijkten.

Postbus 20901, 2500 EX Den Haag
Bezoekadres Plesmanweg 1-6, 2597 JG Den Haag

Telefoon 070 - 351 6171
Fax 070 - 351 7895

Het betrof daarbij de weigering van de NMBS om mee te werken aan de bediening van Den Haag en Breda welke door de Nederlandse overheid met HSA was gecontracteerd, en de reistijden op het Belgische deel van de hogesnelheidslijn welke hoger zouden uitvallen (de zogenoemde "17 minuten") dan eerder door NMBS aan de Nederlandse overheid was opgegeven ten tijde van de aanbesteding van het vervoer in Nederland. Conform hetgeen is bepaald in de concessieovereenkomst met de Nederlandse overheid heeft HSA mij toen verzocht haar bijstand te verlenen in de contacten met de Belgische overheid om de gewenste medewerking van NMBS alsnog te verkrijgen. Ten aanzien van de langere reistijden en de door HSA verwachte schade die zij daarvan zouden ondervinden werd door HSA een schadeclaim ingediend bij de Nederlandse Staat.

Nadat ik u bij brief van 19 maart 2004 (kenmerk DGP/SPO/u.04.00166) en tijdens ons overleg van 7 april 2004 heb geïnformeerd over de ontwikkelingen inzake dit dossier heeft op 19 mei 2004 een eerste overleg met de Belgische federale minister Vande Lanotte plaatsgevonden. Gedurende de zomer van 2004 heeft een feitenonderzoek naar de oorzaken en eventuele oplossingsrichtingen plaatsgehad welke aan u, bij brief van 1 juni 2004 (kenmerk DGP/SPO/u.04.01953) is toegelicht. In overleg met HSA is tijdens gesprekken met minister Vande Lanotte op 8 oktober 2004, 26 januari 2005 en 10 februari 2005 geprobeerd tot een oplossing van de gerezen problemen te komen en daarbij zowel het belang van de reiziger, het belang van de Staat, het belang van HSA als vervoerder en het belang van de gemeenten Den Haag en Breda als HSL stopplaatsen te waarborgen.

Over de resultaten van het overleg met minister Vande Lanotte hebben wij op 13 oktober, 17 november, en 8 december 2004 zowel openbaar als besloten gesproken. Daarbij heb ik u geïnformeerd over mijn inzet bij de gesprekken met minister Vande Lanotte, waarbij ik van u de ruimte heb gekregen om te proberen met België tot een vergelijk te komen.

Het overleg met minister Vande Lanotte, waaraan in de laatste fase ook de vervoerders HSA en NMBS deelnamen, heeft op 6 maart 2005 geresulteerd in een aantal door beide ministers onderschreven gezamenlijke conclusies over de toekomstige samenwerking tussen de vervoerders bij de exploitatie van de HSL-Zuid. Deze gezamenlijke conclusies doe ik u bij deze toekomen. Indien door u gewenst ben ik bereid tot een nadere toelichting.

De gezamenlijke conclusies

Met België zijn afspraken gemaakt ten aanzien van het bedieningsschema voor Den Haag en Breda, de reistijden inclusief de RBC-problematiek, een compensatieregeling, en enkele overige zaken. De afspraken houden het volgende in.

1. Bedieningsschema voor Den Haag en Breda

In de concessieovereenkomst met HSA is ten aanzien van de treindienst Den Haag – Brussel een frequentie van vier treinen per richting per dag opgenomen. Ten aanzien van de treindienst Breda – Brussel is een frequentie van zestien treinen per richting per dag opgenomen.

Aan beide treindiensten wilde NMBS niet meewerken omdat deze voor haar verlieslatend zouden zijn. In plaats van de twee met HSA gecontracteerde aparte treindiensten tussen Den Haag – Brussel en Breda – Brussel, is overeenstemming bereikt over één gecombineerde treindienst Den Haag – Brussel met stops in Rotterdam CS, Breda CS, Brecht, Antwerpen CS, Mechelen, Brussel CS en Brussel Zuid. Deze treindienst zal een frequentie hebben van acht treinen per richting per dag en worden uitgevoerd met de door HSA en NMBS aan te schaffen nieuwe V250 treinstellen.

Wat betekent dit voor Den Haag en Breda?

Er zal vanuit Den Haag CS in plaats van vier maal per richting per dag, acht maal per richting per dag een rechtstreekse trein naar Brussel Zuid rijden. Tegenover deze verdubbeling van het aantal treinen staat wel een langere reistijd aangezien er via Breda wordt gereden.

Er zal vanuit Breda in plaats van zestien maal per richting per dag, acht maal per richting per dag een trein naar Brussel Zuid rijden. Tegenover deze halvering van de treindienst naar Brussel Zuid staat een extra hogesnelheidsdienst met acht treinen per richting per dag naar Den Haag CS. Daarbij was de realisatie van de treindienst vanuit Breda naar Brussel Zuid door de weigering van NMBS om medewerking te verlenen uiterst onzeker geworden.

Bovenstaand bedieningsschema garandeert de rechtstreekse aansluiting van Den Haag en Breda op het Europese netwerk van hogesnelheidslijnen. Omdat sprake is van een gecombineerde treindienst in plaats van twee afzonderlijke treindiensten vanuit Den Haag en Breda zijn de kosten van exploitatie van de dienst lager en de levensvatbaarheid van de treindienst, ook op de langere termijn, groter. Met België is overeengekomen om in 2012 het aantal haltingen op deze treindienst in België te evalueren.

België neemt het verlies van haar NMBS bij de exploitatie van bovengenoemde dienst voor eigen rekening. In ruil hiervoor zullen de Nederlandse overheid en HSA afzien van enige poging om eventuele schade van de Nederlandse overheid of HSA als gevolg van de door NMBS gedane foutieve reistijdenopgave ten tijde van de aanbesteding van het vervoer in Nederland op de Belgische overheid en/of NMBS of Infrabel te verhalen.

2. Reistijden inclusief de RBC-problematiek

Ten aanzien van de langere reistijden in België is geconstateerd dat de ten tijde van de aanbesteding van het vervoer in Nederland door NMBS gedane reistijdenopgave waarbij werd uitgegaan van een reistijd op Belgisch grondgebied van 37 minuten, geen realistische opgave betrof. Het verschil met de tijden uit de concessieovereenkomst is zeventien minuten, waarvan acht minuten blijvend als gevolg van de foutieve reistijdenopgave.

De resterende negen minuten is het gevolg van temporisering in België in de planning van de verbetering van het bestaande spoor tussen Antwerpen en Brussel.

Mijn inzet in het overleg met België was dat België zou voldoen aan haar verdragsrechtelijke verplichtingen om de voorziene infrastructurele werken aan het bestaande spoor tussen Antwerpen en Brussel zo spoedig mogelijk te realiseren en dat tot die tijd voorrang zou worden verleend aan de HSL treinen boven het Belgische binnenlandse treinverkeer. Tot beide maatregelen, de versnelling van de aanleg van de voorziene infrastructuur en het verlenen van voorrang aan HSL treinen boven het Belgische binnenlandse treinverkeer was België in eerste instantie niet bereid.

Nu is echter afgesproken dat de HSL treinen wel de snelst mogelijke treinpaden ter beschikking krijgen en dat voorrang wordt verleend aan de HSL-treinen boven het Belgische binnenlandse treinverkeer. Daarnaast zal de Belgische overheid tussen de start van de exploitatie in 2007 en 2012 de reistijdverlagende infrastructurele maatregelen in gebruik nemen waardoor de reistijden verder gereduceerd worden. Deze infrastructurele maatregelen, bestaande uit de werken bij Duffel, Mechelen, het bestaande spoor tussen Antwerpen en Brussel, en het Diabolo project, zullen op verschillende tijdstippen in gebruik worden genomen waardoor de reistijden stapsgewijs tot aan de dienstregeling 2013 (december 2012) worden gewijzigd.

De afspraken inzake de reistijden op Belgisch grondgebied leiden tot het volgende overzicht:

	2007		Dec '09		Dec '10		Dec '12	
	Daluren	Piekuren	Daluren	Piekuren	Daluren	Piekuren	Daluren	Piekuren
V250 materieel	48 min.	48 min.	46 min.	46 min.	46 min.	46 min.	46 min.	46 min.
V300 materieel	49 min.	52 min.	48 min.	50 min.	46 min.	46 min.	45 min.	45 min.

Bij het onderwerp reistijden speelde in het overleg met minister Vande Lanotte ook nog de kwestie van een dreigende extra reistijdverlenging van twee minuten als gevolg van het gebruik van verschillende veiligheidssystemen in België en Nederland een rol. Ten aanzien van deze zogenoemde RBC-koppeling is een keuze gemaakt voor het Gateway systeem waarmee deze extra reistijdverlenging wordt voorkomen. Nederland en België delen de extra kosten van dit systeem gezamenlijk. De monitoring van de realisatie van het systeem is in handen gegeven van het Opvolgingscomité, het bij het HSL verdrag in het leven geroepen orgaan waarin Nederlandse en Belgische technische deskundigen de operationele samenwerking bij het HSL project begeleiden.

3. *Compensatieregeling*

Ten aanzien van de reistijden wordt met de afspraken zoals hierboven genoemd voor Nederland de best haalbare situatie gerealiseerd. Er blijft echter in België sprake van langere reistijden, in ieder geval tot 2012, en daarmee van een effect op de businesscase waarmee door HSA en de Nederlandse overheid ten tijde van de aanbesteding van het vervoer in Nederland op basis van de opgave van NMBS rekening was gehouden. Omdat verdere reductie van de reistijden in België niet mogelijk bleek, heb ik bij België aangedrongen op een financiële compensatie gedurende de periode dat voor de reistijden nog niet de meest optimale eindsituatie was bereikt.

Met België is een compensatieregeling overeengekomen, hetgeen inhoudt dat NMBS voor elke minuut vertraging ten opzichte van de norm 0,5 procentpunten minder van de opbrengsten krijgt dan waarop zij volgens de overeengekomen systematiek recht heeft. Deze 0,5 procentpunten van de opbrengsten per minuut vertraging ten opzichte van de norm komt ten goede aan HSA. HSA kan gedurende de periode 2007 tot en met 2012 deze extra opbrengsten gebruiken om de eventuele schade als gevolg van de langere reistijden af te dekken. De regeling is wel wederkerig gemaakt. De regeling draagt een incentive voor de Belgische overheid in zich om zo spoedig mogelijk tot een reductie van de reistijden te komen door de ingebruikname van de infrastructurele werken.

4. Overige zaken

België heeft tijdens het overleg gevraagd om verduidelijking inzake enkele regelingen die de Nederlandse overheid heeft getroffen om de beschikbaarheid van het treinmaterieel te garanderen in geval HSA gedurende de concessieperiode niet langer in staat zou zijn aan haar verplichtingen te voldoen. De Nederlandse overheid zal hierover aan België nog informatie verschaffen.

Vervolgproces

Er zal een aantal stappen moeten worden gezet om tot realisatie van de afspraken te komen. De vervoerders HSA en NMBS zullen de afspraken moeten uitwerken in de door hen onderling overeen te komen definitieve samenwerkingsovereenkomst. Daarnaast zal door HSA conform de wijzigingsprocedure uit de concessieovereenkomst een voorstel tot wijziging van de concessieovereenkomst moeten indienen bij de Nederlandse overheid. Gedurende de daarop volgende wijzigingsprocedure zal met HSA worden gesproken over de gevolgen die het gewijzigde bedieningsschema voor Den Haag en Breda en de overige afspraken hebben voor de concessieovereenkomst.

De gewijzigde concessieovereenkomst zal ten slotte worden omgezet, conform het bepaalde in de concessiewet, in een publiekrechtelijke concessie en zal te zijner tijd aan u worden voorgelegd.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

Karla Peijs

Hogesnelheidslijn Brussel - Amsterdam

**Gezamenlijke conclusies van het Ministerieel Overleg België —
Nederland
6 maart 2005**

Vertrouwelijk

Datum **vergadering**: 6 maart 2005, 19.00 uur – 22.00 uur.

Plaats vergadering(-) **Antwerpen, België**

Betreft Hogesnelheidslijn Brussel – Amsterdam

Belgische delegatie;	dhr. Vande Lanotte	Vice-Eerste Minister en Minister van Begroting en Overheidsbedrijven
	dhr. Damar	voorzitter directiecomité Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer
	dhr. Schouteten	Directeur Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer
	mevr. Coune	Directrice beleidscel Overheidsbedrijven
	dhr. Hendriz	Adviseur beleidscel Overheidsbedrijven
Nederlandse delegatie:	mevr. PeiJs	Minister van Verkeer en Waterstaat
	dhr. Van Maanen	Secretaris-Generaal Verkeer en Waterstaat
	dhr. Jacobs	Directeur directie Spoor
	dhr. Gideonse	Plv. directeur directie Spoor

Agenda

1. Bedieningsschema voor Den Haag en Breda
2. Reistijden, inclusief de **RBC•problematiek**
- 3, **Compensatieregeling**
4. Disruptiekosten en voorkooprecht
5. Communicatie



Algemeen voorbehoud

Dit verslag is ter vastlegging van hetgeen is overeengekomen tussen de Nederlandse Minister van Verkeer en Waterstaat, mevrouw Kada Peijs en de Belgische federale Vice Eerste Minister en Minister van Begroting en Overheidsbedrijven, de heer Johan van de Lanotte inzake de samenwerking bij de aanleg en exploitatie van de HSL-Zuid tussen Brussel en Amsterdam tijdens het ministerieel overleg'n 6 maart 2005 te Antwerpen, België. De inhoud van dit verslag is voor akkoord getekend door beide ministers.

Alle in dit verslag opgenomen afspraken tussen partijen zijn onder voorbehoud van instemming met de afspraken door het Nederlandse parlement, en onder voorbehoud van uitwerking van de afspraken door de rechtstreeks bij de uitbating van de HSL-luid betrokken partijen, respectievelijk HSA Beheer B.V. en NMBS in de door hen onderling overeen te komen **definitieve samenwerkingsovereenkomst** conform hetgeen bepaald op grond van artikel 2 van het **conceptcontract** van 19 december 2000, en onder voorbehoud van wijziging van de concessieovereenkomst tussen de Nederlandse Staat en HSA beheer N.V. **Betrokken vervoerders zijn op de hoogte van deze afspraken.**

1. Bedieningsschema voor Den Haag en Breda

De ministers komen overeen de beide vervoerders, HSA Beheer B.V. en NMBS te verzoeken samen de exploitatie van een treindienst tussen de stations Den Haag Centraal naar Brussel Zuid ter hand te nemen en daarbij te halteren op de tussengelegen stations Rotterdam Centraal, Breda Centraal, Brecht, Antwerpen Centraal, Mechelen, en Brussel Centraal. Hierbij dient een frequentie te worden bereikt van acht treinen per richting per dag waarbij een ingroeiperiode van twee jaar vanaf aanvangsdatum, voorzien is 1 april 2007, in acht mag worden genomen. De dienst geldt voor de looptijd van de samenwerkingsovereenkomst.

De uitvoering van genoemde treindienst dient plaats te vinden met het door HSA en NMBS aan te schaffen V250 hogesnelheidsmaterieel. Wie welk treinstel voor zijn rekening neemt, is punt van nader overleg tussen de vervoerders NMBS en HSA Beheer N.V.

Het tussen NMBS en HSA Beheer N.V. geldende Concept Contract is integraal van toepassing op deze verbinding. Eventuele operationele verliezen van beide vervoerders bij de exploitatie van de genoemde treindienst is geen onderwerp van gesprek tussen de Nederlandse en Belgische overheid en zij komen niet in aanmerking voor onderlinge verrekeningen tussen beide landen en/of beide vervoerders.

Evaluatie

Na ingebruikname van alle in België voorziene verbeteringen aan de relevante spoorinfrastructuur bij Duffel, Mechelen, het bestaande spoor tussen Antwerpen en Brussel, en het Diabolo project in 2012 zal door de vervoerders in overleg met de Nederlandse en Belgische overheid worden bezien of aanpassing van het aantal halteringen in België wenselijk is. Hierbij geldt dat handhaving of vermindering van het aantal halteringen in België bespreekbaar is, alsmede uitbreiding tot Brussel - Noord, Stopzetten van de dienst behoort niet tot de mogelijkheden,

In ruil voor de medewerking van België en de Belgische vervoerder NMBS aan de exploitatie van genoemde treindienst zullen de Nederlandse overheid en de Nederlandse vervoerder HSA afzien van enige poging schade van de Nederlandse overheid en vervoerder HSA, als gevolg van eerder gedane reistijdenopgave, op de Belgische overheid en/of NMBS holding, Infrabel dan wel NMBS te verhalen.

2. Reistijden. inclusief de RBC-problematiek

De ministers benadrukken het belang van een korte reistijd voor de positie van de hogesnelheidstrein ten opzichte van de concurrerende modaliteiten vliegtuig en auto. De korte reistijden zijn een belangrijke reden geweest voor het besluit tot aanleg van de HSI. infrastructuur in Nederland en de substantiële financiële

investering die daarvoor nodig was. Gezien het belang van zo kort mogelijke reistijden is het zaak de gevolgen van de verlenging van de reistijden in België zo beperkt mogelijk

Vertrouwelijk

laten zijn. **België** biedt voor de V 250 treinen naar Amsterdam en Den Haag een **bijkomende halte** aan in Brussel – Centraal, **waardoor** de meeste reizigers sneller hun **eindbestemming** zullen bereiken.

België bevestigt d€ best mogelijke reistijden voor het traject op Belgisch grondgebied. **Voor deze** reistijden geldt dat, overeenkomstig het verdrag, maximaal voorrang verleend wordt aan de bedoel treinen. De treinen V250 nemen in ieder geval het snelste pad vanaf hun indienststelling in april 200 De ministers komen overeen dat de reistijd op Belgisch **grondgebied** tussen de grens en Brussel Zuid vanaf april 2007 **voor** het V250 materieel maximaal **48** minuten zal **bedragen**. Bij **ingang** van de dienstregeling 2010 (december 2009) zal de reistijd op Belgisch grondgebied voor het V250 materieel maximaal 46 minuten bedragen.

De Thalystreinen V300 nemen in daluren het snelste pad vanaf hun indienststelling, en in piekuren vanaf de oplevering van de **Diabolo-toegang** in 2010. Slechts vier of vijf Thalysverbindingen in de piekuren zullen vanaf de indienststelling tot 2009 drie minuten trager, en in 2010 twee minuten trager moeten rijden vanwege onoverkomelijke veiligheidsproblemen in de wisselstraten van Brussel. Vanaf december 2010 is dit tijdelijk **probleem opgelost**. Dit betekent dat de ministers overeen komen dat de reistijd op Belgisch **grondgebied** tussen de grens en Brussel Zuid in april 2007 voor de V 300 maximaal 49 minuten in het dal en **52** minuten in **de spits** zal **bedragen**. Bij **ingang** van **de dienstregeling** 2010 (december 2009) zal **de** reistijd **op Belgisch grondgebied** voor het V300 materieel maximaal 48 minuten in het dal en 50 minuten in de spits bedragen. Bij ingang van dienstregeling 2011 (december 2010) zal de reistijd tussen grens en Brussel – Zuid maximaal 46 minuten bedragen voor dal en spits. Bij Ingang van de dienstregeling 2013 (december 2012) zal de reistijd tussen grens en Brussel – Zuid **maximaal** 45 minuten bedragen voor dal en spits.

Bij de vaststelling van **bovengenoemde** reistijden is aan de verplichting uit het **verdrag** inzake samenwerking bij de aanleg van de HSL-Zuid tussen Nederland en België van 21 december 1996 om zolang de voorziene infrastructurele werken op de aansluitende **baanvakken** nog niet in gebruik zijn genomen voorrang te verlenen aan de hogesnelheidstreinen boven het binnenlandse treinverkeer, invulling gegeven. De **bovengenoemde voorziene** Infrastructurele werken omvatten de werken bij Duffel, bij Mechelen, de verbeteringen aan het bestaande spoor tussen Antwerpen en Brussel, en het **Diabolo** project.

RBC-koppeling

De ministers komen overeen dat ten aanzien van het RBC systeem voor het grensbaanvak wordt gekozen voor het zogenaamde Gateway systeem waarmee de grensovergang met 300 km/uur kan worden gepasseerd. De offerte van Alstom zal door HSL-Zuid en **Infrabel gezamenlijk onderzocht op zijn financieel aspect en op de waarborg van tijdige realisatie**. De extra kosten die zijn verbonden aan **implementatie van dit Gateway** systeem zullen in **gelijke mate gedragen worden door Nederland en België** mits de totale extra kosten niet hoger uitvallen dan € 8 miljoen (prijspeil 2005). Mochten deze kosten de € 8 mln. overschrijden dan zullen **Nederland en België aanvullende afspraken maken. De ministers dragen het Opvolgingscomité op zo spoedig mogelijk te komen met de prijsopgave van constructeur Alstom van het Gateway systeem, en zorg te dragen voor het zoveel mogelijk beperken van de extra kosten van dit systeem.**

3. Compensatieregeling

Op Belgisch grondgebied wordt de reistijd van 45 minuten voor de V300 van Brussel • Zuid tot de grens als norm **aanvaard**. Op Nederlands **grondgebied** wordt de reistijd van 54 minuten **voor de** V300 van **Amsterdam-Centraal** tot de grens als norm **aanvaard**. **Voor** de verbindingen Brussel - Amsterdam wordt een **compensatiemechanisme ingesteld**, waarbij per vertraging van 1 minuut ten opzichte van **de** norm 0,50 procentpunten verminderd dan wel vermeerderd worden in de verdeelsleutel HSA 58,75% NMBS 41,25% **voor de internationale** reizigersinkomsten op de verbinding Amsterdam • Brussel. Zolang er minder dan vier V300 treinen per dag per richting rijden, zal de norm bepaald worden op 46 minuten voor de V250 van Brussel - Zuid tot de grens (excl. stop in Brussel • Centraal), en op 57 minuten voor de V250 van **Amsterdam-Centraal** tot de grens. Deze compensatieregeling w o r d t **gedurende zes Jaar** toegepast (2007 tot en met 2012),

4. Disruptiekosten en vootkooprecht

a F

Na de **positieve gesprekken** tussen **Nederlandse Staat** en **NMBS** in februari 2005, **vraagt** België snelle definitieve verduidelijking omtrent

- a. De **zekerheden** die HSA **biedt** omtrent disruptiekosten.
- b. De **contractuele** bepalingen tussen Nederland en NS FSC die de continuïteit moeten verzekeren **op** het vlak van **beschikbaarheid** van het **rollend** materieel (vootkooprecht).

Nederland zegt toe deze definitieve verduidelijking zo snel mogelijk te geven. Zij zal HSA verzoeken met NMBS In gesprek te gaan over het afsluiten van de wederzijdse zekerheden omtrent de **disruptiekosten** en zij zal **NMBS** zoals **afgesproken nog** enkele zaken hieromtrent verduidelijken (cf. art 2.8 van het Concept Contract).

Ten **aanzien** van de **zogenaamde** direct **agreement** zal Nederland zodra deze is afgesloten tussen Nederland en NS FSC **België** hiervan **op de hoogste** stellen. Dat zal In de komende **maanden plaatsvinden** (vóór 30 jun12005).

5. Communicatie

De ministers **constateren** dat er **gesproken** is in een open en zakelijke sfeer. dat er een **wederzijds aanvaardbaar eindresultaat** is bereikt en dat het nu aan **de vervoerders** HSA en NMBS is om de gemaakte afspraken uit te werken in de definitieve **samenwerkingsovereenkomst** die in plaats zal treden van het Concept Contract.

Minister Peijs zal het **Nederlandse** parlement informeren over het bereikte eindresultaat en deze adviseren er mee in te stemmen.

Beide ministers zullen de pers inlichten over het bereikte eindresultaat. De inhoud van een gezamenlijk **persbericht** wordt **hier toe overeengekomen**.

Verslag voor akkoord getekend op 8 maart 2005, BELGIE:

**De Vice-Eerste Minister en
Minister van Begroting en Overheidsbedrijven,**

Johan vande Lanotte

NEDERLAND:

De Minister van Verkeer en Waterstaat,


Karla Peijs

