

Nummer 06/005920/SP
Bijlagen 4

memorandum van overeenstemming
inzake
beheer & exploitatie van de Betuweroute

de Staat der Nederlanden

en

ProRail B.V.

16 januari 2006

DE ONDERGETEKENDEN:

1. De **Staat der Nederlanden**, waarvan de zetel is gevestigd te 's-Gravenhage (hierna: "de Staat");
2. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **ProRail B.V.**, gevestigd te Utrecht (hierna: "ProRail");

de ondergetekenden hierna gezamenlijk te noemen: "Partijen".

NEMEN HET VOLGENDE IN AANMERKING:

- a. Op 1 januari 2007 zal naar verwachting de Betuweroute, zoals in dit document omschreven, worden ontsloten voor goederenvervoer.
- b. Op 27 april 2005 heeft de Minister van Verkeer en Waterstaat (verder: "Minister") tijdens een Algemeen Overleg met de Vaste Kamercommissie van Verkeer & Waterstaat toegezegd de Tweede Kamer der Staten-Generaal te informeren over het beheer en de exploitatie van de Betuweroute.
- c. Bij brief van 16 september 2005 hebben ProRail, Towrail, HBR en HA de Minister een voorstel gepresenteerd voor het beheer van de Betuweroute en de daarmee samenhangende exploitatie.
- d. Op 28 september 2005 heeft de Minister in verband met het voorstel genoemd in sub c. aan de Vaste Kamercommissie van Verkeer & Waterstaat toegezegd een memorandum van overeenstemming op te stellen met ProRail, Towrail, HBR en HA. Tevens is afgesproken dat dit document wordt voorgelegd aan de voornoemde kamercommissie. Daarna maken Partijen, gehoord het standpunt van die kamercommissie en op basis van het memorandum van overeenstemming, voor zover nodig nadere afspraken.
- e. In verband met (de volgtijdelijkheid van) de handelingen genoemd in overweging d., wensen Partijen de volgende afspraken te maken.
- f. Naast dit document, wensen de Staat en ProRail in een afzonderlijk document afspraken vast te leggen die mede de Staat en ProRail, doch eveneens Green Tulip Rail Company B.V. (verder: "GTRC") raken (hierna: "MoU Betuweroute Staat-GTRC").

KOMEN OVEREEN ALS VOLGT:

HOOFDSTUK I INLEIDENDE BEPALINGEN

Artikel 1 Doel

Het doel van dit document (hierna: "Memorandum") is het vastleggen van afspraken over de voorwaarden en uitgangspunten bij het beheer van de Betuweroute de daarmee samenhangende

exploitatie, waaronder de verlening en aanvaarding van twee concessies zoals bedoeld in artikel 16 van de Spoorwegwet.

Artikel 2 Opschortende voorwaarde

- 2.1 Dit Memorandum wordt aangegaan onder de opschortende voorwaarde van goedkeuring van de Minister van Verkeer en Waterstaat, gehoord de Tweede Kamer der Staten-Generaal, aldus dat bij het onthouden van goedkeuring de in dit Memorandum beschreven afspraken Partijen niet binden.
- 2.2 Partijen streven er naar vóór 19 januari 2006 duidelijkheid te verkrijgen over het al dan niet verkregen zijn van de in het vorige artikellid genoemde goedkeuring.

Artikel 3 Duur Memorandum

- 3.1 Dit Memorandum eindigt – en bindt Partijen niet langer – indien en zodra;
 - (i) de in dit Memorandum beschreven concessies zijn verleend en aanvaard, en
 - (ii) de in dit Memorandum beschreven nader te maken afspraken, zijn gemaakt.
- 3.2 In afwijking van het eerste artikellid, behoudt dit Memorandum haar bindende werking voor zover in dit Memorandum uitdrukkelijk is bepaald. Dit geldt met name voor Hoofdstuk V (Periode van eindigen en overgang van concessie) en Hoofdstuk VII (Overige bepalingen).
- 3.3 De vorige artikelleden laten onverlet de afspraken vastgelegd in de artikelen 29.3 van dit Memorandum.

Artikel 4 Afspraken over drie afzonderlijke tijdsperioden

- 4.1 Vanwege de nog te realiseren ontsluiting van de Betuweroute, maken Partijen in dit Memorandum afspraken over drie afzonderlijke tijdsperioden:
 - (i) de eerste tijdsperiode betreft de transmissieperiode (Hoofdstuk II van dit Memorandum);
 - (ii) de tweede tijdsperiode betreft de concessieperiode (Hoofdstuk III van dit Memorandum);
 - (iii) de derde tijdsperiode betreft de periode van eindigen en overgang van de concessie (Hoofdstuk V van dit Memorandum).
- 4.2 Partijen stellen vast dat de afspraken terzake de drie tijdsperioden onderling samenhangen en elkaar kunnen overlappen.

Artikel 5 Geografische reikwijdte van de Betuweroute

- 5.1 De in dit Memorandum vastgelegde afspraken betreffen de Betuweroute, met de navolgende geografische reikwijdte:

- de spoorweginfrastructuur gelegen tussen de Maasvlakte en het emplacement Kijfhoek, inclusief de zogeheten kortsluitroute, de doorgaande paden van Kijfhoek, de emplacementen van de havenspoorlijn te Rotterdam, doch met uitzondering van de emplacementen Feijenoord, IJsselmonde;
 - de op datum van ondertekening van dit Memorandum bestaande raccordementen van de havenspoorlijn;
 - het nog als hoofdspoorweginfrastructuur aan te wijzen zogeheten A-15 tracé gelegen tussen Kijfhoek en de aantakking Zevenaar, inclusief de bogen die volgens de CD-rom (genoemd in het navolgende artikellid) behoren tot de Betuweroute en inclusief het Centraal Uitwisselpunt Valburg, waarbij het tracé gelegen vanaf de aantakking bij Zevenaar en de grens tussen Nederland en Duitsland buiten de reikwijdte valt.
- 5.2 Partijen, uitgezonderd de Staat, hebben met inachtneming van bovenstaande noties aan de Staat een voorstel gedaan voor de exacte geografische reikwijdte van de Betuweroute, door het aanleveren van kaarten die zijn opgenomen op een CD-ROM, die als Bijlage 4 bij het Memorandum is gevoegd. Bij deze kaarten geldt steeds de begrenzing van een spoorweg volgens de normen beschreven in artikel 20 van de Spoorwegwet. De Staat bericht met bekwame spoed ná het ondertekenen van het Memorandum in hoeverre het voorstel aanvaardbaar is. Op basis hiervan wordt in onderling overleg de exacte geografische reikwijdte van de Betuweroute definitief.
- 5.3 Partijen stellen vast dat een wijziging van wet- en regelgeving strekkende tot het aanwijzen van de bestaande raccordementen in de haven van Rotterdam als hoofdspoorweginfrastructuur, niet is aan te merken als een verzwaring van de afspraken gemaakt in dit Memorandum en geen financiële consequenties heeft, behoudens voor zover daarover elders in dit Memorandum afspraken zijn gemaakt.

HOOFDSTUK II TRANSMISSIEPERIODE

Artikel 6 Transmissie

- 6.1 Partijen stellen vast dat de Betuweroute op het moment van het ondertekenen van dit Memorandum nog niet geschikt is voor beheer en/of gebruik in de zin van de Spoorwegwet.
- 6.2 Tevens stellen Partijen vast dat zij de benodigde inspanningen zullen plegen teneinde (i) zo spoedig mogelijk de Betuweroute geschikt te maken voor beheer en (ii) werkzaamheden te verrichten ter voorbereiding op een optimale en voortvarende benutting van de Betuweroute zodra deze geschikt is voor beheer. Deze inspanningen en werkzaamheden duiden Partijen hierna aan met het begrip "Transmissie".

Artikel 7 Opdracht tot het verrichten van transmissiewerkzaamheden

- 7.1 De Staat verleent aan ProRail opdracht tot het verrichten van werkzaamheden in verband met het reeds opgedragen "Transmissie Programma" van de voorbereiding van de Betuweroute zoals beschreven in de brief van 2 april 2004 van de Minister aan de Tweede

Kamer (met kenmerk DGP/SPO/U.o4.01009) en de beschikking van 5 juli 2005 (met kenmerk DGTL/05/003563).

- 7.2 Met betrekking tot de Transmissie worden vier werkpakketten onderscheiden. Bij de indeling van deze werkpakketten is de taakverdeling tussen ProRail en GTRC, zoals geregeld en beschreven in dit Memorandum, het uitgangspunt. Tevens wordt onderscheid gemaakt tussen de werkpakketten die uitsluitend op de Betuweroute van toepassing zijn enerzijds en werkpakketten die een relatie hebben met het gemengde net anderzijds. Op basis hiervan kunnen vier werkpakketten worden onderscheiden. Voor het uitvoeren van deze werkpakketten worden vier afzonderlijke opdrachten verleend, welke opdrachten samenkomen in een geïntegreerde planning en een gewijzigd Transmissie Programma. Teneinde de continuïteit van de uitvoering van het Transmissie Programma te waarborgen, zal het Transmissie Programma pas wijzigen op het moment dat de vier werkpakketten nader zijn uitgewerkt en ingevuld.
- 7.3 De indeling van de vier werkpakketten beschreven in het vorige artikellid, is als volgt:
- (i) *Betreffende uitsluitend de Betuweroute:* het voorbereiden ten behoeve van de werkzaamheden te verrichten door GTRC als beheerder van de Betuweroute, onder meer bestaande uit het inrichten en opzetten van haar organisatie ten behoeve van de uitvoering van de business case van GTRC. Alle voorbereidende handelingen tot het opzetten en inrichten van GTRC zijn voor rekening van de Staat.
 - Dit betreft ten dele werkzaamheden die geen onderdeel zijn van het huidige Transmissie Programma en ten dele werkzaamheden die in plaats komen van het huidige Transmissie Programma.
 - GTRC verkrijgt van ProRail opdracht tot het verrichten van dit werkpakket.
 - Bij de uitvoering van de opdracht, stemt GTRC de planning af met ProRail.
 - (ii) *Betreffende uitsluitend de Betuweroute:* het voorbereiden ten behoeve van de werkzaamheden te verrichten door ProRail als beheerder van de Betuweroute.
 - Dit betreft werkzaamheden die onderdeel uitmaken van het huidige Transmissie Programma.
 - ProRail verkrijgt opdracht tot het verrichten van dit werkpakket.
 - (iii) *Betreffende uitsluitend de Betuweroute:* het voorbereiden ten behoeve van de Minister, onder meer een integraal veiligheidsdossier en integratietesten van locomotieven.
 - Dit betreft werkzaamheden die onderdeel uitmaken van het huidige Transmissie Programma.
 - ProRail verkrijgt opdracht tot het verrichten van dit werkpakket.
 - (iv) *Betreffende mede het gemengde net:* het voorbereiden op de coördinatietaak terzake de interface-kwesties van de Betuweroute met het gemengde net.
 - Dit betreft nieuwe werkzaamheden, en zijn dus een uitbreiding ten opzichte van het huidige Transmissie Programma.
 - ProRail verkrijgt opdracht tot het verrichten van dit werkpakket.

- 7.4 GTRC oefent de opdracht beschreven in dit artikel in onderopdracht van ProRail uit, maar heeft daarbij autonomie, wordt niet aangestuurd door ProRail en is verplicht waar noodzakelijk afdoende met ProRail samen te werken met in achtneming van de uitvoeringscoördinatie door ProRail.
- 7.5 ProRail doet afstand van haar mogelijke rechten en aanspraken op het verrichten van de in het derde artikellid beschreven werkzaamheden die GTRC zal uitvoeren.
- 7.6 ProRail oefent de opdracht beschreven in dit artikel en alle overige opdrachten in dit Memorandum uit met inachtneming van de regels van de Spoorwegwet en de daaruit voortvloeiende instructies van IVW.
- 7.7 De Staat behoudt haar overkoepelende regie verantwoordelijkheid, die onder meer inhoudt het tijdig en met de Transmissie werkzaamheden gecoördineerd uitvoeren van de taken en bevoegdheden die de wet en/of de regieplanning bij de Staat legt.
- 7.8 De Staat, GTRC en ProRail spannen zich in tot een goede samenwerking bij het uitvoeren van de werkzaamheden in verband met het Transmissie Programma.

Artikel 8 Beheerdersonafhankelijke producten

- 8.1 ProRail draagt de beschikbare beheerdersonafhankelijke producten (welke producten zijn beschreven in artikel 23 van dit Memorandum) om niet over aan GTRC, voor zover noodzakelijk voor het uitvoeren van de werkzaamheden beschreven in artikel 7.3 (tijdens Transmissieperiode) en artikel 11 (tijdens Concessieperiode) van dit Memorandum.
- 8.2 ProRail draagt zorg voor onverwijld overdracht en/of afgifte aan GTRC van voornoemde informatie.

Artikel 9 Financiering van transmissiewerkzaamheden

- 9.1 Nadat volgens de afspraken beschreven in artikel 7.2 van dit Memorandum het Transmissie Programma is gewijzigd, wordt een nieuwe raming van de kosten opgesteld.
- 9.2 GTRC factureert haar kosten voor het uitvoeren van dit werkzaamheden beschreven in artikel 7.3 sub (i) van dit Memorandum bij ProRail. Ten overvloede stellen Partijen vast dat deze facturering geen invloed heeft op de verantwoordelijkheden en aansprakelijkheden tegenover de Staat voortvloeiende uit het door ProRail en GTRC uitvoeren van de werkzaamheden in verband met het Transmissie Programma, die zijn beschreven in artikel 7.3 van dit Memorandum. Op haar beurt neemt ProRail deze kosten mee bij haar subsidieaanvraag voor het uitvoeren van de werkzaamheden in verband met het Transmissie Programma, zodat de Staat deze kosten uiteindelijk draagt. Partijen gaan uit van een budget van Euro 22,2 miljoen (prijspeil 2003; exclusief BTW) voor de werkzaamheden in verband met het Transmissie Programma zoals thans opgenomen in de begroting van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat.

- 9.3 De uitputting en betaling van de aan ProRail te verlenen subsidie vindt zoveel mogelijk plaats bij wijze van subsidieverlening, met als grondslag hetzij de Wet Infrastructuurfonds, hetzij een begrotingsartikel van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat.
- 9.4 ProRail doet afstand van haar rechten en aanspraken tot het ontvangen van meer subsidie voor de werkzaamheden beschreven in artikel 7.3 van dit Memorandum terzake dan de reeds beschikbaar gestelde gelden voor werkzaamheden in verband met het Transmissie Programma van de Betuweroute, waarbij ProRail verklaart geen nieuwe aanvragen te zullen doen voor het verkrijgen van subsidie voor het verrichten of het hebben verrichten van werkzaamheden in verband met het Transmissie Programma van de Betuweroute, anders dan ten behoeve van de werkzaamheden beschreven in artikel 7.3 sub (iv) van dit Memorandum terzake de interface-kwesties.
- 9.5 Partijen stellen vast dat GTRC geen aanspraak heeft op subsidiëring van kosten die zijn opgenomen in de base case van het voorstel van 16 september 2005 en die samenhangen met de Concessieperiode, doch zijn verschoven naar de werkzaamheden te verrichten in verband met het Transmissie Programma.

Artikel 10 Werkzaamheden ter voorbereiding van het beheer en de exploitatie

- 10.1 Mede vanwege de interface-kwesties met het zogeheten gemengde net, werkt ProRail samen met GTRC bij de uitvoering van werkzaamheden ter voorbereiding van het beheer en de exploitatie, met inachtneming van de hierna in artikel 11 van dit Memorandum beschreven uitgangspunten voor een goede samenwerking tijdens het uitvoeren van het beheer van de Betuweroute in de zin van artikel 16 Spoorwegwet en de daarmee samenhangende exploitatie. De Staat financiert de door GTRC te maken kosten in verband met de werkzaamheden beschreven in dit artikel niet afzonderlijk.
- 10.2 Ten aanzien van de delen van de Betuweroute die vóór het moment beschreven in artikel 11 van dit Memorandum zijn aangewezen als hoofdspoorweg in de zin van artikel 2 van de Spoorwegwet, is ProRail (uit hoofde van de op 1 januari 2005 aan haar verleende beheerconcessie hoofdspoorweginfrastructuur) daarvan beheerder in de zin van artikel 16 van de Spoorwegwet. ProRail is in dat geval als zittend beheerder gehouden met GTRC samen te werken bij het – al dan niet gezamenlijk – verrichten van werkzaamheden op basis van de voornoemde beheerconcessie, met inachtneming van de afspraken gemaakt in artikel 11 (functionele verdeling beheer) van dit Memorandum. Voor deze samenwerking tussen ProRail en GTRC gelden dienovereenkomstig de afspraken over de financiering van die werkzaamheden door GTRC, gemaakt in artikel 18 van dit Memorandum.

HOOFDSTUK III DE CONCESSIEPERIODE

Artikel 11 Werkzaamheden te verrichten gedurende de concessies te verlenen aan GTRC en ProRail

- 11.1 Op het moment dat de Minister een eerste besluit heeft genomen tot het aanwijzen van het A 15-tracé en de kortsluitroute (Partijen en GTRC genoegzaam bekend) als hoofdspoorweg, en tot het vervolgens door de Minister vrijgeven tot gebruik van de – gehele – Betuweroute, ná daartoe een positief advies van IVW te hebben gekregen, treden de aan GTRC en ProRail te verlenen concessies in de zin van artikel 16 Spoorwegwet in werking. Op dat moment eindigt van rechtswege de Transmissieperiode.
- 11.2 Het beheer van de Betuweroute en de daarmee samenhangende exploitatie is functioneel verdeeld tussen GTRC en ProRail. Voor deze verdeling zijn uitgangspunten en afspraken op hoofdlijnen gemaakt, welke in de als Bijlage 1 bij dit Memorandum opgenomen notitie zijn beschreven. Op die notitie zijn nadere afspraken gemaakt, welke nadere afspraken in de als Bijlage 2 bij dit Memorandum opgenomen verslag van een bespreking zijn beschreven. Voor zover Bijlage 1 strijdig is met Bijlage 2, prevaleert Bijlage 2. ProRail en GTRC stellen vast dat de in die notitie en dat gespreksverslag beschreven functionele taakverdeling nadere invulling en afstemming behoeft en daartoe zijn ProRail en GTRC verplicht. Dit verplicht ProRail en GTRC onder meer tot het opstellen van een werk- en uitvoeringsprotocol waarin afspraken worden vastgelegd over te verwachten frequente en infrequente interface-kwesties terzake verkeersleiding en capaciteitsmanagement. Daartoe blijven Partijen en GTRC onder meer ná ondertekening van dit Memorandum overleg voeren, waarbij zij uiterlijk op 31 maart 2006 (behoudens het uitvoeringsprotocol wat later gereed kan zijn) overeenstemming bereiken over een definitieve functionele taakverdeling, met inachtneming van de verplichting tot het totstandbrengen van een systeem tot het oplossen van de interfacekwesties en de coördinatie-taken die voortspruiten uit de taakverdeling tussen GTRC en ProRail.
- 11.3 Het door GTRC te verrichten beheer van de Betuweroute en de daarmee samenhangende exploitatie wordt verder aangeduid als het Beheerdeel GTRC, terwijl het door ProRail te verrichten beheer van de Betuweroute en de daarmee samenhangende exploitatie wordt verder aangeduid als het Beheerdeel ProRail.
- 11.4 ProRail en GTRC zijn gezamenlijk verantwoordelijk voor de onderlinge afstemming van het beheer van hun respectieve Beheerdelen, zij het met inachtneming van de voorwaarden in uitgangspunten zoals vastgelegd in dit Memorandum. Voorts behoort tot deze verplichting dat ProRail en GTRC over en weer de uitvoering van de beheertaken van de ander zonedig en in redelijkheid ondersteunen en opvangen. Tot deze verplichting hoort tevens dat zij zich inspannen tot het uitvoeren van beheer volgens de hoogste mogelijke kwalitatieve maatstaven van spoorwegbeheer. Eén en ander onverlet de taken en bevoegdheden van de Minister uit hoofde van de Spoorwegwet.
- 11.5 De Staat garandeert ProRail dat aan haar een concessie in de zin van de Spoorwegwet zal zijn verleend op het moment beschreven in het eerste artikellid, welke concessie in

overeenstemming is met de gemaakte afspraken in dit Memorandum en op basis daarvan eventueel nader te maken afspraken, terwijl ProRail garandeert dat zij een dergelijke concessie (voor zover rechtens vereist) zonder bezwaar zal aanvaarden. Deze garanties laten onverlet de rechten van derden bij de werking en uitvoering van de bepalingen van de Spoorwegwet en de Algemene wet bestuursrecht ter zake van concessieverlening.

- 11.6 ProRail stemt bij deze in met wijziging van de zogeheten HSWI-beheerconcessie (Partijen genoegzaam bekend) die volgt uit en noodzakelijk is vanwege dit Memorandum, met als gevolg dat het Beheerdeel ProRail ter zake van de Betuweroute niet langer onder de werking van de HSWI-concessie valt.
- 11.7 ProRail ziet daarbij uitdrukkelijk af van haar eventuele rechten van bezwaar en beroep tegen een besluit van de Minister tot wijziging van de HSWI-concessie.
- 11.8 De Staat is bereid deel te nemen aan overleg met lokale en lagere overheden ter bevordering van de ontwikkeling van het beheer en de daarmee samenhangende exploitatie van de Betuweroute.

Artikel 12 Duur van de Concessieperiode

- 12.1 De in het vorige artikel genoemde concessies hebben een maximale duur van zes jaar,. Deze periode van zes (6) jaar duiden Partijen aan met "Concessieperiode". Op deze Concessieperiode zijn twee tijdsperioden van toepassing met ieder een eigen regime van financiering van de te verrichten werkzaamheden van toepassing, waarover in Hoofdstuk IV van dit Memorandum nadere afspraken zijn vastgelegd. De tweede tijdsperiode (te beginnen op de Aanvangsdatum) heeft een maximale duur van vijf (5) jaar, zodat de maximale duur van de Concessieperiode wordt verkort met de tijd dat de Aanvangsdatum is gelegen vóór 31 december 2007.
- 12.2 Indien de op grond van artikel 16 Spoorwegwet te verlenen concessie voor het Beheerdeel ProRail eindigt (om wat voor reden dan ook), eindigt tevens de voor dat beheerdeel geldende Concessieperiode in de zin van dit Memorandum, ongeacht of sprake is van het eerste dan wel het tweede fase van de Concessieperiode.

Artikel 13 Aanwijzing Betuweroute als hoofdspoorweg

De Staat garandeert dat de gehele Betuweroute, met uitzondering van de raccordementen, uiterlijk op de in artikel 11.1 van dit Memorandum beschreven datum is aangewezen als hoofdspoorweg in de zin van artikel 2 van de Spoorwegwet. Het is Partijen bekend dat de Minister er naar streeft om ná het van kracht worden van een daartoe strekkende wijziging van de Spoorwegwet, raccordementen als hoofdspoorweg als bedoeld in artikel 2 van de Spoorwegwet aan te wijzen.

Artikel 14 Gebruiksvergoeding

- 14.1 Voor het Beheerdeel GTRC is GTRC – binnen de kaders van de Spoorwegwet – vrij in de vaststelling van de hoogte van de gebruiksvergoeding in de zin van artikel 62 Spoorwegwet.
- 14.2 Voor het Beheerdeel ProRail, is ProRail verplicht haar – eventueel te heffen – gebruiksvergoeding in de zin van artikel 62 Spoorwegwet af te stemmen met GTRC, waaronder begrepen hoogte, methodiek en systematiek, in onderling overleg vast te stellen en te heffen, onverlet rechten van derden terzake deze vaststelling.

Artikel 15 Nadere afspraken over het beheer en de exploitatie van emplacementen

- 15.1 In afwijking van de elders in dit Memorandum vastgestelde afspraken, gelden de volgende in dit artikel vastgelegde afspraken over het beheer van de emplacementen niet behorende tot de Betuweroute (Feijenoord, IJsselmonde en de niet-doorgaande paden van Kijfhoek) gedurende de Concessieperiode.
- 15.2 ProRail is beheerder in de zin van artikel 16 van de Spoorwegwet, doch werkt met GTRC samen bij het verrichten van de beheertaken, in die zin dat GTRC zoveel mogelijk deze werkzaamheden om niet aanstuurt. ProRail en GTRC zullen voorafgaande aan de in dit Memorandum genoemde concessieverlening nadere afspraken maken over deze afspraak, waarbij tevens aandacht wordt besteed aan de noodzakelijke procesintegratie tussen de in dit artikel genoemde emplacementen en het beheerdeel GTRC.
- 15.3 De taak tot het vaststellen en het innen van de gebruiksvergoeding in de zin van artikel 62 Spoorwegwet berust exclusief bij ProRail. Voor deze taken voeren GTRC en ProRail ieder een afzonderlijke administratie, waarin onder meer de kosten, de opbrengsten en de werkzaamheden zijn opgenomen.
- 15.4 Eventuele - als gevolg van de in dit Memorandum vastgelegde afspraken – toekomstige tegenvallende inkomsten uit gebruiksvergoeding op de in dit artikel genoemde emplacementen komen voor rekening en risico van ProRail, die hiervoor direct wordt gevrijwaard door de Staat.

Artikel 16 Vernieuwing van infrastructuur

- 16.1 De Staat geeft ProRail opdracht (als onderdeel van het beheer in de zin van artikel 16 Spoorwegwet) tot het voorbereiden en uitvoeren van vernieuwingen van infrastructuur behorende tot de Betuweroute. Onder vernieuwing verstaan Partijen en GTRC:
- (i) vernieuwing van infrastructurele elementen van de Betuweroute, zoals deze zijn vastgesteld bij de audit beschreven in artikel 17 van dit Memorandum,
 - (ii) in het kader van het jaarlijks door ProRail in te dienen vernieuwingsplan, dat een consistent geheel dient te zijn met het door GTRC in te dienen onderhoudsplan,,
 - (iii) gescheiden van de andere beheer- en onderhoudswerkzaamheden,

- (iv) geen uitbreiding of verandering van de (geografische en/of functionele) reikwijdte van de Betuweroute betreffen, en
 - (v) door de Minister (vooraf) zijn geaccordeerd.
- 16.2 Het in het eerste artikellid genoemde vernieuwingsplan voor vernieuwingen heeft als uitgangspunt een "life cycle management-concept" van 25 tot 30 jaar, waarbij de geplande en noodzakelijke vernieuwingen van de Havenspoorlijn, het A-15 tracé en de raccordementen inzichtelijk worden gemaakt.
- 16.3 De Staat vergoedt de door ProRail te maken kosten voor de werkzaamheden beschreven in het eerste artikellid, welke kosten zijn gebaseerd op een door de Staat en ProRail geaccordeerd vernieuwingsplan en vooraf vastgesteld zullen zijn op een bepaald bedrag. De betaling van dit bedrag geschiedt op basis van de Wet Infrastructuurfonds.
- 16.4 Voor het uitvoeren van vernieuwingen van infrastructuur zullen de Staat, GTRC en ProRail een nadere afspraak – vast te leggen in de aan hen te verlenen concessies – maken over coördinatie bij het door ProRail uitvoeren van werkzaamheden tot het uitvoeren van vernieuwingen van infrastructuur enerzijds en het door GTRC uitvoeren van beheertaken beschreven in artikel 11.2 van dit Memorandum anderzijds.

Artikel 17 Overeenkomsten, vergunningen en ontheffingen in verband met het uitvoeren beheer

- 17.1 De in artikel 17.2 en 17.3 van dit Memorandum vastgelegde afspraken gelden voor de volgende documenten:
- (i) overeenkomsten (met uitzondering van overeenkomsten van aanneming van werk) met derden betreffende het beheer en de exploitatie van de Betuweroute;
 - (ii) al dan niet door ProRail (of haar rechtsvoorgangers) op basis van mandaat verkregen van de Minister of door de Minister zelf verleende vergunning of ontheffing aan derden welke betrekking hebben op de Betuweroute;
 - (iii) door derden verleende vergunningen (waaronder begrepen milieuvergunningen) of ontheffingen aan ProRail, dan wel haar rechtsvoorganger(s), ter zake het beheer en de exploitatie van de Betuweroute.
- 17.2 ProRail is bij de overeenkomsten, vergunningen en ontheffingen als hiervoor bedoeld ten aanzien van het beheer van het Beheerdeel ProRail verplicht zoveel mogelijk rekening te houden met de beperkte duur van de Concessieperiode. Voor zover ProRail overeenkomsten sluiten dan wel vergunningen en ontheffingen verlenen c.q. verkrijgen, die mede betrekking hebben op de periode ná de Concessieperiode, zal ProRail een "going concern"-uitgangspunt hanteren, doch zich onthouden van het bedingen van tijdsonevenredige of disproportionele inkomsten en/of uitgaven voor de opvolgende beheerder(s) van de Betuweroute.
- 17.3 Indien door GTRC gewenst, stelt ProRail GTRC in staat, al dan niet op eigen naam, beroep te doen op de door opdrachtnemers en/of aannemers van ProRail verleende kwaliteitsgaranties uit hoofde van de tussen ProRail en deze opdrachtnemers en/of

aannemers gesloten opdrachtovereenkomsten en/of aannemingsovereenkomsten. De wijze waarop GTRC rechtsgeldig beroep kan doen op deze garanties zullen ProRail en GTRC zelf uitwerken, waarbij het beginsel zal gelden dat ProRail, voorzover opdrachtnemers en/of aannemers niet bewilligen in voorgestelde contractoverneming, zal toestaan dat GTRC op naam van ProRail in en buiten rechte beroep zal kunnen doen op de desbetreffende garanties. De Staat, ProRail en GTRC voeren voor het laatste geval (het optreden in naam van ProRail) nader overleg met elkaar teneinde zoveel mogelijk te kunnen handelen volgens de geldende afspraken en de praktijk tussen de Staat (Rijkswaterstaat) en ProRail over het in en buiten rechte optreden.

HOOFDSTUK IV DIVERSE AFSPRAKEN DIE LOUTER PRORAIL RAKEN

Artikel 18 Informatie over raccordementen gelegen in havengebied van Rotterdam

ProRail zal GTRC de relevante informatie verstrekken met betrekking tot het beheer, en de contractuele voorwaarden daaromtrent, van raccordementen in het havengebied van Rotterdam, onder overlegging van de daartoe met private of publieke partijen gemaakte afspraken, alsmede onder overlegging van een beschrijving van de bestaande door ProRail beheerde raccordementen.

Artikel 19 Vaststelling Werkend Vervoersysteem

19.1 Van een "Werkend Vervoersysteem" is sprake indien tenminste is voldaan aan de volgende voorwaarden:

- (i) voor vervoerders of voor verhuurders van tractie vijftig ETCS-locomotieven beschikbaar zijn voor goederentreinen over de Betuweroute en zicht is op voldoende groei van dat aantal locomotieven; en
- (ii) de Betuweroute voldoende capaciteit en betrouwbaarheid heeft om de Base Case voor het eerste jaar te kunnen realiseren en zicht is op tijdige en voldoende capaciteit en betrouwbaarheid in de daaropvolgende jaren van de Concessieperiode.

19.2 GTRC doet uiterlijk twee (2) maanden vóór de verwachte Aanvangsdatum aan de Staat schriftelijk opgave dat naar haar mening sprake zal zijn van een Werkend Vervoersysteem voor de Betuweroute.

19.3 Binnen één maand ná de opgave beschreven in het vorige artikellid, stelt vervolgens louter GTRC – met inachtneming van naar door de Staat en GTRC (ná overleg met ProRail) nader vast te stellen objectieve maatstaven gebaseerd op de in het eerste artikellid beschreven hoofdvoorwaarden – vast of daadwerkelijk sprake is van een Werkend Vervoersysteem, waarbij Partijen tussentijds overleg voeren en zonodig maatregelen treffen tot het realiseren van een Werkend Vervoersysteem.

19.4 Mocht op 31 december 2007 – dan wel een door de Staat vast te stellen nadere en latere datum – geen sprake zijn van een Werkend Vervoersysteem, dan gelden de volgende afspraken:

- (i) dit Memorandum, de daarop gebaseerde afspraken en de concessies genoemd in artikel 11 van dit Memorandum eindigen van rechtswege (welke eindiging ProRail

- aanvaardt en niet in rechte zal aanvechten), behoudens voor zover die afspraken de verlening van een opvolgende concessie voor het beheer en de daarmee samenhangende exploitatie van de Betuweroute betreffen;
- (ii) ProRail verricht vervolgens al dan niet op tijdelijke basis het beheer van de Betuweroute als onderdeel van de beheerconcessie voor de hoofdspoorweginfrastructuur van 1 januari 2005, met behoud van de daarin gemaakte afspraken over het op verzoek van de Minister uit die beheerconcessie halen van het beheer van de Betuweroute.

Artikel 20 Financiering werkzaamheden tijdens Concessieperiode

- 20.1 Tijdens de Concessieperiode (vanaf de Aanvangsdatum tot aan de datum waarop de concessie afloopt) betaalt de Staat voor het Beheerdeel ProRail een bedrag aan ProRail voor het verrichten van de werkzaamheden beschreven in artikel 11 van dit Memorandum. Dit bedrag wordt gebaseerd op de volgende uitgangspunten. De kosten en opbrengsten voor ProRail voor het Beheerdeel ProRail worden nauwkeurig in kaart gebracht, ook rekening houdend met kosten die nu nog bij ProRail zitten maar die over gaan naar het GTRC (zoals verkeersleiding te Kijfhoek). Voor verstrekking van subsidie geldt verder de gebruikelijke systematiek zoals deze wordt gehanteerd voor de aan ProRail verleende HSWI-beheerconcessie van 1 januari 2005.
- 20.2 De betaling van het in het eerste artikellid genoemde bedrag vindt zoveel mogelijk plaats bij wijze van subsidieverlening, met als grondslag hetzij de Wet Infrastructuurfonds, hetzij een begrotingsartikel van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat.

Artikel 21 Audit van de toestand en resterende levensduur van de infrastructuur

- 21.1 Uiterlijk op de Aanvangsdatum laten de Staat, GTRC en ProRail door een onafhankelijke derde vaststellen (een audit) wat de toestand en de resterende levensduur per de Aanvangsdatum is van de diverse infrastructurele onderdelen van het Beheerdeel ProRail, onder meer – doch niet uitsluitend – de kunstwerken, de bovenbouw (spoorstaven, dwarsliggers en ballastbed, de wissels), de draagconstructies en de rijdraad. De kosten van deze audit draagt de Staat. Op voordracht van GTRC en ProRail, wijst de Staat de onafhankelijke derde die de audit uitvoert aan.
- 21.2 Voorts laten de Staat, GTRC en ProRail uiterlijk op de Aanvangsdatum door een onafhankelijke derde vaststellen wat de verwachte resterende levensduur van de in het eerste artikellid genoemde infrastructurele elementen zal zijn ten tijde van het eindigen van de Concessieperiode.
- 21.3 Het vaststellen van de resterende levensduur beschreven in het eerste artikellid, vindt plaats met inachtneming van de gebruikelijke prognoses van de levensduur voor de voornoemde infrastructurele onderdelen, met inachtneming van een lyfe cycle management. Over deze vaststelling zullen Partijen onverwijld ná het ondertekenen van dit Memorandum nadere afspraken maken.

HOOFDSTUK V PERIODE VAN EINDIGEN EN OVERGANG VAN CONCESSIE

Artikel 22 Ongestoorde overgang beheer en exploitatie (level playing field)

- 22.1 ProRail verleent naar redelijkheid haar volledige medewerking aan een zorgvuldige en ongestoorde overgang van het beheer van de Betuweroute (zowel het Beheerdeel GTRC als het Beheerdeel ProRail) en de daarmee samenhangende exploitatie naar een opvolgende beheerder in de zin van artikel 16 van de Spoorwegwet, na eindigen van de Concessieperiode, ongeacht op welke wijze deze overgang geschiedt. Uiterlijk op de Aanvangsdatum geeft de Staat aan HBR, ProRail en GTRC nadere instructies teneinde hen in staat te stellen hun bedrijfsvoering en het beheer van de Betuweroute en de daarmee samenhangende exploitatie zodanig in te richten dat zij een voldoende *level playing field* creëren tussen alsdan geïnteresseerde marktpartijen, waarbij zij zelf kunnen meedingen naar een nieuwe concessie in de zin van artikel 16 van de Spoorwegwet voor de Betuweroute.
- 22.2 Tot het einde van de Concessieperiode moet ProRail – in overeenstemming met algemene beginselen van goed ondernemerschap – als een goed beheerder blijven opereren ter zake het beheer van haar respectievelijke Beheerdeel, voor zover dit redelijkerwijs in haar vermogen ligt.
- 22.3 De Staat zal ProRail uiterlijk één jaar vóór het einde van de Concessieperiode berichten op welke wijze de Staat overweegt om te gaan met het beheer en de daarmee samenhangende exploitatie van de Betuweroute na afloop van de Concessieperiode. De Staat neemt daarbij in acht dat dit proces moet plaatsvinden met zo min mogelijk verstoring van de operationele bedrijfsvoering van ProRail. In acht wordt genomen dat ProRail geïnteresseerd kan zijn in het (opnieuw) verkrijgen van rechten in verband met het beheer en de daarmee samenhangende exploitatie van de Betuweroute na afloop van de Concessieperiode.
- 22.4 Indien de Staat voor de voorbereiding van het besluit als bedoeld in het eerste artikellid aanvullende informatie nodig heeft, dient de Staat een gemotiveerd verzoek daartoe in bij ProRail. Vervolgens stelt ProRail alle door de Staat verzochte informatie waarover zij beschikken alsdan onverwijld ter beschikking aan de Staat. De Staat zal de daaraan verbonden in redelijkheid door ProRail gemaakte kosten afzonderlijk vergoeden (niet zijnde de beheerdersonafhankelijke producten beschreven in artikel 23 van dit Memorandum), voor zover deze kosten niet al eerder op een andere wijze door de Staat zijn vergoed. Indien de gevraagde informatie niet beschikbaar is, stelt ProRail de Staat in de gelegenheid zelf onderzoek te doen teneinde de informatie te verkrijgen.
- 22.5 ProRail verleent – in het kader van het opnieuw verlenen van één of meer concessies in de zin van artikel 16 van de Spoorwegwet – op verzoek van de Staat onverwijld inzage in alle relevante gegevens in verband met de overgang van de beheersonafhankelijke producten (conform de in artikel 23 van dit Memorandum vastgelegde afspraken daarover) aan de Staat en/of de door de Staat geselecteerde partijen.

Artikel 23 Overgang beheerdersonafhankelijke producten

23.1 In verband met de ongestoorde overgang van het beheer en de daarmee samenhangende exploitatie van de Betuweroute, gaan de navolgende beheerdersonafhankelijke producten behorende tot het het Beheerdeel ProRail om niet over van ProRail naar de Staat, dan wel (naar keuze van de Staat) de opvolgende beheerder van de Betuweroute, een en ander aangevuld met relevante informatie:

- (i) Kwantitatieve informatie over de fysieke infrastructuur Betuweroute;
 - een volledig overzicht (aantallen, type wissels etc.) van de fysieke infrastructuur van de Betuweroute.
- (ii) Informatie over gebruik Betuweroute tijdens concessieperiode;
 - een volledig overzicht (aantal treinen, aslasten, uitgevoerd onderhoud etc.) hoe de fysieke infrastructuur gebruikt is tijdens de Concessieperiode en de prognoses van het gebruik tot op het moment van de start van de nieuwe concessie.
- (iii) Regelgeving;
 - een volledig overzicht van alle wet- en regelgeving en overige afspraken met lagere overheden, welke van toepassing zijn geweest tijdens de bouwfase, de Transmissieperiode en de Concessieperiode, tot het moment van de start van de exploitatie door de nieuwe beheerder.
- (iv) Voorschriften;
 - alle door een leverancier of aannemer verstrekte onderhouds- en gebruiksvoorschriften,
 - aanvullende richtlijnen of een praktische vertaling op basis van deze onderhouds- en gebruiksvoorschriften worden als "gebruikers afhankelijk" beschouwd,
 - indien onderhouds- en gebruiksvoorschriften ontbreken, omdat de GTRC naar eigen ontwerpvoorschriften een samenhangend systeem heeft gebouwd, zijn de daarmee samenhangende onderhoudsvoorschriften 'beheerders onafhankelijk'.
- (v) Capaciteitsmanagement en verkeersleiding;
 - alle informatie en producten die betrekking hebben op de overgang naar het landelijke spoorwegnet, dat ProRail beheert op grond van de haar op 1 januari 2005 verleende concessie.
- (vi) Beheer en exploitatie;
 - een volledig overzicht van alle externe toeleveringen (stroom, water, gas en overige brandstof) voor zover deze geen commerciële informatie (prijzen) bevat plus alle procedures voor het bedienen van alle voorzieningen en het schakelen van hoog- en laagspanningsinstallaties.
- (vii) Klanten en gebruikers;
 - alle niet-commerciële informatie over bestaande contracten met vervoerders, aannemers, installateurs en leveranciers (bijv. frequentie van bepaalde vervoeren die geen alternatief hebben),
 - alsmede eventuele commerciële informatie die doorloopt over de Concessieperiode heen op basis van kaderovereenkomsten, toegangsovereenkomsten en daarmee vergelijkbare afspraken die werking

blijven houden tot ná het aflopen van de Concessieperiode, dient beschikbaar te zijn.

(viii) Historische informatie wat betreft de Transmissieperiode (voor zover nog relevant na de Concessieperiode);

- een volledig overzicht van de opzet en de verzamelde informatie van het integrale testprogramma en het daarop volgende proefbedrijf.

(ix) Informatie met betrekking personeel en opleidingen;

- een volledig overzicht van alle unieke competenties op gebied van veiligheidstaken, welke nodig zijn voor het beheer en de exploitatie van de Betuweroute, welke eisen door IVW gesteld worden aan het personeel en beschikbaar stellen van opleiding voor deze unieke competenties.

23.2 Partijen stellen vast dat de bovenstaande lijst waarschijnlijk aanpassing behoeft naar aanleiding van de in de praktijk opgedane ervaringen bij het beheer van de Betuweroute en de daarmee samenhangende exploitatie. Partijen zullen tijdens de Concessieperiode overleg voeren over deze aanpassingen, welke aanpassingen bij vaststelling door Partijen onder de reikwijdte en de binding van deze bepaling vallen.

23.3 Tot de beheerdersonafhankelijke producten genoemd in het eerste artikellid behoren niet die kwesties en de informatie voor zover die bij derden berusten en waarover ProRail – ondanks inspanningen daartoe – niet de beschikking heeft gekregen voor afloop van de Concessieperiode.

Artikel 24 Continuïteit beheer en exploitatie

24.1 ProRail is bereid zodra de Concessieperiode verstrijkt dan wel in het geval de concessie(s) tussentijds eindigen (om welke reden dan ook), teneinde de continuïteit van het beheer van de Betuweroute te verzekeren totdat het beheer volledig door een opvolgende beheerder c.q. exploitant is overgenomen, op verzoek van de Staat gedurende een overgangperiode van maximaal één (1) jaar de door de Staat gespecificeerde werkzaamheden te blijven verrichten. ProRail kan dit verzoek van de Staat louter op redelijke, objectief bepaalde gronden weigeren.

24.2 De door ProRail in het kader van de continuïteit te verrichten werkzaamheden worden alsdan verricht in opdracht van en voor rekening en risico van de Staat en zullen worden vastgelegd in een afzonderlijk document, voor zover noodzakelijk ingebed in een concessie in de zin van artikel 16 Spoorwegwet. Over de voorwaarden van deze werkzaamheden zullen de Staat en ProRail alsdan – direct ná een verzoek van de Staat tot het verrichten van die werkzaamheden – nader overleg voeren.

24.3 Indien de Concessieperiode eindigt door het verstrijken van de duur daarvan en de Staat een beroept wenst te doen op de afspraken beschreven in dit artikel, bericht de Staat dat zes (6) maanden voordien.

**Artikel 25 Toestand en resterende levensduur infrastructuur bij afloop
Concessieperiode**

- 25.1 Op de datum waarop de Concessieperiode eindigt dienen de verschillende infrastructurele elementen van het Beheerdeel te voldoen aan de in artikel 19.1 van dit Memorandum beschreven norm van een Werkend Vervoersysteem. Voorts dient op de datum waarop de Concessieperiode eindigt de feitelijke resterende levensduur van de in artikel 21.1 van dit Memorandum genoemde infrastructurele elementen van het Beheerdeel ProRail gelijk te zijn aan de ingevolge artikel 21.2 van dit Memorandum vastgestelde te verwachte resterende levensduur ten tijde van het eindigen van de Concessieperiode.
- 25.2 Tijdig vóór het eindigen van de Concessieperiode zal de Staat de Betuweroute laten inspecteren door een onafhankelijk derde teneinde vast te stellen of redelijkerwijs mag worden aangenomen dat ten tijde van het einde van de Concessieperiode
- (i) alle infrastructurele elementen van het Beheerdeel ProRail voldoen aan de norm van een Werkend Vervoersysteem zoals omschreven in artikel 19.1 van dit Memorandum;
 - (ii) of de in artikel 21.1 van dit Memorandum omschreven infrastructurele elementen van het betreffende Beheerdeel de in artikel 21.2 van dit Memorandum bedoelde resterende levensduur zullen hebben, met inachtneming van de gevolgen van het zich hebben voorgedaan van een of meer Bijzondere Gebeurtenissen beschreven in artikel 27 van het MoU Betuweroute Staat-GTRC.
- 25.3 Het vaststellen van de feitelijke resterende levensduur van het Beheerdeel ProRail op de datum waarop de Concessieperiode eindigt, vindt voor elke infrastructureel element plaats aan de hand de methodiek zoals beschreven in 21.3 van dit Memorandum en vervolgens uitgevoerd.
- 25.4 Wanneer een infrastructureel element van het Beheerdeel ProRail op de datum waarop de Concessieperiode eindigt, niet aan de in het eerste artikellid omschreven norm van een Werkend Vervoersysteem voldoet, is eerst ProRail alsnog binnen de termijn van één maand in de gelegenheid de Betuweroute aan de norm te laten voldoen – mits de alsdan zittend beheerder van de desbetreffende delen van de Betuweroute daarvoor toestemming verleent – bij gebreke waarna de Staat naar eigen keuze gerechtigd is:
- (i) het betreffende infrastructurele element voor rekening van ProRail te herstellen zodat het betreffende infrastructurele element wel aan die norm voldoet;
 - (ii) van ProRail een zodanige vergoeding te ontvangen dat de opvolgende beheerder (van delen) van de Betuweroute in de zin van artikel 16 van de Spoorwegwet met gebruik van deze vergoeding er voor kan zorgdragen dat het betreffende infrastructurele element aan die norm voldoet.

HOOFDSTUK VI RISICOVERDELING

Artikel 26 Risicoverdeling opstalaansprakelijkheid

- 26.1 Met betrekking tot de opstalaansprakelijkheid zoals bedoeld in artikel 16 lid 5 van de Spoorwegwet, gelden de volgende afspraken. Op ProRail rust volledig deze opstalaansprakelijkheid tegenover derden. ProRail zal de financiële gevolgen evenwel niet dragen, waartoe de Staat ProRail volledig vrijwaart.
- 26.2 Partijen en GTRC zullen nadere afspraken maken omtrent de afwikkeling en behandeling van dergelijke schadegevallen, waaronder afspraken omtrent de partij die formele procespartij zal zijn, de inpassing in de publieke financiering van ProRail, de kwestie van verzekering van deze risico's en het primaat van de Staat bij het bepalen van processtrategie en het treffen van schikkingen in en buiten rechte.

HOOFDSTUK VII OVERIGE BEPALINGEN

Artikel 27 Gebruiksrechten infrastructuur

- 27.1 Op grond van de Spoorwegwet is uitsluitend de beheerder van een hoofdspoorweg bevoegd tot het beheren van die hoofdspoorweg. De beheerbevoegdheden van ProRail ten aanzien van de Betuweroute, zoals beschreven in dit Memorandum, zijn dan ook exclusief en sluiten beheerbevoegdheid op grond van de Spoorwegwet van anderen, ook de (juridisch of economisch) eigenaren van de hoofdspoorweg, uit. Dit laat onverlet dat HBR niet wordt belemmerd in het uitvoeren van haar havenbeheer, welk beheer samen kan vallen met beheer van spoorweginfrastructuur en de gronden waarop die infrastructuur is gelegen.
- 27.3 GTRC, ProRail en HBR hebben afspraken gemaakt over het sluiten van een overeenkomst over de voorwaarden waaronder HBR het gebruik van de gronden waarop de spoorweginfrastructuur van de zogeheten Havenspoorlijn is gelegen, zal toelaten gedurende de Concessieperiode, welke afspraken zullen worden vastgelegd ná het ondertekenen van dit Memorandum. Als uitgangspunt voor de inhoud van deze overeenkomst geldt de tussen HBR en ProRail geldende Havenspoorlijvenovereenkomst.

Artikel 28 Bijlagen

- 28.1 De volgende bij dit Memorandum behorende bijlagen maken integraal onderdeel uit van dit Memorandum
- Bijlage 1: notitie over de uitgangspunten en afspraken op hoofdlijnen betreffende de functionele verdeling tussen GTRC en ProRail van het beheer van de Betuweroute in de zin van artikel 16 Spoorwegwet en de daarmee samenhangende exploitatie, zoals beschreven in artikel 11 van dit Memorandum.
 - Bijlage 2: verslag van de bespreking van 9 januari 2006 over de taakverdeling, ter aanvulling op Bijlage 1.
 - Bijlage 3: een lijst met de definities gebruikt in dit Memorandum.

- Bijlage 4: de exacte geografische reikwijdte van de Betuweroute, door het aanleveren van kaarten die zijn opgenomen op een CD-ROM, waarvan kenmerken en een uittreksel zijn opgenomen op een document dat is opgenomen als bijlage.

28.2 In geval van tegenstrijdigheid tussen de bijlagen bij dit Memorandum enerzijds en de overige bepalingen van dit Memorandum anderzijds, prevaleren de overige bepalingen van dit Memorandum.

Artikel 29 Tussentijdse opzegging en ontbinding

29.1 Ontbinding van dit Memorandum (en de daarop gebaseerde concessies), waaronder ontbinding ingevolge artikel 6:265 BW is niet mogelijk.

29.2 Tussentijdse opzegging van dit Memorandum (en de daarop gebaseerde concessies) is niet mogelijk.

29.3 De voorgaande artikelliden laten onverlet de bevoegdheid van de Minister tot het toepassen van handhavinginstrumenten op grond van de Spoorwegwet.

Artikel 30 Inspanning Staat tot wijziging regelgeving

Voor zover nog nodig, spant de Staat zich in tot het wijzigen c.q. het opstellen van regelgeving gebaseerd op de Spoorwegwet met het doel het voorkomen van onevenredige of monopolistische aanvragen, reserveringen en/of toewijzingen van treinpaden op het baanvak Zevenaar – Duitse grens.

Artikel 31 Communicatie

31.1 Mededelingen en andere verklaringen in verband met dit Memorandum, mogen alleen worden gedaan in de Nederlandse taal, per e-mail of per telefax en aan de geadresseerde overeenkomstig de onderstaande gegevens. Mededelingen en/of verklaringen die niet aan deze vereisten voldoen, hebben geen werking.

De Staat:

- ter attentie van de heer Martin Dorsman
- e-mail: martin.dorsman@minvenw.nl
- telefax: 070 - 351 16 96

ProRail

- ter attentie van de Pieter Kraaijeveld
- e-mail: pieter.kraaijeveld@prorail.nl
- telefax: 030 - 235 75 35

31.2 Een Partij kan andere dan de bovenstaande gegevens kiezen door aan de ander Partijen de gewijzigde gegevens mee te delen.

Artikel 32 Overdracht rechten en verplichtingen

Overdracht door een Partij van zijn uit dit Memorandum voortvloeiende rechten en verplichtingen is niet toegestaan zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de andere Partijen.

Artikel 33 Wijzigingen

Dit Memorandum kan uitsluitend worden aangevuld of gewijzigd door een schriftelijk stuk dat door alle Partijen ondertekend is.

Artikel 34 Vertrouwelijkheid en informatieverschaffing aan de Tweede Kamer

34.1 Partijen stellen vast dat in verband met het overleg over dit Memorandum en de concessies voor het Beheerdeel ProRail nader tussen Partijen te bepalen bedrijfs- en fabricagegegevens (bedoeld in artikel 10 lid 1 sub c Wet openbaarheid van bestuur) ter beschikking worden gesteld aan de Staat c.q. de Minister. Partijen hebben er belang bij dat die gegevens niet openbaar worden gemaakt.

34.2 Mede gegeven de omstandigheden beschreven in het eerste artikellid, zullen Partijen de in verband met het overleg verkregen informatie niet gebruiken, vermenigvuldigen of aan een derde openbaren, tenzij dit noodzakelijk is (i) voor de normale uitoefening van het bedrijf van elk der Partijen, (ii) voor het voorbereiden, sluiten, uitvoeren of geldend maken van dit Memorandum en/of de concessie(s), (iii) voor een (gerechtelijke) procedure tussen Partijen (iv) op grond van de wet- en regelgeving, een uitspraak van de rechter of een ander daartoe bevoegd overheidsorgaan, (v) voor mededelingen aan Tweede Kamer over de voortgang en de inhoud van concessie(s), behoudens voor zover het bedrijfs- en fabricagegegevens bedoeld in artikel 10 lid 1 sub c van de Wet openbaarheid van bestuur betreft.

Artikel 35 Ontbindende voorwaarde

35.1 De Staat laat door een onafhankelijke derde onderzoek doen naar de degelijkheid van GTRC en haar vier beoogd consortiumpartners (ProRail, Towrail, HBR en HA) ter vergewissing of zij in staat kunnen worden geacht het beheer en de daarmee samenhangende exploitatie van de Betuweroute zorgvuldig uit te voeren respectievelijk deze uitvoering vanuit de positie van consortiumpartner te ondersteunen en te faciliteren.

35.2 Bij het onderzoek naar degelijkheid neemt de Staat in acht dat moet worden voldaan aan gebruikelijke vereisten van goede naam en de Spoorwegwet, voor zover noodzakelijk voor de - beoogde - op de desbetreffende Partij rustende verplichtingen. De Staat toetst daarbij aan de factoren en criteria beschreven in de Wet bevordering integriteitsbeoordeling door het openbaar bestuur (wet BIBOB).

35.3 De Staat stelt de voorlopige resultaten van zijn onderzoek - geanonimiseerd - beschikbaar aan GTRC en haar vier beoogd consortiumpartners. Zij kunnen op deze voorlopige

resultaten reageren. Met inachtneming van deze eventuele reacties, stelt de Staat de definitieve resultaten van zijn onderzoek vast.

- 35.4 Mocht uit de resultaten van het onderzoek blijken dat GTRC en/of een van haar beoogd consortiumpartners niet voldoen aan de in het tweede artikellid genoemde vereiste, dan wordt die partij in de gelegenheid gesteld aannemelijk te maken dat hij alsnog onverwijld aan die vereisten zal voldoen. Indien die partij zulks niet genoegzaam naar de mening van de Staat aannemelijk heeft gemaakt, treedt van rechtswege een ontbindende voorwaarde in werking. Bij het intreden van die ontbindende voorwaarde komt de werking van deze MoU te vervallen, aldus dat Partijen niet langer zijn gebonden aan de in die MoU vastgelegde afspraken.

Artikel 36 Steunmaatregel

- 36.1 Partijen zijn van mening dat bij de in dit Memorandum vastgelegde afspraken geen sprake is van steunmaatregelen in de zin van artikel 87 lid 1 EG ofwel dat er sprake is van steunmaatregelen die verenigbaar zijn met het EG-Verdrag.
- 36.2 Mocht naar het oordeel van de Europese Commissie sprake zijn van een of meer ongeoorloofde steunmaatregelen, dan zullen Partijen in het licht van de overige afspraken dit Memorandum wijzigen, aldus dat tegemoet wordt gekomen aan het oordeel van de Europese Commissie.
- 36.3 Na overleg met de andere Partijen, zal de Staat onverwijld ná het ondertekenen van dit Memorandum bekijken op welke wijze het oordeel van de Europese Commissie kan worden gevraagd.

Artikel 37 Dwarsverbanden met MoU Betuweroute Staat-GTRC

- 37.1 De vervulling van de opschortende voorwaarde beschreven in artikel 2 van dit Memorandum, kan uitsluitend tegelijkertijd met de vervulling van de opschortende voorwaarde beschreven in artikel 2 van de MoU Betuweroute Staat-GTRC in werking treden.
- 47.1 Wijzigingen van dit Memorandum zijn eerst mogelijk en bindt Partijen, indien de MoU Betuweroute Staat-GTRC op dienovereenkomstige wijze wijzigt.
- 47.2 Indien dit Memorandum en de daarop gebaseerde concessie verleend aan ProRail eindigt (om wat voor reden dan ook), zal niet van rechtswege de MoU Betuweroute Staat-GTRC en de daarop gebaseerde concessie verleend aan GTRC eindigen. Dit geldt eveneens vice versa, aldus dat bij het eindigen van de MoU Betuweroute Staat-GTRC en de daarop gebaseerde concessie aan GTRC verleende concessie, niet tevens dit Memorandum en de daarop gebaseerde concessie aan ProRail verleende concessie eindigt. In deze situatie voeren Partijen en GTRC overleg met het oog op het maken van nadere afspraken ten behoeve van de continuïteit van het beheer en de daarmee samenhangende exploitatie van de Betuweroute.

Artikel 38 Closing agenda

Op de dag dat dit document wordt ondertekend, vinden tegelijkertijd de volgende handelingen plaats:

- (i) het ondertekenen van dit Memorandum;
- (ii) het ondertekenen van het MoU Betuweroute Staat-GTRC.

Artikel 39 Ondernemingsraad ProRail

Partijen stellen vast dat ProRail ná ondertekening van dit Memorandum, nog advies zal vragen aan haar ondernemingsraad.

Artikel 40 Geschillen

Een geschil over de uitleg en uitvoering van dit Memorandum is onderworpen aan de bevoegde rechter te Den Haag.

Artikel 41 Benaming

Partijen stellen vast dat dit Memorandum verkort kan worden aangeduid als "MoU Betuweroute Staat-ProRail".

TEN BLIJKE WAARVAN:

Dit document in tweevoud ondertekend is op 16 januari 2006.

Voor de **Staat der Nederlanden**:

naam: mevrouw K. Peijs

Voor **ProRail B.V.**:

naam: de heer B.J. Klerk