

Vergaderjaar 2011–2012

**22 026**

## **Nederlands deel van een hogesnelheidsspoorverbinding Amsterdam–Brussel–Parijs en Utrecht–Arnhem–Duitse grens**

**Nr. 362**

### **BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 4 mei 2012

Op 25 april 2012 ontving ik het verzoek van de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu aan te geven wat de consequenties zouden zijn van een eventueel controversieel verklaren van het beleidsvoornemen voor de gunning van de vervoerconcessie voor het hoofdrailnet. Daarbij verzoekt de commissie inzichtelijk te maken wat de opties zijn indien het voornemen controversieel wordt verklaard. Onderstaand ga ik op de verzoeken van de commissie in.

#### **Consequenties controversieel verklaren**

De nieuwe vervoerconcessie voor het hoofdrailnet, voor de periode 2015 tot en met 2024, dient te zijn gegund op 1 januari 2015. Het beleidsvoornemen, decentralisatie en het programma van eisen maken onderdeel uit van de besprekingen over de nieuwe concessie.

De PSO verordening (EG) Nr. 1370/2007 vergt in verband met de verlangde transparantie dat minstens 1 jaar voor de daadwerkelijke concessieverlening informatie met betrekking tot de voorgenomen gunning bekend moet worden gemaakt in het Publicatieblad van de Europese Unie. Daadwerkelijke ondertekening van de concessie eind 2013 is dan ook wenselijk. Eind 2012 dient melding aan de Europese Commissie te worden gemaakt van de onderhandse gunning. Het is procesmatig het meest zuiver deze melding te doen na de afronding van de voorhang van het beleidsvoornemen in de Tweede Kamer.

#### *Beleidsvoornemen*

Het beleidsvoornemen voor de gunning van de vervoerconcessie voor het hoofdrailnet 2015 tot en met 2024, zoals u definitief heeft ontvangen op 17 april jl. (Kamerstuk 22 026, nr. 360), bevat de koers die door de meerheid van uw Kamer werd ondersteund in het algemeen overleg over

de HSA en het hoofdrailnet op 15 februari 2012. Het betreft een voornemen tot een onderhandse gunning van het hoofdrailnet aan NS voor een periode van tien jaar en een integratie met de diensten op de HSL-Zuid.

Dit vormde een noodzakelijke oplossing om een faillissement van HSA te voorkomen. Op basis van deze instemming heb ik het met NS bereikte akkoord ondertekend. Ik ga er dan ook vanuit dat deze koers niet ter discussie staat en dat de onderhandse gunning een gegeven is.

Als de koers wel ter discussie staat en een onderhandse gunning niet mogelijk is dan dient opnieuw naar de verschillende opties, waaronder openbaar aanbesteden, te worden gekeken (zoals gepresenteerd aan uw Kamer in de brief op 18 november 2011, Kamerstuk 22 026, nr. 343). Een faillissement van de HSA is dan onafwendbaar. De kans dat dit proces tijdig is afgerond en de nieuwe concessie op 1 januari 2015 kan ingaan is bijzonder klein. De opties, wanneer dit niet lukt per 1 januari 2015, staan hieronder beschreven.

Het controversieel verklaren van het beleidsvoornemen betekent dat het proces van concessieverlening niet kan aanvangen. Dit heeft tot gevolg dat het langer duurt voordat de vervoerconcessie ondertekend kan worden en er definitief duidelijkheid is over de voorwaarden waaronder de vervoerder op hoofdrailnet mag rijden. NS zal ook tijd nodig hebben om zich voor te bereiden op het nieuwe eisenpakket in de concessie, bijvoorbeeld ten aanzien van de dienstregeling. Gecombineerd met de Europese regelgeving betekent dit dat eind 2012 de voorhang van het voornemen moet zijn afgerond. Het is afhankelijk van de duur van de kabinetsformatie of dit gesprek met mijn ambtsopvolger of mij plaats kan vinden.

Daarnaast komt de Europese Commissie dit najaar met voorstellen die naar verwachting liberalisering en verplichte aanbesteding van het personenvervoer per spoor zullen inhouden. Hoe verder Nederland gevorderd is in de procedure van concessieverlening, hoe minder druk vanuit Europa ontstaat om van koers te veranderen.

#### *Decentralisatie*

In het beleidsvoornemen wordt ook de eventuele decentralisatie van stoptreindiensten buiten de brede Randstad behandeld. Zoals gemeld in het voornemen is de koers ten aanzien van de decentralisatie afhankelijk van de uitkomsten van de nadere analyse van *Het nieuwe spoorplan* van FMN met onafhankelijke toets. Uw Kamer heeft mij op 15 februari jl. verzocht deze analyse uit te voeren. De ruimte bestaat om de keuze over de reikwijdte op basis van de inzichten uit de nadere analyse, tot na de verkiezingen uit te stellen. De uitkomsten van het gesprek met uw Kamer hierover worden geëffectueerd in de nieuwe vervoerconcessie.

#### *Programma van eisen*

Het programma van eisen, waarin onder andere eisen zijn opgenomen over toegankelijkheid en decentralisatie, dat naar aanleiding van het amendement van uw Kamer verplicht is voorafgaand aan de concessieverlening, is een element dat juridisch niet aan het beleidsvoornemen is gekoppeld. Ook hiervoor geldt dat ruimte bestaat dit na de verkiezingen te behandelen.

Het controversieel verklaren van het programma van eisen heeft tot gevolg dat pas met aantreden van een nieuwe Tweede Kamer en kabinet

de behandeling kan starten. Het is afhankelijk van de duur van de kabinetformatie of het mogelijk is het programma van eisen, samen met het beleidsvoornemen, eind 2012 af te ronden om zodoende per 1 januari 2015 een nieuwe concessie te laten ingaan.

De uitkomsten van het gesprek met de Kamer over het programma van eisen vormen input voor het opstellen van de vervoerconcessie.

### **Opties**

Wanneer de nieuwe vervoerconcessie niet tijdig voor 1 januari 2015 kan worden verleend, is een verlenging van de huidige vervoerconcessie geen optie. De looptijd van de huidige concessie is verankerd in de Wet personenvervoer 2000 (artikel 67, tweede lid), waarin is bepaald dat deze eindigt op 1 januari 2015. Een verlenging van de huidige concessie is vanuit juridisch perspectief alleen mogelijk wanneer de wet hiertoe wordt aangepast. Inhoudelijk acht ik dit geen optie, omdat een voortzetting van de huidige concessie voor de reiziger niet de beoogde en deels al in het akkoord met NS afgesproken verbeteringen bevat, de financiële problematiek van HSA niet wordt opgelost en financieel de aangescherpte afspraken dan niet gelden.

In theorie is het verlenen van een kortlopende vervoerconcessie een optie. Hiertoe zullen de procedures moeten worden doorlopen zoals de Wet personenvervoer 2000 en de PSO verordening deze schetsen, wat derhalve dezelfde elementen kent als bovenstaand benoemd. Ook hierbij geldt dat dit zich niet verhoudt tot het akkoord dat ik met NS heb bereikt over HSA en het hoofdrailnet.

Ik vertrouw erop u met bovenstaande inzicht te hebben gegeven in de consequenties van een mogelijk controversieel verklaren van het beleidsvoornemen.

De minister van Infrastructuur en Milieu,  
M. H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus