

# Vervoerrecht

Jan Reinier van Angeren, advocaat bij Stibbe



## Breuk met het verleden: HSL-Zuid wordt onderdeel van NS-concessie

**Op 3 november 2014 heeft staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, Wilma Mansveld, het ontwerp Besluit hoofdrailnet aan de Tweede Kamer aangeboden. Het Besluit hoofdrailnet moet ingevolge de Spoorwegwet eerst aan de Tweede Kamer worden aangeboden alvorens het kan worden ondertekend en gepubliceerd. Dit wordt de voorhangprocedure genoemd.**

Het Besluit hoofdrailnet is gebaseerd op artikel 65, eerste lid, van de Wet personenvervoer 2000 (Wp 2000). Het wijst de spoorvervoerdiensten aan waarvoor de minister van Infrastructuur en Milieu een concessie verleent aan de Nederlandse Spoorwegen (NS). In feite is het niet meer dan een kaart, waarop is vermeld, over welk spoor de NS de binnenlandse openbaarvervoerdiensten voor het personenvervoer per trein verricht.

Een opvallende verandering is dat ook de Hoge Snelheidslijn Zuid (HSL-Zuid) wordt aangemerkt als behorend tot het hoofdrailnet. Dat is opmerkelijk omdat tot dusverre de HSL-Zuid niet werd aangemerkt als behorend tot het hoofdrailnet. Voor de HSL-Zuid geldt namelijk een aparte concessie. Nu gaat de HSL-Zuid deel uitmaken van de 'gewone' vervoerconcessie van de NS.

In de Nota van Toelichting bij het ontwerpbesluit stelt de staatssecretaris dat de aanwijzing van de HSL-Zuid als onderdeel van het hoofdrailnet samenhangt met de vervoerconcessie voor het hoofdrailnet die aan de NS met ingang van 1 januari 2015 zal worden verleend voor de periode 2015-2025. Ingevolge die vervoerconcessie is de NS verplicht

om ook openbaar vervoer per trein aan te bieden over de HSL-Zuid. De toelichting vermeldt niet dat eerder met ingang 1 juli 2009 een concessie was verleend aan HSA Beheer (HSA) om openbaar vervoer per trein te verrichten over de HSL-Zuid. Het betrof, onder meer, de treindienst Amsterdam-Brussel en de treindienst Amsterdam-Breda. Omdat besloten is te stoppen met de Fyra, kan HSA niet meer aan deze concessie voldoen.

De staatssecretaris vermeldt in de Nota van Toelichting ook dat met het Besluit hoofdrailnet niet is bedoeld om ook na 2025, wanneer de concessie aan de NS afloopt, wederom een concessie aan de NS te verlenen. In het geval besloten wordt om de concessie voor het gehele hoofdrailnet of voor alleen de HSL-Zuid na 2025 aan te besteden, kan het Besluit weer worden aangepast, aldus de staatssecretaris. Dat is natuurlijk waar, maar dat vereist weer nieuwe besluitvorming. Gebeurt er niets, dan blijft de HSL-Zuid onderdeel van het hoofdrailnet.

Eerder had de staatssecretaris in een algemeen overleg op 28 oktober 2014 aan de Tweede Kamer meegedeeld dat wat er na 2024 gebeurt geheel open ligt

(Kamerstukken II, 22 026, nr. 467, p. 17). Beleidsmatig mag dat het geval zijn. Juridisch technisch in elk geval niet. Er staat juridisch niets in de weg indien in het Besluit hoofdrailnet zou worden bepaald dat de aanwijzing van de HSL-Zuid als behorend tot het hoofdrailnet wordt beperkt tot de duur van de concessie aan de NS. Beleidsmatig is dat ook zuiverder omdat te zijner tijd het debat over het al dan niet aanbesteden van de concessie voor de HSL-Zuid in volle omvang kan worden gevoerd. Het is niet voor niets dat ook in het ontwerp Besluit de HSL-Zuid een aparte rode kleur heeft gekregen. Dat bewijst dat de HSL-Zuid toch een bijzondere spoorverbinding is. Eerdere toevoegingen aan het hoofdrailnet, zoals recent de Hanzelijn, kregen geen aparte kleur.

Als laatste geldt dat tegen de aanwijzing van de HSL-Zuid als onderdeel van het hoofdrailnet de mogelijkheid van bezwaar open staat. Bekend is dat er partijen zijn geweest die een klacht in Brussel hebben ingediend vanwege de HSL-concessie. Ik ben benieuwd of zij nog bezwaar zullen maken als de staatssecretaris daadwerkelijk de HSL-Zuid aanmerkt als onderdeel van het hoofdrailnet. ◀