

Vergaderjaar 2023–2024

29 984

Spoor: vervoer- en beheerplan

Nr. 1170

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 24 oktober 2023

Op 10 oktober jl. heeft u mij via de motie van de leden Eppink en Van der Plas¹ verzocht om voor het verkiezingsreces van 27 oktober a.s. met een brief te komen waarin concreet en duidelijk staat wat de juridische, sociale en financiële gevolgen kunnen zijn voor het hoofdtrainnet (HRN), de vervoerders op het HRN en de dagelijkse gebruikers van de ov-diensten op het HRN indien Brussel in het gelijk komt te staan.

Vooropgesteld, het uitgangspunt is en blijft dat de nieuwe HRN-concessie voor eind 2023 onderhands wordt gegund onder de huidig geldende Europese voorwaarden. De ingebrekestellingsprocedure die de Europese Commissie (EC) op 14 juli jl. is gestart doet hier niets aan af. De ingebrekestellingsprocedure als zodanig kent geen opschortende werking.

Toelichting op de procesvoering

Ik heb uw Kamer in augustus jl. geïnformeerd over de start van de ingebrekestellingsprocedure door de EC op 14 juli jl.² De EC heeft met de start van de ingebrekestellingsprocedure een eerste stap gezet binnen de zogenaamde administratieve fase van deze procedure. Deze eerste stap kan door de EC opgevolgd worden door een tweede stap binnen de administratieve fase van de ingebrekestellingsprocedure. Pas wanneer de administratieve fase is afgerond kan de EC besluiten de kwestie aanhangig te maken bij het Hof van Justitie van de Europese Unie (EU-Hof) te Luxemburg. Daarmee wordt de zogenaamde contentieuze fase van de ingebrekestellingsprocedure gestart. Het valt op dit moment niet te zeggen of de EC zal besluiten de kwestie daadwerkelijk bij het EU-Hof aanhangig te maken. Ook kan de uitkomst van de administratieve fase leiden tot aanpassing van de bezwaren die de EC heeft.

¹ Kamerstuk 29 984, nr. 1156.

² Kamerstuk 29 984, nr. 1126.

Juridische, sociale en financiële gevolgen wanneer het EU-Hof Nederland in het ongelijk stelt

De beantwoording van de vraag naar de gevolgen wanneer het EU-Hof Nederland in het ongelijk stelt, is lastig en niet eenduidig. Niet alleen heeft de EC, zoals hierboven geschetst, nog niet besloten de kwestie aanhangig te maken bij het EU-Hof. Ook valt op dit moment nog niets te zeggen, in het geval de zaak aanhangig bij het EU-Hof wordt gemaakt, over de inhoud van een eventuele uitspraak van het EU-Hof indien Nederland in het ongelijk zou worden gesteld. Anders gezegd, het staat nog niet vast of en zo ja welke inbreuken de EC aan het EU-Hof wil voorleggen. Het staat dus ook nog niet vast welke verplichtingen Nederland niet zou zijn nagekomen, als het EU-Hof de EC in het gelijk zou stellen. Een uitspraak waarbij het EU-Hof oordeelt dat vele verplichtingen door Nederland niet zijn nagekomen heeft andere gevolgen dan een uitspraak waarbij het EU-Hof oordeelt dat Nederland slechts een beperkt aantal verplichtingen niet is nagekomen. Met inachtneming van deze voorbehouden kan ik het volgende melden.

Mogelijke juridische gevolgen voor het HRN en de reiziger

Een mogelijk juridisch gevolg kan zijn dat de voorgenomen concessie in de huidige vorm geen doorgang kan vinden en moet worden aangepast. Aanpassing van de concessie kan het gevolg zijn van een conclusie van het EU-Hof dat de concessie onder de nieuwe Europese voorwaarden voor onderhandse gunning moet worden gegund en/of deels openbaar moet worden aanbesteed. In dat geval zal ik alles in het werk stellen om te zorgen dat de doelstelling van de HRN-concessie overeind blijft: het behoud van een samenhangend netwerk waarmee de reiziger de zekerheid krijgt van een frequent, betaalbaar, kwalitatief goed en betrouwbaar treinproduct qua lijnvoering, dienstregeling en overstaptijden. Voor de korte termijn zou een keuze voor openbaar aanbesteden leiden tot onzekerheid op het Nederlandse spoor voor de reiziger en de belastingbetaler.³ Daarom zal ik mij, mocht dit geval zich voordoen, inspannen om te trachten de HRN-concessie onderhands te gunnen onder de nieuwe Europese voorwaarden. Op deze manier zal ik mij inzetten om de gevolgen voor de dagelijkse gebruikers van de OV-diensten op het HRN zo beperkt mogelijk te houden.

Mogelijke financiële gevolgen

Eerder heb ik uw Kamer bericht over eventuele financiële gevolgen.⁴ Als het EU-Hof tot het oordeel komt dat sprake is van een inbreuk op het EU-recht, en de lidstaat deze uitspraak niet naleeft, kan de EC een tweede procedure starten met het verzoek aan het EU-Hof om aan de lidstaat een dwangsom en/of een boete op te leggen. De hoogte van de door het EU-Hof opgelegde boetes/dwangsommen is afhankelijk van de ernst en de duur van de inbreuk. Een dwangsom is minimaal € 4.170 en maximaal € 250.200 per dag. Een boete is minimaal € 3.892.000 per overtreding, er is geen maximum aan een boete verbonden. Van belang is dat het EU-Hof niet gebonden is aan een voorstel van de EC voor de hoogte van een geldelijke sanctie. Het EU-Hof stelt de geldelijke sanctie, wanneer deze door het Hof passend wordt geacht, zo vast dat deze in overeenstemming is met de omstandigheden van de betrokken zaak en evenredig is aan de draagkracht van de betreffende lidstaat.

³ Zoals eerder aan uw Kamer gemeld met mijn Kamerbrief over plan B, Vergaderjaar 2022–2023, Kamerstuk 29 984, nr. 1103.

⁴ Kamerstuk 29 984, nr. 1128.

Mogelijke gevolgen voor vervoerders

Wanneer de voorgenomen concessie in de huidige vorm geen doorgang kan vinden en moet worden aangepast, zou dit kunnen betekenen dat meer ruimte aan vervoerders moet worden geboden die diensten in open toegang aanbieden. De sturingsmogelijkheden die binnen de ontwerp-HRN-concessie mogelijk zijn als het gaat om bijvoorbeeld kwaliteit, betrouwbaarheid en betaalbaarheid, ontbreken echter bij de vervoerder(s) die zijn diensten in open toegang aanbiedt.

Tot slot

Zoals ik in het debat met uw Kamer over de nieuwe HRN-concessie op 26 september jl. (Kamerstuk 29 984, nr. 1163) heb gezegd, heb ik uw Kamer altijd meegenomen in mijn afwegingen bij de keuzes voor de nieuwe HRN-concessie en ook de dilemma's met uw Kamer gedeeld. Uw Kamer op uw beurt heeft mij met een grote meerderheid gesteund om dit contract onderhands aan NS te gunnen. Mijn uitgangspunt is en blijft de nieuwe HRN-concessie voor eind 2023 onderhands te gunnen onder de huidig geldende Europese voorwaarden. Daarbij zie ik de uitkomst van het geschil met de EC met vertrouwen tegemoet.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat,
V.L.W.A. Heijnen