

### 3

## Vragenuur: Vragen De Rouwe

**Vragen** van het lid De Rouwe aan de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu over **het bericht "NS koopt tijdelijke vervanger Fyra"**.



De heer **De Rouwe** (CDA):

Voorzitter. Dank voor de gelegenheid om deze vraag te stellen. Ik was een beetje verbaasd toen ik de afgelopen dagen las dat de NS mogelijk nieuwe treinen zal kopen. Iedereen weet namelijk dat we in dit parlement uitgebreid hebben besproken dat we in oktober zullen bekijken of de NS de concessie voor de hsl opnieuw moet krijgen en of de oplossing die aangedragen wordt een volwaardige oplossing is.

Daarom heb ik de volgende vragen. Tijdens het kort geding van afgelopen vrijdag werd duidelijk dat de NS, of beter gezegd haar dochter, het contract met AnsaldoBreda helemaal niet heeft opgezegd. Hieruit zou je kunnen opmaken dat er straks twee sets locomotieven zullen staan. Wie draait er dan op voor de schade en de meerkosten?

De door de NS aangekondigde treinen kunnen 160 km/u rijden. Dat gaat echter helemaal voorbij aan het doel van de hsl, namelijk dat er treinen moeten rijden die 250 km/u kunnen rijden. Hoe verhoudt dit zich tot de originele en eerste opzet van de hsl? Wij bouwen ook geen snelwegen waarop je 130 km/u mag rijden, waarna er alleen maar brommobielen mogen komen. Met andere woorden, de treinen die nu in de media rondzoemen, zijn helemaal geen hsl-treinen maar reguliere boemels, gewone intercivity's. Stel dat dit voornemen inderdaad bewaarheid wordt of onderzocht wordt, hoe verhoudt dit zich dan tot de uitspraak van de staatssecretaris dat er een volwaardig alternatief moet komen voor de Fyra? Nu komen deze treinen ineens in beeld. Hoe verhoudt dit zich tot de oorspronkelijke doelen van de aanbesteding? Kan de Staat hiermee wel akkoord gaan?

Ik ben ook benieuwd of de staatssecretaris hier überhaupt over geïnformeerd is. Om hoeveel treinen gaat het in het voornemen van de NS? Tendeert dit naar een voorsortering? Dan staat de Kamer straks voor een voldongen feit omdat er al toezeggingen zijn gedaan aan een nieuwe treinfabrikant.



Staatssecretaris **Mansveld**:

Voorzitter. Ik dank de heer De Rouwe voor zijn vraag. Ik heb kennisgenomen van het bericht dat de NS TRAXX-locomotieven wil kopen. Zoals u weet, is de NS bezig met het opstellen van een voorstel voor een volwaardig alternatief voor de reiziger. Dat heb ik ook gevraagd, zodat ik daar mijn oordeel over kan vellen naar aanleiding van een aantal criteria. Dat is bekend. Dit voorstel zal 1 oktober voor komen te liggen.

Wat mij betreft is er geen sprake van een voorsortering. Ik heb gezegd dat wij een volwaardig alternatief zullen beoordelen op de criteria die wij daarvoor gesteld hebben.

Bovendien zal er een marktconformiteitstoets gedaan worden, ook ten opzichte van Europa. Daar blijf ik bij.

Wist de staatssecretaris dit? Ja, ik wist dat de NS zo spoedig mogelijk locomotieven met een snelheid van 160 km/u zou verwerven. Dat wisten de Tweede Kamer en de heer De Rouwe ook. Op 7 juni heeft de Kamer een brief ontvangen waarin dit gemeld is.

De heer **De Rouwe** (CDA):

Ik heb meer vragen gesteld. Het lijkt mij goed dat de staatssecretaris alle vragen beantwoordt en niet alleen de vragen die in haar straatje passen.

De **voorzitter**:

Misschien kunt u ze even herhalen.

De heer **De Rouwe** (CDA):

Dan herhaal ik ze. De vraag is en blijft hoe dit zich verhoudt tot de originele bedoelingen van de hogesnelheidslijn. Wij hebben een peperdure lijn aangelegd waarop je hard moet en kunt rijden. Als tijdelijke oplossing komt er nu ineens een TRAXX-trein voorbij, die 160 km/u kan en helemaal geen 250 km/u. Hoe verhoudt dit zich tot elkaar? Wanneer is de staatssecretaris hierover geïnformeerd? De Kamer is weliswaar in juni geïnformeerd over de mogelijkheid dat er treinen aangekocht worden, maar daarbij is helemaal niet gesproken over TRAXX-treinen, treinen die een maximumsnelheid hebben die volledig afwijkt van de oorspronkelijke bedoelingen.

De marktconformiteitstoets vind ik interessant. Met man en macht heeft de staatssecretaris zonder juridische onderbouwing verdedigd dat geen marktverkenning kan plaatsvinden. In het persbericht lezen wij dat dezelfde aanbesteding niet van toepassing wordt verklaard, omdat het een zogenaamd een spoedeisend geval is. Wat is het spoedeisende geval?

Om hoeveel treinen gaat het eigenlijk? Wanneer worden die treinen geleverd? In het persbericht lees ik alleen maar dat het bedoeld is als tijdelijke oplossing. De treinen moeten nog gebouwd worden. Hoe kun je treinen bouwen voor een tijdelijke oplossing en zeggen dat ze voor de korte termijn beschikbaar moeten zijn?

Opnieuw moet de Kamer lezen over nieuwe stappen die gezet worden in het Fyra-dossier en opnieuw wordt de Kamer daarover niet geïnformeerd door de staatssecretaris. Ik heb het al eerder gezegd: als parlementslid in dit dossier kun je beter een abonnement op de krant nemen dan op de regeringsstukken. Steeds moeten wij uit de media vernemen welke stappen nu weer voorbereid of gezet worden.

Staatssecretaris **Mansveld**:

Hoe verhoudt dit zich tot de oorspronkelijke concessie? Dat is een goede vraag. Dat is namelijk de reden waarom wij wachten op het volwaardige alternatief, opdat wij dat kunnen beoordelen in relatie tot de oorspronkelijke concessie. Dat antwoord heb ik daarnet al gegeven. Wanneer waren wij op de hoogte van de locomotieven met een maximumsnelheid van 160 km/u? Dat heeft NS gemeld in een brief van 6 juni, die op 7 juni door mij naar de Kamer is gestuurd.

De heer De Rouwe vraagt hoe dit zich verhoudt tot een mogelijke oplossing. Het staat de NS vrij om in de eigen bedrijfsvoering treinen aan te schaffen. Waar het bedrijf die voor aanschaft? Als het gaat om het alternatieve pakket van de V250-treinstellen, wacht ik het af. Dat pakket zal getoetst worden en op 1 oktober met een kabinetsstandpunt naar de Kamer worden gestuurd. Daar verandert helemaal niets aan door deze informatie.

De heer De Rouwe haalt twee woorden door elkaar: marktconsultatie en marktconformiteit. Ik doelde op de marktconformiteitstoets. Het volwaardige alternatief wordt getoetst aan marktconformiteit. Dat gebeurt om te kijken of de deal in Europa houdbaar is.

Ik denk dat ik hiermee een heel eind ben met de beantwoording van de vragen. Wanneer was ik op de hoogte van de TRAXX? Gelijk met de heer De Rouwe: gisteren.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):

De staatssecretaris zei net dat het bedrijf vrij is om in de eigen bedrijfsvoering aankopen te doen, maar het gaat hier wel om een staatsbedrijf. Het is dus belangrijk dat wij weten dat de investeringen solide zijn. Zou de staatssecretaris de investering in de TRAXX-locomotieven kwalificeren als een no-regretinvestering omdat zij ook na de tijdelijke oplossing belangrijk blijven?

Staatssecretaris **Mansveld**:

De mogelijke aanschaf van deze locomotieven vind ik een zaak van de NS. Wat voor mij belangrijk is, is dat het probleem van de concessie en van de reiziger opgelost wordt. Er moet een volwaardig pakket komen. Het gaat om hoge snelheid, maar wellicht ook om andere, conventionele lijnen. Hoe dat pakket eruit gaat zien, wacht ik af en beoordeel ik vervolgens. Deze informatie is voor mij geen informatie die mij van dat pad afbrengt.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):

Ik zou graag van de staatssecretaris horen hoe dit zich verhoudt tot de aangenomen motie van de ChristenUnie en GroenLinks, die een Kamermeerderheid kreeg. Volgens die motie moet elke nieuwe trein 200 km/u kunnen rijden. Ook heeft de staatssecretaris de vraag nog niet beantwoord hoeveel treinen er gekocht worden en per wanneer. Zijn die treinen te upgraden naar 200 km/u?

Staatssecretaris **Mansveld**:

Eerst moet ik iets rechtzetten, want mevrouw Van Tongeren verwijst naar een motie waarin mij wordt verzocht om een visie te geven op de ontwikkeling van het toekomstige materieelpark, waarbij uitgangspunt is dat nieuw intercitymaterieel ten minste 200 km/u kan rijden. Ik zal de NS vragen, die visie te leveren en die voor 1 oktober uit te voeren, conform het verzoek dat is gedaan in die motie.

De **voorzitter**:

En de tweede vraag? Hoeveel treinen?

Staatssecretaris **Mansveld**:

Ik heb begrepen dat er een voornemen is tot het aanschaffen van treinstellen. Het aantal is mij niet bekend, maar dat is ook aan de NS. Ik weet ook helemaal niet of deze bestelling van de NS doorgaat.

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie):

Voorzitter. Ik begrijp het toch niet helemaal. Natuurlijk gaat de NS over de aanschaf van het eigen materieel. Dat staat voorop. We hebben hier echter te maken met een staatsbedrijf, dat is al eerder gezegd. Bovendien ligt er een HSL voor 7 miljard, waar met 250 km/u over moet worden gereden. Er ligt een Kameruitspraak dat wij in de toekomst 200 km/u op het spoor willen gaan rijden. De NS moet bij de aanschaf van nieuw materieel duidelijk rekening houden met die toekomstvisie. Ik kan de aankoop die ik nu in de media tot mij heb genomen, niet rijmen met de HSL en de aangenomen Kamer motie. Hoe gaat de staatssecretaris dit verklaren?

Staatssecretaris **Mansveld**:

Dat kan ik als volgt verklaren, en dat weet mevrouw Dik-Faber denk ik ook: wij wachten op een volwaardig alternatief. Dat zullen we toetsen op een aantal punten. De vraag is of dat alternatief marktconform is aan de oorspronkelijke concessie. Die stap houd ik vast. Voor 1 oktober is dat getoetste alternatief er, met een kabinetsstandpunt.

Mevrouw Dik refereert aan het feit dat de NS een staatsbedrijf is. Ik weet niet wat zij daarmee insinueert, maar ik kan mij, gezien de motie, voorstellen dat mevrouw Dik bedoelt dat ik invloed zou hebben op de aanschaf van treinen door de NS. Dat zou een zeer onverstandige rolinvulling zijn van mij als concessieverlener. Verder zal ik de motie die afgelopen dinsdag is aangenomen, uitvoeren. Voor 1 oktober zal de gevraagde visie bij de Kamer liggen, conform het verzoek in de motie.

De **voorzitter**:

Dank u wel. En dank voor uw komst naar de Kamer.