

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

3974

Vragen van het lid **Ziengs** (VVD) aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat over *het bericht «Risico voor NS met grote bestelling van treinmaterieel HSL»* (ingezonden 22 augustus 2019).

Antwoord van Staatssecretaris **Van Veldhoven-Van der Meer** (Infrastructuur en Waterstaat) (ontvangen 13 september 2019).

Vraag 1

Bent u bekend met het bericht «Risico voor Nederlandse Spoorwegen (NS) met grote bestelling van treinmaterieel Hogesnelheidslijn (HSL)»?¹

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Deelt u de mening dat dergelijke investeringsrisico's normaliter pas genomen zouden worden nadat er zekerheid is over het al dan niet verwerven van de concessie en dat publiek geld nu mogelijk prematuur ingezet wordt?

Antwoord 2

NS is op grond van de vervoersconcessie verantwoordelijk voor de continuïteit van vervoer voor deze concessie, ook bij het verstrijken van de concessieperiode. Dit betekent dat NS moet zorgdragen voor voldoende materieel bij een concessieovergang. Met de bestelling van ICNG-treinen voor de lijn Amsterdam-Brussel (ICNG-B) voldoet NS aan deze verplichting. De ICNG-B-treinen zijn in de Redelijke Regeling opgenomen², op grond waarvan NS de garantie heeft gekregen dat deze treinen bij een eventuele aanbesteding overgaan naar de nieuwe vervoerder indien NS de nieuwe concessie niet gaat rijden. Daarmee is in een dergelijke situatie geen sprake van een investeringsrisico voor NS.

Overigens is niet het Ministerie van IenW maar NS primair verantwoordelijk voor de aanschaf van nieuw materieel. Er is geen sprake van inzet publiek geld. NS doorloopt bij de aanschaf een uitgebreid en zorgvuldig proces

¹ NRC.nl, 11 augustus 2019 (<https://www.nrc.nl/nieuws/2019/08/11/risico-voor-ns-met-grote-bestelling-van-treinmaterieel-hsl-a3969761>)

² Kamerstuk 29 984, nr. 854

waarbij zij rekening houdt met onder andere wettelijke eisen, concessieverplichtingen, de preferenties van de reiziger en de financiële gevolgen. Ook de aanschaf van ICNG-treinen op de lijn Amsterdam-Brussel (IC Brussel) heeft NS zorgvuldig afgewogen en uitvoerig onderbouwd. De Minister van Financiën heeft als aandeelhouder de investering goedgekeurd, rekening houdend met de mijn beslissing om deze treinen onder de Redelijke Regeling te laten vallen.

Vraag 3

Deelt u daarnaast de mening dat de aankoop van dit materieel de indruk wekt dat er door de NS vooruitgelopen wordt op de besluitvorming over het al dan niet openbaar aanbesteden van de HSL-lijn?

Antwoord 3

Zoals eerder met uw Kamer gedeeld³ loopt NS met de bestelling van ICNG-B-treinen voor de IC Brussel niet vooruit op het orderingsbesluit dat ik volgend voorjaar neem. Dit omdat de nieuwe treinen bij eventuele aanbesteding van de HSL-Zuid zijn opgenomen in de Redelijke Regeling, zoals toegelicht bij het antwoord op vraag 2. Daarmee gaan deze treinen bij een eventuele aanbesteding van de HSL-Zuid als separate concessie in principe over naar de volgende vervoerder. IenW heeft daarnaast ook de bevoegdheid deze nieuwe treinen toe te wijzen aan het HRN. Dit geldt overigens ongeacht welke partij de nieuwe HRN-concessie na 2024 rijdt. Deze keuzemogelijkheid is in de Redelijke Regeling vastgelegd. Gebruik hiervan biedt aan nieuwe vervoerders de mogelijkheid om bij eventuele aanbesteding eigen materieel mee te nemen.

Vraag 4

Is er bij dit besluit voldoende rekening gehouden met het feit dat het mogelijk is dat een andere vervoerder de concessie binnenhaalt?

Antwoord 4

Zie het antwoord op vraag 2 en 3.

Vraag 5

Is bij de besluitvorming voldoende rekening gehouden met de hoge en mogelijk onnodige kosten van deze aankoop indien een andere vervoerder inderdaad over zou gaan op het gebruik van ander materieel?

Antwoord 5

NS heeft bij haar besluitvorming meegewogen dat de concessieverlener bij een eventuele aanbesteding aan de nieuwe vervoerder kan vragen ander (eigen) materieel mee te nemen. IenW zal in dat geval de nu aangeschafte ICNG-B-treinen aan het HRN toewijzen. Uiteraard vraagt een dergelijk besluit een zorgvuldige afweging. ICNG-B treinen zijn namelijk geschikt om over het HRN, HSL en in België (voor de IC Brussel) te rijden. Deze treinen zijn iets duurder dan «binnenlandse» ICNG's die al eerder zijn besteld, maar de meerkosten bedragen slechts een fractie van de totale investeringen van NS in de lopende concessieperiode.

Vraag 6

Wat zijn de plannen voor de ingekochte treinstellen indien een mogelijke andere vervoerder over gaat op het gebruik van ander materieel?

Antwoord 6

Zie het antwoord op vraag 5.

Vraag 7

Waar doelt u op met de door u genoemde mogelijke «alternatieve bestemming» van de aangekochte treinstellen?

Antwoord 7

Zie het antwoord op vraag 5.

³ Kamerstuk 22 026, nr. 496 en Kamerstuk 29 984, nr. 783

Vraag 8

Deelt u de mening dat het van belang is dat er een degelijk plan klaarligt voor het gebruik van dit aangekochte materieel voor het geval dat een andere vervoerder inderdaad besluit over te gaan op het gebruik van ander materieel?

Antwoord 8

Zoals aangegeven is NS primair verantwoordelijk voor voldoende materieel tijdens en bij het verstrijken van de concessieperiode. NS heeft weloverwogen de keuze gemaakt voor de ICNG-B treinen die zowel op de HSL, het conventionele deel van het HRN als ook naar Brussel kunnen rijden. Ik verwacht dat NS zich voorbereidt op een efficiënte infasering van ICNG-B treinen op het (resterende) deel van het HRN, mocht volgend jaar bij het orderingsbesluit worden besloten dat de HSL-Zuid wordt aanbesteed en de nieuwe vervoerder eigen materieel mag meenemen. Ik zal hierover indien nodig te zijner tijd in overleg treden met NS.

Vraag 9

Kunt u toelichten waarom NS treinstellen met een snelheid van 200 km/u bestelt terwijl oorspronkelijk een hogere snelheid beoogd werd?

Antwoord 9

Al bij de bestelling van binnenlandse ICNG's is de conclusie getrokken dat 200 km/h voor vervoer over de HSL gegeven de huidige dienstregeling en de daarin opgenomen haltering, de juiste keuze is. Dit is naar aanleiding van vragen van uw Kamer hierover met een externe audit bevestigd⁴. In de brief over internationaal reizigersvervoer uit 2018 is aangegeven dat met de aanschaf van ICNG-treinen (200 km/h) de kwaliteit van de IC Brussel voor de reiziger op verschillende onderdelen wordt verhoogd: naar verwachting een betere score op de prestatie-indicatoren betrouwbaarheid, klantoordeel en zitplaatskans. Daarnaast is de reistijdwinst van hogesnelheidsmaterieel (300 km/h) ten opzichte van ICNG (200 km/h) bij een identiek bedieningspatroon beperkt.

Vraag 10

Deelt u de mening dat openbare aanbesteding zorgdraagt voor een gevarieerd aanbod van vervoerders en dat daarmee het best mogelijke aanbod voor de reiziger wordt gerealiseerd? Zo ja, kunt u dit toelichten? Zo nee, kunt u dit toelichten?

Antwoord 10

In het voorjaar van 2020 neem ik een integraal besluit over de marktordening en sturing op het spoor na 2024. De positie van de HSL is daar onderdeel van. Daarvoor laat ik scenario's voor binnenlands en internationaal vervoer over de HSL-Zuid in kaart brengen. Hierbij kijk ik naar mogelijkheden voor open toegang voor het internationale vervoer, voor het combineren dan wel splitsen van binnenlands en internationaal vervoer en de mogelijkheden om voor het internationale vervoer voldoende capaciteit op de HSL-Zuid te bieden. Ik wil niet vooruitlopen op de uitkomsten van dit onderzoek.

Vraag 11

Kunt u elk van deze vragen afzonderlijk beantwoorden voor het algemeen overleg Spoor van 25 september 2019?

Antwoord 11

Ja.

⁴ Kamerstuk 22 026, nr. 461