



## NS Directie

**Ir. M.W.L. van Vroonhoven MBA**  
Directeur

Hoofdkantoor  
Laan van Puntenburg 100  
Postbus 2025  
3500 HA Utrecht  
Nederland  
[www.ns.nl](http://www.ns.nl)

Postbus 2025, 3500 HA Utrecht

Aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu  
Mevrouw W.J. Mansveld  
Postbus 20901  
2500 EX DEN HAAG

Aan de minister van Financiën  
De heer J.R.V.A. Dijsselbloem  
Postbus 20201  
2500 EE DEN HAAG

**Datum** 3 juni 2013  
**Ons kenmerk** MvV/TdB/2013/014  
**Onderwerp** V250 treinen

Zeer geachte mevrouw Mansveld en zeer geachte heer Dijsselbloem,

Op 9 december 2012 zijn HSA en NMBS gestart met de Fyra-verbinding Amsterdam–Brussel met V250-materieel. Op 17 januari 2013 heeft HSA besloten dit V250-materieel uit dienst te halen. Aanleiding was een incident waarbij een van de V250-treinen door ijsvorming een bodemplaat was verloren en aanhoudende storingen met de treinen. Direct daarna is door de HSA in samenwerking met de NS Directie de Taskforce Fyra onder mijn leiding ingericht. Het doel van de Taskforce Fyra is onder andere het grondig onderzoeken van de technische gesteldheid van de V250-treinen en de mogelijkheid om deze weer in te zetten voor reizigersvervoer. Tegelijkertijd heeft de Taskforce Fyra gezocht naar alternatieven voor de V250-treinen en alternatieve vervoersconcepten verkend om een back up te hebben wanneer dit nodig zou blijken. De afgelopen maanden heeft hierover frequent overleg plaatsgevonden tussen uw ministerie en mijn Taskforce. In uw brief van 16 mei 2013 heeft u onder andere conform de motie De Boer, gevraagd om uiterlijk op 10 juni 2013 uitsluitel te krijgen over de technische gesteldheid van het V250-materieel. In deze brief informeer ik u nader over het voorgenomen besluit van de NS directie om te stoppen met de V250.

### **NS neemt zich voor te stoppen met de V250**

De afgelopen maanden hebben wij u meegenomen in het proces van de Taskforce. Op woensdag 29 mei heeft de NS Directie uitgesproken te willen stoppen met de V250 en de concessie te gaan uitvoeren met alternatief materieel. Op 30 mei heeft de Raad van Commissarissen van NS hieraan haar unanieme goedkeuring verleend. Vandaag hebben wij een mondelinge toelichting op ons besluit aan u gegeven. Op dit moment worden de technische rapportages die ten grondslag liggen aan dit besluit gereed gemaakt voor distributie. Wij zullen de technische rapportages deze week aan u verstrekken.



Uiteraard zullen wij u beiden, als concessieverlener en aandeelhouder, nu bekend is wat de posities van de NMBS als NS zijn ten aanzien van de V250, betrekken in het beoordelen van de consequenties om te komen tot een nadere oordeelsvorming over de gevolgen voor de reiziger, de juridische aspecten en de financiële aspecten. Dergelijke betrokkenheid is eens te meer evident omdat wij ons terdege bewust zijn van de politieke en maatschappelijke gevoeligheden omtrent de V250.

Zoals u weet is onze samenwerkingspartner NMBS tot de conclusie gekomen en heeft zij deze inmiddels publiek gemaakt dat zij de V250 definitief niet gaat afnemen.

### **Technische gesteldheid van de V250**

De afgelopen maanden heeft de Taskforce Fyra een intensief traject ter hand genomen. De Taskforce heeft in kaart gebracht welke gebreken de V250-treinen hebben en welke storingen van invloed zijn op de veiligheid, punctualiteit en de mate van onderhoud. Vervolgens is onderzocht of en hoe deze storingen oplosbaar zijn en op welke termijn. Verder heeft NS samen met NMBS opdracht gegeven aan Mott MacDonald om een second opinion uit te voeren met betrekking tot de technische aspecten van de V250-treinen en hierover te rapporteren.

Uit dit uitvoerige proces moet ik concluderen dat de technische gesteldheid van de V250-treinen en het ontbreken van zicht op oplossingen ons onvoldoende vertrouwen geeft in herstel van de treinen. Duidelijk is geworden dat de V250-trein niet voldoende betrouwbaar is om een robuuste dienstregeling mogelijk te maken. Er is geen vertrouwen dat de fabrikant AnsaldoBreda daadwerkelijk alle problemen herstelt binnen aanvaardbare termijnen, risico's en financiële kaders. Dit heeft geleid tot ons voornemen tot besluit om er van af te zien de V250-treinen in te zetten in onze commerciële dienst.

### **Buitensporig onderhoud en lage betrouwbaarheid**

Uit de onderzoeken komt naar voren dat het treinontwerp aanvaardbaar is, maar dat het eindproduct buitensporig veel fouten laat zien. Zo is de afbouwkwaliteit onvoldoende en elke trein is anders afgewerkt. De verwachte levensduur van de trein – contractueel op 30 jaar gesteld – is naar verwachting door slijtage aanzienlijk korter. Verder is op diverse plaatsen al corrosie geconstateerd en is de laagspanningsinstallatie niet correct ontworpen.

Het herstel van alle afbouwfouten zou, volgens experts anderhalf tot twee jaar duren alvorens de eerste treinen kunnen worden ingezet. Volledige commerciële inzet is in het meest gunstige scenario niet voor 2018 te verwachten. In deze planning wordt ervan uit gegaan dat de leverancier over state-of-the-art vaardigheden beschikt. Het is duidelijk dat dit niet aan de orde is. Daarbij zal ook het onderhoud van de treinen veel duurder en arbeidsintensiever uitpakken dan vooraf is becijferd. Door de hoge onderhoudslast zijn de treinen minder inzetbaar dan aanvankelijk gepland. Onze conclusie is dat zelfs na uitvoering van een herstelplan en additioneel preventief onderhoud het V250 materieel niet voldoende bedrijfszeker te krijgen is. Wij kunnen onze reizigers op deze basis geen betrouwbare dienstverlening bieden.



(Ons kenmerk MvV/TdB/2013/014

Pagina 3/3

### **Het alternatief voor de reiziger**

Zoals u op 16 april in uw brief aan de Tweede Kamer reeds berichtte werkt NS een alternatief scenario uit voor het geval zou blijken dat de V250 niet meer (volledig) inzetbaar zou zijn.

Ons uitgangspunt is dat de treinverbinding tussen Nederland en België zal worden verbeterd met een palet aan mogelijkheden voor de reiziger. Uitgangspunt is een keuze voor de reizigers tussen klassieke lijn, nieuwe alternatieven en toekomstig HSL-aanbod. NS en NMBS zijn permanent in gesprek over oplossingen, waaronder verdere verhoging van frequentie van de intercity tussen Den Haag naar Brussel op korte termijn en Thalys, alsmede inzet van ander materieel.

Ik betreur het u en de reizigers geen beter nieuws te kunnen brengen. NS zal proberen de vervelende gevolgen voor de reizigers zoveel mogelijk te beperken.

Deze week zal ik u conform uw verzoek een voorstel doen dat moet leiden tot een structurele oplossing voor de reiziger. Vervolgens zullen we dit voorstel in intensief overleg met NMBS en uw ministerie verder uitwerken.

Hoogachtend, namens de NS Directie

Merel van Vroonhoven

Lid Directie Nederlandse Spoorwegen