

De Staat der Nederlanden
Ministerie van Infrastructuur en Milieu
Hare Excellentie Mw. W.J. Mansveld
Postbus 20901
2500 EX Den Haag
Nederland

Marc Descheemaeker
Gedelegeerd Bestuurder

Brussel, 31 mei 2013

Hallepoortlaan 40
B - 1060 Brussel

Geachte mevrouw Mansveld,

www.nmbs.be

Dinsdag jongstleden hebben wij uitgebreid gesproken over de problematiek die is ontstaan als gevolg van de gebreken die zich hebben gemanifesteerd in het door de Italiaanse constructeur AnsaldoBreda S.p.A. (AnsaldoBreda) geleverde rollend materieel van het type V250.

Zoals wij ons allen realiseren is de situatie niet rooskleurig. Gebleken is dat het rollend materieel niet binnen een acceptabele periode gereed zal kunnen worden gemaakt, waardoor een herstart van het hogesnelheidspassagiersvervoer op het treintraject Amsterdam – Brussel (HSL-Zuid) niet binnen afzienbare tijd kan worden gewaarborgd. Wij informeren u in deze brief graag over de stand van zaken en de positie van NMBS.

In januari van dit jaar werden de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen (NMBS) en de High Speed Alliance (HSA) ermee geconfronteerd dat het door AnsaldoBreda aan NSFSC geleverde rollend materieel (de Fyra treinen) ernstige gebreken vertoonde. Hoewel het hogesnelheidspassagiersvervoer vanaf de commerciële startdatum in december 2012 reeds met verschillende problemen te kampen kreeg, waren de gebreken nu van een omvang die de Dienst Veiligheid en Interoperabiliteit der Spoorwegen (DVIS) in België ertoe deed besluiten commercieel gebruik van de treinstellen te verbieden. U herinnert zich, in dit verband dat NMBS nog geen treinstellen heeft afgenomen.

Op dat moment was nog onvoldoende bekend welke aanpassingen of herstellingen nodig zouden zijn en op welke termijn die konden worden gerealiseerd om de gebreken adequaat, volledig en definitief te verhelpen. Het was daardoor onzeker wanneer NMBS en HSA over treinunits zouden kunnen beschikken die zonder storingen, betrouwbaar en veilig hogesnelheidspassagiersvervoer zouden kunnen verzorgen. Bij brief van 24 januari 2013 heeft NMBS AnsaldoBreda de contractuele driemaandsperiode aangezegd waarbinnen zij voor herstel van de gebreken zou moeten zorgdragen. Tevens hebben NMBS en HSA zelf gedegen technisch onderzoek laten uitvoeren om de oorzaken van en ook oplossingen voor de gebreken gedetailleerd in kaart te brengen. Mede naar aanleiding van de mededeling van de directeur van AnsaldoBreda dat de gebreken gemakkelijk zouden kunnen worden verholpen, bestond bij NMBS nog enig vertrouwen dat het hogesnelheidspassagiers- vervoer binnen afzienbare tijd zou kunnen worden hersteld.

Inmiddels zijn we enkele maanden en onderzoeksrapporten verder en zijn de nadelige gevolgen voor alle betrokken partijen – allereerst het (internationaal) reizend publiek maar ook de Nederlandse Staat, HSA en NMBS – niet te overzien. In samenwerking met de betrokken partijen werd alles in het werk gesteld om zo snel mogelijk alternatief vervoer op het treintraject Amsterdam–Brussel aan te bieden. In verband met de aanpassing van bestaande treinpaden en het beschikbare materieel en personeel is dit een behoorlijk intensieve klus geweest. U hebt daarin trouwens een belangrijke en positieve rol gespeeld.

In het kader van een tussenoplossing is zodoende een Overeenkomst Vervangende Treindienst Fyra gesloten en is het alternatieve vervoer met succes gestart. Het stemt mij dan ook positief dat de betrokken partijen op één lijn met elkaar staan en dit in goede samenwerking mogelijk hebben gemaakt. Ik benadruk daarom nogmaals dat u ervan verzekerd kunt zijn dat NMBS' commitment aan het aanbieden van vervoer op dit traject onverminderd is.

Inmiddels is de vervangende treindienst gaan rijden en heeft een inventarisatie van de gebreken plaatsgevonden. In de optiek van NMBS en HSA is dit een moeilijk traject gebleken. Gestelde deadlines zijn door AnsaldoBreda niet gehaald en ook heeft zij nagelaten een haalbaar en onderbouwd plan de campagne te

presenteren. Dit uitgangspunt verwoord hebbende kan NMBS niet verhelen dat haar vertrouwen in AnsaldoBreda ernstig is geschaad. Uit verschillende onderzoeksrapporten is gebleken dat AnsaldoBreda niet in staat is de geconstateerde gebreken op korte termijn te verhelpen. Mogelijk moet zelfs met het scenario rekening worden gehouden dat herstel van de gebreken lange tijd en mogelijk zelfs meerdere jaren in beslag zal nemen. Of erger nog, dat sommige gebreken van dusdanig structurele aard zijn dat de inzet van het rollend materieel van AnsaldoBreda hoe dan ook niet mogelijk (of verantwoord) zal zijn.

Daarnaast is de financiële positie van AnsaldoBreda zorgwekkend te noemen. Uit een rapport van Ernst & Young is gebleken dat de solvabiliteit reeds in 2003 zeer laag was en in 2011 verder is gedaald door het financiële verlies van dat jaar. Bovendien zal AnsaldoBreda als gevolg van de gebreken aanzienlijke kosten moeten maken voor de herstelwerkzaamheden. Voorts hebben de betrokken contractspartijen schade geleden waarvoor zij AnsaldoBreda aansprakelijk wensen te houden. Het is daarom verre van zeker of het voortbestaan van deze leverancier op de lange termijn gegarandeerd is.

NMBS kan zich in de huidige situatie en inerte opstelling van AnsaldoBreda niet vinden. Op verzoek van HSA hebben we de afgelopen tijd getracht de juridisering van het geschil te temporiseren. Dit heeft tot op heden geen resultaten opgeleverd en die resultaten worden ook niet binnen aanvaardbare termijn voorzien. Recentelijk zijn er drie nieuwe ontwikkelingen die NMBS hebben doen besluiten verdere maatregelen te treffen.

Allereerst is er door AnsaldoBreda ondanks herhaalde verzoeken en sommaties van de zijde van NMBS binnen de gestelde termijn nog steeds geen acceptabel plan van aanpak gepresenteerd. Uit het schema dat zij bij het vier pagina's tellende document op 17 mei 2013 te elfder ure alsnog heeft gepresenteerd, blijkt dat voor het eind van 2014 nog steeds geen oplossing voor alle treinstellen kan worden verwacht. Daarnaast heeft AnsaldoBreda het cruciale punt betreffende de accreditatie door de DVIS in het geheel niet in haar projectplan opgenomen.

Ten tweede blijkt uit eigen en extern onderzoek dat de treinstellen veel gebreken vertonen, variërend van een slechte afwerking tot

serieuze technische problemen. De conclusie is dat herstel van alle treinstellen niet eerder dan na minstens 17 tot 24 maanden kan worden verwacht. Dit is bovendien slechts een grove schatting, waarin additionele, thans nog onbekende problemen en gebreken niet zijn ingecalculleerd.

Ten derde heeft DVIS de voorlopige toelating van ingebruikname niet verlengd. AnsaldoBreda heeft niet tijdig aan de eis van DVIS voldaan om aanvullende documentatie over te maken.

Bovenstaande leidt ertoe dat NMBS moet concluderen dat niet alleen de situatie is verslechterd sinds begin van dit jaar, maar ook dat problemen niet op een aanvaardbare termijn zijn te verhelpen. Ook is het in de optiek van NMBS illusoir te menen dat het beeld de komende maanden wezenlijk anders zal zijn. AnsaldoBreda nog weer eens nog langer respijt gunnen lijkt dan ook weinig zinvol en slechts de aandacht af te leiden van het serieuze werk maken van het verkennen van alternatieven. AnsaldoBreda lijkt niet alleen niet aan haar verplichtingen te kunnen voldoen, maar ook niet in staat om problemen professioneel en adequaat aan te pakken. Dit is overigens geen nieuw gegeven en ook gebleken uit de leveringen die AnsaldoBreda in Denemarken en Zweden heeft gedaan. Bovendien is ten aanzien van de gebreken die te maken hebben met de veiligheid en betrouwbaarheid van de treinstellen niet met zekerheid te zeggen dat deze überhaupt zullen en kunnen worden verholpen.

Zoals eerder gezegd is de commitment van NMBS jegens de betrokken partijen hoog. Desalniettemin moet worden opgemerkt dat de veiligheid, betrouwbaarheid en economische haalbaarheid van het hogesnelheidspassagiersvervoer met AnsaldoBreda naar verwachting niet kan worden behaald. NMBS heeft zich in januari reeds genoodzaakt gezien AnsaldoBreda in ferme edoch hopelijk duidelijke bewoordingen op haar tekortkomingen en de juridische gevolgen te wijzen. Hierbij is te kennen gegeven dat als zij niet levert waartoe zij zich heeft verplicht, dit ernstige gevolgen zal hebben, mogelijk zelfs ontbinding van de met haar aangegane overeenkomst. Dit heeft niet mogen baten. AnsaldoBreda is er niet in geslaagd om in de periode van vier maanden adequaat op de situatie te reageren en met een gedegen plan van aanpak te komen.

Onze ervaringen met AnsaldoBreda in dit traject zijn van dien aard dat overleg op commercieel en operationeel niveau onzes inziens niet langer volstaat. De Raad van Bestuur heeft zodoende aanleiding gezien mij te mandateren de overeenkomst met AnsaldoBreda te ontbinden. NMBS is van mening in de afgelopen periode voldoende coulerie te hebben betracht en acht het niet langer verantwoord de samenwerking met AnsaldoBreda te continueren. Bij dit besluit heeft vooral ook een rol gespeeld dat bij inzet van het Fyra materieel de veiligheid van het reizend publiek moet zijn gewaarborgd en hier nu aan getwijfeld kan worden.

Zoals reeds bij u bekend zijn de betrokken partijen druk doende om adequaat alternatief vervoer op te zetten. Eerder heeft u uw Kamer over de verschillende opties geïnformeerd. Aangezien een definitieve oplossing nog niet voorhanden is, kunnen wij hier slechts de contouren voor een mogelijke oplossing schetsen, te wetende de versterking van onze Vervangende Treindienst met het conventioneel materieel en het versterken van het hoge snelheidsverkeer via de uitbouw van een extra Thalysdienst tegen circa eind dit jaar en mogelijks extra Eurostar materieel die mogelijks vanaf 2016 zou kunnen worden ingezet.

De goede communicatie die partijen thans hebben speelt bij het vinden van een oplossing een cruciale rol. NMBS staat voor om hierbij het belang van het internationaal reizend publiek bovenaan te plaatsen en een zo hoog mogelijke frequentie na te streven, waarbij invulling zal worden gegeven aan de frequenties genoemd in het Avenant van 3 december 2012 en de Overeenkomst Vervangende Treindienst Fyra. Een uitbreiding van het Thalys aanbod past goed binnen het kader waarin partijen reeds met elkaar een en ander zijn overeengekomen. Daarnaast trachten partijen binnen het kader van de dienstregeling additioneel conventioneel vervoer in te passen.

In de Overeenkomst Vervangende Treindienst Fyra is aangegeven dat deze overeenkomst van toepassing is tot het moment dat het hogesnelheidspassagiers- vervoer kan worden hervat. Nu blijkt dat hervatting van de dienst met Fyra treinstellen helaas niet kan worden gerealiseerd, maar een hogesnelheidsdienst met behulp van alternatief materieel wel. Althans, deze kan zo goed als mogelijk worden benaderd. Hoewel deze tijdelijke oplossing niet voldoet aan de door betrokken partijen eerder overeengekomen condities, ziet NMBS thans geen

andere optie. Zij staat open voor alle suggesties van Nederlandse zijde.

Wij betreuren het u niet beter te kunnen berichten. Wij treden graag met u nader in overleg teneinde een oplossing te bewerkstelligen waar alle betrokkenen zich in kunnen vinden.

Hoogachtend,


Marc Descheemaeker