

Vergaderjaar 2012–2013

22 026

Nederlands deel van een hogesnelheidsspoorverbinding Amsterdam-Brussel-Parijs en Utrecht-Arnhem-Duitse grens

Nr. 379

LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

Vastgesteld 11 februari 2013

De vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu heeft een aantal vragen voorgelegd aan de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu over de brief van 21 januari 2013 inzake de problematiek rondom V250-hogesnelheidstreinen (Kamerstuk 22 026, nr. 375).

De staatssecretaris heeft deze vragen beantwoord bij brief van 8 februari 2013. Vragen en antwoorden, voorzien van een inleiding, zijn hierna afgedrukt.

De voorzitter van de commissie,
Paulus Jansen

Adjunct-griffier van de commissie,
Tijdink

Inleiding

Op 29 januari 2013 zijn door de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu vragen ingediend over de Fyra-problematiek. Voordat ik in deze brief antwoord geef op de gestelde vragen licht ik kort toe wat de huidige stand van zaken is rondom de Fyra.

Stand van zaken Fyra

Tijdelijke oplossing

Om de tijdelijke treindienst, waarover ik u geïnformeerd heb in mijn brief van 1 februari¹, van start te laten gaan, ondernemen de vervoerders en infrastructuurbeheerders op dit moment diverse noodzakelijke stappen. Zo zijn afgelopen week de benodigde treinpaden beschikbaar gemaakt, worden voldoende rytuigen klaargezet, wordt gewerkt aan het beschikbaar krijgen van de locomotieven, het voorbereiden van het personeel, het vullen van de systemen voor reisinformatie en voor de be-/bijsturing en het inrichten van ondersteunende processen. Vanaf 8 februari 2013 gaat HSA met NMBS een aantal dagen proefbedrijf Den Haag HS – Brussel Zuid rijden om alle logistieke processen goed in te regelen.

Audit

De vervoerders hebben besloten dat zij via een externe audit zo snel mogelijk helderheid willen hebben over de gesteldheid en de toekomst van het V250-materieel. Hiertoe heeft NS een projectorganisatie opgezet, in overleg met NMBS. Een externe expert op het gebied van materieel en onderhoud leidt dit project. De vervoerders kunnen logischerwijs op dit moment nog niet vooruitlopen op de uitkomsten.

Evaluatie

Ik heb gevraagd om een grondige evaluatie over de introductie van het Fyra V250-materieel. NS heeft mij gemeld in april 2013 de evaluatie op te leveren.

Lange termijn oplossing

In afwachting van deze onderzoeksresultaten werken de vervoerders, in overleg met mijn ministerie, verschillende scenario's uit om snel en adequaat te kunnen handelen met de uitkomsten van de audit en evaluatie. De uitwerking van deze scenario's is afhankelijk van de uitkomst van de audit. De bestaande afspraken die onder andere zijn vastgelegd in de Vervoerconcessie voor het hogesnelheidsnet zijn voor mij het uitgangspunt.

Vragen en antwoorden

Hieronder beantwoord ik de vragen die door de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu zijn gesteld over de Fyra-problematiek. De volgorde van de vragen is gelijk aan de door de commissie opgestelde lijst, alleen de nummering wijkt hier van af vanwege dubbelingen in de nummering in de aangeleverde vragenlijst.

¹ Kamerstuk 22 026, nr. 377

Vraag 1a en b

Kunt u in een tijdslijn uiteenzetten wanneer er welke cruciale beslispunten zijn genomen in het complete Fyra-dossier zoals dat vanaf 2000 is ingezet?

Kunt u een feitenrelaas opstellen over alle acties die door u zijn ingezet met betrekking tot: 1. de vaststelling van het programma van eisen voor de treinen, 2. de veiligheidssystemen van de HSL-Zuid, 3. de productie van de treinen, 4. de inkoopprocedure voor de treinen, 5. het testen van de treinen, 6. de overname van de treinen, 7. de levering van de treinen, 8. de start van de ingebruikname tot heden?

Antwoord 1a en b

Voor wat betreft een tijdslijn met beslis- en ontwikkelpunten met betrekking tot het materieeldossier verwijs ik u naar de halfjaarlijkse voortgangsrapportages HSL-Zuid en de debatten die hierover zijn gevoerd. Daarnaast heb ik u in mijn brief van 21 januari 2013 en 28 januari 2013² gemeld dat ik de vervoerders om een evaluatie heb gevraagd. Deze evaluatie moet april 2013 gereed zijn. In deze evaluatie zullen ook de tijdslijn en feiten met betrekking tot de aanbesteding van het V250 materieel uitgebreid aan de orde komen. De treinen zijn door de vervoerders aanbesteed, niet door het ministerie van IenM.

Vraag 2

Wie is volgens u eindverantwoordelijk voor het debacle met de Fyra? Wie is volgens NS verantwoordelijk voor de gemaakte fouten? Wie volgens ProRail, en wie volgens NMBS en Infrabel?

Antwoord 2

Als staatssecretaris van het ministerie van IenM ben ik systeemverantwoordelijk en politiek aanspreekpunt voor het project HSL-Zuid. Binnen dit project is het aan de vervoerder HSA om te zorgen voor een adequate bediening van de reizigers over de HSL met veilig en betrouwbaar materieel. Dit is vastgelegd in de Vervoerconcessie voor het hogesnelheidsnet en volgt uit de aanbesteding van het vervoer. Die verantwoordelijkheid bestaat op dit moment uit het zo snel mogelijk oplossen van de problemen met de V250-treinen en het zo goed mogelijk laten rijden van de tijdelijke treindienst die ik in mijn brief van 1 februari jl. aan u heb gemeld. HSA en NMBS hebben beiden AnsaldoBreda aangesproken om de problemen met de V250-treinen op te lossen. ProRail deelt mij mede hier geen oordeel over te hebben.

Vraag 3a

Bent u bereid een harde deadline te stellen voor een tijdelijke oplossing en zo ja, welke? Hoe gaat u zorgen voor een stok achter de deur om deze deadline te halen?

Antwoord 3a

In mijn brief van 1 februari jl. heb ik u gemeld dat de vervoerders HSA en NMBS, in overleg met mij, een tijdelijke oplossing zijn overeengekomen voor een vervangende treindienst tussen Den Haag en Brussel (stations Den Haag HS en Brussel Zuid).

Vraag 3b

Op welke wijze worden alle mogelijke alternatieve oplossingen bezien? Wie heeft hierin een leidende rol? Wat zijn uw criteria bij mogelijke alternatieven?

² Kamerstuk 22 026, nr. 375 d.d. 21 januari 2013 en Kamerstuk 22 026, nr. 376 d.d. 28 januari 2013

Antwoord 3b

Over scenario's voor de tijdelijke oplossing heeft intensief overleg plaatsgevonden tussen NS, NMBS en het ministerie van IenM. Daarnaast heb ik telefonisch en op 30 januari jl. in Brussel met mijn Belgische collega, de heer Labille, gesproken over het belang van een tijdelijke oplossing. Zoals gemeld in mijn brief van 28 januari 2013 heb ik voor de tijdelijke oplossing als kader gesteld dat de treindienst veiligheid en betrouwbaarheid moet garanderen, dat de treindienst zo snel mogelijk moet rijden en dat er duidelijke kwaliteitsafspraken gemaakt worden over bijvoorbeeld tarieven en reisinformatie.

Vraag 4

Welke randvoorwaarden worden gesteld aan een tijdelijke oplossing? Met welke frequentie moet worden gereden en welke stations moeten daarbij worden aangedaan?

Antwoord 4

Zie het antwoord op vraag 3b.

Vraag 5

Welke problemen zijn er op dit moment nog om een tijdelijke oplossing te realiseren voor een verbinding tussen België en Nederland?

Antwoord 5

Zoals gemeld in de brief van 1 februari jl. zal de tijdelijke treindienst tussen Den Haag HS en Brussel Zuid op 18 februari 2013 gaan rijden met twee treinen per dag per richting en vanaf 11 maart 2013 acht keer per dag per richting. Op dit moment wordt door de vervoerders gewerkt aan het rijklaar maken van de rytuigen, het beschikbaar krijgen van de locomotieven, het beschikbaar krijgen en herinstrueren van het personeel, het vullen van de systemen voor reisinformatie en voor de be-/bijsturing, het inrichten van service- en onderhoudsprocessen voor dit materieel en het opstellen van procedures en het uitvoeren van een veiligheidstoets.

Vraag 6a

Klopt het dat NS rytuigen beschikbaar heeft voor een tijdelijke vervanging van de Fyra en dat NMBS locomotieven beschikbaar heeft?

Antwoord 6a

Dat klopt. NS deelt mij mede dat de betreffende rytuigen hiervoor een onderhoudsbeurt krijgen. NMBS zorgt voor de beschikbaarheid van voldoende locomotieven voor de vervangende treindienst. De locomotieven waren in België inmiddels doorgeleased. Deze moet NMBS weer terughalen.

Vraag 6b

Waarom duurt het zo lang voordat NS en NMBS de zaken kunnen koppelen en een vervangende verbinding tussen Amsterdam en Brussel kunnen inzetten?

Antwoord 6b

Alle betrokken partijen hebben zich ingespannen om zo snel mogelijk een alternatieve verbinding voor de reiziger te realiseren. In de huidige dienstregeling was geen ruimte voorzien voor een vervangende verbinding. Het betreft een complexe logistieke puzzel waarin zowel de Nederlandse- als Belgische binnenlandse treindienst en ruimte voor goederentreinen moet worden aangepast. Van sommige goederenvervoerders was medewerking nodig om het benodigde treinpad beschikbaar te maken. Inmiddels is er overeenstemming tussen HSA, NS, NMBS en het ministerie van IenM voor een tijdelijke treindienst. ProRail deelt mij

mede dat de benodigde treinpaden inmiddels zijn vrijgemaakt. Op dit moment wordt gewerkt aan het operationeel maken van de tijdelijke treindienst zodat deze kan aanvangen op 18 februari 2013. Hiervoor moeten bijvoorbeeld locomotieven en treinstellen beschikbaar gemaakt worden.

Vraag 6c

Klopt het dat ProRail de treinpaden snel beschikbaar kan hebben, maar dat het wachten is op het materieel dat beschikbaar moet worden gesteld door NS en NMBS?

Antwoord 6c

Zie het antwoord op vraag 6b.

Vraag 6d en e

Wordt Den Haag ook meegenomen in de tijdelijke alternatieve verbinding met Brussel? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 6d en e

Zoals gemeld in mijn brief van 1 februari jl. zal met ingang van 18 februari 2013 twee keer per dag een treindienst via conventioneel spoor tussen Den Haag HS en Brussel Zuid rijden. Vanaf 11 maart 2013 wordt deze treindienst uitgebreid naar een frequentie van acht keer per dag. Overigens zal deze trein in de weekeinden rijden tussen Den Haag HS en Antwerpen vanwege werkzaamheden in het weekeinde tussen Antwerpen en Brussel.

Vraag 6f

Wanneer rijdt er vervangend materieel voor de Fyra tussen Amsterdam en Brussel?

Antwoord 6f

Zie het antwoord op de vragen 6d en 6e.

Vraag 6g

Kunnen extra Thalys-treinen worden ingezet voor tijdelijke vervanging van de Fyra?

Antwoord 6g

NS deelt mij mede dat dit niet mogelijk is, omdat er geen extra treinstellen beschikbaar zijn. Thalys heeft al haar beschikbare materieel nodig om de huidige afgesproken dienstregeling te kunnen rijden.

Vraag 6h

Op welke termijn zouden eventueel Thalys-treinen beschikbaar kunnen zijn?

Antwoord 6h

Zie het antwoord op vraag 6g.

Vraag 7

Klopt het dat het tot nu toe niet of slechts gedeeltelijk van de grond komen van een tijdelijke oplossing voor het vervoer tussen België en Nederland niet ligt bij capaciteitsproblemen bij de infrabeheerders? Zo nee, welke problemen liggen er dan wel op dat vlak? Zo ja, waar liggen die problemen dan wel?

Antwoord 7

Zie het antwoord op vraag 5 en vraag 6 b.

Vraag 8

Is al in kaart gebracht welke opties er zijn indien de Fyra voor langere tijd niet op het HSL-traject kan of mag rijden? Zo ja, welke opties zijn er en op welke termijn kunnen die gerealiseerd worden?

Antwoord 8

Door vervoerders wordt onderzocht wanneer het Fyra V250-materieel weer kan rijden en wat hiervoor nodig is. In afwachting van de onderzoeksresultaten werken de vervoerders, in overleg met het ministerie van IenM, verschillende scenario's uit om snel en adequaat te kunnen handelen na de uitkomsten van dit onderzoek.

Vraag 9

Bent u bereid alle scenario's die door ProRail en Infrabel zijn uitgewerkt voor treinpaden voor een alternatieve verbinding vanaf Roosendaal, Den Haag of Amsterdam naar Antwerpen en Brussel naar de Kamer te sturen?

Antwoord 9

De verschillende scenario's voor een tijdelijke oplossing zijn door de vervoerders en infrastructuurbeheerders onderzocht. Het betreft een complexe logistieke puzzel waarin zowel de Nederlandse- als Belgische binnenlandse treindienst en ruimte voor goederentreinen moet worden aangepast. De verbinding Den Haag HS – Brussel Zuid bleek de beste optie te zijn.

Vraag 10a

Kunt u aangeven (op hoofdlijnen) welke wijzigingen er in de binnenlandse dienstregeling nodig zijn voor het inpassen van een Beneluxtrein Amsterdam-Brussel, gezien het feit dat er tijdens de hoorzitting van het Beneluxparlement en de vaste commissies voor Infrastructuur uit Nederland en België op 28 januari 2013 werd gesteld dat een treinpad van Brussel naar Den Haag wel inpasbaar is, maar dat een treinpad naar Amsterdam een aanpassing zou vragen in de binnenlandse dienstregeling?

Antwoord 10a

Als gevolg van het afschaffen van de Beneluxtrein per dienstregelingjaar 2013 is er geen capaciteit aangevraagd bij ProRail voor het treinpad dat hiervoor werd gebruikt. Dit treinpad wordt in de huidige dienstregeling gebruikt voor een tweede Intercity per uur tussen Dordrecht-Vlissingen en de introductie van de Hanzelijn, waarbij de Hanzelijn Intercity via Schiphol doorrijdt naar Den Haag Centraal (tussen Schiphol en Den Haag ligt deze in het treinpad van de voormalige Beneluxtrein).

Een treinpad van en naar Amsterdam vraagt om aanpassing van de binnenlandse reizigersdienst tussen Schiphol en Leiden. Op het traject Amsterdam-Den Haag is geen extra capaciteit en zijn er drukke knooppunten zoals Schiphol. Dit betekent dat, indien de tijdelijke treindienst zou doorrijden tot Amsterdam, er een stoptrein- of Intercityverbinding zal moeten worden geschrappt, en andere verbindingen worden geraakt. Het gebruiken van een treinpad tot Den Haag HS (vanuit Brussel) heeft de minste negatieve impact op de overige treindiensten en betreft daarmee een goede mogelijkheid voor een snelle oplossing voor de reiziger.

Vraag 10b

Zou dit betekenen dat bestaande aansluitingen in Leiden van de binnenlandse treindienst verloren kunnen gaan?

Antwoord 10b

Ja, zie ook het antwoord op vraag 10a.

Vraag 10c

Kan het treinpad Brussel-Den Haag voor een Beneluxtrein worden ingepast zonder gevolgen voor het goederenvervoer over de Betuweroute vanaf Kijfhoek en voor het goederenvervoer langs Dordrecht?

Antwoord 10c

ProRail heeft mij gemeld dat het treinpad Brussel-Den Haag inpasbaar is gemaakt door het goederenvervoer voor een beperkt aantal treinen enigszins aan te passen. Dit heeft geen effecten op de bediening van de klanten van de goederenvervoerders. ProRail heeft dit in overleg met betrokken goederenvervoerders per 18 februari 2013 kunnen realiseren.

Vraag 11

Hoe beoordeelt u de door ProRail aangedragen mogelijkheid om het treinpad tussen Den Haag en Brussel te benutten?

Antwoord 11

Zie het antwoord op vraag 10a.

Vraag 12

Kunt u aangeven waarom er nu wel een pad beschikbaar lijkt te zijn voor de Beneluxtrein, terwijl vóór 9 december 2012 werd gesteld dat dat er niet was?

Antwoord 12

Al in 2000 is besloten tot het afschaffen van de Beneluxtrein op het moment van inwerkingtreding van de internationale Fyra-dienstregeling. NS heeft daarom voor de dienstregeling 2013 geen treinpad voor de Beneluxtrein bij ProRail aangevraagd. Het is gebleken dat dit pad niet zonder meer beschikbaar is, maar met een aantal aanpassingen wel beschikbaar kon worden gemaakt van de Belgische grens tot Den Haag. Zoals gemeld in de beantwoording van vraag 10 kan dit niet voor de gehele route van de oude Beneluxtrein.

Vraag 13

Bent u van plan om de Beneluxtrein naast de Fyra te laten bestaan, of ziet u de Beneluxtrein enkel als een tijdelijke oplossing?

Antwoord 13

Zoals ik in mijn brief van 1 februari jl. heb gemeld zijn er nu afspraken gemaakt over een tijdelijke oplossing. Deze tijdelijke oplossing zal in ieder geval blijven rijden tot het moment dat vervoerders het V250-materieel weer veilig en betrouwbaar in kunnen zetten.

Vraag 14

Klopt het dat reeds in 2000 is vastgelegd dat de Beneluxtrein zou verdwijnen, zoals gesteld tijdens de hoorzitting van het Beneluxparlement en de vaste commissies voor Infrastructuur uit Nederland en België op 28 januari 2013?

Antwoord 14

Ja, dit klopt. Op 30 oktober 2012³ heb ik uw Kamer nogmaals gemeld dat in de aanbestedingsdocumenten van de HSL-Zuid in 2000 al was opgenomen dat de Beneluxtrein zou vervallen. Ook in de daarop volgende business cases van HSA (2001 en 2011) is hier van uitgegaan. Daarnaast is

³ Kamerstuk 22 026 nr. 368 d.d. 30 oktober 2012

in andere correspondentie⁴ aan uw Kamer gemeld dat de Beneluxtrein zou vervallen op het moment van inwerkingtreding van de internationale Fyra-dienstregeling.

Vraag 15

Waarom heeft u ingestemd met het schrappen van de Beneluxtrein, terwijl toen al veel onzekerheid was over de prestaties van de V250?

Antwoord 15

Zoals gemeld in de beantwoording van vraag 12 en vraag 14 maakt het schrappen van de Beneluxtrein onderdeel uit van de aanbestedingsdocumenten voor het vervoer over de HSL-Zuid.

Vraag 16

Wordt er nu gewerkt aan een nieuwe business case? Welke financiële gevolgen heeft dit?

Antwoord 16

HSA werkt momenteel aan het in dienst nemen van de tijdelijke treindienst tussen Den Haag HS en Brussel Zuid. Daarnaast kijken vervoerders naar scenario's voor de langere termijn.

Vraag 17

Wat zijn de kosten van de huidige problemen met de Fyra? Hoe gaat u monitoren dat dit niet ten koste gaat van de reiziger?

Antwoord 17

Met de tijdelijke alternatieve treindienst tussen Den Haag HS en Brussel Zuid wordt de reiziger, gezien de omstandigheden, zo goed mogelijk bediend. De aanschafprijs van een V250-treinstel bedraagt ongeveer € 20 miljoen. Er zijn nu negen treinstellen afgenomen, waarover afschrijvingen worden betaald. Daarnaast is HSA verplicht concessievergoeding aan het ministerie van IenM te betalen en worden er kosten gemaakt voor de tijdelijke treindienst.

Overigens staat NS garant voor HSA. Daarnaast heeft NS AnsaldoBreda aansprakelijk gesteld en aanspraak gemaakt op boeteregelingen. NS heeft mij verzekerd dat de kosten niet worden doorberekend aan de reiziger.

Vraag 18

Wat hebben de V250-treinen gekost? Is de volledige koopsom al voldaan aan AnsaldoBreda? Zo niet, welk deel moet nog betaald worden?

Antwoord 18

De V250-treinen kosten ongeveer € 20 miljoen per stuk. NS heeft op dit moment negen treinen afgenomen. De volledige koopsom is nog niet betaald. Wel heeft NS AnsaldoBreda aansprakelijk gesteld en aanspraak gemaakt op boetebepalingen.

Vraag 19

Hoe vangt NS verlies op de HSL-concessie op? Kan worden uitgesloten dat financiële problemen bij de Fyra gevolgen hebben voor het vervoer op het hoofdrailnet? Zo ja, hoe wordt dit gewaarborgd? Zo nee, wat zijn die mogelijke gevolgen?

⁴ Kamerstuk 28 600 A nr. 23 d.d. 3 december 2002, Aanhangsel van de handelingen nr. 2462 van vergaderjaar 2006–2007 d.d. 21 augustus 2007 en Kamerstuk 22 026 nr. 277 d.d. 3 december 2007.

Antwoord 19

Met NS is afgesproken dat NS garant staat voor HSA. Momenteel wordt nog onderzocht wat de financiële consequenties zijn als gevolg van de problemen met het V250-materieel.

Vraag 20a

Hoe reëel is op dit moment de kans dat verliezen op de HSL-Zuid ten koste gaan van NS-treinen of dienstverlening aan de reiziger?

Antwoord 20a

Zie het antwoord op vraag 17 en vraag 19.

Vraag 20b

Kunt u inzicht geven in de financiële gevolgen van het niet nakomen van de verplichting van de HSA aan de Nederlandse Staat?

Antwoord 20b

Met NS is afgesproken dat NS garant staat voor HSA. Hierdoor is er geen sprake van dat HSA haar verplichting jegens de Nederlandse Staat, in casu de betaling van de HSL-heffing, niet zou kunnen nakomen.

Vraag 20c

Kunt u inzicht geven in de financiële gevolgen van het niet nakomen van de verplichtingen door AnsaldoBreda aan de HSA?

Antwoord 20c

Dit is primair een aangelegenheid tussen AnsaldoBreda, HSA en NS. NS heeft mij gemeld dat de fabrikant AnsaldoBreda in gebreke is gesteld. AnsaldoBreda heeft drie maanden de tijd om de problemen op te lossen. De financiële gevolgen worden op dit moment door NS nader onderzocht.

Vraag 20d

Wat kost het, of welke kosten zijn al gemaakt, indien het contract verbroken wordt door NS/HSA? Wat gaat dit de Nederlandse Staat kosten als concessieverlener, en als aandeelhouder van NS?

Antwoord 20d

De financiële gevolgen worden op dit moment door NS nader onderzocht.

Vraag 21a

Heeft u, of een van uw collega's, gesproken met uw Italiaanse collega over de problemen met AnsaldoBreda?

Antwoord 21a

Nee. De vervoerders hebben vanuit hun contractrelaties afstemming met AnsaldoBreda.

Vraag 21b

Welke technische problemen zijn er in de afgelopen periode aan het licht gekomen? Zijn deze als regulier garantiewerk te kwalificeren? Of zijn het verborgen gebreken?

Antwoord 21b

Zoals ik uw Kamer medio januari 2013 in twee brieven (Kamerstuk 22 026 nr. 374 en Aangangsels van de handelingen nr. 973) heb meegedeeld, hebben zich in de opstartfase van de internationale Fyra-verbinding technische problemen voorgedaan. De grootste technische verstoringen waren: deuren die niet correct werken, gedeeltelijke uitval van de tractie-installatie, het niet slagen van de remproef en de communicatie tussen trein en baan. Medio januari jl. traden er als gevolg van het

winterweer nog andere problemen op, zoals ijsvorming aan de onderkant van treinen en, zoals bekend, het loslaten van een bodemplaat bij één van de treinen. Specialisten werken hard aan het vinden van de oorzaken en het oplossen van deze problemen.

Vraag 22a

Klopt het dat er zich problemen voordeden tussen «boord en wal» in het functioneren van de Fyra?

Antwoord 22a

De problemen tussen «boord en wal» op de HSL zijn bekend en worden via de halfjaarlijkse voortgangsrapportage aan u gemeld. Het gaat hier om de uitval van de dataverbinding tussen de wal en de trein die nodig is voor de goede werking van het ERTMS beveiligingssysteem. De oorzaken liggen zowel aan de kant van de infrastructuur in de baan (verantwoordelijkheid Infrasppeed), in de GSM-R verbinding (verantwoordelijkheid ProRail), als aan de treinapparatuur (verantwoordelijkheid vervoerder). Alle betrokken partijen werken in een Taskforce aan het permanent monitoren van de problemen en het zo spoedig mogelijk en in gezamenlijkheid oplossen hiervan.

Vraag 22b

Wat zijn tot op heden de bevindingen van de technici met betrekking tot de problemen die er zijn met de Fyra?

Antwoord 22b

De problemen met betrekking tot de Fyra hebben enerzijds te maken met opstartproblemen en anderzijds met problemen die zijn ontstaan als gevolg van winterse omstandigheden. De technici constateren dat de lijst van problemen als gevolg van kinderziektes slinkt en dat er voor veel zaken een oplossing is. NS meldt mij dat de beschadigingen die zijn opgelopen als gevolg van de winterse omstandigheden waarschijnlijk vragen om aanpassing aan de trein. Daar waar het gaat om communicatie tussen trein en baan zijn het interface problemen die ook bij de Thalys voorkwamen.

Vraag 22c

Om wat voor problemen gaat het hier?

Antwoord 22c

Zie het antwoord op vraag 21b.

Vraag 22d, e en f

Worden u en NS geïnformeerd over deze bevindingen? Zo ja, hoe vaak en hoe? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 22d, e en f

NS heeft mij gemeld dat de technici en monteurs van NS Hispeed en NedTrain nauw samenwerken met medewerkers van AnsaldoBreda, en dat er dagelijks contact is op de werkvloer. Ik word hierover geïnformeerd door HSA.

Vraag 22g

Kunnen de problemen ook te wijten zijn aan de beheerder van het materieel, in dit geval NS, die de treinen onvoldoende sneeuw- en ijsvrij houden, danwel niet winterklaar hebben?

Antwoord 22g

HSA deelt mij mede dat, kort na ingebruikname van het V250-materiaal, technische problemen aan het materieel ontstonden als gevolg van het

winterweer. Deze problemen worden in de analyse naar het materieel in de evaluatie meegenomen.

Vraag 22h en i

Zijn er gebruikershandleidingen voor winterweer meegeleverd met de treinen? Zo ja, is volgens deze handleidingen gewerkt?

Antwoord 22h en i

NS heeft mij gemeld dat er geen handleidingen meegeleverd zijn die specifiek zien op het winterweer. Het V250-materieel is echter wel ontworpen voor gebruik onder alle in België en Nederland gebruikelijke weersomstandigheden.

Vraag 23

Wie heeft de testprotocollen opgesteld en had NS hierbij inspraak?

Antwoord 23

De tests zijn onder verantwoordelijkheid van de fabrikant uitgevoerd en daarna gevalideerd door de aankopende partij. De testen worden uitgevoerd onder toezicht van een Notified Body (in Nederland) en een Designated Body (in België), op basis waarvan de toelaten instanties in Nederland (ILT) en België (DVIS) toelating hebben verleend.

Vraag 24

Zijn de Fyra-treinen getest op vorstperiodes en sneeuwval, zoals deze zich de afgelopen weken hebben voorgedaan?

Antwoord 24

Ja. De V250-treinen zijn getest in winterse omstandigheden, zowel in de klimaatkamer in Wenen als op de testbaan in Tsjechië. In de vorige winter heeft HSA onder winterse omstandigheden getest in Nederland.

Vraag 25

Klopt het dat de testritten onder winterse omstandigheden niet hebben plaatsgevonden bij hogere snelheden (meer dan 200 km/uur)?

Antwoord 25

Op de testbaan in Tsjechië is niet met hoge rijsnelheden getest, in Nederland wel.

Vraag 26a

Kunt u de aard van de Radio Block Centre (RBC)-storingen, zoals genoemd in uw brief van 14 januari 2013, toelichten? Klopt het dat de RBC de centrale European Train Control System (ETCS)-veiligheidscomputer is die alle treinen over de HSL bestuurt (dus ook de Thalys), en tweevoudig is uitgevoerd, en dat een storing van de RBC al het treinverkeer over de HSL (dus niet alleen de V250 maar ook de Traxx en de Thalys) zou stilleggen?

Antwoord 26a

Ervan uitgaand dat u met uw vraag doelt op storingen in de communicatie tussen «trein en baan» verwijs ik naar het antwoord op vraag 22.

Het is correct dat er sprake is van twee zogenaamde RBC's: één voor de Noordsectie van de HSL-Zuid en één voor de Zuidsectie. Een RBC is «redundant» uitgevoerd dus er zijn twee computers. Bij een storing van één computer kan de RBC dus blijven functioneren. Wanneer een RBC-systeem compleet zou blijken uit te vallen, is geen treinverkeer mogelijk.

Vraag 26b

Klopt het dat er alleen problemen waren met de V250 en deelt u de mening dat er dan per definitie geen sprake kan zijn van een RBC probleem?

Antwoord 26b

Indien er sprake is van uitval van de communicatie tussen trein en baan, kan dit optreden bij alle materieelsoorten die over de HSL-Zuid rijden. Dit heeft dus niet uitsluitend met het V250-materieel te maken.

Vraag 26c

Hadden de genoemde problemen te maken met de veiligheidscomputer in het materieel (de European Vital Computer (EVC))?

Antwoord 26c

Ja, dit speelt mee. Er zijn echter diverse oorzaken die ervoor kunnen zorgen dat de communicatie tussen de trein en de baan wordt verstoord. Deze kunnen er toe leiden dat de trein gedwongen wordt tot stilstand te komen.

Vraag 26d

Hadden de genoemde problemen te maken met GSM-Rail?

Antwoord 26d

Ten dele, zie het antwoord op vraag 22a.

Vraag 26e

Zijn de problemen met GSM-Rail die eerder al in voortgangsrapportages HSL-Zuid zijn genoemd volledig opgelost? Zo nee, wat is de reden dat deze problemen nog niet zijn opgelost en welke partij is hiervoor verantwoordelijk?

Antwoord 26e

Deze problemen zijn nog niet volledig opgelost. Partijen werken gezamenlijk aan onder andere aanpassingen aan het ERTMS-infrasysteem, die door Infrasppeed in opdracht van de Nederlandse Staat worden voorbereid en zullen worden uitgevoerd.

Vraag 27

Zijn er volgens u in de aanbestedingsprocedure fouten gemaakt? Zo ja, welke zijn dit?

Antwoord 27

Ervan uitgaande dat u in deze vraag refereert aan de aanbestedingsprocedure voor het vervoer over de HSL-Zuid: onderdeel van de afspraken die volgen uit de aanbestedingsprocedure is dat de vervoerder verantwoordelijk is voor de inzet van materieel. HSA is dus verantwoordelijk voor het tijdig beschikken over voldoende treinen voor het rijden van de diensten over de HSL-Zuid. Het ministerie van IenM heeft in de rol van contractmanager in de periode 2001 – 2004 voortdurend bij HSA aange-drongen op een tijdige bestelling van de hogesnelheidstreinen. In de aanbestedingsprocedure voor de treinen door NS/HSA heeft het ministerie van IenM, zoals eerder gemeld, geen rol gespeeld.

Vraag 28a

Welke rol speelde de Raad van Commissarissen van NS bij de bieding voor het vervoer op de HSL-Zuid en de aanbesteding van het hogesnelheidsmaterieel?

Antwoord 28a

NS deelt mij het volgende mede «De Raad van Commissarissen heeft tot taak toezicht te houden op het beleid van het bestuur en de algemene gang van zaken en staat het bestuur met raad ter zijde. Bij de vervulling van hun taak richten de commissarissen zich naar het belang van de onderneming.».

Vraag 28b

Hoe is de samenwerking tussen NS, HSA, het ministerie van Infrastructuur en Milieu, NMBS en de Belgische verantwoordelijke overheid georganiseerd om te komen tot een oplossing voor de gerezen problemen? Wat is de rol van de aandeelhouder, het ministerie van Financiën hierbij?

Antwoord 28b

Er is nauw contact tussen de genoemde partijen. Dit heeft op de korte termijn geresulteerd in de totstandkoming van een tijdelijke treindienst zoals vermeld in mijn brief van 1 februari 2013. HSA houdt mij op de hoogte van acties en inspanningen inzake het oplossen van de problemen met het V250-materieel. Zoals ook in mijn brief van 1 februari 2013 genoemd heb ik in de afgelopen weken meermaals overleg gehad met mijn collega aan de Belgische zijde. Uiteraard heb ik hierover ook overleg gevoerd met mijn collega, de minister van Financiën.

Vraag 29a

Is het mogelijk om bij een Europese aanbesteding op de economisch meest voordelige bieding te selecteren of dient in alle gevallen voor de goedkoopste optie te worden gekozen?

Antwoord 29a

Bij een Europese aanbesteding is het uiteraard mogelijk op de economisch meest voordelige bieding te selecteren. Er bestaat echter geen verplichting om in alle gevallen voor de economisch meest voordelige bieding te kiezen.

NS heeft mij gemeld dat er in het bestek voor de aanbesteding van het materieel vijf subcriteria zijn opgenomen: prijs per volwaardige zitplaats, technische en functionele kwaliteit, de mate waarin de aangeboden technologieën al zijn bewezen, de geschatte levensduur en de nazorg.

Vraag 29b

Moesten er bij de aanbesteding van de exploitatie van de HSL-Zuid garanties afgegeven worden door de partijen die zich inschreven? Hoe is de garantiestelling bij én na de inschrijving vormgegeven? Wat is de actuele garantiestelling van de HSA en/of de NS?

Antwoord 29b

In de Invitation to tender is destijds aan inschrijvers een performance bond (bankgarantie) gevraagd van € 100 miljoen. In de opvolgende fase van de tender, de onderhandelingen met NS/KLM in de zomer van 2001, is dit bedrag verhoogd tot € 200 miljoen (prijsspeil 2000). Dit bedrag wordt volledig aangesproken om de verliezen van HSA op de business case af te dekken.

Vraag 30a

Kunt u aangeven wat er precies gebeurd is tussen de eerste indiening van zeven offertes voor het materieel, en de uiteindelijke keuze voor AnsaldoBreda, waarbij de andere aanbidders zich hadden teruggetrokken?

Antwoord 30a

HSA heeft mij gemeld dat de aanbesteding van het materieel uit twee fasen bestond: een selectiefase en een gunningsfase. In de selectiefase hebben zich zeven marktpartijen aangemeld. Eén partij voldeed niet aan de selectiecriteria, zodat zes partijen doorgingen naar de gunningsfase en een bieding mochten indienen. Van deze zes partijen hebben vier partijen een offerte ingediend. Bij het beoordelen van de inschrijvingen bleken niet alle kandidaten aan de criteria te voldoen. Vervolgens is HSA in onderhandeling gegaan met de overgebleven twee kandidaten: AnsaldoBreda en Alstom. Nadat Alstom zich terugtrok n.a.v. het gewijzigde aantal treinen (van 23 treinstellen in totaal naar drie voor NMBS en negen voor NSFSC met een optie van zeven extra treinstellen) bleef AnsaldoBreda als enige partij over.

De onderhandelingen zijn vervolgens met AnsaldoBreda voortgezet en afgerond. Op 20 mei 2004 is de overeenkomst voor de aankoop van het V250-materieel ondertekend.

Vraag 30b

Hebben in deze periode of voorafgaande aan deze periode interventies plaats gevonden vanuit het ministerie zoals gemeld in het NRC, waarbij het ministerie eiste, of er op aandrang, dat de treinen tenminste 250 km/uur zouden rijden of anderszins (aanvullende) eisen stelde aan het materieel die niet in de oorspronkelijke aanbestedingsvoorwaarden stonden?

Antwoord 30b

Het ministerie van IenM heeft in de aanbestedingsvoorwaarden voor het vervoer over de HSL-Zuid geen eisen geformuleerd ten aanzien van de snelheid van de treinen. Het ministerie van IenM heeft er in correspondentie op gewezen dat de eisen uit de Concessieovereenkomst inzake reistijden dienen te worden nageleefd. De keuze voor het materieel en de aanbesteding die tot aankoop hiervan moest leiden is altijd de verantwoordelijkheid van HSA geweest. Er heeft na ondertekening van de Concessieovereenkomst op 5 december 2001 veelvuldig overleg plaatsgevonden tussen het ministerie van IenM en HSA inzake de materieelbestelling. Hierbij is door IenM steeds benadrukt dat een tijdige materieelbestelling van groot belang is om een tijdige start van het vervoer mogelijk te maken.

Vraag 30c

Waarom is de omvang van de bestelling in deze periode verlaagd?

Antwoord 30c

NS heeft mij gemeld dat beide vervoerders constateerden dat het traject Breda – Brussel sterk verliesgevend zou zijn. Hierop hebben de vervoerders besloten om het aantal te bestellen V250-treinen te verminderen.

Vraag 30d

Hoe hoog was de bezettingsgraad in de businesscase op basis waarvan NS haar «bid» samenstelde en van welke capaciteit per trein werd daarin uitgegaan?

Antwoord 30d

Door NS werd in de business case van het «bid» gerekend met uiteenlopende bezettingsgraden; per treindienst en vooral ook per moment van de dag. In de destijds (financieel) geoptimaliseerde business case werd uitgegaan van een behoefte van ongeveer 550 stoelen in de spitsuren; in de daluren lag deze behoefte uiteraard aanzienlijk lager. HSA is bij het bestellen van het materieel uitgegaan van de spitsbehoefte, afgezet tegen de prijsstelling die HSA zou gaan rekenen.

Vraag 30e

Klopt het dat NS Hispeed een zo goedkoop mogelijke trein wenste te bestellen, omdat zij al een (te) hoog bedrag had besteed aan de concessie voor de HSL-Zuid?

Antwoord 30e

Zie het antwoord op vraag 29a.

Vraag 30f

Klopt het bericht dat er omwille van budgettaire redenen gevraagd werd naar een trein met een maximumsnelheid van 200 km per uur?

Antwoord 30f

Zie het antwoord op vraag 30b: de vervoerder is verantwoordelijk voor het inzetten van materieel waarmee de eisen gesteld in de Concessieovereenkomst, onder andere met betrekking tot reistijd, kunnen worden gerealiseerd.

Vraag 30g

Wat was de rol van het criterium «referenties»(ervaring met het bouwen van hogesnelheidstreinen) in het aanbestedingsdossier?

Antwoord 30g

NS heeft mij gemeld dat het criterium «referenties» een rol speelde in de selectiefase. In die fase diende een gegadigde aan de hand van van tevoren vastgestelde criteria aan te tonen dat hij geschikt is om de aanbestede opdracht uit te voeren. Door middel van referenties kon dan worden aangetoond dat aan de vereiste ervaring werd voldaan.

Vraag 30h

Op basis van welke criteria werd er voor AnsaldoBreda gekozen, gelet op het feit dat er dikwijls wordt gezegd dat het prijscriterium de doorslag heeft gegeven en dat er eenzijdig is gekeken naar de goedkoopste oplossing? Kunt u deze geluiden bevestigen of tegenspreken? Indien nee, welke criteria hebben mede de doorslag gegeven?

Antwoord 30h

NS heeft mij gemeld dat het gunningscriterium de «economisch meest voordelige bieding» betrof en niet de laagste prijs. Voor de beoordeling van het gunningscriterium vond een onderverdeling in vijf subcriteria plaats. Zoals gemeld in het antwoord op vraag 29a waren deze subcriteria: prijs per volwaardige zitplaats, technische en functionele kwaliteit, de mate waarin de aangeboden technologieën al zijn bewezen, de geschatte levensduur en de nazorg. Op al deze subcriteria is de bieding van AnsaldoBreda beoordeeld.

Vraag 30i

Waarom is er gekozen voor een prototype en niet voor een «proven technology model»?

Antwoord 30i

De keuze voor het materieel is een zaak van de vervoerders. Het ministerie van IenM heeft hierbij als randvoorwaarde gesteld dat de overeengekomen reistijden en andere contractvoorwaarden nageleefd worden. NS heeft mij gemeld dat door AnsaldoBreda zoveel mogelijk gebruik is gemaakt van bestaand ontwerp. Zo zijn de rijtuigen afgeleid van de in Italië rijdende hogesnelheidstrein ETR500 waaraan AnsaldoBreda heeft meegebouwd.

Vraag 31a

Was de Fyra-trein nu een nieuwe techniek of een beproefde techniek?

Antwoord 31a

Zie het antwoord op vraag 30i.

Vraag 31b

Klopt het dat een bezoek aan Denemarken in 2003 heeft uitgewezen dat het materieel van AnsaldoBreda daar probleemloos functioneerde?

Antwoord 31b

NS heeft mij gemeld dat er een bezoek aan Denemarken heeft plaatsgevonden om daar te spreken over de ervaringen met AnsaldoBreda. Op dat moment waren er nog geen problemen met de productie van de Deense treinen.

Vraag 31c

Wat was de aard van de problemen die zich de jaren daarna in Denemarken voordeden?

Antwoord 31c

Het materieel dat door de Deense Spoorwegen DSB is besteld bij AnsaldoBreda betreft ander materieel, namelijk dieseltreinen. Dit is een heel ander product dan de door HSA bestelde elektrische hogesnelheidstreinen. De problemen in Denemarken zijn grotendeels van een andere aard. Het betreft specifiek problemen met de motoren, deuren, toiletten, ventilatiesystemen, verwarming en de computertechnologie. Wel is het zo dat de dieseltreinen in Denemarken ook niet tijdig konden worden geleverd. Overigens worden deze dieseltreinen sinds medio 2012 geleidelijk in de dienstregeling in Denemarken ingezet.

Vraag 31d

Kunnen wij die problemen ook verwachten?

Antwoord 31d

NS heeft mij gemeld dat dit niet te verwachten is, omdat het ander materieel betreft.

Vraag 31e, f en g

Hebben NS en NMBS na het bekend worden van de problemen in Denemarken actie ondernomen? Zo ja, wat hebben ze gedaan? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 31e, f en g

Van NS heb ik begrepen dat zij gedurende de hele looptijd van het contract maximale druk heeft uitgeoefend op AnsaldoBreda om zo spoedig mogelijk treinen te leveren van goede kwaliteit.

Vraag 31h

In hoeverre is gekeken naar de aankoop van treinen van AnsaldoBreda in Noorwegen?

Antwoord 31h

Tijdens de onderhandelingen met AnsaldoBreda is gekeken naar de kwalificaties. Er heeft een objectieve Europese aanbesteding plaatsgevonden.

Vraag 31i en j

Hoe verliep de opstart van de nieuwe treinen in Noorwegen? Waren daar problemen? Zo ja, welke, en welke lessen hebben NS en NMBS hieruit getrokken?

Antwoord 31i en j

Ik heb uit de media begrepen dat er ook bij een levering van AnsaldoBreda aan de Noorse spoorwegen problemen zijn geweest met het materieel. De Noorse spoorwegen hebben op basis van de afname van de eerste reeks treinen besloten af te zien van hun vervolgoptie om meer treinen af te nemen. NS heeft mij nogmaals bevestigd dat zij gedurende de hele looptijd van het contract maximale druk uitoefent op AnsaldoBreda om zo spoedig mogelijk treinen te leveren van goede kwaliteit.

Vraag 31k

Waarom is er geen plan B opgesteld in 2007/2008, toen de problemen aan de oppervlakte kwamen in Nederland, maar ook in Denemarken?

Antwoord 31k

Zoals ook aan u is gemeld in de voortgangsrapportages over de HSL-Zuid en tijdens verschillende debatten met uw Kamer heeft HSA, zodra bekend werd dat de levering van de V250-treinen vertraging opliep, tijdelijke treinstellen (Traxx-Prio-materieel) ingezet om de binnenlandse Fyra treindiensten tussen Amsterdam, Rotterdam en Breda uit te voeren.

Vraag 32a

Wat is de reistijd tussen Amsterdam en Brussel met V250-materieel, wat is de reistijd met het oorspronkelijk gevraagde en door meerdere treinbouwers aangeboden V220-materieel en wat is de reistijd zoals vereist in de concessie?

Antwoord 32a

De reistijd zoals vereist in de Vervoerconcessie voor het hogesnelheidsnet bedraagt 102 minuten voor de reis Amsterdam Centraal- Brussel Zuid, inclusief een stationnement van twee minuten op de tussengelegen stations. Omdat ook te Brussel-Centraal gehalteerd gaat worden mag deze tijd met vier minuten verhoogd worden. De maximaal toegestane reistijd wordt daarmee 106 minuten.

Dit zijn overigens waarden die zijn overeengekomen na behandeling van het rijtjendossier met de Belgische Staat en NMBS. In de oorspronkelijke Invitation To Tender stond een maximum reistijd Amsterdam-Brussel van 93 minuten gespecificeerd; deze reistijd bleek later geheel niet realiseerbaar omdat in België de infrastructuur afweek van de oorspronkelijk gespecificeerde situatie.

Met het V250-materieel van AnsaldoBreda is de reistijd van 104 minuten realiseerbaar. Met V220-materieel zou dit volgens HSA ook het geval zijn, maar dan zou de trein een aanzienlijk hogere aanzetversnelling moeten hebben («sneller moeten kunnen optrekken»). Om efficiencyredenen heeft AnsaldoBreda uiteindelijk gekozen voor het bieden van een hogere maximumsnelheid, zodat met een lagere aanzetversnelling de eisen met betrekking tot de reistijden gehaald kunnen worden.

Vraag 32b

Klopt de bewering van NS en NMBS dat de dienstregeling van de concessie haalbaar is met V220 materieel?

Antwoord 32b

Hierover is in 2003 veelvuldig discussie gevoerd tussen het ministerie van IenM en HSA. Het toenmalig ministerie van Verkeer en Waterstaat heeft altijd duidelijk gesteld dat er in de Concessieovereenkomst voor het vervoer over de HSL-Zuid verplichte totale maximale reistijden zijn overeengekomen voor binnenlandse en internationale treindiensten. Het onderscheid tussen V220-materieel of ander materieel is daarbij irrelevant. Het ministerie van IenM heeft HSA er daarom in 2003 op gewezen dat zij onverkort nakoming verlangt van het halen van deze reistijden.

Vraag 33a

Wanneer zijn er twijfels ontstaan over de kwaliteit van het Fyra-materieel?

Antwoord 33a

Zie het antwoord op vraag 21b.

Vraag 33b

Wat was de oorspronkelijk overeengekomen leverdatum van de Fyra-treinen? Welke feiten hebben ten grondslag gelegen aan het opschuiven van deze datum? Kan dit gedocumenteerd worden aangeleverd (change-orders)?

Antwoord 33b

HSA deelt mij mede dat de oorspronkelijke leverdatum voor de eerste zes treinen maart 2007 was. Aan het opschuiven van de leverdatum lag onder andere ten grondslag dat de fabrikant meer tijd nodig bleek te hebben voor het design en de bouwphase dan waar van te voren op was gerekend. De correspondentie tussen de vervoerders en de fabrikant hierover is niet bekend bij het ministerie van IenM in verband met de bedrijfsvertrouwelijkheid hiervan.

Vraag 33c

Gelet op het feit dat NS/HSA overweegt om één of meerdere schadeclaims in te dienen, welke claims zijn dat? Welke claims of boetes zijn in verband met de te late levering eerder al opgelegd?

Antwoord 33c

Ik heb van NS vernomen dat NS/HSA maximaal aanspraak zal maken op de in het contract vastgelegde boetebepalingen voor te late levering.

Vraag 33d

Welk deel van de aanschafkosten is reeds betaald? Welke deel heeft de NS/HSA achtergehouden in verband met de lopende garantieperiode?

Antwoord 33d

Zie het antwoord op vraag 18.

Vraag 33e

Welke ruimte en mogelijkheden biedt het contract tussen HSA en AnsaldoBreda om de schade op AnsaldoBreda te verhalen? Zijn er omstandigheden geweest die deze contractpositie hebben ondermijnd? Zijn alle mogelijkheden in het contract gebruikt?

Antwoord 33e

Zie het antwoord op vraag 33c.

Vraag 33f

Welke verplichting bestaat er om alle treinen af te nemen?

Antwoord 33f

Indien de treinen voldoen aan de afgesproken specificaties bestaat er een verplichting tot afnemen.

Vraag 33g

Welk onderzoek is gedaan door NS/HSA en/of de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) naar de kwaliteit in financiële zin van AnsaldoBreda en zijn hier rapportages van beschikbaar.

Antwoord 33g

ILT heeft geen onderzoek uitgevoerd naar de kwaliteit van AnsaldoBreda in financiële zin, aangezien dit niet tot de taak van ILT behoort. Zoals eerder gemeld heb ik NS/HSA en NMBS verzocht een uitgebreide evaluatie uit te voeren naar het V250-materieel.

Vraag 33h

Wanneer werd er beslist om de dienstverlening met de Fyra tussen Amsterdam en Brussel op te starten? Wie heeft beoordeeld dat de Fyra-trein hiervoor klaar was? Werden hiervoor zogenaamde «acceptatie-testen» uitgevoerd? Wie heeft namens NMBS en/of Infrabel toestemming gegeven om de Fyra in te zetten voor reizigersvervoer in België? Hoe verloopt deze procedure?

Antwoord 33h

Zoals ik in mijn brieven van 28 januari 2013 en 1 februari 2013 heb gemeld zal NS hier uitgebreid op ingaan in de evaluatie die wordt uitgevoerd naar de inzet van het V250-materieel.

Vraag 34a

Wanneer was op het ministerie bekend dat de fabriekslijn van de Fyra was of zou worden afgebroken en dat de bestelling van het twintigste treinstel door NMBS niet meer mogelijk was?

Antwoord 34a

Mijn ambtsvoorgangers hebben, zoals hierboven ook gesteld, de Belgische collega's altijd op de afspraken over de aanschaf van het twintigste treinstel aangesproken. Afbraak van de fabriekslijn van AnsaldoBreda is nooit formeel aan het ministerie van IenM bevestigd door AnsaldoBreda, noch door de vervoerders HSA en NMBS. In september 2010 is uw Kamer via Voortgangsrapportage HSL-Zuid 27 geïnformeerd dat toenmalig minister Vervotte NMBS opdracht zou hebben gegeven om over te gaan tot bestelling van het twintigste V250-treinstel. Dit naar aanleiding van een gesprek tussen de toenmalig ministers Vervotte en Eurlings. Deze bestelling heeft zoals inmiddels bekend niet plaatsgevonden.

Vraag 34b

Wanneer is dit gemeld aan de Tweede Kamer? Klopt het dat dit pas eind 2012 is gemeld terwijl reeds veel eerder bekend was dat deze fabriekslijn was of zou worden afgebroken? Waarom heeft u de Kamer hierover niet eerder geïnformeerd?

Antwoord 34b

Mijn ambtsvoorgangers hebben de Belgische collega's altijd aan de afspraken gehouden over het twintigste treinstel (Kamerstuk 22 026, nr. 371 d.d. 3 december 2012). Tijdens het rondetafelgesprek over de HSA-problematiek en de vervoerconcessie voor het hoofdrailnet op

26 januari 2012 heeft de vertegenwoordiger van NMBS gemeld dat NMBS een verzoek had gekregen van minister Vervotte en dat NMBS daaraan vervolg heeft gegeven door met AnsaldoBreda in overleg te treden over het twintigste treinstel. Volgens NMBS bleek echter dat de fabriekslijn op dat moment al werd afgebouwd.

Door Nederland is ambtelijk en bestuurlijk aan België meermaals de suggestie gedaan om eventueel een ander type hogesnelheidstrein aan te schaffen of te leasen. Pas bij het afronden van de onderhandelingen die geleid hebben tot afspraken over de bediening van Breda en Antwerpen, waarover ik u in december 2012 heb ingelicht (Kamerstuk 22 026, nr. 371 d.d. 3 december 2012 en Kamerstuk 22 026, nr. 372 d.d. 5 december 2012) is definitief geworden dat NMBS het 20^e treinstel niet zou aanschaffen.

Vraag 35a

Kan worden uitgesloten dat het belang van NMBS in de Thalys een rol speelt in de stevige opstelling van NMBS richting AnsaldoBreda? Zo ja, waarom? Zo nee, waarom niet, en welke gevolgen kan dit dan hebben?

Antwoord 35a

Het is niet aan mij om hier een oordeel over te geven.

Vraag 35b

Welke partij heeft het voortouw genomen voor de bestelling van het treinmateriaal? Klopt het dat NMBS hierin slechts de rol van «junior partner» op zich heeft genomen, en NS/HSA de lead heeft genomen? Kunt u toelichten waarom NS/HSA zestien treinen wilde bestellen en de NMBS slechts drie?

Antwoord 35b

NS en NMBS hebben de aanbestedingsprocedure gezamenlijk georganiseerd en uitgevoerd. De vervoerders zouden elk drie treinstellen bestellen voor de treindienst Amsterdam – Brussel v.v.. De resterende V250-treinstellen die door NS zijn besteld, zijn bedoeld voor het rijden van de binnenlandse dienstregeling over de HSL-Zuid.

Vraag 35c

Waarom beschouwt NS het afvoeren van de Fyra enkel als een theoretische optie, terwijl NMBS dit als een reële mogelijkheid naar voren schuift? Heeft dit te maken met verschillen in de contracten van de spoorwegondernemingen met de constructeur?

Antwoord 35c

Eventuele verschillen in de contracten van de vervoerders met AnsaldoBreda zijn mij niet bekend.

Vraag 36

Wat zijn de gevolgen voor de Nederlandse treinreiziger wanneer NMBS besluit geheel te stoppen met de V250?

Antwoord 36

In het geval NMBS besluit de door haar te leveren drie V250-treinen niet in te zetten voor het rijden over de HSL-Zuid dan kan de Fyra dienstregeling Amsterdam – Brussel v.v. niet worden gereden conform de afspraak in de Vervoerconcessie voor het hogesnelheidsnet en de Samenwerkingsovereenkomst. Op basis van de wet en de concessie heeft HSA in dat geval de verplichting te zorgen voor vervangend vervoer. HSA zal vervolgens met NMBS in gesprek gaan over het niet naleven van afspraken.

Vraag 37

Op welke punten verschillen de contracten van NS en NMBS met AnsaldoBreda? Kunt u deze contracten naar de Kamer sturen?

Antwoord 37

Zie het antwoord op vraag 35c.

Het ministerie van IenM beschikt niet over deze contracten. NS deelt mij mede dat de contracten nagenoeg gelijk zijn, en er sprake is van kleine verschillen in verband met het verschil in aantallen treinen die NS respectievelijk NMBS afnemen. NS meldt mij dat deze contracten bedrijfsvertrouwelijke informatie bevatten en daarom niet openbaar zijn.

Vraag 38a

Kunt u aangeven waarom NS wel is overgegaan tot een voorlopige overname van (een deel van) het materieel van AnsaldoBreda en NMBS tot twee keer toe niet?

Antwoord 38a

Aan de zijde van NS/HSA heeft men besloten tot voorlopige overname van een deel van het materieel om hiermee ritten voor het opleiden van personeel en testritten uit te voeren. De overwegingen van de NMBS zijn mij niet bekend.

Vraag 38b

Kan deze voorlopige overname financiële consequenties hebben voor de Nederlandse Staat of NS/HSA?

Antwoord 38b

Er zijn op dit moment geen specifieke gevolgen voorzien.

Vraag 39

Welke afspraken zijn er gemaakt met België over de aanschaf van de Fyra-treinen? Kan NMBS eenzijdig besluiten de treinen niet aan te schaffen? Welke gevolgen heeft dit voor de Nederlandse aanschaf van Fyra-treinen? Wanneer wordt dit besloten?

Antwoord 39

NS deelt mij mede dat zij en NMBS nagenoeg identieke contracten hebben gesloten met AnsaldoBreda voor de aanschaf en levering van de V250-treinen. NS en NMBS hebben daarin beide een eigen verantwoordelijkheid om te zorgen voor adequaat materieel om de contractsverplichtingen uit te voeren. In feite kan NMBS eenzijdig besluiten geen V250-treinen af te nemen.

Vraag 40a

Hoeveel treinen zouden NS, respectievelijk NMBS, oorspronkelijk in 2002 aanschaffen? Klopt het dat NS aanvankelijk zestien treinen zou aanschaffen en NMBS tien of elf treinen, maar dat NMBS uiteindelijk in 2005 slechts drie treinen heeft besteld?

Antwoord 40a

In 2002 waren de vervoerders voornemens in totaal 26 treinen aan te schaffen, waarvan maximaal tien voor NMBS. Uiteindelijk heeft dit geresulteerd in 19 treinstellen, waarvan drie voor de NMBS. Zoals bekend heeft aanschaf van het vierde treinstel voor NMBS, oftewel het 20^e treinstel in de totale set, nooit plaatsgevonden.

Vraag 40b

Welke consequentie had deze keuze voor de aangeboden dienstregeling in relatie tot de concessie?

Antwoord 40b

Met het omzetten van de Concessieovereenkomst in een publiekrechtelijke Vervoerconcessie voor het hogesnelheidsnet zijn de diensten 16 keer per dag Breda – Brussel v.v. en vier keer per dag Den Haag – Brussel v.v. vervangen door acht keer per dag Den Haag – Breda – Brussel v.v.. Dit naar aanleiding van de gesprekken tussen Nederland en België uit 2005. Voor het uitvoeren van deze treindienst Den Haag – Breda – Brussel en de andere treindiensten in de concessie, zouden 20 treinstellen nodig zijn.

Zoals bekend is de dienstregeling, mede door het uitblijven van het 20^e treinstel, gewijzigd: de treindienst Den Haag – Breda – Brussel v.v. is eind 2012 vervangen door Breda – Antwerpen v.v..

Vraag 40c

Waar waren de zes uiteindelijk niet bestelde NMBS-treinstellen oorspronkelijk voor bedoeld, gezien het feit dat er in Nederland steeds gesproken is over de aanschaf van het twintigste treinstel voor Den Haag-Brussel?

Antwoord 40c

In totaal hebben de vervoerders uiteindelijk vier treinstellen niet besteld (19 in plaats van 23). Het verschil is vooral te verklaren uit het niet doorgaan van de uurdienst Breda – Brussel v.v. uit het afspraken in 2001 (hiervoor zouden drie treinstellen nodig zijn) en het niet bestellen door NMBS van het 20e treinstel voor de in 2005 genoemde treindienst Den Haag – Breda – Brussel v.v..

Vraag 41a

Waarom heeft NS zestien treinstellen besteld en NMBS maar drie?

Antwoord 41a

NS heeft meer treinen besteld dan NMBS omdat deze ook voor binnenslands vervoer over de HSL-Zuid bestemd zijn.

Vraag 41b

Wat hebben de beide partijen tot nu toe betaald en wat moeten ze beiden in totaal betalen?

Antwoord 41b

NS deelt mij mede dat beide partijen een deel van de kosten hebben betaald en een deel nog niet. De financiële gegevens zijn bedrijfsvertrouwelijk.

Vraag 41c

Waarom heeft NMBS tot twee maal toe de levering van de treinstellen geweigerd?

Antwoord 41c

De achterliggende reden is mij niet bekend: hiervoor verwijs ik u naar NMBS.

Vraag 41d

Wat mankeerde er toen aan de treinen?

Antwoord 41d

HSA heeft mij gemeld dat de betreffende treinen op dat moment formeel nog niet waren toegelaten voor reizigersvervoer en onder een testregime reden.

Vraag 41e

Waren dat exact dezelfde treinen als de treinen die NS wel toeliet op het spoor?

Antwoord 41e

Ja.

Vraag 41f

Waarom heeft NS deze treinen wel toegelaten op het spoor?

Antwoord 41f

NS/HSA gaat niet over toelating van treinen, dat is aan ILT. De treinen reden met toestemming van ILT onder een testregime.

Vraag 41g

Was er verschil in de informatie die NS en NMBS van AnsaldoBreda hebben gekregen, op basis waarvan ze beiden een andere beslissing namen?

Antwoord 41g

NS deelt mij mede dat hier geen sprake van is geweest.

Vraag 41h

Waarom was er geen afstemming tussen NS en NMBS, zodat ze richting producent gezamenlijk konden optreden?

Antwoord 41h

NS meldt mij dat gedurende de uitvoering van het contract zij met NMBS heeft afgestemd en gezamenlijk heeft opgetreden. Beide vervoerders hebben echter een andere afweging gemaakt in de voorlopige overname van de treinen.

Vraag 42a

Gaan NS en NMBS vanaf heden gezamenlijk optreden richting AnsaldoBreda?

Antwoord 42a

NS deelt mij mede dat NS en NMBS al sinds de start van de aanbestedingsprocedure gezamenlijk optrekken richting AnsaldoBreda. Dit blijkt bijvoorbeeld uit het feit dat, sinds de ondertekening van de overeenkomsten met AnsaldoBreda, NS en NMBS gezamenlijk het projectmanagement voeren.

Vraag 42b

Houden NS en NMBS elkaar vast in het trekken van één lijn richting AnsaldoBreda zodat het niet zo kan zijn dat NMBS de aankoop afblaast en NS de aankoop wel voltooit?

Antwoord 42b

Zie het antwoord op vraag 42a.

Vraag 43

Wat is de reden dat in België het materieel slechts is toegelaten tot 31 januari 2013, terwijl in Nederland de treinen wel volledig zijn toegelaten? Waarom is hier niet één lijn in getrokken?

Antwoord 43

Volgens de in Nederland van kracht zijnde wet- en regelgeving voldeden de treinstellen AnsaldoBreda V250 aan de formele eisen en werden deze daarom toegelaten. Tijdelijke vergunningen worden in Nederland niet verstrekt.

Vraag 44

Welke gevolgen hebben de huidige problemen voor de verbinding Antwerpen – Breda?

Antwoord 44

Ook de treindienst Breda – Antwerpen v.v. over de HSL-Zuid was voorzien met V250-materieel. De huidige problematiek betekent dat deze verbinding helaas pas later van start kan gaan dan eerder afgesproken. Met de tijdelijke vervangende treindienst tussen Den Haag HS en Brussel Zuid is daarom ook expliciet gekeken naar de bediening van Zuid-Nederland. Dit is vormgegeven middels een stop van deze trein in Roosendaal.

Vraag 45a

Hoe zou de dienstregeling er (in termen van frequentie en reistijd), volgens de afspraken van december 2012, uitzien vanaf april 2013 tussen Breda en Antwerpen, respectievelijk Noorderkempem en Antwerpen? Klopt het dat er tussen Noorderkempem en Antwerpen één keer per uur een trein zou gaan rijden (net zoals nu) en daarnaast één keer per twee uur een trein Breda-Noorderkempem-Antwerpen?

Antwoord 45a

Met de vervoerders was overeengekomen om met één V250-treinstel één keer per twee uur een treindienst Breda – Noorderkempem – Antwerpen v.v. te bieden. Daartussendoor zou NMBS in de spitsuren met het nu rijdende materieel van NMBS nog een aantal extra ritten Noorderkempem – Antwerpen v.v. rijden ten behoeve van het bieden van een hogere spitsfrequentie.

Vraag 45b

Deelt u de mening dat het per saldo net zoveel of zelfs minder materieel en personeel zou kosten als er elk uur een verbinding Breda-Noorderkempem-Antwerpen zou rijden? Waarom is hier niet voor gekozen?

Antwoord 45b

Nee. Met één V250-treinstel kan niet ieder uur een verbinding Breda – Antwerpen v.v. worden geboden. De rij- en keertijden samen maken dat een treinstel daarvoor te lang onderweg zou zijn. Inzet van het nu rijdende Belgische treinstel in Nederland (waarmee samen met het V250-treinstel wel een uurdienst zou kunnen worden geboden) is niet mogelijk omdat dit materieel niet toegelaten is in Nederland. Dit materieel is bijvoorbeeld niet voorzien van ATB-vv.

Vraag 45c

Bent u bereid dit alsnog overeen te komen met de vervoerders en dit af te dwingen in de hoofdrailnetconcessie? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 45c

De nu overeengekomen treindienst Breda – Antwerpen is overeengekomen met NMBS na een intensief traject van onderhandelen. Dit is mede ingegeven door het feit dat de treindienst zeer waarschijnlijk niet rendabel kan worden geëxploiteerd. Het verhogen van de frequentie naar ieder uur

blijft een nadrukkelijke wens, maar is zonder aanzienlijke financiële compensatie naar NMBS niet realiseerbaar.

Vraag 46

Klopt het dat de verbinding Breda-Antwerpen inmiddels op de lange baan is geschoven en niet meer vanaf april 2013 zal gaan rijden? Zo ja, ziet u mogelijkheden om deze verbinding alsnog uiterlijk april 2013 te realiseren, bijvoorbeeld door van de huidige verbinding Antwerpen-Noorderkempen naar Breda door te trekken?

Antwoord 46

Zie ook het antwoord op vraag 44 en op vraag 45.

Vraag 47a

Welke betekenis gaat u toekennen aan de evaluatie die NS Hispeed gaat opstellen met betrekking tot de Fyra?

Antwoord 47a

Zoals ik ook in mijn brief van 28 januari 2013 heb gemeld, heb ik NS en HSA opgedragen dat de door hen uit te voeren evaluatie in ieder geval de volgende elementen mee te nemen: aanbesteding van het materieel, de uiteindelijke keuze, de certificering van de treinen, het proefbedrijf, welke partijen op welk moment een rol hebben gespeeld, de prestaties van AnsaldoBreda en de oorzaak van de problemen met de V250-treinstellen sinds de ingebruikname. Ik ga ervan uit dat een duidelijk beeld zal ontstaan van de oorzaken van de problematiek.

Vraag 47b

Waarom is ervoor gekozen om NS Hispeed de evaluatie zelf te laten doen?

Antwoord 47b

NS en HSA zijn zoals eerder vermeld verantwoordelijk voor de aanschaf en inzet van adequaat materieel om de concessieverplichtingen in te vullen. Het is dan ook aan hen om onderzoek te doen naar de problematiek en mij als opdrachtgever hierover volledig te informeren.

Vraag 48

Was de situatie die ontstaan is, aanleiding geweest voor de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) om de Fyra van het spoor te halen, indien NS niet zelf dit besluit had genomen? Wat zijn de regels hieromtrent?

Antwoord 48

ILT ziet erop toe dat de ondertoezichtstaanden hun verplichtingen uit hoofde van het hun wettelijk voorgeschreven veiligheidszorgsysteem (Spoorwegwet artikel 33 lid 2) nakomen (systeemtoezicht). Dat is in dit geval ook gebeurd. Zou de vervoerder (HSA) nagelaten hebben de V250-treinstellen uit de dienst te nemen, dan had ILT op basis van de risico's zoals zij die had aangetroffen indien nodig handhavend opgetreden.

Vraag 49a

Waarom heeft de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT), in tegenstelling tot de Belgische spoorveiligheidsinstantie, niet besloten het gebruik van de V250-trein voor commercieel vervoer tot nader order te verbieden?

Antwoord 49a

In dit geval heeft vervoerder HSA zelf zijn verantwoordelijkheid genomen en zelf besloten de V250-treinstellen uit de dienst te nemen. Er was

daarom geen titel meer voor handhavend optreden door ILT. ILT heeft de directie van HSA in kennis gesteld dat de treinen pas weer commercieel mogen rijden na toestemming van ILT. Er vindt daarbij overleg plaats tussen ILT en de directie van HSA, waarbij is afgesproken dat HSA periodiek aan de ILT rapporteert over de voortgang in deze problematiek.

Vraag 49b

Kan het juridische of financiële consequenties hebben voor NS/HSA of de Nederlandse Staat dat de ILT dit niet heeft gedaan omdat NS/HSA zelf heeft besloten de treindienst te staken?

Antwoord 49b

Als ILT bestuursdwang zou hebben toegepast, dan zouden de gebruikelijke juridische mogelijkheden uit de Algemene Wet Bestuursrecht open staan (beroep en bezwaar). HSA heeft in deze echter zijn verantwoordelijkheid genomen en zelf besloten de V250-treinstellen uit de dienst te nemen.

Vraag 50

Mocht het AnsaldoBreda niet lukken binnen drie maanden (de termijn die genoemd is bij de officiële ingebrekestelling) de problemen met de V250 op te lossen, wat is dan plan B voor de Fyra?

Antwoord 50

HSA werkt hiertoe momenteel scenario's uit in een taskforce. Hier wil ik niet op vooruitlopen. Hierbij gelden voor mij de bestaande afspraken in de Vervoerconcessie voor het hogesnelheidsnet als het uitgangspunt.

Vraag 51

Als de treinen van AnsaldoBreda na het verstrijken van de termijn in de ingebrekestelling van drie maanden uiteindelijk teruggestuurd zouden worden naar Italië en de bestelling geannuleerd zou worden, wat zijn dan op hoofdlijnen de alternatieven?

Antwoord 51

Zie het antwoord op vraag 50.

Vraag 52

Op welk moment of in welke situatie is de Nederlandse Staat verplicht het vervoer over de HSL-Zuid opnieuw aan te besteden? Is het denkbaar dat dit zal gebeuren als gevolg van de huidige problemen met het materieel van AnsaldoBreda?

Antwoord 52

Daar is op dit moment geen sprake van. Alle betrokkenen richten zich nu op de oplossing van de problemen en het zo snel mogelijk weer inzetbaar maken van het V250-materieel.

Vraag 53

Als er gekozen wordt voor het bestellen van nieuw materieel van een in de praktijk bewezen ontwerp bij een andere leverancier, hoe lang duurt het dan voordat dit materieel beschikbaar kan zijn?

Antwoord 53

Fabrikanten geven aan dat voor het bestellen van nieuw materieel een doorlooptijd geldt van ongeveer drie tot zes jaar. Voor mij staat voorop dat nu wordt bekeken hoe het V250-materieel weer zo snel mogelijk op een veilige en betrouwbare manier kan worden ingezet.

Vraag 54

Zijn de TRAXX-locomotieven nog beschikbaar of beschikbaar te maken voor het bieden van een tijdelijke dienstregeling Amsterdam-Brussel over de HSL-Zuid of zijn deze volledig nodig voor de dienst Amsterdam-Breda?

Antwoord 54

De treinstellen die werden gebruikt voor de voormalige Beneluxtrein bestonden uit Traxx-locomotieven van NMBS en rijkundigen van NS. Deze treinen beschikken niet over ERTMS en zijn niet toegelaten op de HSL-Zuid. De treinen die momenteel door HSA worden gebruikt voor de dienst Amsterdam – Breda maken eveneens gebruik van Traxx-locomotieven (en zijn wél voorzien van ERTMS). Deze treinen zijn echter niet toegelaten op de HSL in België en kunnen daardoor niet over de Belgische HSL naar Brussel rijden.

Vraag 55

Heeft u contact met andere vervoerders over het vervoer over de HSL-Zuid? Klopt het dat er meerdere vervoerders geïnteresseerd zouden zijn in het verzorgen van vervoer over de HSL-Zuid?

Antwoord 55

Zoals eerder aan uw Kamer gemeld wordt door andere vervoerders gestudeerd op een mogelijke verbinding naar Londen via de HSL-Zuid. Dit staat echter los van de huidige problematiek met het V250-materieel.

Vraag 56a

Klopt het dat in het contract «alles opnieuw bekeken» zal worden, zoals NMBS aangaf?

Antwoord 56a

Zie het antwoord op vraag 50. De bestaande afspraken die onder andere zijn vastgelegd in de Vervoerconcessie voor het hogesnelheidsnet zijn voor mij het uitgangspunt.

Vraag 56b

Onder welke omstandigheden kan het concessiecontract tussen de Nederlandse Staat en NS/HSA worden ontbonden? Is dit nu of in de toekomst aan de orde?

Antwoord 56b

Dit is nu niet aan de orde. Alle betrokken partijen richten zich nu op de oplossing van de problemen met het V250-materieel.

Vraag 56c

Welke gevolgen heeft de huidige desastreuze prestatie voor de voorgenomen opname van de HSL-Zuid in de hoofdrailnet (HRN-)concessie?

Antwoord 56c

Zowel onder de huidige concessie van HSA als onder een geïntegreerde concessie aan NS zullen de afspraken over de inzet van treinen, het rijden van de dienstregeling over de HSL-Zuid en de bijbehorende reistijden moeten worden nageleefd. Dit verandert niet. Zoals bij uw Kamer bekend staat NS garant voor HSA, waardoor ook de afgesproken betaling van concessievergoedingen door HSA aan lenM wordt nagekomen.

Per 18 februari 2013 is er sprake van een tijdelijke vervangende treindienst tussen Den Haag en Brussel, tegelijkertijd zal HSA alles op alles moeten zetten om het V250-materieel weer inzetbaar te krijgen en de concessieverplichtingen na te komen.

Vraag 56d

Is de voorgenomen opname van de HSL-Zuid in het HRN onder de gestelde condities nog mogelijk, dan wel verstandig? Zijn hier schriftelijk afspraken over gemaakt? Indien ja, kunnen deze naar de Kamer worden gestuurd?

Antwoord 56d

Ja, het beleidsvoornemen zal conform de afspraken met uw Kamer worden ingevuld en omgezet in een geïntegreerde concessie voor het hoofdrailnet inclusief HSL-Zuid treindiensten. NS staat garant voor HSA. Uw Kamer is per brief van 18 november 2011⁵ en tijdens het debat van 15 februari 2012 uitgebreid geïnformeerd over de afspraken.

Vraag 56e

Hoeveel betaalt NMBS aan ProRail voor het gebruik van het baanvak Belgische grens – Roosendaal? Waarom zorgt enkel NMBS voor de grenspassage, en rijdt NS bijvoorbeeld niet door tot in Essen? Hoe wordt het grensoverschrijdend verkeer op Lijn 12 financieel verdeeld tussen België en Nederland?

Antwoord 56e

NS is in Nederland vervoerder en NMBS in België. Het is dus niet zo dat NMBS aan ProRail betaalt voor het gebruik van het spoor in Nederland, dit doet NS. Het materieel van NMBS dat wordt gebruikt voor de stoptreindienst tussen Roosendaal en Antwerpen kan zonder problemen rijden onder de Nederlandse bovenleidingspanning. Daarom wordt hiervoor materieel van NMBS gebruikt.

Voor het grensoverschrijdend vervoer bestaan contracten tussen NS en NMBS waarin afspraken zijn gemaakt over de verdeling van kosten en opbrengsten. Dit is bedrijfsvertrouwelijke informatie.

⁵ Kamerstuk 22 026, nr. 343