

Vergaderjaar 2012–2013

22 026

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

Nr. 383

LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

Vastgesteld 26 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 8 februari 2013 houdende een lijst van vragen en antwoorden inzake problematiek rondom V250-hogesnelheidstreinen (Kamerstuk 22 026, nr. 379).

De staatssecretaris heeft deze vragen beantwoord bij brief van 25 februari 2013. Vragen en antwoorden, voorzien van een inleiding, zijn hierna afgedrukt.

De voorzitter van de commissie,
Paulus Jansen

De waarnemend griffier van de commissie,
Tjindink

Inleiding.

Op 18 februari jl. heeft u mij voor de tweede keer vragen gesteld over de Fyra-problematiek. Uw commissie wenst meer zekerheid over de extra rechtstreekse internationale verbinding tussen Nederland en België. Ik wil dat zelf ook en vind het vervelend dat er door de actuele problemen rondom de Fyra V250-hogesnelheidstreinen onzekerheid bij de reiziger en uw Kamer is ontstaan. Toen de problemen met het Fyra V250-materieel ontstonden, heb ik erop toegezien dat er zo snel mogelijk door de vervoerders naar een oplossing werd gezocht in de vorm van een zo optimaal mogelijk tijdelijk alternatief voor de treinreizigers naar België. Die vervangende treindienst is maandag 18 februari jl. van start gegaan en zal vanaf 11 maart 2013 met een hogere frequentie uitgevoerd worden. Daarmee zijn we er niet. Het is nu van belang om toe te werken naar een structurele oplossing.

Net als uw Kamer zou ik op de kortst mogelijke termijn antwoorden willen hebben op alle vragen die betrekking hebben op de ontstane problematiek. En – liever nog – concrete oplossingen hebben voor het op de kortst mogelijke termijn in bedrijf kunnen nemen van alle afgesproken HSL-diensten. Echter, de situatie is complex, onder meer op juridisch vlak vanwege o.a. de afgesloten contracten, maar bijvoorbeeld ook op technisch gebied vanwege de uniciteit van het materieel. Daarmee besef ik me des te meer dat het op dit moment niet verstandig is om over deze problematiek lichtzinnig te oordelen of handelen, teneinde tot een zo goed mogelijke structurele ingebruikname van de HSL te komen. Om die reden kan ik in onderstaande beantwoording nog niet vooruit lopen op de structurele oplossing, maar breng ik u op de hoogte van de laatste stand van zaken.

Verder wil ik ook – alvorens in deze brief in te gaan op uw vragen – de beantwoording in de context plaatsen van mijn rol, verantwoordelijkheden en bevoegdheden in deze. U vraagt namelijk een aantal zaken die niet tot mijn bevoegdheid of verantwoordelijkheid behoren, maar tot die van NS, HSA of NMBS.

Daarnaast breng ik u mijn eerder gedane toezeggingen in herinnering om u in de nabije toekomst een aantal brieven te doen toekomen over de structurele oplossing zoals deze door NS, HSA en NMBS in samenwerking met mijn ministerie momenteel wordt uitgewerkt.

Als staatssecretaris van het ministerie van Infrastructuur en Milieu (IenM) ben ik beleidsmatig en als toezichthouder verantwoordelijk voor het spoorvervoer in Nederland. Tevens ben ik concessieverlener voor het vervoer over het hoofdrailnet (HRN) en over de hogesnelheidslijn (HSL-Zuid). Er is, na aanbesteding van het vervoer op de HSL-Zuid, een concessie verleend aan HSA voor het binnenlands vervoer over de HSL tot en met 2024.

De vervoerders NS en HSA zijn verantwoordelijk voor het uitvoeren van de afspraken in beide concessies. Die verantwoordelijkheid omvat onder andere de beschikbaarheid en de inzet van adequaat materieel. Er is hierover een contractuele relatie tussen de vervoerders en AnsaldoBreda als leverancier van het materieel; IenM maakt hier geen deel van uit. Het is nadrukkelijk wel mijn verantwoordelijkheid om op de naleving van de concessieafspraken toe te zien en zo nodig handhavend op te treden. Voor de internationale treinverbinding naar België is NMBS ook een belangrijke speler. NMBS is uitvoerend partner van HSA voor wat betreft het Fyra treinverkeer over de HSL van Amsterdam naar Brussel. NMBS en HSA hebben dan ook afspraken gemaakt over de uitvoering van de vervangende treindienst die afgelopen week gestart is.

Uw vragen over zaken die tot de bevoegdheid of verantwoordelijkheid van de NS, HSA of NMBS behoren, zoals de uitvoering van de concessieafspraken, de aanbesteding van het materieel en de aanpak om tot een structurele oplossing te komen, heb ik aan hen voorgelegd. Hun reactie is opgenomen in onderstaande beantwoording.

Specifieke producten en mijlpalen om te komen tot een structurele oplossing

Door de recente problemen met het Fyra V250-materieel en het besluit van HSA om de hogesnelheidstreinen uit de dienstregeling te halen, was HSA niet meer in staat om te voldoen aan de vereisten uit de Vervoerconcessie voor het hogesnelheidsnet. Op grond van de Wet personenvervoer 2000 is HSA als concessiehouder verplicht om vervangend vervoer voor de reiziger aan te bieden. Ik zie hierop toe en heb hier ook de mogelijkheid toe doordat ik de «niet-handhavingsbrief» van 2009 heb ingetrokken. Via gesprekken tussen NS, HSA, NMBS en IenM over een tijdelijke vervangende treindienst van Den Haag–Brussel zijn de vervoerders gezamenlijk in staat geweest om op korte termijn vervangend vervoer voor de reizigers te organiseren. Ik heb met HSA aanvullende afspraken gemaakt over de prestaties en kwaliteit van deze treindienst en dit vastgelegd in een beleidsregel¹.

Zoals eerder genoemd, vind ik het belangrijk dat HSA naast het bieden van deze tijdelijke oplossing de volle aandacht heeft voor het herstel van het Fyra V250-materieel en een structurele oplossing. HSA is als concessiehouder verplicht (NS vanaf 2015) om de reizigers een structurele verbinding te bieden tussen Amsterdam en Brussel die voldoet aan de in de vervoerconcessie gestelde kwaliteitseisen. Onder leiding van de directie van NS – vanuit haar rol als aandeelhouder van HSA – is hiertoe een taskforce opgezet die inzet op een veilige, betrouwbare en hoogwaardige dienstverlening voor het vervoer over de HSL-Zuid.

Specifiek ten aanzien van het Fyra V250-materieel heeft NS mij in bijgevoegde brief geïnformeerd over hun aanpak². NS is, onder leiding van een externe expert, een herstelaanpak van het materieel gestart waarbij de veiligheid en kwaliteit voorop staan. Dit geldt zowel voor de techniek van het materieel, als voor de interactie met de infrastructuur. De in het artikel in de Telegraaf van 25 januari 2013 genoemde problematiek inzake het beveiligingssysteem zal hierin worden meegenomen. Zodra de veiligheid en de kwaliteit van de treinen op het gewenste niveau is gebracht, worden de treinstellen beschikbaar gesteld voor de reizigersdienst. NS heeft mij daarom gemeld dat zij op dit moment nog niet vooruit kunnen lopen op de uitkomsten en timing van de uitkomsten, omdat alle technische aspecten van trein en baan en alle verdere externe factoren die te maken kunnen hebben met de problematiek in onderzoek zijn. Daarnaast is er tot nu toe door alle betrokken partijen (spoorpartijen, ministerie van IenM en Tweede Kamer) het afgelopen decennium vooral gestuurd op individuele deadlines en te weinig op integrale kwaliteit. NS kiest er nu voor om eerst zekerheid te hebben over de kwaliteit van de lange termijn oplossing, voordat er wordt besloten over hoe de operationele uitvoering en implementatie van een treindienst er precies uit gaat zien.

De komende maanden zal er natuurlijk steeds meer inzicht komen in de structurele oplossing en ik heb met NS afgesproken dat zij maandelijks aan mij zal rapporteren over de voortgang van hun werkzaamheden.

¹ Publicatie in de Staatscourant nr. 4150, 15 februari 2013.

² Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer

Hierbij zal ik dan ook onder andere geïnformeerd worden over de voortgang ten aanzien van de kwaliteitseisen die zij stelt voor de herintroductie van het Fyra V250-materieel.

Maar vanuit mijn rol als staatssecretaris acht ik het noodzakelijk om de aanpak van de NS voor het V250-materieel gedegen extern te laten toetsen. Hiertoe zal ik een extern bureau de opdracht geven. Ik vind het – in het belang van de reizigers, maar ook gezien de investeringen die de Staat gedaan heeft in de HSL-Zuid – van groot belang om aan de voorkant te weten of de aanpak die ingezet wordt, kan leiden tot een structurele oplossing conform de concessieafspraken. Ik zal u over de uitkomsten van de externe toets informeren zodra ik die ontvangen heb (naar verwachting voor de zomer 2013).

Zoals ik in mijn brief van 28 januari 2013 (Kamerstuk 22 026, nr. 376) heb gemeld, heb ik NS verzocht een heldere evaluatie te overleggen waarin de gehele introductie van de Fyra Amsterdam – Brussel stap voor stap wordt geanalyseerd. In deze evaluatie wordt een tijdlijn opgesteld met in elk geval de volgende onderdelen: de aanbesteding, keuze, certificering, het proefbedrijf, de rollen van partijen, de prestaties van AnsaldoBreda en de oorzaak van de problemen sinds ingebruikname. Nadat NS deze evaluatie heeft opgesteld, vorm ik hierover mijn oordeel. Zo nodig – alleen in het geval ik van mening ben dat de evaluatie niet voldragen is – zal ik vervolgens aanvullende acties ondernemen om tot een voldragen evaluatie te komen. Ik zal de evaluatie naar uw Kamer doorgeleiden wanneer ik de evaluatie voldragen vind.

Daarnaast werken de vervoerders in nauwe samenwerking met mijn ministerie en in afwachting van de resultaten van de evaluatie van de introductie van de Fyra én van de aanpak van het V250-materieel verschillende scenario's uit om snel en adequaat te kunnen handelen met de uitkomsten van die onderzoeken. De bestaande afspraken die onder andere zijn vastgelegd in de concessie voor de HSL-Zuid zijn voor mij het uitgangspunt.

Ik zal begin april 2013 het plan van aanpak om te komen tot de structurele oplossing naar uw Kamer toesturen.

Tot slot, in onderstaande beantwoording zult u zien dat ik consistent verwijs naar de reeds met u afgesproken producten of naar de producten die ik u, zoals hierboven beschreven, de komende maanden zal doen toekomen. Ik kan op dit moment niet vooruitlopen op de uitkomsten, maar ik zal u informeren over de voortgang om te komen tot een structurele oplossing.

Beantwoording Kamervragen

Gezien de hierboven beschreven verdeling van verantwoordelijkheden, heb ik NS gevraagd informatie aan te leveren voor de beantwoording van de volgende vragen: 8, 9, 11, 12, 21, 25, 26, 27, 32, 38, 42, 43, 44, 45, 47, 52, 53, 56, 57, 60, 61b, 62, 64 en 65.

Vraag 1

Bent u bereid om de Kamer juist, tijdig en volledig in te lichten over de problematiek rondom V250-hogesnelheidstreinen (gelet op artikel 68 Grondwet)? Zo ja, kunt u er zorg voor dragen dat de vragen accuraat worden beantwoord en niet getracht wordt om middels (vage) formuleringen de Kamer op een zijspoor te zetten?

Antwoord 1

Het is mijn handelwijze om de Kamer juist, tijdig en volledig te informeren.

Vraag 2

Wilt u antwoord geven op de eerder gestelde vraag 1a en 1b, aangevuld met wat NS heeft gedaan in dezelfde fases van het totale project?

Antwoord 2

Voor wat betreft de stappen die NS heeft gezet, verwijs ik naar de in de inleiding van deze brief genoemde evaluatie van het V250-traject die NS momenteel uitvoert en de in de bijlage opgenomen brief van NS. Zoals bekend, is tijdens de aanbesteding van het vervoer over de HSL-Zuid overeengekomen dat de vervoerder de zorg en verantwoordelijkheid voor het materieel draagt. Zoals is te lezen in de Tussenrapportage van de parlementaire werkgroep Vervoer HSL-Zuid heeft het toenmalig ministerie van Verkeer en Waterstaat vanaf de ondertekening van de Concessieovereenkomst de concessiehouder HSA er meermaals op gewezen tijdig tot materieelbestelling over te gaan.

Vraag 3

Waarom kiest u er voor om de vervoerders zelf een tijdslijn op te laten stellen?

Antwoord 3

Zoals in mijn brief van 28 januari 2013 (Kamerstuk 22 026, nr. 376) gemeld, heb ik NS verzocht een heldere evaluatie te overleggen waarin de gehele introductie van de Fyra Amsterdam – Brussel stap voor stap wordt geanalyseerd. Het is logisch dat NS deze evaluatie opstelt, aangezien de kennis en ervaring over dit proces bij NS aanwezig is. In deze evaluatie wordt een tijdslijn opgesteld met in elk geval de volgende onderdelen: de aanbesteding, keuze, certificering, het proefbedrijf, de rollen van partijen, de prestaties van AnsaldoBreda en de oorzaak van de problemen sinds ingebruikname. Nadat NS deze evaluatie heeft opgesteld, vorm ik hierover mijn oordeel.

Zo nodig – alleen in het geval ik van mening ben dat de evaluatie niet voldragen is – zal ik vervolgens aanvullende acties ondernemen om tot een voldragen evaluatie te komen.

Vraag 4

Deelt u de mening dat de Kamer beter geïnformeerd zou worden als u zelf een eigen tijdslijn opstelt, omdat de regering en de vervoerders niet eender zijn? Zo nee, waarom niet? Zo ja, kunt u de Kamer deze tijdslijn verstrekken?

Antwoord 4

Die mening deel ik niet. Nadat NS de evaluatie heeft opgesteld, zal ik hierover mijn oordeel vormen. Zo nodig – alleen in het geval ik van mening ben dat de evaluatie niet voldragen is – zal ik vervolgens aanvullende acties ondernemen om tot een voldragen evaluatie te komen. Ik zal de evaluatie naar uw Kamer doorgeleiden wanneer ik de evaluatie voldragen vind.

Vraag 5

Waarom weigert u (in het antwoord op vraag 20d) om zelf aan te geven wat alle kosten zouden zijn indien het contract tussen HSA en Ansaldo-Breda verbroken wordt door NS/HSA?

Antwoord 5

Ik zou graag op de kortst mogelijke termijn antwoord willen geven op uw vraag, maar ik heb op dit moment gewoonweg niet voldoende inzicht in de kosten die bij het verbreken van het contract gemoeid zouden zijn. Daarnaast is het gezien de juridische positie van NSFSC (als afnemer van het materieel) ten opzichte van AnsaldoBreda op dit moment en gezien de lopende onderzoeken naar de staat van het materieel niet verstandig om vooruit te lopen op mogelijke uitkomsten.

Ten aanzien van mogelijke kosten voor de Staat: er zijn op dit punt geen kosten voor de begroting van het ministerie van IenM, aangezien er contractuele afspraken zijn gemaakt over door HSA te betalen concessievergoedingen. NS staat garant voor HSA (op basis van afspraken uit 2011), zodat HSA deze concessievergoedingen kan blijven voldoen. Indien verliezen bij HSA optreden, kunnen die doorwerken bij moederorganisatie NS.

Vraag 6

Op welk moment zou het verstandiger zijn om opnieuw aan te besteden, gelet op het antwoord op vraag 52 waar u stelt dat er op dit moment geen sprake van is dat de Staat het vervoer over de HSL-Zuid opnieuw moet aanbesteden? Zou dat wel het geval kunnen zijn indien dit tot een eerdere uitvoering van de dienstregeling, zoals altijd is beloofd aan de reiziger/de Staat, zou leiden?

Antwoord 6

HSA is via de Vervoerconcessie voor het hogesnelheidsnet verplicht om de Fyra treindienst Amsterdam–Brussel v.v. uit te voeren. Omdat dit nu – gezien de problemen met het V250-materieel – niet mogelijk is, is met HSA, NS en NMBS overeengekomen dat een tijdelijke vervangende treindienst wordt gereden tussen Den Haag HS en Brussel Zuid. HSA voert tevens haar andere concessieverplichtingen inzake het binnenlands hogesnelheidsverkeer (met tijdelijk materieel – Traxx-locomotieven en Prio-rijtuigen) en de Thalys-treindienst naar Parijs uit.

De vraag of een heraanbesteding in beschouwing genomen zou moeten worden, moet worden afgezet tegen de mate waarin HSA in staat is haar concessieverplichtingen na te komen.

Gezien de inspanningen die nu worden geleverd om de reiziger zo snel mogelijk weer adequaat te bedienen met de Fyra treindienst Amsterdam–Brussel constateer ik dat op dit moment een heraanbesteding daarom niet aan de orde is. Het is goed om te weten dat aanschaf van ander hogesnelheidsmaterieel vele jaren kan beslaan. Een heraanbesteding van het vervoer over de HSL-Zuid kost eveneens meerdere jaren.

Vraag 7

Doelt u, in antwoord op vraag 56c, op de mogelijkheid dat NS als garantiegiver voor HSA de overeengekomen concessievergoeding betaalt terwijl er tegelijkertijd niet gereden wordt op de HSL?

Antwoord 7

Hiermee wordt bedoeld op het feit dat NS garant staat voor HSA, zodanig dat dit HSA in staat stelt de overeengekomen concessievergoedingen conform afspraak aan het ministerie van IenM te voldoen. Ook wanneer de Fyra treindienst Amsterdam–Brussel niet over de HSL rijdt, moet de concessievergoeding worden voldaan. Zoals bekend, biedt HSA de reiziger momenteel wel een aantal binnenlandse hogesnelheidsdiensten tussen Amsterdam, Schiphol, Rotterdam en Breda en de internationale

hogesnelheidsdienst Thalys tussen Amsterdam en Parijs over de HSL-Zuid.

Vraag 8

Zijn de punten, genoemd in het antwoord op vraag 21b, de belangrijkste technische problemen? Wanneer denkt u dat deze problemen verholpen zijn? Zijn er nog andere problemen te verwachten? Hoe zijn deze problemen contractueel afgedekt?

Antwoord 8

Ja. De genoemde problemen zijn de belangrijkste technische problemen met het V250-materieel die op dit moment bekend zijn. De vervoerders onderzoeken momenteel de exacte technische gesteldheid van het V250-materieel en werken aan de oplossing van de eerder genoemde en eventueel nieuw aan te treffen problemen. Zoals gezegd, wachten wij de rapportages over de exacte problemen en oplossingen af. Zoals eerder ook hierboven gemeld, zal ik u blijven informeren over de voortgang. In het artikel in de Telegraaf van 25 februari 2013 wordt gesteld dat er met name sprake is van softwarefouten in het beveiligingssysteem. Hierdoor stelt de Telegraaf dat het een jaar zou kunnen duren voordat de problemen met het Fyra V250-materieel zijn opgelost. Dit is nu echter nog niet te zeggen en zal zich moeten uitwijzen in de rapportages over de exacte problemen en oplossingen.

Vraag 9a

Kunnen extra Thalys-treinen worden ingezet?

Antwoord 9a

Er zijn geen extra Thalys-treinen beschikbaar. Thalys heeft al zijn materieel nodig om de eigen dienstregeling te kunnen rijden.

Vraag 9b

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

Antwoord 9b

Daar heb ik geen zicht op. En ook HSA en NMBS hebben op dit moment geen zicht op de planning van het daarvoor extra te bestellen Thalys-materieel. Ik heb HSA verzocht hier navraag naar te doen.

Vraag 9c

Kunnen de problemen ook te wijten zijn aan de beheerder van het materieel, in dit geval NS, die de treinen onvoldoende sneeuw- en ijsvrij houdt, dan wel niet winterklaar heeft?

Antwoord 9c

Dit zal moeten blijken uit de evaluatie naar de gehele introductie van de Fyra Amsterdam – Brussel die NS momenteel uitvoert.

Vraag 10

Waarom weigert u om navraag te doen bij NMBS naar hun reden voor het niet afnemen van de treinstellen?

Antwoord 10

Navraag bij NMBS leert dat zij AnsaldoBreda in gebreke heeft gesteld voor wat betreft de contractafspraken. NMBS meldt mij dat het voor hen op dit moment nog onvoldoende bekend is welke aanpassingen of reparaties nodig zullen zijn en op welke termijn die kunnen worden gerealiseerd om de gebreken adequaat, volledig en definitief te verhelpen. NMBS heeft tot nu toe altijd aangegeven de treinstellen conform

contractafspraken af te nemen en is op dit moment in afwachting van de resultaten van AnsaldoBreda om het materieel zodanig te herstellen.

Vraag 11

Kunt u verklaren hoe het kan dat, ondanks de tests in winterse omstandigheden, deze winter toch problemen zijn ontstaan met het V250-materieel? Waren de tests niet afdoende?

Antwoord 11

In de evaluatie en in de herstelaanpak van het V250-materieel zal dit onderwerp worden meegenomen en zal moeten worden aangetoond of dit afdoende is geweest.

Vraag 12

Welke onafhankelijke externe partij is betrokken bij de evaluatie van de vervoerders?

Antwoord 12

NS voert een evaluatie uit waarin de gehele introductie van de Fyra Amsterdam–Brussel stap voor stap wordt geanalyseerd. NS meldt mij dat de evaluatie wordt gecoördineerd door Corporate Audit NS, waarbij zoals gebruikelijk bij dit soort trajecten voor deelaspecten gebruik wordt gemaakt van de expertise van externe bureaus.

Vraag 13

Wilt u een eigen evaluatie over de hele gang van zaken naar de Kamer sturen?

Antwoord 13

NS stelt momenteel de evaluatie en tijdlijn op. Na afronding van deze evaluatie vorm ik hierover mijn oordeel. Zo nodig – alleen in het geval ik van mening ben dat de evaluatie niet voldragen is – zal ik vervolgens aanvullende acties ondernemen om tot een voldragen evaluatie te komen. Ik zal de evaluatie naar uw Kamer doorgeleiden wanneer ik de evaluatie voldragen vind.

Vraag 14

Wat is het verschil en de overeenkomst tussen de begrippen «systeemverantwoordelijk», «politiek verantwoordelijk» en «politiek aanspreekpunt», zoals opgenomen in het antwoord op vraag 2?

Antwoord 14

Als systeemverantwoordelijke sta ik boven de verschillende spoorpartijen en vervul ik een regierol in de spoorsector. Vanuit mijn rol, die ik in de inleiding van deze brief heb toegelicht, leg ik politieke verantwoording af aan uw Kamer over het project HSL-Zuid. Vanuit de systeemverantwoordelijkheid heeft het ministerie van IenM bijvoorbeeld een stuurgroep HSL-Zuid opgericht voor het oplossen van complexe problemen waar meerdere oorzaken aan ten grondslag liggen en waar meerdere partijen bij betrokken zijn. Een voorbeeld is de oplossing van de problematiek rondom de Elektromagnetische Compatibiliteit (EMC) die speelde bij het uitbreiden van het vervoer over de HSL-Zuid. Hierbij waren naast het ministerie van IenM onder andere ProRail, Infrasppeed, HSA, NS en andere vervoerders betrokken.

Vraag 15

Kunt u exact uitleggen wat de term «systeemverantwoordelijke» inhoudt en hoe u de verantwoordelijkheid van de Staat als aandeelhouder van NS ziet in relatie tot de verantwoordelijkheid van NS als grootaandeelhouder van HSA?

Antwoord 15

Als systeemverantwoordelijke sta ik boven de verschillende spoorpartijen. Het is mijn verantwoordelijkheid met wet- en regelgeving de kaders te zetten waarbinnen de verschillende spoorpartijen hun eigen rol spelen. In dit kader vervul ik de rol van concessieverlener aan NS, HSA en ProRail. Namens de Staat vervult de minister van Financiën de rol van aandeelhouder van NS, zoals (vrijwel) alle staatsaandeelhouderschappen bij hem belegd. Het deelnemingenbeleid schetst de wijze waarop hij invulling geeft aan deze rol.

Vraag 16

Op welke wijze gaat u onderzoeken welke alternatieven er zijn of kunnen komen om op de HSL-Zuid zo snel mogelijk een volledige dienstregeling te kunnen laten rijden?

Antwoord 16

Op dit moment werk ik aan een plan van aanpak om te komen tot een structurele oplossing. Ik wil in nauwe samenwerking met de vervoerders een aantal verschillende scenario's uitwerken die op de (middel)lange termijn een structurele oplossing voor de reiziger kunnen bieden.

De vervoerders hebben het voortouw bij het uitwerken van deze scenario's en ik zal die aan de hand van een afwegingskader toetsen. In dit afwegingskader staan de effecten voor de reiziger voorop. Ook kijk ik naar de juridische en financiële randvoorwaarden, de veiligheid, de betrouwbaarheid en de operationele maakbaarheid van een scenario.

De uitkomsten van de herstelaanpak van het Fyra V250-materieel zullen de afweging voor de structurele oplossing mede beïnvloeden. Zoals in de inleiding toegezegd, zal ik u begin april 2013 het plan van aanpak om te komen tot de structurele oplossing toesturen.

Vraag 17

Worden andere vervoerders bij de alternatieven betrokken? Zo nee, waarom vindt u dit niet logisch gelet op de ontstane problematiek? Zo ja, wanneer worden deze partijen betrokken om er voor te zorgen dat daadwerkelijk alle alternatieven en scenario's worden bekeken?

Antwoord 17

Gelet op de contractenstructuur voor het vervoer over de HSL-Zuid is HSA voor mij de aangewezen partij. HSA is als concessiehouder verplicht om de reizigers een structurele verbinding te bieden tussen Amsterdam en Brussel die voldoet aan de gestelde kwaliteitseisen. NMBS is uitvoerend partner van HSA voor wat betreft het Fyra treinverkeer van Amsterdam naar Brussel. NMBS en HSA hebben dan ook afspraken gemaakt over de uitvoering van de vervangende treindienst, die deze week gestart is. Voor de structurele oplossing zijn HSA en NMBS met elkaar in gesprek. Op zich zouden HSA en NMBS zich tot andere vervoerders kunnen wenden ten behoeve van mogelijke oplossingen (zoals extra HSL-materieel). Maar dit is gelet op de contractenstructuur aan hen.

Voor de beschikbaarheid van treinpaden is het denkbaar dat er scenario's zijn, waarbij andere vervoerders zoals goederenvervoerders een positie hebben. In die gevallen is het een rol van ProRail om in het proces van capaciteitsverdeling de betrokkenheid van andere vervoerders te faciliteren.

Vraag 18

Worden de andere vervoerders in Nederland, zoals gemeld in antwoord op vraag 55, volledig geïnformeerd over alle aspecten van het kunnen verzorgen van vervoer over de HSL-Zuid, zodat, indien HSA niet binnen

afzienbare tijd aan haar contractuele verplichtingen voldoet, andere vervoerders zo snel mogelijk haalbare alternatieven kunnen bieden voor de HSL?

Antwoord 18

Nee. Dergelijke gesprekken vinden op dit moment niet plaats. Het is voor andere vervoerders op dit moment al mogelijk om grensoverschrijdende treindiensten over de HSL-Zuid aan te bieden. Dit vervoer kan alleen worden uitgevoerd door materieel dat in Nederland en België is toegelaten om zowel op de HSL-Zuid als op conventioneel spoor te rijden.

Vraag 19

Wanneer wilt u uiterlijk dat er op de HSL adequaat vervoer conform de concessie gereden wordt?

Antwoord 19

Ik kan op dit moment geen datum noemen, dit is afhankelijk van de door NS ingezette herstelaanpak. Ik wil uiteraard dat de reiziger zo snel mogelijk adequaat vervoer op het hogesnelheidsnet heeft. Voor die reiziger wil ik een veilige, betrouwbare en duurzame oplossing vinden. Daartoe ben ik in overleg met alle betrokken partijen en werken wij op dit moment aan een plan van aanpak om te komen tot die structurele oplossing. Ik zal u het plan van aanpak begin april 2013 toesturen.

Vraag 20

Wanneer zijn de door NMBS doorgeleasde locomotieven weer voor NMBS beschikbaar voor de alternatieve verbinding?

Antwoord 20

De tijdelijke treindienst is 18 februari jl. gestart. Hiervoor worden locomotieven van NMBS ingezet die eerder waren doorgeleasd. NMBS en NS konden gezamenlijk voldoende materieel (locomotieven en rytuigen) beschikbaar krijgen om per 18 februari jl. twee keer per dag met de tijdelijke treindienst tussen Den Haag HS en Brussel Zuid v.v. (in de weekeinden tussen Den Haag HS en Antwerpen) te rijden. Met ingang van 11 maart 2013 is er voldoende materieel beschikbaar om de tijdelijke treindienst acht keer per dag te kunnen laten rijden.

Vraag 21

Wat zijn de kosten voor de onderhoudsbeurten van de oude rijstellen van NS en de kosten voor het terughalen van de doorgeleasde locomotieven van NMBS? Wat zijn de totale geschatte kosten van deze tijdelijke operatie en wie draait op voor de kosten? Wat betekent dat voor de Nederlandse Staat?

Antwoord 21

Wat betreft de detailkosten van het onderhoud en de specifieke locomotieven ziet NS dit als bedrijfsvertrouwelijk. NS staat garant voor HSA. NS heeft AnsaldoBreda aansprakelijk gesteld en aanspraak gemaakt op boeteregelingen. NS heeft mij verzekerd dat de kosten niet worden doorberekend aan de reiziger.

Partijen hebben afgesproken dat, indien de tijdelijke treindienst aan de Belgische zijde leidt tot een exploitatieverlies dat groter is dan € 4,5 miljoen per jaar, het ministerie van IenM dan per jaar maximaal € 2,5 miljoen bijdraagt aan het exploitatieverlies boven de € 4,5 miljoen. Deze € 2,5 miljoen per jaar was door mijn ministerie gereserveerd voor de uitvoering van de afspraken in het Avenant over de Fyra treindienst tussen Breda en Antwerpen. Zolang de tijdelijke treindienst rijdt, kan de Fyra treindienst tussen Breda en Antwerpen niet rijden. Dientengevolge kan

het bedrag van € 2,5 miljoen per jaar worden ingezet als bijdrage aan de tijdelijke treindienst zonder meerkosten voor IenM.

Vraag 22

Hoe is de samenwerking tussen u, NS, HSA, NMBS en de Belgische verantwoordelijke overheid georganiseerd om te komen tot een definitieve oplossing op de HSL?

Antwoord 22

Ik heb intensief contact met de verschillende vervoerders over de structurele oplossing. Op dit moment werk ik met hen aan een plan van aanpak om te komen tot die structurele oplossing en zal die begin april naar uw Kamer toesturen. Uitgangspunt is om via constructief overleg en door middel van een afwegingskader gezamenlijk tot een oplossing te komen. Ik zal hierover uiteraard spreken met mijn Belgische collega de heer Labille.

Vraag 23

Kunt u aangeven waarom een oplossing pas mogelijk was vanaf 18 februari 2013 en waarom er niet eerder en frequenter treinen kunnen rijden tussen Den Haag en Brussel? Wat was hier exact de beperkende factor?

Antwoord 23

Alle betrokken partijen hebben zich ingespannen om vanaf het uit dienst nemen van het V250-materieel eind januari 2013 zo snel mogelijk een alternatieve verbinding voor de reiziger te realiseren. Het was een complexe logistieke puzzel, waarin zowel de Nederlandse als de Belgische binnenlandse treindienst aangepast moest worden. In de dienstregeling van 2013 was bijvoorbeeld geen ruimte voorzien voor een vervangende verbinding over het conventionele spoor. In overleg met andere vervoerders (e.g. goederen) en de infrastructuurbeheerders moesten de benodigde treinpaden vrij worden gemaakt. Verder moet NS de rytuigen voor de vervangende treindienst rijklaar maken (e.g. onderhoudsbeurt), NMBS moet zorgen voor de beschikbaarheid van voldoende locomotieven, het personeel moet beschikbaar en geïnstrueerd zijn voor de vervangende treindienst en het logistieke plan (materieel, infrastructuur, personeel) moet in alle systemen geladen worden.

Het was mogelijk om vanaf 18 februari jl. voldoende materieel, personeel en infrastructuur beschikbaar te hebben voor een frequentie van twee keer per dag. En vanaf 11 maart a.s. is dat acht keer per dag mogelijk. Daarnaast was er tot 18 februari tijd nodig om alle systemen te vullen met het nieuwe logistieke plan voor een betrouwbare uitvoering van de treindienst en goed geïnformeerde reizigers.

Vraag 24

Is het mogelijk om, naast de acht verbindingen tussen Den Haag en Brussel v.v., ook een aantal verbindingen tussen Amsterdam en Brussel op te zetten, al is het maar twee keer per dag?

Antwoord 24

Bij de totstandkoming van de tijdelijke oplossing voor de Fyra is ook gekeken naar een verbinding tussen Amsterdam en Brussel v.v.. Het betrof een complexe logistieke puzzel. Het bleek bijvoorbeeld niet mogelijk een extra trein op het conventionele spoor te laten rijden tot aan Amsterdam. Het spoor tussen Amsterdam en Den Haag is namelijk te vol, er zou dan een andere (binnenlandse) trein moeten komen te vervallen. Voor het vervoer over de HSL zijn nu simpelweg geen andere treinen beschikbaar.

Vraag 25

Wat is de stand van zaken met betrekking tot het V250-materieel?

Antwoord 25

Op dit moment wordt dit onderzocht. Direct nadat de Fyra V250 uit dienst is genomen, heeft NS een taskforce ingesteld die onder leiding van de directie van NS onder andere inzet op het herstel van het V250-materieel. Ook richt AnsaldoBreda zich op dit moment met extra inzet en mankracht op de reparatie van de door NS aangedragen problemen.

NS heeft mij gemeld dat voor de herinstructie van het V250-materieel veiligheid en kwaliteit voorop staan. Dit geldt zowel voor de techniek van het materieel, als voor de interactie met de infrastructuur. Zodra de veiligheid en de kwaliteit van de treinen op het gewenste niveau is gebracht, worden de treinstellen beschikbaar gesteld voor de reizigersdienst. De herstelplan die NS kiest voor het V250-materieel zal ik extern gedegen laten toetsen. Ik zal u over de uitkomsten van de externe toets informeren zodra ik die ontvangen heb (naar verwachting voor de zomer van 2013). Daarnaast heb ik met NS afgesproken dat zij maandelijks aan mij zal rapporteren over de voortgang van hun werkzaamheden. Hierbij zal ik dan ook onder andere geïnformeerd worden over de voortgang ten aanzien van de kwaliteitseisen die zij stelt voor de herinstructie van het Fyra V250-materieel.

Vraag 26

Welke kwaliteitsafspraken zijn er gemaakt met betrekking tot de tijdelijke oplossing? Hoe wordt betrouwbaarheid gegarandeerd?

Antwoord 26

Ik heb de volgende kwaliteitseisen aan HSA opgelegd:

- a. HSA draagt zorg voor voldoende vervoercapaciteit gedurende de spits.
- b. Voor punctualiteit geldt een ondergrens van 85 procent (voor zover deze toerekenbaar aan HSA).
- c. De uitval van treinen bedraagt ten hoogste 7 procent (voor zover toerekenbaar aan HSA).
- d. De reisinformatie wordt in Nederland opgenomen in het reisinformatiesysteem voor het hoofdrailnet.
- e. HSA biedt een regeling geld terug bij vertraging aan.
- f. Voor reizigers met een functiebeperking is op stations assistentie beschikbaar overeenkomstig de assistentie op het hoofdrailnet.

Betrouwbaarheid wordt in de kwaliteitsafspraken geborgd via eisen ten aanzien van punctualiteit en uitval.

Vraag 27

Kunt u aangeven wat de andere opties voor een tijdelijke oplossing waren? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 27

Een andere optie is in theorie het rijden met ander materieel over de HSL. Echter, het beschikbare materieel dat ingezet wordt voor de binnenlandse verbinding tussen Amsterdam en Breda is niet gecertificeerd om op het Belgische deel van de HSL-Zuid te rijden. Naast dit materieel en Thalys is er geen ander materieel beschikbaar dat op een veilige en betrouwbare wijze op de HSL kan en mag rijden. Zoals aangegeven heeft Thalys al zijn materieel nodig voor de huidige dienstverlening.

Aangezien op het conventionele spoor alleen de voormalige IC Brussel rytuigen en locomotieven toegelaten zijn in Nederland en België, waren er voor wat betreft het materieel ook hier geen andere opties.

Verder rijden dan Den Haag bleek niet mogelijk zonder binnenlandse treinen te schrappen.

Vraag 28

Kunt u aangeven aan welke voorwaarden met betrekking tot «veilig en betrouwbaar» het V250-materieel moet voldoen voordat de tijdelijke oplossing wordt opgeheven? Wordt de Kamer vooraf betrokken bij deze beslissing?

Antwoord 28

Met veilig en betrouwbaar wordt bedoeld dat aantoonbaar voldaan moet worden aan de nationale veiligheidseisen voor toelating van materieel (Regeling Indienststelling Spoorvoertuigen) en Technische Specificaties inzake interoperabiliteit die voortkomen uit Europese richtlijnen. De ILT beoordeelt of aan deze eisen wordt voldaan.

Naast deze strikt technische eisen voor het materieel werkt NS aan een integrale herstelaanpak van het materieel onder leiding van een externe expert, waarbij de veiligheid en kwaliteit voorop staan. Dit geldt zowel voor de techniek van het materieel, als voor de interactie met de infrastructuur.

NS stuurt daarbij juist op de integrale kwaliteit van het geheel van infrastructuur en treinen en niet alleen op de kwaliteit van de afzonderlijke delen.

Ik zal uw Kamer informeren over de voortgang om te komen tot de structurele oplossing.

Vraag 29

Kunt u aangeven op welke punten u overleg heeft gehad met de minister van Financiën en welke rol hij heeft gespeeld bij het vinden van de tijdelijke oplossing?

Antwoord 29

De minister van Financiën heeft geen rol gespeeld bij het vinden van de tijdelijke oplossing. Deze is tot stand gekomen in een gezamenlijk proces tussen NS, HSA, NMBS en het ministerie van IenM. Ik heb mijn collega uiteraard zorgvuldig geïnformeerd over de gang van zaken.

Vraag 30

Wat is de reden dat u de intercityverbinding die nu is opgestart blijft zien als een tijdelijke oplossing en niet als een structureel alternatief, zodat reizigers een keuze hebben?

Antwoord 30

Zoals eerder genoemd, vind ik het belangrijk dat HSA naast het bieden van deze tijdelijke oplossing de volle aandacht heeft voor het herstel van het Fyra V250-materieel en een structurele oplossing voor de (middel-)lange termijn. Hiervoor zijn verschillende scenario's mogelijk, waarover ik uw Kamer het plan van aanpak begin april zal toesturen. De bestaande afspraken met betrekking tot de dienstregeling over de HSL-Zuid zijn daarbij voor mij het uitgangspunt.

Ten aanzien van de intercityverbinding die nu is opgestart als tijdelijke oplossing geldt dat die in een structurele situatie financieel niet aantrekkelijk zou zijn indien de bestaande afspraken over de dienstregeling HSL-Zuid volledig van kracht blijven. Immers dan geldt dat sprake is van het uitvoeren van twee parallelle treindiensten (één over HSL-spoor en één over conventioneel spoor). Zoals gezegd is dat financieel zeer onaantrekkelijk. Dit is ook de reden dat al in 2000 is besloten tot het afschaffen van de Beneluxtrein op het moment van inwerkingtreding van de internationale Fyra-dienstregeling.

In het plan van aanpak voor de afweging over de structurele oplossing, werk ik samen met de vervoerders verschillende scenario's voor de toekomstige dienstregeling over de HSL-Zuid uit. Uitgangspunt hierbij zijn vanzelfsprekend de concessieafspraken. De scenario's hangen samen met de gesteldheid van het V250-materieel en de daaruit voortvloeiende consequenties voor het uiteindelijke aantal beschikbare V250-treinen. Daarbij wordt in enkele scenario's ook rekening gehouden met een situatie waarin uiteindelijk minder V250-treinen afgenomen zouden worden dan oorspronkelijk afgesproken. In die scenario's zou voor de toekomstige dienstregeling over de HSL-Zuid de tijdelijke treindienst Den Haag HS – Brussel Zuid v.v. een structureel karakter kunnen krijgen. In het plan van aanpak dat ik u zal doen toekomen begin april 2013 worden deze scenario's uitgewerkt. Tevens zal in dat plan van aanpak duidelijk worden hoe tot een optimale afweging zal worden gekomen tussen deze scenario's voor de vast te stellen dienstregeling.

Vraag 31

Zijn er in 2014 wel treinpaden beschikbaar voor een Beneluxtrein Amsterdam–Brussel? Zou het voor 2014 wel mogelijk zijn om de Beneluxtrein Amsterdam–Brussel te laten rijden? Wat zou dit voor gevolgen hebben?

Antwoord 31

Het is mogelijk om voor 2014 treinpaden aan te vragen voor een verbinding Amsterdam – Brussel over het conventionele spoor. Daarvoor gelden de afspraken die zijn gemaakt over de capaciteitsverdeling over het Nederlandse spoorweginet. In 2000 is echter al besloten tot het afschaffen van de Beneluxtrein op het moment van inwerkingtreding van de internationale Fyra-dienstregeling. De bestaande afspraken die onder andere zijn vastgelegd in de Vervoerconcessie voor het hogesnelheidsnet over de hogesnelheidsverbinding Amsterdam–Brussel zijn voor mij uitgangspunt.

Vraag 32

Is de frequentie van eerst twee treinen en dan acht treinen tussen Den Haag–Brussel voldoende om aan de behoefte van de reizigers te voldoen? Zo ja, waar blijkt dat uit?

Antwoord 32

Dat zal alleen de praktijk kunnen uitwijzen, maar er is vertrouwen in omdat de voormalige Intercity Amsterdam – Brussel ook een sterke binnenlandse functie vervulde tussen Amsterdam en Roosendaal en op dit traject nu meer én rechtstreekse NSR-treinen rijden. Geen van de op 18 februari 2013 gereden treinen zat helemaal vol; alle reizigers hadden een zitplaats. Indien blijkt dat de capaciteit niet voldoende is voor de reizigersbehoefte, dan is het aan HSA en NMBS om te zorgen voor voldoende zitplaatsen.

Vraag 33

De Fyra-treinen kosten zo een € 20 mln. per stuk, maar wat kost het hele Fyra-debacle de Staat?

Antwoord 33

Zoals gemeld in de brief van 18 november 2011 (Kamerstuk 22 026, nr. 343) bedroegen de totale kosten voor het afwenden van het faillissement van HSA circa € 1 miljard. Dit is als volgt opgebouwd:

- Inkomsten toekomstige concessievergoeding (2025 t/m 2028) € 0,4 miljard

- Inpassing in infrastructuurfonds € 0,4 miljard
- Aanvullende Post Algemeen € 0,2 miljard

Vraag 34

Wat kost het hele alternatieve plan de Staat? Kunt u een overzicht geven van alle directe, indirecte en externe kosten?

Antwoord 34

De volgende afspraak is gemaakt inzake de tijdelijke treindienst Den Haag HS–Brussel Zuid v.v.: indien deze tijdelijke treindienst aan Belgische zijde leidt tot een exploitatieverlies dat groter is dan € 4,5 miljoen per jaar, dan draagt het ministerie van lenM per jaar maximaal € 2,5 miljoen bij aan het exploitatieverlies boven de € 4,5 miljoen. De exploitatiekosten aan Nederlandse zijde komen voor rekening van HSA en NS zelf.

De genoemde € 2,5 miljoen per jaar was door mijn ministerie gereserveerd voor de uitvoering van de afspraken in het Avenant over de Fyra treindienst tussen Breda en Antwerpen. Zolang de tijdelijke treindienst rijdt, kan de Fyra treindienst tussen Breda en Antwerpen niet rijden. Dientengevolge kan het bedrag van € 2,5 miljoen per jaar worden ingezet als bijdrage aan de tijdelijke treindienst zonder meerkosten voor het ministerie van lenM.

Vraag 35

Wat is er gebeurd met het bedrag van € 200 mln. waarvoor NS garant stond? Is dit bedrag, of een deel daarvan, aan de Staat uitgekeerd? Wat is precies de hoogte van de garantstelling?

Antwoord 35

Het genoemde bedrag van € 200 miljoen (prijsspeil 2000) is conform de afspraak bij de Concessieovereenkomst van 5 december 2001 gebruikt om verliezen van HSA af te dekken en zal hiervoor door NS en KLM volledig worden gebruikt. Met het akkoord dat in november 2011 met NS is gesloten over het structureel oplossen van de financiële problematiek bij HSA is vervolgens afgesproken dat NS volledig garant staat voor HSA. Hierdoor is de continuïteit van HSA gegarandeerd ook na het opgebruiken van het initiële garantiedrag van € 200 miljoen.

Vraag 36

Wanneer heeft HSA de gebruiksvergoeding voor de HSL aan de Staat betaald, conform de concessieverplichting?

Antwoord 36

De door HSA aan het ministerie van lenM te betalen reeks aan concessievergoeding HSL (HSL-heffing plus reguliere gebruiksvergoeding) op basis van de afspraken uit 2011 is bij de beantwoording van de feitelijke vragen op 16 januari 2012 (22 026, nr. 345) aan uw Kamer medegedeeld. In de beantwoording van vraag 60 is te lezen dat HSA in 2012 € 40 miljoen aan concessievergoeding HSL aan het ministerie van lenM was verplicht. Deze € 40 miljoen is door HSA in december 2012 aan het ministerie van lenM betaald.

Vraag 37

Op welke wijze is voorzien in de betaling van de HSA aan de Staat nu de HSL qua infrastructuur al geruime tijd gereed is en er een regeling is voor de betaling van de vergoeding voor het gebruik van deze infrastructuur?

Antwoord 37

Zie het antwoord op vraag 7.

Vraag 38

Wie betaalt de kosten wel, nu NS stelt dat de reiziger niet meebetaalt aan het Fyra-debacle?

Antwoord 38

Voor wat betreft de kostenverdeling voor het rijden van de tijdelijke treindienst Den Haag HS – Brussel Zuid v.v. verwijs ik naar het antwoord op vraag 34. De kosten die worden gemaakt voor het herintroduceren van het V250-materieel liggen bij de vervoerders. NMBS en HSA trekken samen op richting AnsaldoBreda om aanspraak te maken op boetereregelingen.

Vraag 39

Kunt u inzicht geven in de financiële gevolgen voor de Staat van het niet nakomen van de verplichtingen (levering geschikte treinen) door AnsaldoBreda aan HSA?

Antwoord 39

Zie het antwoord op vraag 5. Indien er geen geschikte treinen door AnsaldoBreda zouden worden geleverd is het aan HSA als vervoerder om te zorgen voor adequaat alternatief materieel om de concessieverplichtingen na te komen.

Vraag 40

Op welke wijze gaat u of de minister van Financiën controleren dat de kosten voor de problemen met de Fyra niet worden doorberekend aan de reiziger?

Antwoord 40

Ik zal dit meenemen en hierop toezien in de reguliere contacten met HSA vanuit mijn rol als concessieverlener: HSA legt in deze contacten verantwoording af over de uitvoering van de Vervoerconcessie voor het hogesnelheidsnet.

Vraag 41

Is er al meer duidelijkheid over de financiële gevolgen?

Antwoord 41

Zie het antwoord op vraag 5.

Vraag 42

Is er al iets te zeggen over of AnsaldoBreda in staat zal zijn om de problemen met de V250-treinstellen op te lossen binnen de drie maanden?

Antwoord 42

Dat is momenteel nog niet te zeggen. Zie ook bijgaande brief van NS.

Vraag 43

Wat is de afspraak wanneer AnsaldoBreda over drie maanden nog steeds de problemen niet heeft opgelost? Hoe staat het er nu voor? Welke vooruitzichten zijn er op dit moment?

Antwoord 43

NS heeft AnsaldoBreda in gebreke gesteld en AnsaldoBreda aangezegd dat zij op de kortst mogelijke termijn, maar in ieder geval binnen drie maanden, de geconstateerde gebreken moet herstellen. Tegelijkertijd vindt door HSA onderzoek plaats naar de aard en omvang van deze mankementen. Thans is nog niets te zeggen over de uitkomst van het onderzoek. In de door NS formeel aangedragen punten bij AnsaldoBreda

wordt met extra inzet en mankracht gewerkt om ze op te lossen. Aan het V250-materieel wordt op dit moment door meer dan 200 man gewerkt, waarvan alleen al zo'n 170 monteurs en technici van NedTrain en AnsaldoBreda.

Vraag 44

Wanneer en voor welk bedrag zijn schadeclaims of boetes ingediend door NS/HSA in verband met de te late levering van de treinen?

Antwoord 44

NS meldt mij dat zij de mogelijkheid heeft om aanspraak te maken op de in het contract met AnsaldoBreda vastgelegde boetebepalingen voor te late levering. Voor alle geleverde treinen zijn de maximale boetes ingehouden op de koopsom. Er zijn tot op heden geen schadeclaims ingediend.

Vraag 45

Welk deel van de koopsom van de AnsaldoBreda-treinen is reeds door NS betaald?

Antwoord 45

NS meldt mij dat zij op dit moment negen treinen heeft afgenomen. De volledige koopsom voor deze negen treinen is nog niet betaald. NS meldt mij dat de reeds betaalde koopsom bedrijfsvertrouwelijke informatie is die niet openbaar kan worden gemaakt. NS heeft conform de overeenkomst AnsaldoBreda aansprakelijk gesteld en aanspraak gemaakt op boetebepalingen en deze ingehouden op de koopsom.

Vraag 46

Waarom vraagt u de contracten tussen NS/HSA en NMBS met AnsaldoBreda niet op, aangezien het grote gevolgen voor de Staat kan hebben, enerzijds zijnde de aandeelhouder anderzijds als ontvanger van de concessiegelden?

Antwoord 46

De betreffende contracten zijn aan mij toegezonden. Het betreft bedrijfsvertrouwelijke informatie die niet verder verstrekt kan worden. Daarmee wil ik niet treden in de verantwoordelijkheden zoals deze in de inleiding van deze brief zijn beschreven: de vervoerders zijn verantwoordelijk voor de inzet van adequaat materieel, zodat de afgesproken dienstregeling kan worden uitgevoerd.

Vraag 47

Zijn er, tegen de achtergrond van het feit dat de topman van AnsaldoBreda zei dat alle problemen met de V250-treinen binnen een paar dagen zouden worden opgelost, al vorderingen gemaakt door AnsaldoBreda? Zo ja, welke?

Antwoord 47

Zie het antwoord op vraag 43.

Vraag 48

Welk gevolg heeft dit debacle voor de samenvoeging van het hoofdrailnet en HSL?

Antwoord 48

NS staat garant voor HSA. Hiermee kan het proces om te komen tot een geïntegreerde concessie voor het hoofdrailnet inclusief HSL-Zuid treindiensten voor NS door. Dit is onderdeel van de afspraken die de minister van IenM in 2011 met de NS heeft gemaakt en zijn in 2012 met

uw Kamer besproken. Uw Kamer heeft hiermee ingestemd door het verwerpen van de motie Verhoeven/Monasch (Kamerstuk 22 026, nr. 354).

Vraag 49

Loopt u met de voorgenomen opname van de HSL-Zuid in de hoofdrail-netconcessie het risico dat er berust gaat worden in het niet functioneren van de HSL-lijn? Zo nee, hoe denkt u dat te voorkomen? Zo ja, waarom haalt u deze twee verschillende contracten dan niet uit elkaar?

Antwoord 49

HSA is verplicht de overeengekomen concessievergoedingen voor de HSL-Zuid aan lenM te voldoen. Hiermee is er voor HSA een sterke prikkel om zo snel mogelijk te zorgen voor de inzet van adequaat materieel om reizigers te vervoeren en zo de concessieverplichtingen na te komen. Berusten ligt daarom niet voor de hand.

Vraag 50

Is een ontkoppeling van het op zich in hoofdlijnen gezonde hoofdrailnet en de ongezone HSL niet veel logischer? Ook om te komen tot een zo hoog mogelijke geldelijke opbrengst van beide concessies voor de Staat?

Antwoord 50

Waarschijnlijk niet. Zoals mijn ambtvoorganger uw Kamer heeft uitgelegd in haar brief van 18 november 2011 (22 026, nr. 343) en tijdens het algemeen overleg van 15 februari 2012 over het bereikte akkoord over HSA, zou het ontkoppelen en separaat in de markt zetten van het vervoer over de HSL-Zuid een beperkte opbrengst hebben. Dit zou maximaal circa € 60 miljoen per jaar (prijspeil 2010) aan concessievergoedingen bedragen voor de HSL-Zuid en is aanzienlijk lager dan de € 101 miljoen per jaar (prijspeil 2010) die NS/HSA nu bereid is gemiddeld per jaar te betalen.

Vraag 51

Zijn de huidige problemen met het materieel niet een extra reden om het beleidsvoornemen, om de HSL-Zuid in het hoofdrailnet op te nemen, nog eens goed te heroverwegen?

Antwoord 51

Nee. Zie het antwoord op vraag 48.

Vraag 52

Wilt u antwoord geven op vraag 27? Heeft NS in haar ogen fouten gemaakt in de aanbestedingsprocedure voor de aankoop van de treinen?

Antwoord 52

Zoals eerder gemeld ligt de verantwoordelijkheid voor het tijdig beschikken over adequaat materieel voor het rijden van de diensten over de HSL-Zuid bij de vervoerder. Het toenmalig ministerie van Verkeer en Waterstaat heeft geen rol gehad bij de aanbestedingsprocedure. In de rol van contractmanager in de periode 2001 – 2004 heeft het ministerie voortdurend bij HSA aangedrongen op een tijdige bestelling van de hogesnelheidstreinen.

Met betrekking tot uw tweede deelvraag deelt NS mij mee dat HSA en NMBS een verplichte reguliere Europese aanbesteding hebben doorlopen. Daarbij zijn alle stappen volgens de Europese aanbestedingsregels doorlopen. Deze aanbesteding en de daarbij gemaakte keuzes zijn onderwerp van de evaluatie die in april 2013 gereed moet zijn.

Vraag 53

Hoeveel reizigers dacht NS per dag te vervoeren en hoeveel vervoert zij daadwerkelijk per dag?

Antwoord 53

HSA meldt mij dat voor de Fyra tussen Amsterdam en Brussel tot half januari 2013 140.000 tickets zijn verkocht. Dit is conform de prognose van HSA. In de kerstvakantie van 2012 telde HSA gemiddeld 30.000 reizigers per week. In de kerstvakantie van 2011 werden 40.000 reizigers geteld in de Beneluxtrein tussen Amsterdam en Brussel. De Fyra was in de kerstvakantie van 2012 gemiddeld voor 45% bezet. 24% van het aantal verkochte tickets waren zogenaamde «Jump-on tickets».

Vraag 54

Vindt u het verstandig dat NS een prototype heeft gekocht?

Antwoord 54

Dit is nadrukkelijk een afweging voor de vervoerder. Risico's die hieraan verbonden zijn, zijn belegd bij de vervoerder.

Vraag 55

Vindt u het acceptabel dat NS zo lang nodig heeft om de gevolgen van dit debacle in kaart te brengen, terwijl al jaren bekend zou moeten zijn dat mogelijk problemen ontstaan bij de start van het contract? Zou NS niet al lang de verschillende scenario's in kaart moeten hebben, tegen de achtergrond dat dit niet de eerste keer is dat AnsaldoBreda problemen heeft met de levering van haar treinen?

Antwoord 55

Zie het antwoord op vraag 19.

Vraag 56

Wat waren de oorspronkelijke leverdata van de treinen en wanneer heeft de werkelijke levering plaatsgevonden? Welke oorzaken liggen ten grondslag aan deze vertraging? En welke boetes legt NS nu op c.q. heeft NS al opgelegd en wat is de haalbaarheid van het innen daarvan?

Antwoord 56

NS heeft tot nu toe het geld voor te late levering niet betaald. Levering en oorzaken van de vertraging zijn onderwerp van de evaluatie.

Vraag 57

Heeft NS/HSA onderzoek gedaan naar de financiële, organisatorische/juridische positie en de reputatie van AnsaldoBreda en zijn daar documenten van beschikbaar?

Antwoord 57

Ja, dit was onderdeel van het aanbestedingsproces. Hieraan zal ook aandacht worden besteed in de evaluatie.

Vraag 58

Wanneer heeft NS gemeld dat het traject Breda–Brussel sterk verliesgevend zou zijn en daarom minder treinen te bestellen? Wanneer heeft u of één van uw voorgangers zich daarbij neergelegd?

Antwoord 58

HSA heeft het voormalig ministerie van Verkeer en Waterstaat in maart 2004 formeel gemeld dat NMBS geen materieel heeft besteld, noch een optie heeft genomen voor de levering van materieel voor de verbinding Breda–Brussel.

Vraag 59

Is NS in plaats van HSA volledig verantwoordelijk wanneer de dienstregeling niet conform samenwerkingsovereenkomst en vervoersconcessie kan worden gereden?

Antwoord 59

Nee. De Vervoerconcessie voor het hogesnelheidsnet is verleend aan HSA. Dit betekent dat HSA op grond van de Wet personenvervoer 2000 verplicht is vervangend vervoer te organiseren wanneer de dienstregeling niet conform de concessieafspraken kan worden gereden. In het geval van de tijdelijke vervangende treindienst Den Haag HS–Brussel Zuid v.v. vindt dit vervangende vervoer plaats over het conventionele spoor.

Vraag 60

Heeft NMBS bindende uitspraken gedaan over het gezamenlijk optrekken bij het al dan niet afzien van de aanschaf van V250-materieel?

Antwoord 60

Nee, dit is nog onderwerp van gesprek tussen de vervoerders en AnsaldoBreda.

Vraag 61a

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

Antwoord 61a

NMBS heeft steeds richting AnsaldoBreda het standpunt ingenomen om de V250-treinen af te nemen conform de contractuele afspraken. Blijkbaar is nog niet voldaan aan de contractuele afspraken.

Vraag 61b

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 61b

Dit is nog onderwerp van gesprek tussen de vervoerders.

Vraag 62

Wat gaat het kosten als NMBS besluit geheel te stoppen met de V250-treinen, gelet op de verplichting van de HSA om te zorgen voor vervangend vervoer? Is het mogelijk om deze kosten te verhalen op NMBS? Zo ja, op welke wijze kunnen deze kosten verhaald worden op NMBS?

Antwoord 62

NMBS kan besluiten om de door haar te leveren drie V250-treinen niet in te zetten voor het rijden over de HSL-Zuid. In dat geval kan de Fyra treindienst Amsterdam–Brussel v.v. niet worden uitgevoerd conform de afspraken in de Samenwerkingsovereenkomst tussen HSA en NMBS.

HSA meldt mij dat op dat moment HSA de wettelijke en contractuele middelen ter beschikking staan, waaronder het vorderen van nakoming van de afnameverplichting, eventueel in combinatie met een schadevergoeding. Echter, NMBS heeft er ook belang bij om in overleg met HSA tot een structurele verbinding te komen voor de Nederlandse én Belgische reizigers. Op dit moment zijn de vervoerders hierover gezamenlijk in overleg en derhalve lijkt het mij niet verstandig om vooruit te lopen op mogelijke uitkomsten.

Vraag 63

Noemt u het, gelet op de stelling dat NMBS en NS/HSA altijd gezamenlijk hebben opgetrokken, een goede samenwerking als één partij van de voorgenomen bestelling van tien treinen in werkelijkheid slechts drie treinen bestelt en er vervolgens geen één van afneemt?

Antwoord 63

De vervoerders NMBS en HSA maken ieder hun eigen afwegingen ten aanzien van de contracten inzake het materieel. Momenteel zijn de vervoerders met AnsaldoBreda bezig het V250-materieel weer is dusdanige staat te brengen dat de treinen veilig en betrouwbaar ingezet kunnen worden voor de treindienst tussen Amsterdam en Brussel. Er is nog geen definitief besluit genomen over het wel of niet afnemen van de treinen.

Vraag 64

Welke middelen heeft NS/HSA in handen om NMBS aansprakelijk te stellen wanneer zij eenzijdig afzien van de aanschaf van V250-materieel?

Antwoord 64

Zie het antwoord op vraag 62.

Vraag 65

Zouden de treinen die door NS meer zijn besteld dan door NMBS, daadwerkelijk alleen het binnenlandse traject afleggen?

Antwoord 65

De treinen die HSA meer heeft besteld dan NMBS worden voor de binnenlandse verbinding, maar ook voor de verbinding tussen Breda en Antwerpen over de HSL ingezet.