

Vergaderjaar 2012–2013

**22 026**

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

**Nr. 376**

### **BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 28 januari 2013

Tijdens de procedurevergadering van 22 januari jl. heeft u verzocht om nader te worden geïnformeerd over de maatregelen die worden getroffen naar aanleiding van de Fyra-problematiek. Het gaat hierbij om te komen tot een optimaal tijdelijk alternatief voor de treinreizigers naar België.

In mijn brief van 21 januari 2013 (Kamerstuk 21 026, nr. 375) heb ik reeds een toelichting gegeven op de actuele problematiek rondom de Fyra V250-hogesnelheidstreinen die zijn gebouwd door AnsaldoBreda. Daarnaast heb ik hierover tijdens het vragenuur op 22 januari 2013 met uw Kamer gesproken.

#### **Tijdelijke oplossing voor treinreizigers naar België**

Op 25 januari 2013 heb ik met NS en NMBS gesproken en vervolgens met mijn Belgische collega Labille over de ontstane problematiek en scenario's voor de oplossing daarvoor. Daarbinnen spelen zowel de vraag hoe te komen tot een betrouwbare tussenoplossing voor de verbinding Amsterdam-Brussel op de korte termijn, als scenario's voor oplossingen voor de lange termijn. Ik zal aanstaande donderdag 31 januari 2013 minister Labille ontmoeten om de situatie verder te bespreken.

Voor de tijdelijke oplossing heb ik de volgende kaders gesteld:

- De treindienst moet veiligheid en betrouwbaarheid garanderen;
- De treindienst moet zo snel mogelijk rijden;
- Er zullen duidelijke kwaliteitsafspraken worden gemaakt over bijvoorbeeld tarieven en reisinformatie.

Voorop staat dat de oplossing, zowel voor de korte als de lange termijn, volledig toelaatbaar moet zijn. Dat betekent dat een oplossing juridisch houdbaar, technisch maakbaar en financieel haalbaar moet zijn voor alle

partijen. Het creëren van een tussentijdse wijziging in de dienstregeling is complex, zeker als het om een grensoverschrijdende verbinding gaat. Alle partijen werken hier momenteel hard aan. Naast de beide overheden, NS en NMBS zijn ook de twee infrastructuurbeheerders ProRail en Infrabel hier nauw bij betrokken. ProRail heeft gemeld dat voor een tijdelijke oplossing een alternatieve verbinding over het conventionele spoor, zoals in het verleden de Beneluxtrein, in principe mogelijk is. Hiervoor dient een aantal wijzigingen plaats te vinden. Dit is complex, aangezien voor de dienstregeling 2013 al capaciteit is aangevraagd en toegekend aan dertig vervoerders. Deze capaciteitsrechten zijn alleen na overleg te wijzigen ten behoeve van een alternatieve verbinding.

### **Evaluatie introductie V250**

Naast een oplossing voor de korte termijn en scenario's voor de langere termijn heb ik NS Hispeed gevraagd om uiterlijk in april 2013 een heldere evaluatie te overleggen waarin de gehele introductie van de Fyra Amsterdam-Brussel stap voor stap wordt geanalyseerd. De vervoerders zullen het plan van aanpak voor deze evaluatie met mij afstemmen. In de evaluatie zal in ieder geval gekeken worden naar 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-stellen sinds de ingebruikname.

Ik heb er vertrouwen in dat eind deze week een (tijdelijke) oplossing voor de uitgevallen Fyra-verbinding tussen Amsterdam en Brussel gepresenteerd kan worden.

De staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,  
W.J. Mansveld