

- Nr** **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?
 - 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?
 - 3 Waarom kiest u er voor om de vervoerders zelf een tijdslijn op te laten stellen?
 - 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?
 - 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 AnsaldoBreda verbroken wordt door NS/HSA?
 - 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?
 - 7 Doelt u, in antwoord op vraag 56 c, op de mogelijkheid dat NS als garantieggever voor HSA de overeengekomen concessievergoeding betaalt terwijl er tegelijkertijd niet gereden wordt op de HSL?
 - 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?
 - 9
 - a. Kunnen extra Thalys-treinen worden ingezet?
 - b. Op welke termijn zouden Thalys-treinen eventueel beschikbaar kunnen zijn?
 - c. 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?
 - 10 Waarom weigert u om navraag te doen bij NMBS naar hun reden voor het niet afnemen van de treinstellen?
 - 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?
 - 12 Welke onafhankelijke externe partij is betrokken bij de evaluatie van de vervoerders?
 - 13 Wilt u een eigen evaluatie over de hele gang van zaken naar de Kamer sturen?
 - 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?
 - 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?
 - 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?

- Nr** **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?
- 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?
- 19 Wanneer wilt u uiterlijk dat er op de HSL adequaat vervoer conform de concessie gereden wordt?
- 20 Wanneer zijn de door NMBS doorgeleasde locomotieven weer voor NMBS beschikbaar voor de alternatieve verbinding?
- 21 Wat zijn de kosten voor de onderhoudsbeurten van de oude rijstelen 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?
- 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?
- 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?
- 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?
- 25 Wat is de stand van zaken met betrekking tot het V250-materieel?
- 26 Welke kwaliteitsafspraken zijn er gemaakt met betrekking tot de tijdelijke oplossing? Hoe wordt betrouwbaarheid gegarandeerd?
- 27 Kunt u aangeven wat de andere opties voor een tijdelijke oplossing waren? Zo nee, waarom niet?
- 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?
- 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?
- 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?
- 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?
- 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?
- 33 De Fyra-treinen kosten zo een € 20 mln. per stuk, maar wat kost het hele Fyra-debacle de Staat?
- 34 Wat kost het hele alternatieve plan de Staat? Kunt u een overzicht geven van alle directe, indirecte en externe kosten?
- 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?

- Nr** **Vraag**
- 36 Wanneer heeft HSA de gebruiksvergoeding voor de HSL aan de Staat betaald, conform de concessieverplichting?
- 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?
- 38 Wie betaalt de kosten wel, nu NS stelt dat de reiziger niet meebetaalt aan het Fyra-debacle?
- 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?
- 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?
- 41 Is er al meer duidelijkheid over de financiële gevolgen?
- 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?
- 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?
- 44 Wanneer en voor welk bedrag zijn schadeclaims of boetes ingediend door NS/HSA in verband met de te late levering van de treinen?
- 45 Welk deel van de koopsom van de AnsaldoBreda-treinen is reeds door NS betaald?
- 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?
- 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?
- 48 Welk gevolg heeft dit debacle voor de samenvoeging van het hoofdrailnet en HSL?
- 49 Loopt u met de voorgenomen opname van de HSL-Zuid in de hoofdrailnetconcessie 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?
- 50 Is een ontkoppeling van het op zich in hoofdlijnen gezonde hoofdrailnet en de ongezonde HSL niet veel logischer? Ook om te komen tot een zo hoog mogelijke geldelijke opbrengst van beide concessies voor de Staat?
- 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?
- 52 Wilt u antwoord geven op vraag 27? Heeft NS in haar ogen fouten gemaakt in de aanbestedingsprocedure voor de aankoop van de treinen?
- 53 Hoeveel reizigers dacht NS per dag te vervoeren en hoeveel vervoert zij daadwerkelijk per dag?
- 54 Vindt u het verstandig dat NS een prototype heeft gekocht?

- | Nr | 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? |
| 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? |
| 57 | Heeft NS/HSA onderzoek gedaan naar de financiële, organisatorische/juridische positie en de reputatie van AnsaldoBreda en zijn daar documenten van beschikbaar? |
| 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? |
| 59 | Is NS in plaats van HSA volledig verantwoordelijk wanneer de dienstregeling niet conform samenwerkingsovereenkomst en vervoersconcessie kan worden gereden? |
| 60 | Heeft NMBS bindende uitspraken gedaan over het gezamenlijk optrekken bij het al dan niet afzien van de aanschaf van V250-materieel? |
| 61 | a. Waarom heeft NMBS tot twee maal toe de levering van de treinstellen geweigerd?
b. 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? |
| 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? |
| 63 | Noemt u het, gelet op de stelling dat 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? |
| 64 | Welke middelen heeft NS/HSA in handen om NMBS aansprakelijk te stellen wanneer zij eenzijdig afzien van de aanschaf van V250-materieel? |
| 65 | Zouden de treinen die door NS meer zijn besteld dan door NMBS, daadwerkelijk alleen het binnenlandse traject afleggen? |