

Vergaderjaar 2012–2013

**22 026**

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

**Nr. 407**

### **LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN**

Vastgesteld 18 juni 2013

De vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu heeft een aantal vragen voorgelegd aan de minister voor Infrastructuur en Milieu over de brief van 7 juni 2013 over Ontwikkelingen Fyra V250 (Kamerstuk 22 026, nr. 407)

De minister heeft deze vragen beantwoord bij brief van 18 juni 2013. Vragen en antwoorden, voorzien van een inleiding, zijn hierna afgedrukt.

De voorzitter van de commissie,  
P. Jansen

Adjunct-griffier van de commissie,  
Israel

## **Inleiding**

De vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu heeft op 12 juni 2013 vragen gesteld over de Ontwikkelingen Fyra V250.<sup>1</sup> In deze brief worden de vragen in volgorde van de indiening beantwoord, mede namens de minister van Financiën. Ten behoeve van de beantwoording is informatie van de vervoerders, ProRail en de Inspectie Leefomgeving en Transport gebruikt.

Verder, heden is er in aanvulling op de eerder gestuurde stukken nog een document vertrouwelijk voor uw Kamer ter beschikking gesteld (Kamerstuk 22 026, nr. 405). Dit betreft de door NS uitgevoerde evaluatie van de introductie van de Fyra die u was toegezegd. NS heeft gevraagd om dit rapport vertrouwelijk te behandelen. Zij acht het rapport bedrijfsvertrouwelijk en voorziet een mogelijk geschil met de leverancier AnsaldoBreda. Om de posities van partijen hierin niet te verstoren, is uw Kamer gevraagd het rapport als vertrouwelijk te behandelen.

## **Vragen**

1. a. *Wat zijn de financiële gevolgen van de ontwikkelingen met de Fyra voor NS?*
1. b. *Wat zijn de (mogelijke) financiële gevolgen voor het dividend en het eigen vermogen van de 100% staatsdeelneming?*
1. c. *Wat is het minimumscenario (best case)?*
1. d. *Wat is het maximumscenario (worst case)?*

Samen met de aandeelhouder het ministerie van Financiën brengt NS de komende periode de financiële impact in kaart. De financiële gevolgen voor NS zullen duidelijker zijn wanneer helder wordt met welk alternatief vervoeraanbod de vervoerders hun verplichtingen kunnen invullen. NS heeft met de aandeelhouder een eerste financieel beeld van een scenario met 0 V250 treinstellen gedeeld. Dit zijn bedrijfsvertrouwelijke gegevens en op dit moment nog niet gebaseerd op de definitieve invulling van het alternatieve pakket.

2. a. *Hoe groot zijn de desinvesteringen bij NS als gevolg van het Fyra-debacle?*

Zie het antwoord op vraag 1.

2. b. *Welke investeringen heeft NS moeten doen in de tijdelijke maatregelen voor de verbinding met Brussel omdat de V250-treinen niet rijden?*

NS heeft gemeld dat de extra investeringen voor de tijdelijke verbinding bestaan uit kosten voor een opknapbeurt van het IC Brussel-materieel, huur van locomotieven en de gebruiksvergoeding voor de extra rijpaden. Er is volgens NS geen sprake meer van extra personeelskosten, dit mede als gevolg van het besluit om het V250-materieel niet meer in te zetten. Hierdoor worden er ook geen testritten meer gereden met deze treinen. Het personeel dat bestemd was voor deze testritten kan nu worden ingezet voor de tijdelijke treindienst. De investering die gedaan is in het personeel voor de V250 gaat nu dus naar de tijdelijke treindienst.

2. c. *Welke investeringen moet NS nog doen om de verbinding met Brussel te kunnen intensiveren?*

---

<sup>1</sup> Zie Kamerstuk 22 026, nr. 403.

NS heeft gemeld dat voor het rijden van een hogere frequentie extra rytuigen en extra locomotieven nodig zijn. De benodigde rytuigen zijn in het bezit van NS en worden aangepast aan de technische eisen van de HSL. De investering die moet worden gedaan is voor de toelating. Hiervoor moet software worden ontwikkeld voor de locomotieven. Ook de rytuigen moeten worden aangepast om ingezet te kunnen worden op de HSL. De locomotieven zullen door NMBS geleverd moeten worden. Vooralsnog hoeft er geen extra personeel worden geworven, omdat het personeel voor het V250-materieel hiervoor ingezet kan worden. De treindienst kent uiteraard ook operationele kosten en aanvullende kosten voor de gebruiksvergoeding voor de extra rijpaden.

*2. d. Welke (mogelijke) gevolgen heeft dit allemaal voor de financiële situatie van NS en het dividend?*

Zie het antwoord op vraag 1.

*3. Wat zijn de kosten voor de Rijksoverheid als besloten zou worden de vervoersconcessie voor de HSL opnieuw aan te besteden?*

Ervan uitgaande dat de huidige vervoerconcessie voor het hogesnelheidsnet dan eerst zou worden ingetrokken, zouden eerst de inkomsten uit de HSL-concessievergoeding wegvallen. Dit zou leiden tot verminderde inkomsten voor de lenM-begroting ter grootte van ca. 1,4 mld. euro over de looptijd van de concessie. Het is de verwachting dat bij een heraanbesteding een aanzienlijke lagere concessievergoeding zal worden gerealiseerd. Daarnaast moeten er kosten worden gemaakt voor het proces van heraanbesteding en zullen er tijdens de periode van aanbesteding en het aantrekken en gereedmaken van materieel door een nieuwe vervoerder geheel geen inkomsten uit een concessievergoeding zijn.

*4. Wat zouden de financiële gevolgen en investeringen voor NS zijn indien wel wordt doorgereden met de V250-treinen na het oplossen van de problemen?*

NS heeft gemeld dat doorrijden om diverse redenen ongewenst is en heeft daartoe een integrale afweging gemaakt.

Zij geeft aan dat de business case voor doorrijden met V250-treinen financieel onaantrekkelijker is dan niet doorrijden met V250-treinen. Dit heeft NS ook toegelicht aan haar aandeelhouder met het voornemen om te stoppen met de V250. Verder meldt NS dat op grond van het technisch onderzoek is gebleken dat het onderhoud van de V250-treinen veel duurder en arbeidsintensiever uitpakt dan vooraf becijferd. Door de hoge onderhoudslast zijn de treinen veel minder inzetbaar dan aanvankelijk gepland. Dit is een verslechtering van de business case.

*5. Welke orde van grootte zouden de reparatiekosten van het V250-materieel zijn?*

Om de posities van partijen in een mogelijk geschil over het V250-materieel niet te verstoren, kan er op dit moment geen antwoord op deze vraag worden gegeven.

*6. Wat heeft de Fyra Nederland in totaal gekost, inclusief misgelopen en omlaag bijgestelde concessie-inkomsten door vertraging van oplevering, redding van de HSA, misgelopen dividenden, aanbetalingen en huidige tijdelijke maatregelen?*

lenM heeft HSA in het verleden (2009) gecompenseerd voor het later opleveren van de HSL-Zuid infrastructuur. Dit vond plaats op basis van een hiertoe strekkende bepaling in de concessieovereenkomst. Uw Kamer is hierover per brief van 31 januari 2011 geïnformeerd.<sup>2</sup> De Nederlandse overheid heeft geen extra kosten gemaakt voor huidige tijdelijke maatregelen.

Indien er een effect is op de concessievergoedingen valt dit bij lenM aan de inkomstzijde. Oorspronkelijk is gerekend op een bedrag van ca. 2,4 mld. euro aan inkomsten uit concessievergoeding naar aanleiding van de aanbesteding uit het vervoer over de HSL-Zuid. Met het oplossen van de financiële problematiek bij vervoerder HSA zijn deze inkomsten bijgesteld tot ca. 1,4 mld. euro. Uw Kamer is hierover per brief van 18 november 2011<sup>3</sup> en tijdens het AO van 15 februari 2012 (Kamerstuk 22 026, nr. 356) geïnformeerd. Daarnaast komt er mogelijk een juridische procedure over de V250-treinen. De uitkomst, en hiermee een mogelijk effect op het dividend, staat nog niet vast.

*7. Op welke wijze worden de voorstellen van NS en NMBS getoetst op gevolgen voor de reiziger en financiële consequenties?*

De voorstellen van NS en NMBS worden getoetst op de kwaliteit voor de reiziger (onder andere rijtijden, verbindingen, frequenties en tariefstelling), de betrouwbaarheid van het vervoersaanbod, de match tussen de vervoersvraag en het vervoersaanbod en de operationele en technische maakbaarheid. Financieel zal de uitwerking getoetst worden op de gevolgen voor zowel de aandeelhouder (gevolgen voor waarde van de onderneming en dividend) als de concessieverlener. Hiertoe zal de minister van Financiën een «sanity check» uitvoeren op de financiële onderbouwing. Ook wordt de bijgestelde businesscase van NS beoordeeld en wordt een MEIP-toets (Market Economy Investor Principle) voor de economische gelijkwaardigheid uitgevoerd.

*8. Is er een bedrag waarbinnen de financiële consequenties van de voorstellen moeten blijven?*

Het uitgewerkte voorstel van de vervoerders zal specifiek worden getoetst op de financiële consequenties en daarvoor gelden de bestaande afgesproken financiële kaders. Hiertoe wordt een MEIP-toets (Market Economy Investor Principle) voor de economische gelijkwaardigheid uitgevoerd.

*9. Kunt u reeds aangeven wanneer u precies meer informatie kunt verstrekken over de financiële en juridische gevolgen van het besluit van NMBS en het voornemen van NS om niet meer met het V250-materieel te rijden?*

De beide vervoerders hebben nadrukkelijk aangegeven dat zij de gemaakte afspraken respecteren en op korte termijn willen invullen. Zij zijn in de gelegenheid gesteld om op zo kort mogelijke termijn een geconcretiseerd voorstel te leveren waarin zij hun verplichtingen op een alternatieve manier invullen. Zoals hierboven genoemd zal het voorstel op financiële gevolgen getoetst worden. Hetzelfde geldt voor de juridische gevolgen. Deze onderzoeken vinden deze zomer plaats, na uitwerking van het alternatieve vervoeraanbod door de vervoerders. Uiterlijk op 1 oktober 2013 neemt het kabinet hierover een standpunt in en zal uw Kamer geïnformeerd worden.

<sup>2</sup> Kamerstuk 22 026, nr. 327.

<sup>3</sup> Kamerstuk 22 026, nr. 343.

*10. Wat is het beeld van de juridische en de financiële gevolgen en kunnen nieuwe concessies ook een rol spelen bij de tijdelijke oplossingen? Kan de gemeente Den Haag daar een rol bij spelen?*

De juridische gevolgen en financiële gevolgen zullen deze zomer in kaart worden gebracht, zie ook het antwoord op vraag 9.

Een concessie is een exclusief recht om personenvervoer uit te voeren. Het internationaal personenvervoer per spoor is geliberaliseerd. Op basis hiervan kan een internationale treindienst, zoals de gemeente Den Haag onderzoekt, zonder concessie worden uitgevoerd. Het is op dit moment aan de vervoerders NS en NMBS om met een alternatieve invulling van hun verplichtingen te komen, waarbij ook de tijdelijke oplossing zo goed mogelijk moet worden vormgegeven.

Het is derhalve op dit moment aan hen om te bezien of andere initiatieven, zoals de gemeente Den Haag nu onderzoekt, daarbij een rol kunnen spelen.

*11. a. Bent u bevoegd om de concessie op dit moment in te trekken?*

*11. b. Wat zijn de redenen om dat niet op dit moment te doen?*

*11. c. Bent u van plan de boeteclausules in de concessie in werking te laten treden?*

*11. d. Zo nee, waarom niet?*

Ik ben op dit moment bevoegd de concessie in te trekken. Deze bevoegdheid wordt vooralsnog niet uitgeoefend. De vervoerders zijn in de gelegenheid gesteld om op korte termijn met een alternatief vervoeraanbod hun verplichtingen in te vullen. Zij hebben hiertoe eerste voorstellen gedaan, die nog geconcretiseerd en getoetst moeten worden. Daar zijn harde deadlines voor gesteld. Intrekking van de concessie is alleen zinvol als onderdeel van het aanstellen van een nieuwe concessiehouder. Wordt de concessie ingetrokken zonder dat een andere vervoerder bereid en in staat is het vervoer over te nemen, dan dreigt na een overgangstermijn van een jaar al het vervoer stil te vallen, inclusief de binnenlandse treinen op de hogesnelheidslijn.

De concessie bevat niet de mogelijkheid boetes op te leggen (als sanctie op concessieschendingen in het verleden). Wel kan met het oog op toekomstige schendingen van de concessie een last onder dwangsom op worden gelegd, maar in de huidige situatie is dit nog geen optie. Een last onder dwangsom is alleen toelaatbaar als er mogelijkheden zijn om te voldoen aan de concessieverplichtingen en de concessiehouder zou nalaten die mogelijkheden te benutten. Aangezien er op dit moment geen materieel bij de vervoerders inzetbaar is en NS op korte termijn een alternatieve invulling van haar verplichtingen zal uitwerken, is er op dit moment geen legitieme reden een last onder dwangsom op te leggen. Wel heeft het ministerie van IenM NS kenbaar gemaakt dat wanneer er vóór 1 oktober 2013 geen volwaardig alternatief voor de reiziger is overeengekomen, die ook de toetsing heeft doorstaan, bestuursrechtelijke handhaving wordt overwogen.

*12. a. Wat zijn de financiële gevolgen voor NS, inclusief het dividend en het eigen vermogen van NS, indien de vervoersconcessie voor de HSL wordt ingetrokken?*

Samen met de aandeelhouder brengt NS de komende periode de financiële impact in kaart. De financiële gevolgen voor NS zullen duidelijker zijn wanneer helder wordt met welk alternatief vervoeraanbod de vervoerders hun verplichtingen kunnen invullen.

*12. b. Welke mogelijkheden heeft de Staat om de concessie aan NS in te trekken? Wat staat daarover in de concessie? Welke (financiële) sancties kan de Staat NS opleggen bij het niet voldoen aan de afspraken in de concessie?*

Zie het antwoord op vraag 11.

*13. Welke juridische mogelijkheden zijn er om de HSL-concessie, gezien het niet nakomen van de afspraken, af te nemen van NS? Welke plichten heeft NS in dat geval nog voor het leveren van internationaal vervoer totdat een nieuwe oplossing is gevonden?*

De mogelijkheid bestaat om de concessie die aan HSA is verleend, geheel of gedeeltelijk in te trekken indien is gebleken dat de verplichtingen die zijn opgenomen in die concessie niet naar behoren worden uitgevoerd of zijn uitgevoerd.<sup>4</sup> Intrekking van de concessie treedt in dertien weken na haar bekendmaking.<sup>5</sup> Vervolgens heeft HSA op grond van de concessie-overeenkomst en de daarbij behorende garantiebrieven nog gedurende een jaar de verplichting de diensten voor rekening en risico van de Staat te continueren. Die verplichting geldt zowel voor de binnenlandse treinen als voor de internationale treinen, maar voor zover er onvoldoende materieel beschikbaar is kan nakoming van de verplichting feitelijk niet worden afgedwongen.

*14. Vervalt met de instemming van het kabinet om te stoppen met de V250-treinen niet de grondslag om de concessie op te kunnen zeggen of om handhavend op te kunnen treden?*

De grondslag hiertoe blijft overeind, ondanks het besluit van de vervoerders om hun verplichtingen niet (meer) met het V250-materieel in te vullen. In de Kamerbrief van 7 juni is aangegeven dat het kabinet geen aanleiding ziet om een ander standpunt dan NS en NMBS in te nemen inzake het V250-materieel. Het blijft echter het oordeel van de vervoerders dat het materieel niet voldoet aan de eisen van technische veiligheid en betrouwbaarheid, en het blijft de verantwoordelijkheid van de vervoerders om aan de afspraken te gaan voldoen. Naar aanleiding van het voorstel waarmee NS en NMBS nu zullen komen, wordt beoordeeld of dit voldoende waarde voor de reiziger heeft en financieel en juridisch toelaatbaar is. Is dit niet het geval, dan kan de concessie worden ingetrokken en/of handhavend worden opgetreden.

*15. a. Welke verantwoordelijkheid weegt volgens u het zwaarst, die van concessiehouder of die van aandeelhouder? Hoe gaat het kabinet met de verschillende verantwoordelijkheden om?*

Bij beide verantwoordelijkheden gaat het om adequate borging van publieke belangen. Voor de concessieverlener is dat publiek belang het reizigersbelang, zoals dat tot uiting komt in bereikbaarheid, betrouwbaarheid, kwaliteit, betaalbaarheid en veiligheid. Voor de aandeelhouder is dat het belang van de belastingbetaler: behoud van waarde van het in de onderneming geïnvesteerd publiek vermogen, alsook continuïteit van de onderneming. Het goed omgaan met deze onderscheiden verantwoordelijkheden is inherent aan publiekrechtelijk eigendom van privaatrechtelijke entiteiten, en dat vereist zorgvuldige coördinatie. Deze coördinatie vindt voortdurend plaats binnen het kabinet en binnen de Rijksoverheid. Daarnaast is dit te zien in de Jaarverslagen Staatsdeelnames van de afgelopen jaren.

<sup>4</sup> Zie artikel 43 lid 1 van de Wet personenvervoer 2000.

<sup>5</sup> Zie artikel 43 lid 2 van de Wet personenvervoer 2000.

*16. Is er een mogelijkheid om de HSL-concessie in te trekken en tegelijkertijd de Thalys wel te laten doorrijden? Zo nee, waarom niet?*

Als de HSL-concessie wordt ingetrokken, kan de Thalys blijven rijden, want internationale treindiensten zijn door Europa geliberaliseerd en mogen zonder concessie worden uitgevoerd. Het recht om binnenlandse reizigers mee te nemen kan aan beperkingen onderhevig zijn, maar van binnenlandse reizigers is bij de Thalys nauwelijks sprake. Intrekking van de concessie zou echter betekenen dat voor de Thalys geen eisen meer gelden ten aanzien van het bedieningspatroon en de kwaliteit voor de reiziger in Nederland. Dit betekent dat de thans verplichte 10 verbindingen met de Thalys tussen Amsterdam en Brussel niet langer gegarandeerd kunnen worden.

*17. Is er bij onenigheid tussen de concessieverlener en NS sprake van een arbitrageprocedure eventueel met een onafhankelijke derde? Is of wordt hier gebruik van gemaakt?*

De aan HSA verleende HSL-concessie is gebaseerd op de Wet personenvervoer 2000. Bij geschillen is geen arbitrage voorgeschreven, maar beslist de bestuursrechter.

*18. In hoeverre wordt vastgehouden aan de reistijden in de concessie?*

De eisen zoals opgenomen in de vervoerconcessie voor het hogesnelheidsnet zullen niet veranderen en vormen uitgangspunt voor het alternatief vervoeraanbod.

*19. Kunt u aangeven wat de alternatieven zijn indien NS de concessie verliest?*

Indien de HSL-concessie wordt ingetrokken, zouden er op dit moment drie opties voor de hand liggen:

- 1) Er bestaat de mogelijkheid dat voor de HSL-Zuid een Europese aanbesteding wordt gehouden, waarna een nieuwe concessie wordt verleend.
- 2) Het is in theorie ook mogelijk om af te wachten of voor de internationale treindiensten de markt instapt en in het kader van de geliberaliseerde internationale personenmarkt treindiensten gaat aanbieden. Maar in dat geval zijn de belangen van de reiziger niet veilig gesteld.
- 3) Er wordt – met gebruikmaking van de mogelijkheid die is opgenomen in de zogeheten PSO verordening – onderhands een concessie verleend aan een andere vervoerder dan HSA.<sup>6</sup> Dan moet de andere vervoerder wel eerder in staat zijn om een vervoeraanbod te leveren dan HSA.

Intrekking van de HSL-concessie kan consequenties hebben voor het met uw Kamer gedeelde beleidsvoornemen voor de geïntegreerde vervoerconcessie vanaf 2015.

---

<sup>6</sup> Zie art 5, zesde lid, van Verordening (EG) nr. 1370/2007 van het Europees parlement en de Raad van 23 oktober 2006 betreffende het openbaar personenvervoer per spoor en over de weg en tot intrekking van Verordening (EEG) nr.1119/69 van de Raad en Verordening (EEG) nr. 1107/70 van de Raad.

*20. Kloppen de berichten dat NS pas in 2022 aan de huidige concessie kan voldoen?*

De komende periode zal met NS, HSA en NMBS bekeken worden op welke wijze en op welk termijn een volwaardig alternatief vervoeraanbod aan de reiziger geboden kan worden, die in lijn is met de oorspronkelijke afspraken zoals deze in de concessie en het contract met NMBS zijn opgenomen. Hiertoe doen de vervoerders nu onderzoek. Uiterlijk 1 oktober 2013 zal het kabinet uw Kamer informeren over een alternatieve invulling.

*21 a. Kan NS ooit nog aan de eisen van de concessie voor de HSL voldoen?*

Uiterlijk 1 oktober 2013 wordt uw Kamer geïnformeerd over een alternatieve invulling en daarmee zal duidelijk worden of NS aan de eisen van de HSL-concessie kan voldoen.

*21 b. Hoe verhouden zich de voornemens van de NS tot de inhoud van de concessie?*

De vervoerders zijn in de gelegenheid gesteld om op korte termijn nadere uitwerking te geven aan hun eerste voorstellen. Uiteraard moet het geconcretiseerde voorstel van de vervoerders voldoen aan de condities die aan de structurele oplossing zijn gesteld. Daarbij zal ik de definitieve uitwerking toetsen langs de volgende drie lijnen:

- Wat is de waarde voor de reiziger?
- Is de oplossing financieel acceptabel en robuust?
- Is de oplossing juridisch toelaatbaar?

Op dit moment is er nog geen definitieve uitwerking van de vervoerders en derhalve kunnen er nog geen uitspraken gedaan worden hoe dit voorstel zich verhoudt tot de inhoud van de concessie. NS heeft wel in haar eerste voorstel een optie opgenomen die overeenkomt met de inhoud van de huidige HSL-concessie.

*22. Waarom is er voor de uiterste datum van 1 oktober 2013 gekozen? Wanneer moet NS de bevindingen aan u kenbaar maken?*

De ambitie is dat de reiziger zo spoedig mogelijk over een volwaardig product kan beschikken. NS en NMBS zijn in de gelegenheid gesteld om een alternatieve invulling van hun verplichtingen voor te stellen. Er zal de komende tijd nauw contact worden gehouden met de NS. Als de NS en NMBS hun gezamenlijk voorstel zullen aanbieden, zal de staat allereerst zowel vervoerstechnisch als financieel de plannen toetsen. Het ligt voor de hand ter zake kundige externe experts in te schakelen om de scenario's en onderbouwing en hun financiële gevolgen te doorgronden. Financieel zal de uitwerking getoetst worden aan de gevolgen voor de aandeelhouder (gevolgen voor waarde van de onderneming en dividend) als de concessieverlener. Hiertoe zal de minister van Financiën een «sanity check» uitvoeren op de financiële onderbouwing.

Daarna zal een inhoudelijke beoordeling plaatsvinden. De gevolgen voor de reiziger en de gevolgen voor de staat en voor de NS zullen in onderlinge samenhang worden gezien. Het voorgestelde vervoeraanbod moet immers voldoen aan de eisen die aan de structurele oplossing zijn gesteld, waaronder bijvoorbeeld de eisen in de PSO verordening (Public Service Obligation) en MEIP (Market Economy Investor Principle). De toetsing zal deze zomer plaats vinden. Dit proces dient zorgvuldig doorlopen te worden, dit kost tijd. Hierna en uiterlijk 1 oktober 2013 zal het kabinet zijn standpunt over een alternatief vervoeraanbod kenbaar kunnen



maken, zodat er ook zekerheid bestaat dat een volwaardig alternatief voorhanden is.

*23. Wat gebeurt er als NS niet aan de gestelde voorwaarden voldoet? Zou dit betekenen dat de concessieverlening aan NS vervalt en het vervoer over de HSL opnieuw wordt aanbesteed?*

Als NS niet voldoet aan de gestelde voorwaarden kan de concessie worden ingetrokken. Voor de situatie die dan ontstaat wordt verwezen naar het op vraag 19 gegeven antwoord.

*24. Is het mogelijk om in oktober, als blijkt dat de geboden oplossing van NS niet afdoende is, alsnog de concessie op te zeggen? Zo, nee waarom niet?*

Indien in oktober 2013 blijkt dat geboden oplossing niet afdoende is, bestaat voor mij nog steeds de mogelijkheid de concessie te beëindigen. Zie ook het antwoord op vraag 13 en 23.

*25. Zijn er ook gevolgen voor de gunning van de concessie voor het hoofdrailnet, wanneer NS niet aan de gestelde voorwaarden voldoet?*

In november 2011 is de minister van IenM met NS overeengekomen dat NS tot beëindiging van de HSL-concessie op 1 januari 2015 volledig garant staat voor HSA en dat NS per 1 januari 2015 een nieuwe onderhandse vervoerconcessie voor het geïntegreerde hoofdrailnet ontvangt.<sup>7</sup> Uw Kamer heeft hiermee ingestemd naar aanleiding van het Algemeen Overleg van 15 februari 2012 en het Algemeen Overleg van 11 oktober 2012 (Kamerstuk 22 026, nr. 369). Als HSA geen invulling kan geven aan haar verplichtingen op de HSL-Zuid kan de onderhandse gunning voor het geïntegreerde hoofdrailnet inclusief HSL-treindiensten aan NS ter discussie komen te staan. Indien dat geval zal ik moeten bepalen of en onder welke voorwaarden een nieuwe hoofdrailnetconcessie aan NS wordt verleend.

*26. Welke gevolgen zou het loskoppelen van de concessie voor het hoofdrailnet en HSL hebben voor het bedrag dat door NS wordt betaald voor de concessie?*

Met het ontkoppelen van het hogesnelheidsvervoer en het conventioneel treinvervoer zou een belangrijke grond wegvallen onder de in 2011 bereikte overeenstemming over het oplossen van de financiële problematiek bij HSA. Hierin is afgesproken dat de vervoerconcessie voor het hogesnelheidsnet per 2015 wordt beëindigd, en dat de HSL-treindiensten onderdeel worden van het hoofdrailnet (HRN). Op basis hiervan is met NS afgesproken dat zij tot aan het gunnen van de geïntegreerde concessie per 2015 onbeperkt garant staan voor HSA en zijn afspraken gemaakt over de concessievergoedingen voor de HSL- en HRN-treindiensten.<sup>8</sup> Indien de set van afspraken weer ter discussie komt te staan, kan dit naar verwachting leiden tot verminderde inkomsten op de IenM-begroting oplopend tot € 1,4 mld. over de looptijd van de concessie.

Deze verminderde inkomsten zullen slechts in een beperkte mate kunnen worden terugverdiend met een heraanbesteding. Daarnaast zal ik in onderhandeling met NS moeten bepalen of en onder welke voorwaarden een nieuwe hoofdrailnetconcessie wordt verleend.

<sup>7</sup> Zie Kamerstuk 22 026, nr. 343.

<sup>8</sup> Zie Kamerstuk 22 026, nr. 343.

Indien er sprake zou zijn van het loskoppelen van alleen het internationaal hogesnelheidsvervoer kent dit grote nadelen. Er kunnen dan door lenM geen kwaliteitseisen meer worden gesteld aan het internationaal hogesnelheidsvervoer (frequenties, punctualiteit, uitval, tarieven), waardoor de belangen voor de internationale reizigers niet zijn geborgd.

*27. Per wanneer moet NS aan alle in de concessie gemaakte afspraken voldoen?*

HSA moet al alle verplichtingen nakomen die zijn opgenomen in de concessie. In de concessie<sup>9</sup> is voor ieder onderwerp opgenomen op welk moment deze door HSA gerealiseerd dient te zijn. Ook zijn er ingroeibepalingen opgenomen. Inmiddels zijn die termijnen voor alle verplichtingen verstreken.

*28. Wat is de ambitie van het kabinet ten aanzien van wanneer het hogesnelheidsvervoer in lijn met de oorspronkelijke afspraken moet zijn hersteld? Kunt u daarbij een specifieke datum noemen?*

Ik zou graag een specifieke datum noemen, maar dat is op dit moment niet mogelijk gezien de complexiteit van de problematiek. De ambitie is dat de reiziger zo spoedig mogelijk over een volwaardig product kan beschikken. NS en NMBS zijn in de gelegenheid gesteld om een alternatieve invulling van hun verplichtingen voor te stellen. Hiertoe vindt intensief overleg plaats. Het is op dit moment nog niet duidelijk hoe een alternatieve invulling van het vervoeraanbod eruit kan zien, op welk termijn dit gerealiseerd kan worden en wat dit voor de korte termijn betekent (tijdelijke oplossing) voor de reiziger. Dit moet op korte termijn duidelijk worden. Uiterlijk 1 oktober 2013 zal het kabinet zijn standpunt hierover kenbaar kunnen maken.

*29. Waarop is de conclusie gebaseerd dat de levensduur aanmerkelijk minder is dan 30 jaar, nu er nog geen Fyra's van die leeftijd zijn?*

NS heeft gemeld dat onderzoeken uitwijzen dat het behalen van een levensduur, contractueel gesteld op 30 jaar, door de verwachte slijtage investeringen vergen die buitensporig hoog zullen zijn waardoor het inzetbaar houden van de trein gedurende 30 jaar niet realistisch is.

*30. Heeft ook het nakomen van afspraken in de concessieverlening een rol gespeeld bij het besluit van de vervoerders om te stoppen met het V250?*

NS heeft mij laten weten hun verplichtingen niet met het V250-materieel in te vullen vanwege de door NS geconstateerde technische gesteldheid van de treinen en omdat het door NS geconstateerde ontbreken van zicht op oplossingen NS onvoldoende vertrouwen geeft in herstel van de treinen.<sup>10</sup> NS noemt het nakomen van concessieverplichting niet als reden voor haar besluit.

*31. Vervalt met het feit dat de V250-trein alleen op de hele lange termijn kan voldoen niet de juridische grondslag om het contract op te zeggen tussen NS en AnsaldoBreda?*

Om de posities van partijen in een mogelijk geschil over het V250-materieel niet te verstoren, kan er op dit moment geen antwoord op deze vraag worden gegeven.

<sup>9</sup> Zie Kamerstuk 22 026, nr. 296.

<sup>10</sup> Zie Kamerstuk 22 026, nr. 402.

*32. Welk bedrag is op dit moment betaald aan AnsaldoBreda voor de al geleverde Fyra-treinstellen?*

NS heeft aangegeven dat dit ongeveer 120 mln. euro betreft. De kosten per trein zijn circa 20 mln. euro per stuk. Dit komt neer op een totaal van circa 180 mln. euro voor de negen geleverde treinstellen. Hierop heeft NS circa 60 mln. euro ingehouden vanwege onder andere de trage levering.

*33. In hoeverre was uw ministerie betrokken bij de aanschaf, het ontwerp en de bouw van de Fyra?*

De aanschaf, het ontwerp en de bouw van de Fyra is een verantwoordelijkheid van de vervoerders. Het ministerie van IenM is geen aanbestedende partij. In de concessie zijn eisen gesteld aan onder andere de rijtijden en de punctualiteit. Zoals ook is opgenomen in de concessieovereenkomst, moest de verkrijging van rollend materieel via verplichte Europese aanbestedingsregels plaatsvinden.

*34. Wanneer bracht NS uw ministerie op de hoogte van de problemen met de Fyra?*

Zowel tijdens de testritten als na de ingebruikname van het V250-materieel deden zich verschillende technische problemen voor. Dit is niet ongebruikelijk bij de introductie van nieuwe treinen. De Inspectie Leefomgeving en Transport was hiervan op de hoogte en heeft tijdens beide fases regelmatig inspecties uitgevoerd. Uit deze inspecties kwamen veel storingen naar voren.

Tijdens het Algemeen Overleg van 13 december 2012<sup>11</sup> is met uw Kamer gesproken over de prestaties van het V250-materieel in de eerste dagen van de treindienst. Op basis van een toezegging tijdens dit Algemeen Overleg (inzake een rapport over opstartproblemen) heeft NS mijn ministerie voorzien van cijfers.

Op 14 januari jl. heb ik uw Kamer per brief<sup>12</sup> geïnformeerd over deze punctualiteits- en uitvalcijfers, de problemen en oplossingen van de V250 naar Brussel. Op 17 januari raakte een bodemplaat los van een V250 als gevolg van het winterweer. In de brief van 21 januari 2013<sup>13</sup> is uw Kamer geïnformeerd over het besluit van NS en NMBS om op 17 januari de beschadigde V250-treinen uit dienst te nemen en het besluit van 19 januari voorlopig geen V250-treinen meer af te nemen.

*35. Hoe kwalificeert u de uitspraak van Ernst&Young dat er omkoping in het spel is geweest?*

Ik kan niet beoordelen of er sprake is geweest van omkoping.

*36. Hoe is het volgens u mogelijk dat de Fyra's in enkele maanden 28 miljoen duurder zijn geworden?*

Ik heb daar geen verklaring voor, dit is aan NS.

*37. Hoe kwalificeert u de uitspraak van AnsaldoBreda dat de onderhoudsvoorschriften niet zijn gevolgd?*

<sup>11</sup> Kamerstuk 29 984, nr. 378.

<sup>12</sup> Kamerstuk 22 026, nr. 374.

<sup>13</sup> Kamerstuk 22 026, nr. 375.

Om de posities van partijen in een mogelijk geschil over het V250-materieel niet te verstoren, kan er op dit moment geen antwoord op deze vraag worden gegeven.

*38. Wat bedoelt u met aanzienlijk als u stelt dat de verwachte levensduur van de V250-treinstellen aanzienlijk korter is dan de contractuele vastgestelde 30 jaar? Maximaal 10 jaar? 20 jaar?*

Zie het antwoord op vraag 29.

*39. Is het nu zeker dat we het Fyra V250-materieel nooit op de Nederlandse spoor tegen gaan komen?*

NS houdt in haar plannen geen rekening meer met de inzet van het V250-materieel.

*40. Op welke wijze zal het kabinet NS ondersteunen bij het indienen van een claim bij AnsaldoBreda?*

Op dit moment doen wij geen uitspraken inzake het V250-materieel die de positie van partijen kan verstoren.

*41. Is er naast de € 120 miljoen die reeds is overgemaakt voor de negen geleverde treinen aan AnsaldoBreda, ook een aanbetaling gedaan voor de andere treinstellen? Zo ja, hoeveel?*

NS heeft naast de betaling van circa 120 mln. euro voor de negen geleverde treinstellen een aanbetaling van circa 80 mln. euro gedaan voor de nog af te nemen treinstellen. Hier zit een bankgarantie op.

*42. In welke fase van bouw zijn de tien nog niet geleverde V250-treinstellen? Bevinden deze zich nog bij de fabrikant? Zo nee, waar wel?*

NS heeft aangegeven dat van de tien niet geleverde stellen er 3 staan (waarvan 1 voor NMBS) in Italië en 7 (waarvan 2 voor NMBS) in Watergraafsmeer in Nederland. De treinstellen zijn in verschillende fases van de bouw.

*43. Wat zijn indicatief de kosten per treinstel en in totaal van het rijgeschikt maken van het V250-materieel?*

De aankoopkosten per treinstel zijn ongeveer 20 mln. euro. Op de vraag wat de kosten voor het rijgeschikt maken van het V250-materieel zijn, kan geen antwoord worden gegeven vanwege een mogelijk geschil tussen de vervoerders en de leverancier van het V250-materieel.

*44. Kunt u verklaren waarom er naar verluidt geen problemen zijn met HSL-treinen van AnsaldoBreda in Italië? Gelden daar andere normen of standaarden die dit verklaren?*

Over de situatie in Italië is op dit moment geen informatie beschikbaar. Feit is dat de V250-treinstellen daar niet worden gebruikt. Die zijn specifiek gemaakt voor NS en NMBS.

*45. Zijn er in Nederland net als in België ook juridische onderzoeken gestart naar mogelijke overtredingen bij de besluitvorming over de aankoop van het materieel en/of gedurende de ontwikkeling?*

Er vindt op dit moment geen strafrechtelijk onderzoek plaats in Nederland.

*46. a. Wat verstaat NS onder voldoende bedrijfszeker? Is hiervoor een norm?*

Bedrijfszekerheid is voor NS niet te vangen in een norm. NS neemt meerdere factoren mee om te bepalen of iets voldoende bedrijfszeker is, bijvoorbeeld het aantal storingen per afstand, de benodigde mate van onderhoud, de mate waarin storingen die leiden tot vertraging etc.

*46. b. Is het mogelijk dat het V250-materieel op enig moment wel bedrijfszeker te maken is? Is het de conclusie van NS en u dat dit alleen mogelijk is te realiseren door een andere partij dan AnsaldoBreda?*

NS heeft gemeld dat zelfs na uitvoering van een herstelplan dat adequaat zou worden opgesteld en uitgevoerd en na additioneel preventief onderhoud niet is voorzien dat het V250-materieel voldoende bedrijfszeker wordt.

*46. c. Wat is de nieuwe verwachte levensduur van het materieel?*

Zie het antwoord op vraag 29.

*47. Is het contractueel mogelijk de afbouw van het V250-materieel te laten uitvoeren door een andere treinbouwer?*

De beslissing om met het V250-materieel te stoppen is een keuze van de vervoerders. Het is aan hen om te bepalen hoe om te gaan met het wel of niet laten afbouwen van het V250-materieel.

*48. Kan geconcludeerd worden uit de betrokkenheid van medewerkers van AnsaldoBreda bij audit 2 van trein 4811 dat AnsaldoBreda de conclusie van de puntenscore van deze trein onderschrijft? Is dit vastgelegd?*

Om de posities van partijen in een mogelijk geschil over het V250-materieel niet te verstoren, kan er op dit moment geen antwoord op deze vraag worden gegeven.

*49. Kunt u de term «significant slechter» meer concretiseren? Hoeveel slechter dan verwacht zijn de V250-treinen op het vlak van inzetbaarheid, onderhoudbaarheid, bedrijfszekerheid en levensduur precies?*

Om de posities van partijen in een mogelijk geschil over het V250-materieel niet te verstoren, kan er op dit moment geen antwoord op deze vraag worden gegeven.

*50. Als geconcludeerd wordt dat de afbouwkwiteit onvoldoende is, mag dan de conclusie getrokken worden dat dat deel wat daar niet toe hoort voldoende is?*

NS heeft gemeld dat er naast de afbouwkwiteit nog andere gebreken aan het V250-materieel zijn geconstateerd. Er kan dan ook niet worden geconcludeerd dat alles wat niet tot de afbouwkwiteit gerekend kan worden wel voldoende is.

*51. Hoe en in wat voor kaders zijn maximale snelheidseisen gedefinieerd? Wat is er waar van de suggestie in de media dat de remmen geschikt zijn voor een inzet met maximaal 160 km/uur? Zijn er ooit remtesten gespecificeerd en uitgevoerd, op alle snelheden waarop de trein is gespecificeerd en besteld?*

De eisen waaraan alle treinen moeten voldoen vastgelegd en uitgewerkt in technische specificaties voor interoperabiliteit (TSI's). Hierin is gedetailleerd voorgeschreven wat en op welke manier er getest moet worden met het remsysteem, zowel voor noodremming als dienstremming. Er moet worden getest met verschillende snelheden inclusief de maximumsnelheid (van 250 km/u).

Bij het kopen van de treinen heeft NS als aanbestedende partij specificaties opgesteld, onder andere op het gebied van snelheid. In de toelatingsprocedure van het V250-materieel zijn de remmen getoetst door de keuringsinstantie. Als de remmen geschikt zijn voor een inzet van maximaal 160 km/u en niet 250 km/u dan had dit door de keuringsinstantie gemeld moeten worden aan de ILT. Dit is niet gebeurd.

*52 a. Hebben de recente ontwikkelingen rond de V250-treinen consequenties voor de treindienst Breda-Antwerpen over de hogesnelheidslijn?*

Ja. De treindienst Breda-Antwerpen zou gereden worden met de V250-treinstellen en die worden nu niet meer ingezet. Dit betekent dat Breda op een andere wijze bediend zal moeten worden. NS en NMBS zijn in de gelegenheid gesteld om met een alternatief vervoeraanbod te komen waarmee zij invulling geven aan hun verplichtingen. Hieruit zal blijken op welke wijze Breda bediend kan worden, waarbij de afspraken uit het avendant van 3 december 2012 als uitgangspunt gelden.

*52 b. Wordt deze dienst volgens de afspraken gerealiseerd die eerder met NS en NMBS zijn gemaakt, met een alternatief voor de V250-treinen?*

Zie het antwoord op vraag 52 a.

*52 c. Geldt de realisatie van de HSL-verbinding Breda-Antwerpen als vast uitgangspunt in de onderhandelingen van NS met NMBS?*

Zie het antwoord op vraag 52 a.

*52 d. Bent u voornemens de HSL-verbinding Breda-Antwerpen zo snel mogelijk gerealiseerd te krijgen?*

Zie het antwoord op vraag 52 a.

*53. Bent u op de hoogte van mogelijke acquisitietrajecten van nieuwe bedrijven in en rondom Breda, welke in verband staan met de ligging van Breda aan een HSL-verbinding?*

Het belang van een HSL-verbinding Breda-Antwerpen voor het bedrijfs-economische vestigingsklimaat van Breda is duidelijk.

*54. Kunt u een beeld geven van de effecten van de continue vertragingen in de start van het HSL-vervoer bij Breda op het aantrekken van nieuwe bedrijven naar Breda?*

Ik kan u geen beeld geven van de effecten op het aantrekken van nieuwe bedrijven. Maar het belang van een HSL-verbinding Breda-Antwerpen is mij duidelijk.

*55. Is het mogelijk om de Thalys, gezien het geringe aantal Nederlandse stations waar deze treindienst stopt, onder het Europees vrijgestelde internationale vervoer te laten vallen?*

Evenals andere internationale treinen valt de Thalys onder de liberaliseringsrichtlijn uit 2007, die in de Wet personenvervoer 2000 en de Spoorwegwet is geïmplementeerd. Dit betekent dat de Thalys in beginsel zonder concessie mag rijden.

Het meenemen van binnenlandse passagiers kan echter worden beperkt als daarmee het economisch evenwicht van een concessie in het gedrang wordt gebracht.

*56. In hoeverre tellen (extra) Thalys- en Eurostarverbindingen mee voor de in de concessie gemaakte afspraken over het aantal verbindingen?*

De vervoerders zijn in de gelegenheid gesteld om op zo kort mogelijke termijn een geconcretiseerd voorstel te leveren waarin zij hun verplichtingen op een alternatieve manier invullen. Het totale pakket zal worden beoordeeld op waarde voor de reiziger, juridische gevolgen en financiële gevolgen. Het toevoegen van treindiensten, zoals de genoemde Thalys- en Eurostarverbindingen, kunnen fungeren als een vervanger van de eerder afgesproken internationale Fyra-treindienst tussen Amsterdam en Brussel, zij het met inachtneming van de afgesproken frequenties en de condities die gesteld zijn aan de totale structurele oplossing.

*57. Is NMBS, gezien het opzeggen van het contract met AnsaldoBreda, nog juridisch gebonden aan het meewerken aan een HSL-verbinding met Nederland? Zo ja, waartoe zijn zij verplicht? Zo nee, waarom niet?*

Op 3 december 2012 is het ministerie van IenM met NMBS overeengekomen dat zij samen met HSA per richting per dag 10 diensten Amsterdam-Parijs, 16 diensten Amsterdam-Brussel en 8 diensten Breda-Antwerpen uitvoert.<sup>14</sup> Die verplichting is niet afhankelijk gesteld van de beschikbaarheid van voldoende materieel en blijft dus onverminderd van kracht. Zoals uw Kamer in de brief van 7 juni jl. is bericht, heeft NMBS verklaard invulling te zullen geven aan haar verplichtingen en heeft het ministerie van IenM het recht voorbehouden nakoming te eisen.

*58. Is het mogelijk, gezien het besluit van de NMBS om definitief geen V250-treinstellen aan te schaffen en het daarmee niet kunnen voldoen aan de concessievoorwaarden, hen alsnog via juridische weg te dwingen die afspraken toch na te komen? Zo nee, waarom niet?*

De verplichtingen van NMBS zijn neergelegd in civielrechtelijke overeenkomsten tussen de Staat der Nederlanden en NMBS. In die overeenkomsten is bij geschillen een clause opgenomen voor bindend advies. Op zichzelf zou de Staat dus in rechte af kunnen dwingen dat NMBS aan haar verplichtingen voldoet. Als NMBS zou laten weten niet aan haar verplichtingen te zullen voldoen dan zou de Nederlandse Staat deze af kunnen dwingen. Dit is voornamelijk niet het geval.

*59. Van wie kwam het initiatief voor het gesprek van u met de Belgische verantwoordelijke minister? Wat was de uitkomst van het gesprek?*

Ik heb contact opgenomen met de Belgische verantwoordelijke minister. Dat past in onze afspraak om nauw contact te onderhouden inzake dit dossier. De Belgische minister en ik hechten allebei aan het zo snel mogelijk bereiken van een volwaardig alternatief vervoeraanbod voor de reiziger, dit hebben zij maandag 10 juni jl. besproken.

*60. Hoeveel conventioneel materieel van NS is er beschikbaar dat zowel op de Nederlandse HSL (met ERTMS) als op het Belgische spoor kan*

<sup>14</sup> Zie Kamerstukken 22 026, nr. 371.

*rijden? Hoe snel is voldoende materieel beschikbaar om de gewenste 1-uursdienstregeling te realiseren?*

NS heeft op dit moment geen conventioneel materieel beschikbaar dat zowel op de Nederlandse HSL als op het Belgische spoor (conventioneel en HSL) kan rijden. NS en NMBS werken momenteel aan het beschikbaar maken van geschikt materieel, onder meer voor de versterking van de tijdelijke treindienst Den Haag-Brussel.

*61. Wat is uw standpunt over het voorstel van NMBS om een directe treinverbinding te maken van Brussel naar Eindhoven?*

Ook al klinkt dit als een interessante verbinding, voor een standpunt is het nu nog te vroeg. De vervoerders hebben gemeld de mogelijkheid en wenselijkheid van een verlenging naar Eindhoven te onderzoeken en zij zijn in de gelegenheid gesteld om op korte termijn met een volwaardig alternatief voor de reiziger te komen. Hierin kunnen zij een directe treinverbinding naar Eindhoven opnemen. Over specifieke alternatieve verbindingen kan ik op dit moment geen oordeel geven, omdat die in het totale plaatje moeten worden gezien, als ook getoetst.

*62. Is het mogelijk om door de nieuw ontstane situatie de dienstregeling dit jaar al aan te passen zodat de Beneluxtrein nog dit jaar 16 keer per dag tussen Amsterdam – Brussel gaat rijden?*

Zoals eerder aan u gemeld<sup>15</sup> is het door een gebrek aan materieel waarschijnlijk niet mogelijk om in 2013 de frequentie van de Intercity Den Haag – Brussel te verhogen naar 16 keer per dag. Ook is het niet mogelijk om de trein in dienstregelingsjaar 2013 door te laten rijden naar Amsterdam zonder dit ten koste te laten gaan van andere treinen. NS en NMBS werken aan een plan om per dienstregeling 2014 (ingående december 2013) de intercity wel door te laten rijden naar Amsterdam. Ook werken de vervoerders aan een verhoging van de frequentie van de tijdelijke treindienst voor dit najaar.

*63. Verplicht u de vervoerders bij het uitwerken van een alternatieve invulling om alsnog te werken met hogesnelheidstreinen op de HSL of hoort een Beneluxtrein wat u betreft ook tot een alternatieve invulling?*

Een Beneluxtrein behoort ook tot de mogelijkheden. Maar de alternatieve invulling van de verplichtingen zal zeker ook bestaan uit een vervoersaanbod over het Hogesnelheidslijn. Het is van belang dat de reiziger op zo kort mogelijke termijn een volwaardig alternatief krijgt aangeboden, welke in lijn is met de oorspronkelijke afspraken. Het is mogelijk dat hier een combinatie van treintypes en treinverbindingen voor wordt ingezet. Hier worden geen verplichtingen aangesteld. Wel wordt het voorstel getoetst (voor de reiziger, op juridische gevolgen en financiële gevolgen).

*64. Is het mogelijk om op korte termijn de Traxx-locomotief aan te passen zodat de maximale snelheid op 200 km/h of hoger komt te liggen zoals eerder door de Italiaanse en Spaanse spoorwegmaatschappijen werd gedaan?*

NS heeft gemeld dat een dergelijke aanpassing een zeer grote impact heeft op het technisch ontwerp en op de benodigde toelatingen en is hierdoor niet haalbaar. Verder hadden de Italiaanse en Spaanse spoorwegmaatschappijen volgens NS te maken met andere typen locomotieven.

<sup>15</sup> Zie Kamerstuk 22 026, nr. 400.



*65. Welke knelpunten zijn er na de zomer nog waardoor de verbinding Den Haag – Brussel niet naar 16 keer per dag kan worden verhoogd?*

De belangrijkste knelpunten staan beschreven in de brief van 16 april 2013.<sup>16</sup> NS en NMBS hebben gemeld deze in zoverre te kunnen oplossen dat een frequentieverhoging naar 10 treinen per dag in het najaar mogelijk is. NS en NMBS onderzoeken een verdere frequentieverhoging op dit moment nog.

*66 a. Waarom wordt in het palet van NS niet gesproken over het doortrekken van de intercity Charleroi-Brussel-Antwerpen-Essen naar Roosendaal?*

Het doortrekken van de IC Charleroi-Essen naar Roosendaal stuit volgens NS en NMBS op een aantal logistieke en praktische complicaties en is hierdoor niet haalbaar. Hierover is door mijn ambtvoorgangers uitgebreid met de Belgische collega's overlegd. Zie ook Kamerstuk 22 026, nr. 323 d.d. 30 september 2010.

*66 b. Deelt u de mening dat dit een goede oplossing zou kunnen zijn in combinatie met het «onderhandelingsakkoord mix» omdat hiermee zowel Brabant goed wordt ontsloten als Den Haag een snelle verbinding krijgt via de HSL?*

Zie ook het antwoord op vraag 66 a. Deze oplossing stuit volgens NS op een aantal logistieke en praktische complicaties. Daarbij zijn NS en NMBS in de gelegenheid gesteld om op korte termijn met een volwaardig alternatief voor de reiziger te komen. Zij krijgen hiervoor nu de ruimte en de vervoerders zijn aan zet om een voorstel te doen voor een volwaardig alternatief vervoeraanbod. Dit zal vervolgens getoetst worden aan de condities die gesteld zijn aan de structurele oplossing.

*66 c. Bent u bereid met NS, NMBS en uw Belgische ambtgenoot de optie van het doortrekken van de intercity Charleroi-Brussel-Antwerpen-Essen naar Roosendaal te onderzoeken?*

Zie antwoord het antwoord op vraag 66 b.

*67. Is er inmiddels duidelijkheid over de mogelijkheden van versnelling van de stoptrein Roosendaal-Antwerpen uit het onderhandelingsakkoord december 2012? Wat is ervoor nodig om deze trein te versnellen? Bent u bereid de resultaten van dit onderzoek ook uiterlijk 1 oktober 2013 naar de Kamer te sturen en aan te sturen op realisatie per uiterlijk december 2013 (ingangdatum nieuwe dienstregeling)?*

In december 2012 is afgesproken dat NMBS en NS zullen proberen de stoptreindienst Roosendaal – Antwerpen van reistijdwinst te voorzien, door het aantal stopplaatsen te verminderen tussen Roosendaal en Antwerpen. Zoals ook gemeld in de Kamerbrief van 3 december 2012 (Kamerstuk 22 026, nr. 371) krijgen vervoerders hiervoor een financiële vergoeding. Het is aan de vervoerders om de dienstregeling te wijzigen en deze reistijdwinst te realiseren om aanspraak te kunnen maken op deze financiële compensatie. De uiteindelijke dienstregeling wordt door de onafhankelijke infrastructuurbeheerders Infrabel en ProRail medio oktober vastgesteld.

*68 a. Deelt u de mening dat een fatsoenlijke verbinding binnen de Benelux ten minste 1x per uur moet rijden en dat een verbinding van 1 keer per 2*

<sup>16</sup> Kamerstuk 22 026, nr. 397

*uur, zeker op een korte afstand als Breda-Antwerpen niet interessant is voor forenzen en daardoor een grote kans heeft te mislukken?*

Ik deel de ambitie dat de tijdelijke treindienst tot een hogere frequentie dan 1 keer per 2 uur moet komen. Maar ik kan hier geen garanties voor geven. Vervoerders hebben aangegeven de frequentie van de verbinding Den Haag – Brussel na de zomer te gaan verhogen. Op dit moment wordt door de vervoerders onderzocht hoe en per wanneer deze frequentie verder kan worden verhoogd.

Voor de verbinding Breda-Antwerpen is in het avonant een frequentie van 8 keer per dag overeengekomen. Dit was al een hoog bedieningsniveau gezien de vervoersspanning tussen enkel Breda en Antwerpen.

*68 b. Deelt u de mening dat de frequentie tussen Breda en Antwerpen zo snel mogelijk ten minste 1 keer per uur moet worden?*

Zie het antwoord op vraag 68 a.

*69. Deelt u de mening dat u vooral moet sturen op die maatschappelijk gewenste verbindingen die niet vanzelf van de grond komen en dat het dus veel belangrijker is dat er wordt vastgelegd hoeveel snelle intercity's (200 km/uur of meer) er in het eindbeeld minimaal gaan rijden tussen Amsterdam en Brussel, Eindhoven en Antwerpen en Den Haag en Brussel dan hoeveel Thalys en Eurostar treinen er exact gaan rijden tussen Amsterdam en Parijs?*

Voorop staat dat de reiziger een volwaardig product krijgt. De vervoerders zijn bericht dat zij op zeer korte termijn een geconcretiseerd voorstel moeten geven. Dit voorstel zal getoetst worden op de kwaliteit voor de reiziger, de betrouwbaarheid van het vervoersaanbod, de match tussen de vervoersvraag en het vervoersaanbod en de operationele en technische maakbaarheid. Welk materieel wordt ingezet en onder welke merknaam dit gebeurt, is de keuze van de vervoerders.

*70. a. Klopt het dat in het eindbeeld de HSL-treinen tussen Den Haag en Eindhoven in Eindhoven keren en dus niet doorrijden naar Venlo?*

NS en NMBS zijn in de gelegenheid gesteld om op korte termijn met een volwaardig alternatief voor de reiziger te komen. Zij krijgen hiervoor nu de ruimte en zijn aan zet om met een voorstel te komen.

Het is op dit moment nog niet helder hoe het eindbeeld eruit komt te zien en dus of Eindhoven en/of Venlo onderdeel uitmaken van het eindbeeld.

*70 b. Bent u bereid ook een (doorgroei)scenario te onderzoeken waarbij de treinen Den Haag-Eindhoven doorrijden naar Venlo respectievelijk Venlo en Düsseldorf?*

Zie ook het antwoord op vraag 70 a. Het is op dit moment nog niet helder hoe het eindbeeld eruit komt te zien en of treinen naar Venlo en/of Düsseldorf zullen doorrijden.

*71 a. Is het mogelijk Breda-Antwerpen versneld te realiseren door de bestaande Belgische treinen Antwerpen-Noorderkempen versneld toe te laten tot het Nederlandse spoor?*

De genoemde toelating heeft een doorlooptijd van 1 à 2 jaar. Hiervoor zijn technische aanpassingen aan de trein nodig: Dat zou betekenen dat de binnenlandse treinen nu al van ERTMS moeten worden voorzien. Of dat een aantal Belgische treinen van ATB moeten worden voorzien. Het is niet waarschijnlijk dat dit zal leiden tot een versnelde realisering.

*71 b. Is de toelatingsprocedure voor deze treinen inmiddels gestart? Zo nee, waarom niet?*

De toelating voor deze trein is niet gestart, omdat het inzetten van ander materieel op dit moment een aantrekkelijkere optie voor de vervoerders lijkt. Hier wordt nog op gestudeerd door de vervoerders.

*71 c. Deelt u de mening dat het qua exploitatie efficiënter is genoemde treinen door te trekken dan een aparte trein Breda-Antwerpen in te leggen?*

NS heeft gemeld dat dit van verschillende factoren afhankelijk is en niet in generieke zin gesteld kan worden.

*72. Kunt u een overzicht geven van de vervoerscijfers over de HSL-Zuid, de oude inmiddels opgeheven Beneluxtrein, de tijdelijke Beneluxtrein vanaf Den Haag HollandSpoor en de grensoverschrijdende stoptrein Roosendaal-Antwerpen per kwartaal of maand voor de jaren 2010–2013?*

De gemiddelde bezettingsgraad van de tijdelijke treindienst tussen Den Haag en Brussel is 50% vanaf het moment dat de trein in maart 2013 8 keer per dag is gaan rijden tot op heden. Met name in de vakantieweekenden is er volgens NS veel gebruik gemaakt van de trein. De bezettingsgraad van de oude Beneluxtrein was rond de 45%. Voor de bezettingsgraad van de stoptrein Roosendaal – Antwerpen moet navraag gedaan worden bij NMBS, die gegevens zijn nu onbekend.

*73. Is er al met Duitsland, Frankrijk en Verenigd Koninkrijk gesproken over het lenen of leasen van materiaal? Zo ja, wat is de uitkomst hiervan?*

NS heeft gemeld dat zij met veel partijen gesproken heeft, ook uit de genoemde landen. Er is met vervoerders gesproken, en ook met fabrikanten en leasemaatschappijen. De uitkomst is dat er op korte termijn helaas geen extra materieel beschikbaar is dat beschikt over de Nederlandse en Belgische systemen en daar toegelaten is. Voor de langere termijn wordt deze optie nog wel bekeken.

*74. Klopt het dat de Spaanse spoorwegen nog HSL-materieel over hebben? Zo ja, zijn er al contacten gelegd om dit materiaal te lenen?*

Ja. Hierover is tussen NS en de Spaanse spoorwegen contact geweest. Het bewuste Spaanse HSL-materieel beschikt echter niet over de Nederlandse en Belgische veiligheidssystemen en is daarom hier niet toegelaten. Omdat het ombouwen een aantal jaar in beslag zou nemen is het volgens NS geen optie om deze treinen op korte termijn in te zetten. Voor de langere termijn wordt deze optie nog wel bekeken.

*75. Waarom is het nu mogelijk om op korte termijn de Eurostarverbinding door te trekken naar Amsterdam, terwijl dat eerder pas vanaf 2018 mogelijk zou zijn?*

De overleggen van een mogelijkheid om een rechtstreekse verbinding naar Londen te starten loopt nog. Een definitieve termijn is door de vervoerders op dit moment nog niet te geven.

*76. Zijn er extra kosten, dan wel verlaagde opbrengsten, verbonden aan de uitbreiding van de dienstregeling door Eurostar en Thalys?*

Er zal sprake zijn van extra kosten en opbrengsten. Voor het rijden met extra Thalys-treinen of het starten van een dienstregeling met Eurostar zal

dit afhankelijk zijn van de daadwerkelijke afspraken over lijnvoering, frequentie en tariefvoering. Momenteel studeren de vervoerders op de voordelen en nadelen hiervan als onderdeel van het alternatief vervoeraanbod.

*77. Waarom staat de optie van een Eurostar Amsterdam-Londen wel in de optie «palet» maar niet in de optie «onderhandelingsakkoord mix»? Deelt u de mening dat sowieso moet worden aangestuurd op de komst van de Eurostar?*

In het met NS bereikte akkoord over de oplossing van de financiële problematiek bij HSA (het «Onderhandelakkoord») is niet voorzien in een Eurostarverbinding naar Londen, daarom is deze verbinding niet opgenomen in de optie «onderhandelingsakkoord mix». Het is op dit moment aan de vervoerders om met een volwaardig alternatief te komen voor het vervoeraanbod, er wordt niet aangestuurd op specifieke alternatieve verbindingen.

*78. Zijn er al andere vervoerders geweest die hun diensten hebben aangeboden? Zo ja, welke en wat is met dit aanbod gedaan?*

Het ministerie van IenM is benaderd door DB/Arriva, door Veolia en door Virgin. Deze vervoerders hebben hun hulp aangeboden inzake de exploitatie van de HSL-verbinding tussen Nederland en België.

Ik werk op dit moment binnen de huidige juridische relaties en daarbinnen zijn NS en NMBS in de gelegenheid gesteld een alternatieve invulling van hun verplichtingen uit te werken. Wanneer er op dit moment met andere vervoerders gesproken wordt, kan dit juridische consequenties hebben. Daarom worden de voorstellen van NS en NMBS nu eerst afgewacht. Indien geconstateerd wordt dat NS en NMBS geen afdoende alternatief bieden voor de gestelde termijnen kunnen andere vervoerders mogelijk benaderd worden.

*79. Wanneer en op welke wijze worden andere vervoerders als Veolia betrokken bij het vinden van een alternatief?*

Zie het antwoord op vraag 78.

*80. Worden vóór 1 oktober 2013 ook mogelijke andere aanbieders van internationaal vervoer en eventuele gegadigden voor de concessie geconsulteerd, opdat in oktober een goede afweging gemaakt kan worden tussen het aanbod van NS en eventuele alternatieven? Zo nee, waarom niet?*

Zie het antwoord op vraag 78.

*81. Bent u bereid ook andere partijen al voor 1 oktober 2013 de mogelijkheid te geven om voorstellen te doen voor een vervangende treinverbinding tussen Nederland en België, zoals Deutsche Bahn, Veolia en Arriva? Zo niet, waarom niet?*

Zie het antwoord op vraag 78.

*82. Gaat u niet-NS-bedrijven in overleg over een mogelijk alternatief voor de NS/ HSA, opdat voorkomen wordt dat – mocht de NS per oktober geen afdoende alternatief bieden – pas dan gestart wordt met kijken naar niet-NS-alternatieven en er dus alleen daarom al een extra vertraging gaat ontstaan?*

Op dit moment kan ik in de huidige juridische context niet met andere vervoerders over de exploitatie van de hogesnelheidstrein tussen Amsterdam en Brussel in overleg treden. NS en NMBS zijn in de gelegenheid gesteld een alternatieve invulling van hun verplichtingen uit te werken. Het proces van NS en NMBS zal de komende maanden nauwlettend worden gevolgd. Indien gedurende dit proces geconstateerd wordt dat NS en NMBS geen afdoende alternatief bieden voor de gestelde termijnen, zal dit standpunt worden heroverwogen en kunnen andere vervoerders mogelijk benaderd worden.

*83. Is het mogelijk om met conventioneel materieel over de HSL te rijden zonder de afgesproken geluidsnormen zoals vastgelegd in het tracébesluit te overschrijden?*

NS heeft mij gemeld dat conventioneel materieel niet per definitie meer geluid produceert dan hogesnelheidsmaterieel. De geluidnormen liggen vast in geluidproductieplafonds (gpp's) op basis van de nieuwe geluidswetgeving. Hiertoe toetst ProRail alle capaciteitsaanvragen aan de geluidproductieplafonds. In deze toetsing wordt rekening gehouden met het soort materieel waarvoor capaciteit wordt aangevraagd.

*84. a. Wat betekent het schrappen van de exploitatie met de V250-treinen voor de geluidsmaatregelen bij Lansingerland?*

De geluidmaatregelen zoals deze nu in Lansingerland reeds zijn aangebracht blijven staan. Daarnaast zal de pilot gewoon doorgaan. Ook ten aanzien van een uiteindelijk besluit over de eventuele uitrol van aanvullende geluidmaatregelen verandert er weinig. De geluidmetingen die zijn gedaan aan de geluidbelasting op de woningen vanwege de V250 en de Thalys zijn voldoende representatief om een eindoordeel op te baseren.

*b. Deelt u de mening dat geluidsmaatregelen niet nog jaren mogen wachten totdat duidelijk is welk materieel er op de HSL-Zuid gaat rijden?*

Zie het antwoord op vraag 84 a.

*c. Bent u daarom bereid op zo kort mogelijke termijn geluidsmaatregelen te treffen op basis van het materieel dat de komende 2 jaar zal rijden op de HSL en daarmee dus te kiezen voor een ruimer pakket maatregelen dan wellicht was nodig geweest bij exploitatie met de V250?*

Er wordt vastgehouden aan de ingezette lijn dat eind dit jaar een integrale beoordeling plaats zal vinden van de effectiviteit van de reeds aangebrachte geluidmaatregelen en dat op basis van de resultaten van de pilot en op basis van de reeds uitgevoerde metingen een besluit genomen zal worden over het eventueel uitrollen van aanvullende geluidmaatregelen waarbij de doelmatigheid in het oog gehouden zal worden.

*d. Bent u bereid het definitieve pakket geluidsmaatregelen uiterlijk 1 oktober 2013 vast te stellen en naar de Kamer te sturen?*

Dit is niet mogelijk aangezien fase 2 van de pilot, het aanbrengen van de minischermen, op zijn vroegst in oktober 2013 kan plaatsvinden. Daarna kunnen pas de effectmetingen worden uitgevoerd en kan de analyse worden afgerond naar het totale in te zetten maatregelenpakket. Aangezien de doelmatigheid van dit pakket ook beoordeeld wordt, zal eerst een kosteninschatting van Infrasppeed voor het gehele pakket worden opgevraagd. Overigens rijden er momenteel door het wegvallen van de V250 minder treinen over de HSL.

*85. Op welke wijze vindt de toelating van nieuwe treintypen door de Inspectie voor de Leefomgeving en Transport plaats?*

Het proces van vergunningverlening van nieuwe treintypen en de rol van de Inspectie Leefomgeving en Transport daarbij wordt beschreven in de kamerbrief d.d. 17 juni jl.

*86. Klopt de weergave van NMBS dat elke Fyra-trein anders in elkaar zit? Zo nee, waarom niet? Zo ja, wanneer werd bekend dat elk V250-treinstel van elkaar verschilde? Waarom heeft dit geen gevolgen gehad voor de veiligheidscertificaten?*

In zijn rapportage «Technische gesteldheid V250-trein»<sup>17</sup> stelt NS: «uit onderzoeken komt naar voren dat het eindproduct buitensporig veel fouten laat zien. Zo is de afbouwkwiteit onvoldoende; elke trein is anders afgewerkt.».

De ILT heeft aangegeven dat de verschillen niet zitten in de onderdelen op basis waarvan de vergunning wordt afgegeven. Door de ILT wordt niet expliciet op deze verschillen gecontroleerd, omdat dit onder de reikwijdte van de verklaring van overeenstemming valt. Er zijn door de ILT geen gevolgen hiervan voor de veiligheid geconstateerd.

*87. Wie is verantwoordelijk voor de veiligheidscertificaten van de Fyra? Is er een second opinion uitgevoerd?*

Het begrip veiligheidscertificaat wordt niet gehanteerd in het vergunningverleningsproces van treinstellen. De feitelijke productie en de kwaliteit van de treinstellen is de verantwoordelijkheid van de opdrachtgever en de producent. Een keuringsinstantie controleert of de productie zo is ingericht dat het voertuig aan de wettelijke eisen kan voldoen. De keuringsinstantie geeft een keuringscertificaat af waarmee verklaard wordt dat het product voldoet aan de Europese en nationale eisen. Voor de V250 is Lloyd's Register Nederland B.V. de keuringsinstantie geweest. Er heeft geen second opinion plaatsgevonden.

*88. Waarom zat er drie maanden verschil tussen de definitieve toelating van de V250 op het Nederlandse spoor (namelijk juli 2012) en op het Belgische spoor (namelijk september 2012)?*

De belangrijkste verklaring voor de ruim 2 maanden tijdsverschil in de definitieve toelating tussen Nederland en België ligt in het verschillende moment van de aanvraag. De aanvrager bepaalt zelf op welk moment een vergunning wordt aangevraagd. In Nederland dateert de aanvraag van 4 april 2012 en werd de vergunning voor het type V250 afgegeven op 6 juli 2012. In België dateert de aanvraag van 13 juni 2012 en gaf DVIS op 14 september 2012 de vergunning af. Zowel in Nederland als België heeft het vergunningverleningsproces drie maanden geduurd.

*89. Wanneer kan de Kamer de reeds toegezegde informatie over het proces rond de vergunningverlening ten behoeve van het V250-materieel en de rol van de Inspectie Leefomgeving en Transport tegemoet zien?*

17 juni jl. is aan uw Kamer een brief verzonden inzake het proces van vergunningverlening van het V250-materieel en de rol van de Inspectie Leefomgeving en Transport hierin.

*90. a. Kunt u verklaren hoe het mogelijk is dat de V250-treinen wel zijn toegelaten door de Inspectie Leefomgeving en Transport?*

<sup>17</sup> Zie bijlage bij Kamerstuk 22 026, nr. 404 d.d. 7 juni 2013.

Het proces van vergunningverlening voor de V250 is in de kamerbrief van 17 juni jl. geschetst. De V250 voldeed aan alle eisen die worden gesteld in Europese en nationale wet- en regelgeving. De ILT is daarom verplicht geweest de vergunning af te geven. Er zal een audit op het vergunningverleningproces worden uitgevoerd om er zeker van te zijn dat de vergunningverlening binnen de eisen van de wet tot stand is gekomen en dat de wettelijke eisen voldoende waarborgen bieden voor een veilig en betrouwbaar product. Vóór 1 november 2013 is de audit gereed. Uw Kamer zal dan hierover worden geïnformeerd.

*90 b. Is dit alleen een papieren controle geweest of heeft de inspectie ook geïnspecteerd?*

Zie hiervoor de kamerbrief die 17 juni jl. aan uw Kamer is verzonden inzake het proces van vergunningverlening van het V250-materieel en de rol van de Inspectie Leefomgeving en Transport hierin (Kamerstuk 22 026, nr. 406).

*90 c. Heeft de toelating door de inspectie nog juridische gevolgen? Kan de Staat hierdoor aansprakelijk gesteld worden of de claim van NS richting AnsaldoBreda hierdoor worden bemoeilijkt?*

Zie hiervoor de kamerbrief die 17 juni jl. aan uw Kamer is verzonden inzake het proces van vergunningverlening van het V250-materieel en de rol van de Inspectie Leefomgeving en Transport hierin.

*91. Wat waren de kwaliteitsissues in december 2011 (tijdbalk NS-document) en in hoeverre waren deze wel of niet opgelost bij de toelating in 2012? Welke kwaliteitsissues zijn sindsdien bekend geworden?*

Om de posities van partijen in een mogelijk geschil over het V250-materieel niet te verstoren, kan er op dit moment geen antwoord op deze vraag worden gegeven.

*92. Op welke wijze wordt het toezicht op het functioneren van NS georganiseerd?*

Het toezicht op het functioneren van NS is op verschillende wijzen georganiseerd: de raad van commissarissen ziet toe op het functioneren van de raad van bestuur van NS. Bij grote investeringsbeslissingen dient de aandeelhouder (Ministerie van Financiën) instemming te verlenen. De leden van de raad zijn benoemd door de minister van Financiën als aandeelhouder namens de Staat. Wat betreft de aan NS en HSA verleende vervoersconcessies ziet de staatssecretaris van IenM als concessieverlener toe op de uitvoering hiervan. Verder houdt de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) toezicht op de naleving van alle wetten en regels die betrekking hebben op vervoer en vervoersveiligheid (waaronder dus ook railvervoer) en handhaaft deze. NS is één van de partijen waar de ILT toezicht op houdt.

*93. Welke rol heeft NS Financial Services Company gehad in het aanbestedingstraject?*

NS Financial Services Company, dochteronderneming van NS, heeft verschillende rollen in het gehele proces: opdrachtgever van AnsaldoBreda, afnemer van de V250-treinstellen en lessor van de V250-treinstellen op grond van een met HSA gesloten leaseovereenkomst.

*94. Kunt u uiteenzetten hoe de projectorganisatie voor het gehele aanbestedingstraject in elkaar zat? Is deze in de loop der jaren veranderd? Zo ja, op welke manier?*

De aanbesteding voor het materieel was primair een verantwoordelijkheid van NMBS en NS Financial Services Company. Voor nadere informatie over het aanbestedingstraject verwijs ik u naar de evaluatie van NS naar de introductie van de Fyra. Hierin heeft NS informatie over het aanbestedingstraject verstrekt. De evaluatie van NS is u vertrouwelijk ter beschikking gesteld.

*95. Kunt u uiteenzetten op welke manier het aanbestedingsproject is verlopen?*

Het ministerie van IenM is niet zelf betrokken geweest bij de aanbestedingsprocedure voor het materieel. De aanbestedingsprocedure is doorlopen door NS Financial Services (NSFSC). NS heeft hierover informatie verstrekt in haar evaluatie. Voor nadere informatie over het aanbestedingstraject verwijs ik u derhalve naar de evaluatie van NS naar de introductie van de Fyra.

*96. Wanneer en van wie kwamen bij de regering de eerste signalen binnen dat het Fyra-project eindig is?*

Na het stilvallen van de V250 afgelopen januari is er rekening gehouden met een scenario waarin niet verder zou worden gegaan met V250-treinen, mede op verzoek van uw Kamer. Daar is uw Kamer ook over geïnformeerd met het Plan van Aanpak voor de Structurele oplossing<sup>18</sup>. Naar eind mei toe kwam steeds meer informatie beschikbaar over de technische gesteldheid van de V250-treinen. Op basis daarvan zijn op dinsdag 28 mei jl. gesprekken gevoerd met NS en NMBS. Uit die gesprekken resteerden drie scenario's voor besluitvorming, te weten 1) «beide partijen gaan door met V250», 2) «beide partijen stoppen met V250» en 3) «partijen verschillen van mening over toekomst V250». Woensdag 29 mei jl. bleek aan het eind van de dag dat het scenario 1) «beide partijen gaan door met V250» niet langer een haalbaar scenario was. Dat bericht is woensdagavond door de directie van NS tegelijkertijd aan het ministerie van Financiën als het ministerie van Infrastructuur en Milieu medegedeeld.

*97. Wanneer heeft het eerste gesprek met Timo Huges plaatsgevonden voor de functie van president-directeur van NS?*

De huidige president-directeur dhr. Meerstadt heeft aan de raad van commissarissen (RvC) gemeld zijn werkzaamheden te willen gaan beëindigen. Op verzoek van de RvC is hij aangebleven met oog op de wisseling van het voorzitterschap van de RvC (opvolging van dhr. Meijer door dhr. Van Den Driest). En om zo de tijd te hebben om voor dhr. Meerstadt een opvolger te vinden. Hiertoe is door de RvC een profiel opgesteld, waar de aandeelhouder input voor heeft aangeleverd. Daarnaast is de aandeelhouder betrokken geweest bij de door de RvC opgestelde long-list met kandidaten, en de daarop gebaseerde short-list met resterende kandidaten. Uiteindelijk heeft de RvC dhr. Huges als de voorkeurskandidaat voorgesteld. Naar aanleiding daarvan heeft dhr. Huges op 30 mei jl. een gesprek gehad met de minister van Financiën en op 31 mei jl. een gesprek met de staatssecretaris van IenM.

<sup>18</sup> Kamerstuk 22 026, nr. 398.



*98. Welke rol heeft ProRail in het Fyra-geheel?*

ProRail vervult zijn gebruikelijke rol als beheerder van de hoofdspoorweginfrastructuur, inclusief de HSL-Zuid en ProRail is contractbeheerder richting Infrasppeed. Infrasppeed heeft, in opdracht van ProRail, de zorg voor dagelijks beheer, onderhoud, storingsherstel, vernieuwing en nieuwbouw op de HSL.

*99. Wat is de rol van Raad van Commissarissen van NS geweest in het geheel? Graag een gedetailleerde beschrijving.*

De raad van commissarissen van NS heeft tot taak toezicht te houden op het beleid van het bestuur en op de algemene gang van zaken in de vennootschap en de met haar verbonden onderneming en staat het bestuur met raad ter zijde.

De raad is uitvoerig geïnformeerd door de directie van NS over de uitkomsten van de resultaten van de taskforce en zij hebben gezamenlijk het besluit genomen om niet door te gaan met de V250 en zich te concentreren op een alternatief.

*100. Is het volgens de statuten mogelijk om de Raad van Commissarissen van NS bij ernstige nalatigheid naar huis te sturen?*

Volgens de statuten van NS kan de algemene vergadering van aandeelhouders bij volstreekte meerderheid van de uitgebrachte stemmen het vertrouwen in de raad van commissarissen opzeggen, en deze in zijn geheel naar huis zenden. Het besluit moet met redenen omkleed zijn. Het betreft hier een ultimatum remedium voor als de verhouding tussen de organen verstoord zijn en aandeelhouders hun bezorgdheid hebben geuit over de gang van zaken of het gevoerde beleid en het toezicht daarop. Omdat de Staat 100% aandeelhouder is in de NS, is zij verzekerd van de volstreekte meerderheid van de uitgebrachte stemmen.

*101. Wie acht het kabinet verantwoordelijk voor de falende Fyra?*

Juridisch gezien heeft de Staat alleen een relatie (contract en concessie) met NMBS en NS/HSA. De inzet van adequaat materieel om de afspraken na te komen is de verantwoordelijkheid van de vervoerders.

Wie in die constellatie welke verantwoordelijk had, zal de komende periode duidelijk worden. Op dit moment geef ik eerste prioriteit aan het vinden van een volwaardig alternatief voor de reiziger.

*102. In hoeverre acht u de directie van NS schuldig aan het mislukken van de Fyra?*

De directie van NS is verantwoordelijk voor het niet invullen van de concessieafspraken. NS is in de gelegenheid gesteld om op korte termijn met een volwaardig alternatief te komen voor de reiziger en alsnog hun verplichtingen in te vullen.

*103. Waarom heeft het kabinet zolang vertrouwen uitgesproken in het V250-materieel terwijl in 2008 al duidelijk was dat er vele grote problemen waren met deze treinstellen?*

De materieelkeuze is altijd de verantwoordelijkheid van de vervoerders geweest. Het ministerie van IenM heeft in de rol van concessieverlener wel eisen gesteld aan de dienstverlening door de vervoerders, bijvoorbeeld ten aanzien van punctualiteit en rijtijden. De situatie van dit moment met het V250-materieel is noch door de vervoerders, noch door het

kabinet voorzien. Nu is het van belang om op zo kort mogelijk termijn een volwaardig alternatief voor de reiziger te hebben.

*104. Waarom is het alternatief voor de Fyra nu nog niet klaar? Wat hebben NS en het kabinet in het afgelopen half jaar zitten doen?*

De afgelopen maanden zijn de inspanningen van de vervoerders sterk gericht geweest op het geven van uitsluitel over de technische gesteldheid van het V250-materieel, conform motie De Boer/Hoogland.<sup>19</sup> Ook zijn er verschillende scenario's geanalyseerd: van het doorgaan met de V250-treinen tot het stoppen en inzetten op alternatieve materieeltypen en bedieningspatronen. Inmiddels is door de vervoerders het besluit genomen om hun verplichtingen niet (meer) met het V250-materieel in te vullen. Dit betekent dat er op korte termijn een volwaardig alternatief voor de reiziger moet komen. Hier geven de vervoerders op dit moment uitwerking aan. Doordat er reeds scenario's waren uitgewerkt, hebben de vervoerders een eerste beeld kunnen geven van een mogelijke alternatieve invulling. Vanwege de inspanning om deze maand uitsluitel te geven over de technische gesteldheid van het V250-materieel, konden de vervoerders op dit moment nog niet een definitief alternatief presenteren. Dit moet nu geconcretiseerd en hard gemaakt worden. Hier is een duidelijk proces met de vervoerders voor afgesproken.

Er is het afgelopen half jaar hiernaast ook door de vervoerders invulling gegeven aan de tijdelijke oplossing, de treindienst tussen Brussel en Den Haag.

*105. Waarom zijn NS en NMBS pas op 17 januari 2013 begonnen met het laten uitvoeren van onderzoek naar de technische gesteldheid van de V250-treinen? Was het niet mogelijk om daar al eerder onderzoek naar te doen?*

Op 17 januari 2013 heeft HSA besloten om het V250-materieel uit de dienst te halen. Oorzaak was een veiligheidsincident waarbij een van de hogesnelheidstreinen door ijsvorming, veroorzaakt door het winterweer, een bodemplaat verloor. Dit en de aanhoudende storingen met de trein heeft NS doen besluiten het V250-materieel grondig door AnsaldoBreda te laten onderzoeken. Eerder hadden HSA en NS te maken met opstartproblemen van het V250-materieel en dit gaf toen geen aanleiding om uitgebreid onderzoek te doen naar de volledige technische gesteldheid van de V250-treinen.

*106. Waren de eventuele test-protocollen voor de overname van de treinen door NS zodanig dat de gehele performance-bandbreedte van de treinen kon worden getest? Als dat zo was, waarom heeft NS de treinen dan afgenomen terwijl deze direct na overname niet aan kennelijke inzetbaarheidseisen konden voldoen?*

Om de posities van partijen in een mogelijk geschil over het V250-materieel niet te verstoren, kan er op dit moment geen antwoord op deze vraag worden gegeven.

*107. Wie heeft de treinen voor levering afgenomen en vrijgegeven voor overname? Was dat personeel van NS zelf of was deze beoordeling uitbesteed? Hoe is het oordeel omschreven over de kwaliteit van de treinen richting het management van NS, op basis waarvan het management van NS besloten heeft de treinen over te nemen en te betalen*

<sup>19</sup> Kamerstuk 22 026, nr. 393.

Zie hiervoor de kamerbrief die 17 juni jl. aan uw Kamer is verzonden inzake het proces van vergunningverlening van het V250-materieel.

*108. Was de inzetbaarheid van de treinen door NS al getest ten tijde van de overname en acceptatie van de treinen door NS? Zo ja, in hoeverre is dat gebeurd? Waren deze tests afdoende om een deugdelijk oordeel te kunnen vellen over het voldoen van de treinen aan de operationele specificaties? Indien deze tests niet, of niet volledig waren uitgevoerd: wat was de reden van NS de treinen dan toch volledig over te nemen en te betalen? Zijn er toen zekerheden en garanties afgegeven door de fabriek*

Om de posities van partijen in een mogelijk geschil over het V250-materieel niet te verstoren, kan er op dit moment geen antwoord op deze vraag worden gegeven.

*109. Hoe is het mogelijk dat NMBS het initiatief heeft genomen om te stoppen met de Fyra, terwijl NS meer treinen heeft en dus een groter belang heeft?*

NMBS en NS zijn ieder aankoper van het AnsaldoBreda V250-materieel. Na het besluit van 17 januari 2013 om de V250-treinstellen uit de dienstregeling te halen, zijn zij gestart met onderzoek naar de technische gesteldheid van het V250-materieel en de mogelijkheden tot herstel. De vervoerders hebben beide een eigen verantwoordelijkheid en een verschillende positie in deze situatie. NS was voornemens 16 treinstellen af te nemen en NMBS 3. NS had al 9 treinstellen afgenomen.

NMBS had nog geen treinstellen afgenomen. NMBS heeft op basis van informatie uit het gezamenlijke proces én op basis van eigen onderzoek, uitgevoerd door bureau Concept Risk, het besluit genomen haar afname van het V250-materieel van AnsaldoBreda te beëindigen. NMBS heeft hierover op 31 mei jl., bij de aanvang van de persconferentie, per brief het ministerie van lenM op de hoogte gesteld. De NS-directie heeft op woensdag 29 mei uitgesproken te willen stoppen met de V250 en de concessie te gaan uitvoeren met alternatief materieel. Op 30 mei heeft de Raad van Commissarissen van NS hieraan haar unanieme goedkeuring verleend. Op 3 juni jl. heeft NS per brief het ministerie van lenM op de hoogte gebracht van haar voornemen om niet meer met het Fyra V250-materieel te willen rijden.

NMBS en NS zijn in het traject na 17 januari grotendeels gezamenlijk opgetrokken met betrekking tot het V250 materieel. NMBS heeft haar besluit echter eerder naar buiten gebracht dan NS.

*110. Welke stappen heeft u ondernomen vanaf het gesprek met NMBS op dinsdag 28 mei tot aan de persconferentie van NMBS op de vrijdag?*

Zoals met uw Kamer gewisseld is in het mondelinge vragenuur op 4 juni jl., stonden op dinsdag 28 mei jl. nog drie opties open voor de vervoerders, namelijk 1) «beide partijen gaan door met V250», 2) «beide partijen stoppen met V250» en 3) «partijen verschillen van mening over toekomst V250». Woensdag 29 mei jl. bleek aan het eind van de dag dat het scenario 1) «beide partijen gaan door met V250» niet langer een haalbaar scenario was. Op vrijdag 31 mei jl. heeft de raad van bestuur van NMBS een formeel besluit genomen om CEO dhr. Descheemaecker te mandateren om het contract tussen NMBS en AnsaldoBreda te ontbinden. NMBS heeft het ministerie van lenM hierover tijdens haar persconferentie per brief geïnformeerd, daarna is uw Kamer van dat besluit op de hoogte gesteld. De brief die het ministerie van lenM van NMBS heeft ontvangen,

is op maandag 3 juni jl. naar uw Kamer gestuurd, tezamen met het voornemen van NS om niet door te gaan met het V250 materieel.

*111. Wat is de reden dat NMBS en NS niet gezamenlijk het besluit hebben genomen om te stoppen met het Fyra V250 materieel door dit op hetzelfde moment naar buiten te brengen?*

NMBS en NS zijn samen aankoper van het AnsaldoBreda V250-materieel. Na het besluit van 17 januari om de V250-treinstellen uit de dienstregeling te halen zijn zij gestart onderzoek naar de technische gesteldheid van het V250-materieel en de mogelijkheden tot herstel. De vervoerders hebben beide een eigen verantwoordelijkheid. Daarnaast opereren de vervoerders in een verschillende juridische constellatie, waardoor belangen niet volledig synchroon lopen. NS heeft te maken met het gedeeld toezicht van een concessieverlener en aandeelhouder, waar NMBS deze structuur niet kent.

*112. Bent u bereid in een nieuw onderhandelakkoord over de dienstregeling te streven naar zowel een uursfrequentie Den Haag-Brussel (16x per dag) als een uursfrequentie Amsterdam-Brussel (16x per dag) eventueel gekoppeld aan het aantal reizigers zodat de exploitant verplicht is de dienstregeling uit te breiden tot deze frequentie zodra het aantal passagiers boven een vastgesteld niveau komt?*

Voorop staat dat er een volwaardig alternatief vervoersaanbod moet komen, in lijn met de oorspronkelijke afspraken. De vervoerders komen op korte termijn met een geconcretiseerd voorstel. Dit voorstel zal getoetst worden. Één van de toetsingscriteria is de match tussen de vervoersvraag en het vervoersaanbod. Uw suggestie is een interessante mogelijke invulling om ervoor te zorgen dat het vervoersaanbod aansluit bij de vervoersvraag.

*113. Werken NS en NMBS ook aan een gezamenlijk voorstel als oplossing voor een gezamenlijk, Nederlands-Belgisch probleem? Zo niet, waarom niet?*

NS en NMBS voeren continu gezamenlijk overleg over een volwaardig alternatief vervoeraanbod.

*114. Zouden de verschillende oplossingen van NS en NMBS niet mogelijk leiden tot nieuwe afstemmingsproblemen tussen de partijen, met alle gevolgen van dien?*

Om dit te voorkomen zijn NS en NMBS verzocht een voorstel te formuleren, en zij voeren daarover op het moment ook overleg.

Met de vervoerders is afgesproken dat zij op korte termijn hun eerste voorstellen uitwerken om tot één concreet en volwaardig alternatief voor de reiziger te komen. Om het risico op afstemmingsproblemen te minimaliseren vindt regelmatig overleg plaats.

*115. Heeft NMBS ook een periode gekend waarin het bedrijf «een voornemen» tot een besluit had? Was dat bij NS en/of bij u bekend?*

NMBS heeft in zijn raad van bestuur op 31 mei jl. een formeel besluit genomen om CEO dhr. Descheemaeker te mandateren om het contract tussen NMBS en AnsaldoBreda te ontbinden.

*116. Wanneer zijn NS en/of u geïnformeerd door NMBS sinds 17 januari jl.? Waarover ging dat en op welk (ambtelijk) niveau en op welke*

*momenten is overleg geweest tussen NS en NMBS over de contouren van een mogelijke oplossing?*

Zie het antwoord op vraag 110.

*117. Heeft NMBS haar besluit van 31 mei jl. om te stoppen met de Fyra niet genomen op basis van de «finale rapporten»?*

De raad van bestuur van NMBS heeft op 31 mei jl. besloten om de heer Descheemaeker te mandateren om de overeenkomst met AnsaldoBreda te ontbinden. Of de raad van bestuur van NMBS dit op basis van finale of niet finale rapporten heeft gedaan is mij niet bekend.

*118. Kunt u het Belgische accountantsrapport, dat de NOS in handen heeft, vóór het plenaire debat over de Fyra aan de Kamer sturen? Deelt u de bevindingen uit dat rapport?*

Uw Kamer heeft een financieel hoofdstuk uit het Belgische accountantsrapport vertrouwelijk ter beschikking gekregen. Het volledige rapport is niet in het bezit van het ministerie van IenM en het ministerie van Financiën.

*119. Welke gevolgen heeft het voorstel van NS, dat op de korte en de lange termijn veel zal veranderen, voor de prijzen van de vervoersproducten tussen Nederland en België op de korte en lange termijn?*

Dat is op dit moment niet te zeggen. Dat is een onderdeel van het pakket dat de vervoerders aan de reizigers zullen gaan aanbieden en zal afhankelijk zijn van de daadwerkelijke invulling.

*120. Op welke manier is de Europese Unie bij dit alles betrokken?*

Er is voor de Europese Commissie in dit stadium geen aparte rol weggelegd. Wel bestaat uiteraard de mogelijkheid dat deze bijvoorbeeld vragen stelt in het kader van klachten die door anderen worden ingediend.

*121. Is het mogelijk om op korte termijn ruimte te creëren op het hoofdrailnet door – met een aanpassing van het veiligheidssysteem – goederenvervoer over de HSL-zuid te laten rijden?*

Bij de bouw is er technisch geen rekening gehouden met goederenvervoer. De gebruikersvergunning is alleen voor reizigersvervoer. Gezien de snelheidsverschillen tussen het goederenvervoer en het HSL-vervoer ligt dit niet in de rede. Naast de inbouw van ERTMS is om over de HSL-Zuid te kunnen rijden op deze lijn toegelaten materieel en gecertificeerd personeel nodig. Dit is waarschijnlijk niet op korte termijn te realiseren. Wijzigingen zullen dus naar verwachting ingrijpend en kostbaar zijn. Hierdoor zou dit kunnen interfereren met het bereiken van een alternatief vervoeraanbod aan de reizigers door NS en NMBS.

*122. Wat betekent het stoppen van de exploitatie met de V250-treinen voor de tarieven? Worden de tarieven van de Fyra met onmiddellijke ingang verlaagd naar het tarief dat gold vóór de V250? Deelt u de mening dat NS/HSA hiertoe verplicht is om zo veel mogelijk te voldoen aan de concessie?*

Zie het antwoord op vraag 119.

*123. a. Kunt u de gemiddelde snelheid aangeven van de tijdelijke treinen waarmee de verbinding Amsterdam-Breda momenteel wordt uitgevoerd,*

*over het hele traject gemeten? Kunt u ook aangeven wat de gemiddelde snelheid is voor het traject Amersfoort-Groningen?*

NS heeft gemeld dat de gemiddelde snelheid op het traject Amsterdam – Breda 103 km/uur bedraagt en dat de gemiddelde snelheid op het traject Amersfoort – Groningen 105 km/uur bedraagt.

*123 b. Deelt u de mening dat de HSL-toeslag zo snel mogelijk moet worden afgeschaft, nu de trein tussen Amsterdam en Breda nog langere tijd niet harder zal rijden dan 160 km/uur en zich daarmee qua gemiddelde snelheid nauwelijks onderscheidt van een reguliere intercity tussen Amersfoort en Groningen?*

Zie het antwoord op vraag 119.

*124. Deelt u de mening dat de HSL-toeslag moet worden afgeschaft nu de frequentie tussen Schiphol en Rotterdam nog langere tijd beperkt zal blijven tot 2 treinen per uur?*

Zie het antwoord op vraag 119.

*125. Bent u bereid de HSL-toeslag te heroverwegen nu de hele exploitatie van de HSL opnieuw wordt gezien in het licht van reizigerswensen en beschikbaarheid van materieel? Deelt u de mening dat een verdere integratie van de HSL exploitatie in het hoofdrailnet moeilijk te combineren valt met aparte toeslagen? Deelt u de mening dat bij integratie van de dienstregeling ook integratie van de tariefsystemen gewenst is?*

Zie het antwoord op vraag 119.

*126. Is het mogelijk de Kamer eerder dan 1 oktober 2013 te informeren over de geconcretiseerde voorstellen van NS en NMBS? Zo niet, waarom niet?*

Het voorgestelde vervoeraanbod moet voldoen aan de eisen die aan de structurele oplossing zijn gesteld. Het voorstel van de vervoerders zal getoetst moeten worden op de effecten voor de reiziger, de financiële gevolgen en de juridische gevolgen. Dit proces dient zorgvuldig doorlopen te worden en dat kost tijd. Hierna en uiterlijk 1 oktober 2013 zal het kabinet zijn standpunt hierover kenbaar kunnen maken, zodat er ook zekerheid bestaat dat een volwaardig alternatief voorhanden is.

*127. Welke oplossingen zijn volgens u «financieel acceptabel» en «robuust»? Kunt u deze termen meer concretiseren?*

Een oplossing is financieel acceptabel, en in die zin tevens robuust, als de risico's zich binnen een acceptabele bandbreedte bevinden en een MEIP-toets een positieve uitkomst geeft. Hoe die oplossing eruit gaat zien is nog niet te zeggen. Dat is afhankelijk van de samenstelling van het pakket dat de vervoerders aan de reizigers zullen gaan aanbieden.

Tot slot, tijdens de procedurevergadering van de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu van 29 mei jl. is een tweetal vragen gesteld inzake een permanent alternatief voor de Fyra.<sup>20</sup> Met deze brief wordt tevens antwoord gegeven op de gestelde vragen. De eerste vraag gaat over de meerkosten die verbonden zijn aan een hogere frequentie van een permanent alternatief voor of naast de Fyra. Deze meerkosten zijn nu nog onduidelijk, omdat de vervoerders nog geen definitief voorstel hebben

<sup>20</sup> 2013D20464.

gegeven voor de alternatieve invulling van hun verplichtingen. Dit zal pas inzichtelijk worden als het voorstel voor een alternatief voor de Fyra V250 treinen geconcretiseerd en uitgewerkt is. De tweede vraag gaat over de Europese liberaliseringsrichtlijn.

Onder de werking van de liberaliseringsrichtlijn, die is geïmplementeerd in onder andere artikel 19 en artikel 19a van de Wet personenvervoer 2000, is het altijd toegestaan om internationale treindiensten uit te voeren. Het recht om daarin binnenlandse reizigers mee te nemen kan echter worden beperkt als daardoor het economisch evenwicht van een concessie in het gedrang zou worden gebracht. Of daarvan sprake is, zal een financiële analyse moeten uitwijzen.