

Vergaderjaar 2012–2013

**22 026**

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

**Nr. 375**

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

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 21 januari 2013

In mijn brief van 14 januari 2013 (Kamerstuk 22 026, nr. 374) heb ik uw Kamer geïnformeerd over de stand van zaken omtrent de Fyra-treindienst tussen Amsterdam en Brussel. Met deze brief wil ik u informeren over de ontwikkelingen sinds 14 januari omtrent de Fyra-dienst Amsterdam–Brussel en de inzetbaarheid van het V250-hogesnelheidsmaterieel op het Nederlandse en Belgische spoorwag.

#### **Terugblik**

Op 9 december 2012 is NS Hispeed samen met NMBS gestart met een Fyra-dienst Amsterdam–Brussel, uitgevoerd met V250-hogesnelheidsmaterieel. Zoals ook gemeld in mijn brief van 14 januari verliep de introductie van de Fyra-dienst Amsterdam–Brussel problematisch en vind ik dat het beter moet. Reizigers moeten kunnen rekenen op hun treinverbinding, ook als het een internationale treinverbinding betreft met nieuw treinmaterieel.

In de afgelopen week hebben zich nieuwe problemen voorgedaan als gevolg van het winterweer. NS Hispeed en NMBS hebben afgelopen week de beschadigde V250-treinen uit de dienst genomen en op zaterdag 19 januari besloten om voorlopig geen V250-treinen meer af te nemen. Tegelijkertijd heeft de Belgische spoorveiligheidsinstantie op vrijdag 18 januari jl. besloten dat het vervoerders, tot nader order, verboden is de V250-trein te gebruiken voor commercieel vervoer op de Belgische HSL.

Mijn inspectiedienst ILT heeft op vrijdag 18 januari jl. een inspectie uitgevoerd op het V250-materieel en heeft tot op heden nog niet hoeven in te grijpen, omdat NS Hispeed de treindienst zelf heeft gestaakt. De beheersmaatregelen die tot dusver zijn genomen door de vervoerder,

borgen de veiligheid voldoende tijdens de testritten. De ILT blijft de situatie nauwlettend volgen.

De vervoerders hebben nu besloten dat de V250-treinen pas weer gaan rijden wanneer de betrouwbaarheid van de V250-treinen voldoende is. Dit betekent dat het mogelijk nog maanden kan duren totdat de V250 weer volledig in commerciële dienst genomen wordt. Hierdoor is nu een moeilijke situatie ontstaan: er zijn niet per direct treinen beschikbaar die in Nederland en België mogen rijden. Ook ligt er geen dienstregeling klaar om op terug te vallen.

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

Het is in het belang van de reizigers dat er nu met grote spoed een tijdelijke oplossing wordt bedacht en opgezet door alle betrokken partijen. Ik vind dat er zo snel mogelijk een optimaal alternatief voor de treinreizigers naar België moet zijn. Ik ga er daarom van uit dat de vervoerders voor het eind van januari 2013 met een plan komen voor een alternatieve treindienst tussen Nederland en België die tijdelijk in de plaats treedt van de Fyra Amsterdam–Brussel.

De duur van de periode waarin deze tijdelijke treinverbinding zal rijden tussen Nederland en België is afhankelijk van de tijd die vervoerders nodig hebben om de Fyra Amsterdam–Brussel met voldoende kwaliteit en betrouwbaarheid aan te kunnen bieden. De tijdelijke oplossing zal moeten aansluiten bij de reizigersvraag en tevens op korte termijn uitvoerbaar en betrouwbaar zijn. Ik zal ProRail vragen om als onafhankelijke capaciteitsverdelers op non-discriminatoire wijze mee te werken aan een dergelijke tijdelijke oplossing.

### **Levering V250-treinen en vooruitblik lange termijn**

NS heeft mij gemeld dat zij op basis van een beoordeling van de problemen met de V250-treinen besloten heeft AnsaldoBreda, de fabrikant van de V250-treinen, aansprakelijk te stellen en het afnameprogramma van V250-treinen per direct stop te zetten. Ik vind dat reizigers moeten kunnen rekenen op een betrouwbare en veilige treindienst. Omdat daar momenteel geen sprake van is, begrijp ik de stap die NS heeft gezet.

Echter, zoals AnsaldoBreda verantwoordelijk is richting vervoerders inzake de levering van het materieel, zo zijn de vervoerders verantwoordelijk richting de Staat en de reizigers inzake het aanbieden van de afgesproken treindiensten. Daarbij geldt dat de vervoerders de verantwoordelijkheid hebben voor de aanschaf en het beschikbaar krijgen van het benodigde hogesnelheidsmaterieel. Ik zal de vervoerders op deze twee verantwoordelijkheden aanspreken. Momenteel geldt er een «niet-handhavingsbrief» uit 2009 tussen Staat en NS ten aanzien van een deel van de concessie. Deze brief is in 2009 opgesteld omdat enerzijds de baan klaar was en in gebruik genomen kon worden en anderzijds het hogesnelheidsmaterieel nog niet afgeleverd en toegelaten was. Deze brief zal ik nu echter intrekken. Hierdoor krijg ik de mogelijkheid om te gaan handhaven op de eisen uit de HSL-concessie, danwel de mogelijkheid om aanvullende afspraken te maken gedurende de periode waarin de afgesproken vervoerdienst niet gerealiseerd wordt.

Ten aanzien van het volledige vervoeraanbod over de HSL-Zuid, zal ik een datum gaan vastleggen waarop de reistijden en punctualiteit/uitval-eisen, zoals die zijn vastgelegd in de concessie, gehaald dienen te worden. Op basis van de concessie-afspraken met HSA en de contract-afspraken met NMBS, wil ik bezien welke afspraken ik verder nog kan maken bij het

komen tot de voorwaarden waaraan het optimale reizigersproduct in de tussentijd moet voldoen. Daarbij denk ik aan afspraken ten aanzien van deadlines, maximale reistijd, minimum aantal grenspassages, kwaliteit van het materieel en punctualiteit en uitval.

Ten slotte wil ik uiterlijk april 2013 van NS en NMBS een heldere evaluatie ontvangen waarin de gehele introductie van de Fyra naar Brussel (met speciale aandacht voor het V250-materieel van AnsaldoBreda) stap voor stap wordt geanalyseerd. Ik adviseer de vervoerders om ook de consumentenorganisaties hier bij te betrekken. Tevens wil ik dat NS en NMBS op basis van die analyse haar bevindingen en conclusies met mij delen. Op deze wijze wil ik invulling geven aan mijn rol als concessieverlener en bewerkstelligen dat op een zo kort mogelijke termijn een betrouwbare en veilige treinverbinding met België wordt hersteld.

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