

Nr Vraag

- 1 Kunt u in een tijdslijn uiteenzetten wanneer er welke cruciale beslispunten zijn genomen in het complete Fyra-dossier zoals dat vanaf 2000 is ingezet?
Kunt u een feitenrelaas opstellen over alle acties die door u zijn ingezet met betrekking tot 1. de vaststelling van het programma van eisen voor de treinen,
2. de veiligheidssystemen van de HSL-Zuid,
3. de productie van de treinen,
4. de inkoopprocedure voor de treinen,
5. het testen van de treinen,
6. de overname van de treinen,
7. de levering van de treinen,
8. de start van de ingebruikname tot heden?
- 2 Wie is volgens u eindverantwoordelijk voor het debacle met de Fyra?
Wie is volgens NS verantwoordelijk voor de gemaakte fouten? Wie volgens ProRail, en wie volgens NMBS en Infrabel?
- 9 Bent u bereid een harde deadline te stellen voor een tijdelijke oplossing en zo ja, welke? Hoe gaat u zorgen voor een stok achter de deur om deze deadline te halen?
Op welke wijze worden alle mogelijke alternatieve oplossingen gezien? Wie heeft hierin een leidende rol? Wat zijn uw criteria bij mogelijke alternatieven?
- 7 Welke randvoorwaarden worden gesteld aan een tijdelijke oplossing? Met welke frequentie moet worden gereden en welke stations moeten daarbij worden aangedaan?
- 1 Welke problemen zijn er op dit moment nog om een tijdelijke oplossing te realiseren voor een verbinding tussen België en Nederland?
- 4 a. Klopt het dat NS rytuigen beschikbaar heeft voor een tijdelijke vervanging van de Fyra en dat NMBS locomotieven beschikbaar heeft?
b. Waarom duurt het zo lang voordat NS en NMBS de zaken kunnen koppelen en een vervangende verbinding tussen Amsterdam en Brussel kunnen inzetten?
c. Klopt het dat ProRail de treinpaden snel beschikbaar kan hebben, maar dat het wachten is op het materieel dat beschikbaar moet worden gesteld door NS en NMBS?
d. Wordt Den Haag ook meegenomen in de tijdelijke alternatieve verbinding met Brussel?
e. Zo nee, waarom niet?
f. Wanneer rijdt er vervangend materieel voor de Fyra tussen Amsterdam en Brussel?
g. Kunnen extra Thalys-treinen worden ingezet voor tijdelijke vervanging van de Fyra?
h. Op welke termijn zouden eventueel Thalys-treinen beschikbaar kunnen zijn?
- 6 Klopt het dat het tot nu toe niet of slechts gedeeltelijk van de grond komen van een tijdelijke oplossing voor het vervoer tussen België en Nederland niet ligt bij capaciteitsproblemen bij de infrabeheerders? Zo nee, welke problemen liggen er dan wel op dat vlak? Zo ja, waar liggen die problemen dan wel?
- 5 Is al in kaart gebracht welke opties er zijn indien de Fyra voor langere tijd niet op het HSL-traject kan of mag rijden? Zo ja, welke opties zijn er en op welke termijn kunnen die gerealiseerd worden?

Nr Vraag

- 10 Bent u bereid alle scenario's die door ProRail en Infrabel zijn uitgewerkt voor treinpaden voor een alternatieve verbinding vanaf Roosendaal, Den Haag of Amsterdam naar Antwerpen en Brussel naar de Kamer te sturen?
- 11 a. Kunt u aangeven (op hoofdlijnen) welke wijzigingen er in de binnenlandse dienstregeling nodig zijn voor het inpassen van een Beneluxtrein Amsterdam-Brussel, gezien het feit dat er tijdens de hoorzitting van het Beneluxparlement en de vaste commissies voor Infrastructuur uit Nederland en België op 28 januari 2013 werd gesteld dat een treinpad van Brussel naar Den Haag wel inpasbaar is, maar dat een treinpad naar Amsterdam een aanpassing zou vragen in de binnenlandse dienstregeling?
b. Zou dit betekenen dat bestaande aansluitingen in Leiden van de binnenlandse treindienst verloren kunnen gaan?
c. Kan het treinpad Brussel-Den Haag voor een Beneluxtrein worden ingepast zonder gevolgen voor het goederenvervoer over de Betuweroute vanaf Kijfhoek en voor het goederenvervoer langs Dordrecht?
- 5 Hoe beoordeelt u de door ProRail aangedragen mogelijkheid om het treinpad tussen Den Haag en Brussel te benutten?
- 12 Kunt u aangeven waarom er nu wel een pad beschikbaar lijkt te zijn voor de Beneluxtrein, terwijl vóór 9 december 2012 werd gesteld dat dat er niet was?
- 9 Bent u van plan om de Beneluxtrein naast de Fyra te laten bestaan, of ziet u de Beneluxtrein enkel als een tijdelijke oplossing?
- 13 Klopt het dat reeds in 2000 is vastgelegd dat de Beneluxtrein zou verdwijnen, zoals gesteld tijdens de hoorzitting van het Beneluxparlement en de vaste commissies voor Infrastructuur uit Nederland en België op 28 januari 2013?
- 8 Waarom heeft u ingestemd met het schrappen van de Beneluxtrein, terwijl toen al veel onzekerheid was over de prestaties van de V250?
- 2 Wordt er nu gewerkt aan een nieuwe business case? Welke financiële gevolgen heeft dit?
- 7 Wat zijn de kosten van de huidige problemen met de Fyra? Hoe gaat u monitoren dat dit niet ten koste gaat van de reiziger?
- 29 Wat hebben de V250-treinen gekost? Is de volledige koopsom al voldaan aan AnsaldoBreda? Zo niet, welk deel moet nog betaald worden?
- 25 Hoe vangt NS verlies op de HSL-concessie op? Kan worden uitgesloten dat financiële problemen bij de Fyra gevolgen hebben voor het vervoer op het hoofdrailnet? Zo ja, hoe wordt dit gewaarborgd? Zo nee, wat zijn die mogelijke gevolgen?
- 27 Hoe reëel is op dit moment de kans dat verliezen op de HSL-Zuid ten koste gaan van NS-treinen of dienstverlening aan de reiziger? Kunt u inzicht geven in de financiële gevolgen van het niet nakomen van de verplichting van de HSA aan de Nederlandse Staat? Kunt u inzicht geven in de financiële gevolgen van het niet nakomen van de verplichtingen door AnsaldoBreda aan de HSA? Wat kost het, of welke kosten zijn al gemaakt, indien het contract verbroken wordt door NS/HSA? Wat gaat dit de Nederlandse Staat kosten als concessieverlener, en als aandeelhouder van NS?
- 6 Heeft u, of een van uw collega's, gesproken met uw Italiaanse collega over de problemen met AnsaldoBreda? Welke technische problemen zijn er in de afgelopen periode aan het licht gekomen? Zijn deze als regulier garantiewerk te kwalificeren? Of zijn het verborgen gebreken?

- Nr Vraag**
- 14 a. Klopt het dat er zich problemen voordeden tussen «boord en wal» in het functioneren van de Fyra?
 b. Wat zijn tot op heden de bevindingen van de technici met betrekking tot de problemen die er zijn met de Fyra?
 c. Om wat voor problemen gaat het hier?
 d. Worden u en NS geïnformeerd over deze bevindingen?
 f. Zo nee, waarom niet?
 e. Zo ja, hoe vaak en hoe?
 g. Kunnen de problemen ook te wijten zijn aan de beheerder van het materieel, in dit geval NS, die de treinen onvoldoende sneeuw- en ijsvrij houden, danwel niet winterklaar hebben?
 h. Zijn er gebruikershandleidingen voor winterweer meegeleverd met de treinen?
 i. Zo ja, is volgens deze handleidingen gewerkt?
- 11 Wie heeft de testprotocollen opgesteld en had NS hierbij inspraak?
- 12 Zijn de Fyra-treinen getest op vorstperiodes en sneeuwval, zoals deze zich de afgelopen weken hebben voorgedaan?
- 17 Klopt het dat de testritten onder winterse omstandigheden niet hebben plaatsgevonden bij hogere snelheden (meer dan 200 km/uur)?
- 19 a. Kunt u de aard van de Radio Block Centre (RBC)-storingen, zoals genoemd in uw brief van 14 januari 2013, toelichten? Klopt het dat de RBC de centrale European Train Control System (ETCS)-veiligheidscomputer is die alle treinen over de HSL bestuurt (dus ook de Thalys), en tweevoudig is uitgevoerd, en dat een storing van de RBC al het treinverkeer over de HSL (dus niet alleen de V250 maar ook de Traxx en de Thalys) zou stilleggen?
 b. Klopt het dat er alleen problemen waren met de V250 en deelt u de mening dat er dan per definitie geen sprake kan zijn van een RBC probleem?
 c. Hadden de genoemde problemen te maken met de veiligheidscomputer in het materieel (de European Vital Computer (EVC))?
 d. Hadden de genoemde problemen te maken met GSM-Rail?
 e. Zijn de problemen met GSM-Rail die eerder al in voortgangsrapportages HSL-Zuid zijn genoemd volledig opgelost? Zo nee, wat is de reden dat deze problemen nog niet zijn opgelost en welke partij is hiervoor verantwoordelijk?
- 3 Zijn er volgens u in de aanbestedingsprocedure fouten gemaakt? Zo ja, welke zijn dit?
- 14 Welke rol speelde de Raad van Commissarissen van NS bij de bieding voor het vervoer op de HSL-Zuid en de aanbesteding van het hogesnelheidsmaterieel?
 Hoe is de samenwerking tussen NS, HSA, het ministerie van Infrastructuur en Milieu, NMBS en de Belgische verantwoordelijke overheid georganiseerd om te komen tot een oplossing voor de gerezen problemen? Wat is de rol van de aandeelhouder, het ministerie van Financiën hierbij?
- 20 Is het mogelijk om bij een Europese aanbesteding op de economisch meest voordelige bieding te selecteren of dient in alle gevallen voor de goedkoopste optie te worden gekozen?
 Moesten er bij de aanbesteding van de exploitatie van de HSL-Zuid garanties afgegeven worden door de partijen die zich inschreven?
 Hoe is de garantiestelling bij én na de inschrijving vormgegeven?
 Wat is de actuele garantiestelling van de HSA en/of de NS?

- Nr Vraag**
- 21 a. Kunt u aangeven wat er precies gebeurd is tussen de eerste indiening van zeven offertes voor het materieel, en de uiteindelijke keuze voor AnsaldoBreda, waarbij de andere aanbidders zich hadden teruggetrokken?
- b. Hebben in deze periode of voorafgaande aan deze periode interventies plaats gevonden vanuit het ministerie zoals gemeld in het NRC, waarbij het ministerie eiste, of er op aandrang, dat de treinen tenminste 250 km/uur zouden rijden of anderszins (aanvullende) eisen stelde aan het materieel die niet in de oorspronkelijke aanbestedingsvoorwaarden stonden?
- c. Waarom is de omvang van de bestelling in deze periode verlaagd?
- Hoe hoog was de bezettingsgraad in de businesscase op basis waarvan NS haar «bid» samenstelde en van welke capaciteit per trein werd daarin uitgegaan?
- Klopt het dat NS Hispeed een zo goedkoop mogelijke trein wenste te bestellen, omdat zij al een (te) hoog bedrag had besteed aan de concessie voor de HSL-Zuid?
- Klopt het bericht dat er omwille van budgettaire redenen gevraagd werd naar een trein met een maximumsnelheid van 200 km per uur?
- Wat was de rol van het criterium «referenties»(ervaring met het bouwen van hogesnelheidstreinen) in het aanbestedingsdossier?
- Op basis van welke criteria werd er voor AnsaldoBreda gekozen, gelet op het feit dat er dikwijls wordt gezegd dat het prijs criterium de doorslag heeft gegeven en dat er eenzijdig is gekeken naar de goedkoopste oplossing? Kunt u deze geluiden bevestigen of tegenspreken? Indien nee, welke criteria hebben mede de doorslag gegeven?
- Waarom is er gekozen voor een prototype en niet voor een «proven technology model»?
- 15 a. Was de Fyra-trein nu een nieuwe techniek of een beproefde techniek?
- b. Klopt het dat een bezoek aan Denemarken in 2003 heeft uitgewezen dat het materieel van AnsaldoBreda daar probleemloos functioneerde?
- c. Wat was de aard van de problemen die zich de jaren daarna in Denemarken voordeden?
- d. Kunnen wij die problemen ook verwachten?
- e. Hebben NS en NMBS na het bekend worden van de problemen in Denemarken actie ondernomen?
- f. Zo ja, wat hebben ze gedaan?
- g. Zo nee, waarom niet?
- h. In hoeverre is gekeken naar de aankoop van treinen van AnsaldoBreda in Noorwegen?
- i. Hoe verliep de opstart van de nieuwe treinen in Noorwegen? Waren daar problemen?
- j. Zo ja, welke, en welke lessen hebben NS en NMBS hieruit getrokken?
- Waarom is er geen plan B opgesteld in 2007/2008, toen de problemen aan de oppervlakte kwamen in Nederland, maar ook in Denemarken?
- 16 a. Wat is de reistijd tussen Amsterdam en Brussel met V250-materieel, wat is de reistijd met het oorspronkelijk gevraagde en door meerdere treinbouwers aangeboden V220-materieel en wat is de reistijd zoals vereist in de concessie?
- b. Klopt de bewering van NS en NMBS dat de dienstregeling van de concessie haalbaar is met V220 materieel?
- 13 Wanneer zijn er twijfels ontstaan over de kwaliteit van het Fyra-materieel?

Nr Vraag

- Wat was de oorspronkelijk overeengekomen leverdatum van de Fyra-treinen? Welke feiten hebben ten grondslag gelegen aan het opschuiven van deze datum? Kan dit gedocumenteerd worden aangeleverd (change-orders)?
- Gelet op het feit dat NS/HSA overweegt om één of meerdere schadeclaims in te dienen, welke claims zijn dat? Welke claims of boetes zijn in verband met de te late levering eerder al opgelegd? Welk deel van de aanschafkosten is reeds betaald? Welke deel heeft de NS/HSA achtergehouden in verband met de lopende garantieperiode?
- Welke ruimte en mogelijkheden biedt het contract tussen HSA en AnsaldoBreda om de schade op AnsaldoBreda te verhalen? Zijn er omstandigheden geweest die deze contractpositie hebben ondermijnd? Zijn alle mogelijkheden in het contract gebruikt?
- Welke verplichting bestaat er om alle treinen af te nemen?
- Welk onderzoek is gedaan door NS/HSA en/of de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) naar de kwaliteit in financiële zin van AnsaldoBreda en zijn hier rapportages van beschikbaar?
- Wanneer werd er beslist om de dienstverlening met de Fyra tussen Amsterdam en Brussel op te starten? Wie heeft beoordeeld dat de Fyra-trein hiervoor klaar was? Werden hiervoor zogenaamde «acceptatietesten» uitgevoerd? Wie heeft namens NMBS en/of Infrabel toestemming gegeven om de Fyra in te zetten voor reizigersvervoer in België? Hoe verloopt deze procedure?
- 18 a. Wanneer was op het ministerie bekend dat de fabriekslijn van de Fyra was of zou worden afgebroken en dat de bestelling van het twintigste treinstel door NMBS niet meer mogelijk was?
- b. Wanneer is dit gemeld aan de Tweede Kamer? Klopt het dat dit pas eind 2012 is gemeld terwijl reeds veel eerder bekend was dat deze fabriekslijn was of zou worden afgebroken? Waarom heeft u de Kamer hierover niet eerder geïnformeerd?
- 24 Kan worden uitgesloten dat het belang van NMBS in de Thalys een rol speelt in de stevige opstelling van NMBS richting AnsaldoBreda? Zo ja, waarom? Zo nee, waarom niet, en welke gevolgen kan dit dan hebben?
- Welke partij heeft het voortouw genomen voor de bestelling van het treinmateriaal? Klopt het dat NMBS hierin slechts de rol van «junior partner» op zich heeft genomen, en NS/HSA de lead heeft genomen? Kunt u toelichten waarom NS/HSA zestien treinen wilde bestellen en de NMBS slechts drie?
- Waarom beschouwt NS het afvoeren van de Fyra enkel als een theoretische optie, terwijl NMBS dit als een reële mogelijkheid naar voren schuift? Heeft dit te maken met verschillen in de contracten van de spoorwegondernemingen met de constructeur?
- 39 Wat zijn de gevolgen voor de Nederlandse treinreiziger wanneer NMBS besluit geheel te stoppen met de V250?
- 28 Op welke punten verschillen de contracten van NS en NMBS met AnsaldoBreda? Kunt u deze contracten naar de Kamer sturen?
- 30 a. Kunt u aangeven waarom NS wel is overgegaan tot een voorlopige overname van (een deel van) het materieel van AnsaldoBreda en NMBS tot twee keer toe niet?
- b. Kan deze voorlopige overname financiële consequenties hebben voor de Nederlandse Staat of NS/HSA?
- 4 Welke afspraken zijn er gemaakt met België over de aanschaf van de Fyra-treinen? Kan NMBS eenzijdig besluiten de treinen niet aan te schaffen? Welke gevolgen heeft dit voor de Nederlandse aanschaf van Fyra-treinen? Wanneer wordt dit besloten?

- Nr Vraag**
- 31 a. Hoeveel treinen zouden NS, respectievelijk NMBS, oorspronkelijk in 2002 aanschaffen? Klopt het dat NS aanvankelijk zestien treinen zou aanschaffen en NMBS tien of elf treinen, maar dat NMBS uiteindelijk in 2005 slechts drie treinen heeft besteld?
 b. Welke consequentie had deze keuze voor de aangeboden dienstregeling in relatie tot de concessie?
 c. Waar waren de zes uiteindelijk niet bestelde NMBS-treinstellen oorspronkelijk voor bedoeld, gezien het feit dat er in Nederland steeds gesproken is over de aanschaf van het twintigste treinstel voor Den Haag-Brussel?
- 22 a. Waarom heeft NS zestien treinstellen besteld en NMBS maar drie?
 b. Wat hebben de beide partijen tot nu toe betaald en wat moeten ze beiden in totaal betalen?
 c. Waarom heeft NMBS tot twee maal toe de levering van de treinstellen geweigerd?
 d. Wat mankeerde er toen aan de treinen?
 e. Waren dat exact dezelfde treinen als de treinen die NS wel toeliet op het spoor?
 f. Waarom heeft NS deze treinen wel toegelaten op het spoor?
 g. Was er verschil in de informatie die NS en NMBS van Ansaldo-Breda hebben gekregen, op basis waarvan ze beiden een andere beslissing namen?
 h. Waarom was er geen afstemming tussen NS en NMBS, zodat ze richting producent gezamenlijk konden optreden?
- 23 a. Gaan NS en NMBS vanaf heden gezamenlijk optreden richting AnsaldoBreda?
 b. Houden NS en NMBS elkaar vast in het trekken van één lijn richting AnsaldoBreda zodat het niet zo kan zijn dat NMBS de aankoop afblaast en NS de aankoop wel voltooit?
- 32 Wat is de reden dat in België het materieel slechts is toegelaten tot 31 januari 2013, terwijl in Nederland de treinen wel volledig zijn toegelaten? Waarom is hier niet één lijn in getrokken?
- 3 Welke gevolgen hebben de huidige problemen voor de verbinding Antwerpen – Breda?
- 33 a. Hoe zou de dienstregeling er (in termen van frequentie en reistijd), volgens de afspraken van december 2012, uitzien vanaf april 2013 tussen Breda en Antwerpen, respectievelijk Noorderkempen en Antwerpen? Klopt het dat er tussen Noorderkempen en Antwerpen één keer per uur een trein zou gaan rijden (net zoals nu) en daarnaast één keer per twee uur een trein Breda-Noorderkempen-Antwerpen?
 b. Deelt u de mening dat het per saldo net zoveel of zelfs minder materieel en personeel zou kosten als er elk uur een verbinding Breda-Noorderkempen-Antwerpen zou rijden? Waarom is hier niet voor gekozen?
 c. Bent u bereid dit alsnog overeen te komen met de vervoerders en dit af te dwingen in de hoofdrailnetconcessie? Zo nee, waarom niet?
- 35 Klopt het dat de verbinding Breda-Antwerpen inmiddels op de lange baan is geschoven en niet meer vanaf april 2013 zal gaan rijden? Zo ja, ziet u mogelijkheden om deze verbinding alsnog uiterlijk april 2013 te realiseren, bijvoorbeeld door van de huidige verbinding Antwerpen-Noorderkempen naar Breda door te trekken?
- 34 a. Welke betekenis gaat u toekennen aan de evaluatie die NS Hispeed gaat opstellen met betrekking tot de Fyra?
 b. Waarom is ervoor gekozen om NS Hispeed de evaluatie zelf te laten doen?

Nr Vraag

- 36 Was de situatie die ontstaan is, aanleiding geweest voor de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) om de Fyra van het spoor te halen, indien NS niet zelf dit besluit had genomen? Wat zijn de regels hieromtrent?
- 37 a. Waarom heeft de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT), in tegenstelling tot de Belgische spoorveiligheidsinstantie, niet besloten het gebruik van de V250-trein voor commercieel vervoer tot nader order te verbieden?
b. Kan het juridische of financiële consequenties hebben voor NS/HSA of de Nederlandse Staat dat de ILT dit niet heeft gedaan omdat NS/HSA zelf heeft besloten de treindienst te staken?
- 38 Mocht het AnsaldoBreda niet lukken binnen drie maanden (de termijn die genoemd is bij de officiële ingebrekestelling) de problemen met de V250 op te lossen, wat is dan plan B voor de Fyra?
- 40 Als de treinen van AnsaldoBreda na het verstrijken van de termijn in de ingebrekestelling van drie maanden uiteindelijk teruggestuurd zouden worden naar Italië en de bestelling geannuleerd zou worden, wat zijn dan op hoofdlijnen de alternatieven?
- 41 Op welk moment of in welke situatie is de Nederlandse Staat verplicht het vervoer over de HSL-Zuid opnieuw aan te besteden? Is het denkbaar dat dit zal gebeuren als gevolg van de huidige problemen met het materieel van AnsaldoBreda?
- 42 Als er gekozen wordt voor het bestellen van nieuw materieel van een in de praktijk bewezen ontwerp bij een andere leverancier, hoe lang duurt het dan voordat dit materieel beschikbaar kan zijn?
- 43 Zijn de TRAXX-locomotieven nog beschikbaar of beschikbaar te maken voor het bieden van een tijdelijke dienstregeling Amsterdam-Brussel over de HSL-Zuid of zijn deze volledig nodig voor de dienst Amsterdam-Breda?
- 8 Heeft u contact met andere vervoerders over het vervoer over de HSL-Zuid? Klopt het dat er meerdere vervoerders geïnteresseerd zouden zijn in het verzorgen van vervoer over de HSL-Zuid?
- 10 Klopt het dat in het contract «alles opnieuw bekeken» zal worden, zoals NMBS aangaf?
Onder welke omstandigheden kan het concessiecontract tussen de Nederlandse Staat en NS/HSA worden ontbonden? Is dit nu of in de toekomst aan de orde?
Welke gevolgen heeft de huidige desastreuze prestatie voor de voorgenomen opname van de HSL-Zuid in de hoofdrailnet (HRN-)concessie?
Is de voorgenomen opname van de HSL-Zuid in het HRN onder de gestelde condities nog mogelijk, dan wel verstandig? Zijn hier schriftelijk afspraken over gemaakt? Indien ja, kunnen deze naar de Kamer worden gestuurd?
Hoeveel betaalt NMBS aan ProRail voor het gebruik van het baanvak Belgische grens – Roosendaal? Waarom zorgt enkel NMBS voor de grenspassage, en rijdt NS bijvoorbeeld niet door tot in Essen? Hoe wordt het grensoverschrijdend verkeer op Lijn 12 financieel verdeeld tussen België en Nederland?