

Vergaderjaar 2012–2013

22 026

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

Nr. 403

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 7 juni 2013

Inleiding

Afgelopen week heb ik u bericht over het besluit van NMBS en het voornemen van NS om niet (meer) met het V250-materieel te rijden. Dit is bijzonder ingrijpend en heeft grote consequenties voor de reiziger, als ook financiële gevolgen en juridische gevolgen. Om hierover met het kabinet een beeld te kunnen vormen, was het noodzakelijk om twee zaken van de vervoerders te ontvangen: de onderliggende technische rapportages en een voorstel voor alternatieve oplossingen voor de reiziger voor zowel de korte als de langere termijn. NS en NMBS hebben deze week de onderliggende technische rapportages verstrekt, die vertrouwelijk beschikbaar worden gesteld. NS heeft in haar brief van 6 juni jl. uiteengezet welke oplossing zij voor de reiziger streeft te realiseren. NMBS heeft reeds de contouren van een mogelijke oplossing geschetst in haar brief van 31 mei jl.

Het is noodzakelijk om dit proces zorgvuldig te doorlopen en de rapportages en het voorstel voor het alternatief zorgvuldig te beoordelen.

De afgelopen maanden zijn de inspanningen sterk gericht geweest op het geven van uitsluitsel over de technische gesteldheid van het V250-materieel, conform motie De Boer/Hoogland.¹ Parallel zijn scenario's uitgewerkt waarin uitgegaan is van 0, 9, 16 of 19 V250-treinstellen. Inmiddels zijn de vervoerders na maanden van onderzoek de afgelopen week tot de gelijklopende conclusie gekomen niet door te willen gaan met het V250- materieel.

¹ Kamerstuk 22 026, nr. 393

In deze brief licht ik de conclusies van de vervoerders nader toe en geef ik aan hoe het kabinet omgaat met de voorstellen van de vervoerders waarmee zij streven zo spoedig mogelijk te komen tot een adequaat vervoersaanbod voor de reiziger.

Conclusies inzake technische gesteldheid V250-materieel

Op 17 januari 2013, ruim een maand na de start van de Fyra-dienst Amsterdam – Brussel met het V250-materieel, hebben HSA en NMBS besloten de V250-treinstellen uit dienst te nemen. Zij zijn direct daarna gestart met onderzoek naar de technische gesteldheid van het V250-materieel en de mogelijkheden tot herstel. Het gaat om de volgende verschillende technische onderzoeken:

- NS heeft in samenwerking met NedTrain en AnsaldoBreda en ondersteund door deskundigen van o.a. Deutsche Bahn onderzoek uitgevoerd naar de technische gesteldheid van het V250-materieel (materieelrapport NS).
- NMBS heeft het bureau Concept Risk ingehuurd om de technische betrouwbaarheid van het V250-materieel onder de loep te nemen.
- NS en NMBS hebben gezamenlijk aan het adviesbureau Mott MacDonald gevraagd een second opinion uit te voeren op het ontwerp, de fabricage en de betrouwbaarheid van het V250-materieel. Daarnaast is aan Mott MacDonald gevraagd welke werkzaamheden benodigd zijn om het materieel te herstellen.

NS concludeert op basis van haar onderzoeken dat de afbouwkwaliteit van het V250-materieel onvoldoende is en buitensporig veel fouten laat zien. Verder is op diverse plaatsen op de trein corrosie geconstateerd. Dit is niet gebruikelijk voor treinen van deze leeftijd. Ook concludeert zij dat de laagspanningsinstallatie niet correct is ontworpen waardoor er storingen optreden. De verwachte levensduur van de trein – contractueel op 30 jaar gesteld – is naar verwachting door slijtage aanzienlijk korter.

De V250-treinen zijn volgens NS op de langere termijn mogelijk herstelbaar, echter de inzetbaarheid, onderhoudbaarheid, bedrijfszekerheid en levensduur blijven significant slechter dan verwacht. Zelfs na uitvoering van een herstelplan en na additioneel preventief onderhoud zal de leverancier AnsaldoBreda er volgens NS niet in slagen het V250-materieel voldoende bedrijfszeker te maken. NS concludeert dat herstel al met al te veel risico en kosten met zich meebrengt. Tevens zou het door herstel van alle afbouwfouten minimaal 17 tot 22 maanden duren alvorens de eerste treinen kunnen worden ingezet. Volledige commerciële inzet is, volgens NS, in het meest gunstige scenario niet voor 2018 te verwachten.

NMBS concludeert op basis van haar onderzoeken dat de treinstellen veel gebreken vertonen, variërend van een slechte afwerking tot serieuze technische problemen. Zij concludeert dat herstel van alle treinstellen niet eerder dan na minstens 17 tot 24 maanden kan worden verwacht. NMBS geeft aan dat dit bovendien slechts een grove schatting is waarbij additionele, thans nog onbekende problemen en gebreken niet zijn ingecalculerd.

Om zeker te zijn dat de technische gesteldheid van het V250-materieel op deugdelijke wijze is onderzocht, heb ik een onafhankelijke validatie laten uitvoeren op de aanpak van NS. De resultaten van deze onafhankelijke validatie en de opgeleverde rapporten van de vervoerders geven vertrouwen dat een zorgvuldig en afgewogen proces ten aanzien van de technische gesteldheid van het V250-materieel is doorlopen.

Deze week zijn de finale rapporten van bovenstaande onderzoeken van NS en NMBS ontvangen. Tevens is de onafhankelijke validatie, die door Arcadis is uitgevoerd, afgerond. Als bijlagen bij deze brief treft u een uittreksel uit het materieelrapport van NS (bijlage 1)² en de validatie van Arcadis (bijlage 2)³. Vertrouwelijk ter inzage liggen de volgende rapporten: het rapport van Concept Risk in opdracht van NMBS, het volledige materieelrapport van NS en de second opinion van Mott MacDonald⁴. De vervoerders hebben gevraagd om deze rapporten vertrouwelijk te behandelen. Zij achten de rapporten bedrijfsvertrouwelijk en voorzien een mogelijk geschil met de leverancier AnsaldoBreda. Ik wil de posities van partijen in dat mogelijke geschil niet verstoren.

Afweging vervoerders om te stoppen met V250-materieel

Uit bovenstaande technische onderzoeken trekken de vervoerders de conclusie dat het V250-materieel in theorie herstelbaar is, maar dat er niet op een afzienbare termijn een betrouwbare inzet voor de reiziger gerealiseerd kan worden. Maar de afweging om te stoppen met het V250-materieel hebben de vervoerders in een bredere context gemaakt. Doorgaan met het V250-materieel is namelijk voor de vervoerders ook een financieel riskante optie, omdat het veel onzekerheden kent. En niet in de laatste plaats, zou inzet van hersteld V250-materieel voor de reiziger pas in 2018 tot het volledige bedieningspatroon leiden.

Afweging kabinet

Materieel dient technisch veilig en betrouwbaar te zijn. De vervoerders zijn tot het oordeel gekomen dat het V250-materieel hieraan niet voldoet. Het kabinet ziet geen aanleiding om een ander standpunt dan de vervoerders in te nemen. Het besluit te stoppen met het V250-materieel heeft vergaande consequenties voor de reiziger, alsmede financiële gevolgen en juridische gevolgen.

Het kabinet acht het van belang dat de tijdelijke treindienst wordt voortgezet en waar mogelijk op zo kort mogelijke termijn wordt versterkt. Het kabinet is van mening dat het hogesnelheidsvervoer tussen Nederland en België zo snel mogelijk in lijn met de oorspronkelijke afspraken wordt hersteld, en dat daarbij de kwaliteit voor de reiziger en ook de betrouwbaarheid van groot belang is.

Vervolg

Met deze situatie wordt duidelijk dat de vervoerders op korte termijn niet met het V250-materieel uitvoering zullen geven aan het bedieningspatroon op de verbindingen Amsterdam-Brussel en Breda-Antwerpen, waartoe zij op grond van de vervoersconcessie op het hogesnelheidsnet, respectievelijk de overeenkomst van 3 december 2012 gehouden zijn.

De vervoerders hebben allebei verzekerd hun verplichtingen te willen nakomen, zij het elk op een verschillende wijze. Zij hebben hiervoor reeds afzonderlijk een eerste voorstel gedaan. NMBS heeft de contouren van een mogelijke oplossing in haar brief van 31 mei jl. geschetst (bijlage 3)⁵.

² Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer

³ Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer

⁴ Ter vertrouwelijke inzage gelegd, alleen voor de leden, bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer

⁵ Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer

NS heeft aan drie opties een eerste uitwerking gegeven en hierover geïnformeerd met haar brief van 6 juni jl. (bijlage 4)⁶.

Ik stel de vervoerders in de gelegenheid om tot een geconcretiseerd voorstel voor een alternatieve invulling van hun verplichtingen te komen. Uiteraard moet het voorstel van de vervoerders voldoen aan de condities die ik aan de structurele oplossing heb gesteld. De definitieve uitwerking zal getoetst worden langs de volgende drie lijnen:

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

Voor de reiziger zal de uitwerking 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.

Financieel zal de uitwerking getoetst worden op de gevolgen voor zowel de aandeelhouder als de concessieverlener.

Juridisch zal de uitwerking minstens aan de volgende condities moeten voldoen: het wettelijk kader (o.a. Wp2000, Spoorwegwet, Aanbestedingsrecht en PSO-verordening), de bestaande contractuele relaties (waar onder de overeenkomst van 3 december 2012 met NMBS), de concessie en marktconformiteit.⁷ Het zorgvuldig doorlopen van dit proces betekent dat ik uiterlijk 1 oktober uw Kamer kan informeren. Op basis van de hierboven beschreven toetsing zal het kabinet dan haar standpunt bepalen.

Tot slot

Ik verwacht van de vervoerders dat zij zo spoedig mogelijk hun voorstel uitwerken om tot een concreet en adequaat alternatief voor de reiziger te komen, rekening houdend met de termijnen die nodig zijn voor de toetsing. Uiterlijk 1 oktober zal ik uw Kamer informeren over het geconcretiseerd voorstel van de vervoerders, die nadrukkelijk is getoetst aan de gestelde condities en het standpunt van het kabinet.

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

⁶ Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer

⁷ Zoals gemeld in Kamerstuk 22 026, nr. 398