

- Nr. Vraag
- 1 a. Wat zijn de financiële gevolgen van de ontwikkelingen met de Fyra voor NS?
b. Wat zijn de (mogelijke) financiële gevolgen voor het dividend en het eigen vermogen van de 100% staatsdeelneming NS?
c. Wat is het minimumscenario (best case)?
d. Wat is het maximumscenario (worst case)?
- 2 a. Hoe groot zijn de desinvesteringen bij NS als gevolg van het Fyra-debacle?
b. Welke investeringen heeft NS moeten doen in de tijdelijke maatregelen voor de verbinding met Brussel omdat de V250-treinen niet rijden?
c. Welke investeringen moet NS nog doen om de verbinding met Brussel te kunnen intensiveren?
d. Welke (mogelijke) gevolgen heeft dit allemaal voor de financiële situatie van NS en het dividend?
- 3 Wat zijn de kosten voor de Rijksoverheid als besloten zou worden de vervoersconcessie voor de HSL opnieuw aan te besteden?
- 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?
- 5 Welke orde van grootte zouden de reparatiekosten van het V250-materieel zijn?
- 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, aanbetalen en huidige tijdelijke maatregelen?
- 7 Op welke wijze worden de voorstellen van NS en NMBS getoetst op gevolgen voor de reiziger en financiële consequenties?
- 8 Is er een bedrag waarbinnen de financiële consequenties van de voorstellen moeten blijven?
- 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?
- 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?
- 11 a. Bent u bevoegd om de concessie op dit moment in te trekken?
b. Wat zijn de redenen om dat niet op dit moment te doen?
c. Bent u van plan de boeteclausules in de concessie in werking te laten treden?
d. Zo nee, waarom niet?
- 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?
b. Welke mogelijkheden heeft de Staat om de concessie aan NS in te trekken?
c. Wat staat daarover in de concessie?
d. Welke (financiële) sancties kan de Staat NS opleggen bij het niet voldoen aan de afspraken in de concessie?
- 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?

- Nr. Vraag
- 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?
- 15 a. Welke verantwoordelijkheid weegt volgens u het zwaarst, die van concessiehouder of die van aandeelhouder?
b. Hoe gaat het kabinet met de verschillende verantwoordelijkheden om?
- 16 Is er een mogelijkheid om de HSL-concessie in te trekken en tegelijkertijd de Thalys wel te laten doorrijden? Zo nee, waarom niet?
- 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?
- 18 In hoeverre wordt vastgehouden aan de reistijden in de concessie?
- 19 Kunt u aangeven wat de alternatieven zijn indien NS de concessie verliest en wat deze opties kosten?
- 20 Kloppen de berichten dat NS pas in 2022 aan de huidige concessie kan voldoen?
- 21 a. Kan NS ooit nog aan de eisen van de concessie voor de HSL voldoen?
b. Hoe verhouden zich de voornemens van NS tot de inhoud van de concessie?
- 22 Waarom is er voor de uiterste datum van 1 oktober 2013 gekozen? Wanneer moet NS de bevindingen aan u kenbaar maken?
- 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?
- 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?
- 25 Zijn er ook gevolgen voor de gunning van de concessie voor het hoofdrailnet, wanneer NS niet aan de gestelde voorwaarden voldoet?
- 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?
- 27 Per wanneer moet NS aan alle in de concessie gemaakte afspraken voldoen?
- 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?
- 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?
- 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?
- 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?
- 32 Welk bedrag is op dit moment betaald aan AnsaldoBreda voor de al geleverde Fyra-treinstellen?
- 33 In hoeverre was uw ministerie betrokken bij de aanschaf, het ontwerp en de bouw van de Fyra?
- 34 Wanneer bracht NS uw ministerie op de hoogte van de problemen met de Fyra?
- 35 Hoe kwalificeert u de uitspraak van Ernst&Young dat er omkoping in het spel is geweest?
- 36 Hoe is het volgens u mogelijk dat de Fyra's in enkele maanden 28 miljoen duurder zijn geworden?

- Nr. Vraag
- 37 Hoe kwalificeert u de uitspraak van AnsaldoBreda dat de onderhoudsvoorschriften niet zijn gevolgd?
- 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?
- 39 Is het nu zeker dat we het Fyra V250-materieel nooit op de Nederlandse spoor tegen gaan komen?
- 40 Op welke wijze zal het kabinet NS ondersteunen bij het indienen van een claim bij AnsaldoBreda?
- 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?
- 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?
- 43 Wat zijn indicatief de kosten per treinstel en in totaal van het rijgeschikt maken 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?
- 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?
- 46 a. Wat verstaat NS onder voldoende bedrijfszeker? Is hiervoor een norm?
- 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?
- c. Wat is de nieuwe verwachte levensduur van het materieel?
- 47 Is het contractueel mogelijk de afbouw van het V250-materieel te laten uitvoeren door een andere treinbouwer?
- 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?
- 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?
- 50 Als geconcludeerd wordt dat de afbouwkwaliteit onvoldoende is, mag dan de conclusie getrokken worden dat dat deel wat daar niet toe hoort 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 remtosten gespecificeerd en uitgevoerd, op alle snelheden waarop de trein is gespecificeerd en besteld?
- 52 a. Hebben de recente ontwikkelingen rond de V250-treinen consequenties voor de treindienst Breda-Antwerpen over de hogesnelheidslijn?
- b. Wordt deze dienst volgens de afspraken gerealiseerd die eerder met NS en NMBS zijn gemaakt, met een alternatief voor de V250-treinen?
- c. Geldt de realisatie van de HSL-verbinding Breda-Antwerpen als vast uitgangspunt in de onderhandelingen van NS met NMBS?
- d. Bent u voornemens de HSL-verbinding Breda-Antwerpen zo snel mogelijk gerealiseerd te krijgen?

- Nr. Vraag
- 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?
- 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?
- 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?
- 56 In hoeverre tellen (extra) Thalys- en Eurostarverbindingen mee voor de in de concessie gemaakte afspraken over het aantal verbindingen?
- 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?
- 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?
- 59 Van wie kwam het initiatief voor het gesprek van u met de Belgische verantwoordelijke minister? Wat was de uitkomst van het gesprek?
- 60 Hoeveel conventioneel materieel van NS is er beschikbaar dat zowel op de Nederlandse HSL (met ERTMS) als op het Belgische spoor kan rijden? Hoe snel is voldoende materieel beschikbaar om de gewenste 1-uursdienstregeling te realiseren?
- 61 Wat is uw standpunt over het voorstel van NMBS om een directe treinverbinding te maken van Brussel naar Eindhoven?
- 62 Is het mogelijk om door de nieuwe ontstaande situatie de dienstregeling dit jaar al aan te passen zodat de Beneluxtrein nog dit jaar 16 keer per dag tussen Amsterdam – Brussel gaat rijden?
- 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?
- 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?
- 65 Welke knelpunten zijn er na de zomer nog waardoor de verbinding Den Haag – Brussel niet naar 16 keer per dag kan worden verhoogd?
- 66 a. Waarom wordt in het palet van NS niet gesproken over het doortrekken van de intercity Charleroi-Brussel-Antwerpen-Essen naar Roosendaal?
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?
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?

- Nr. Vraag
- 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)?
- 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 uur, zeker op een korte afstand als Breda-Antwerpen niet interessant is voor forenzen en daardoor een grote kans heeft te mislukken?
b. Deelt u de mening dat de frequentie tussen Breda en Antwerpen zo snel mogelijk ten minste 1 keer per uur moet worden?
- 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?
- 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?
b. Bent u bereid ook een (doorgroei)scenario te onderzoeken waarbij de treinen Den Haag-Eindhoven doorrijden naar Venlo respectievelijk Venlo en Düsseldorf?
- 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?
b. Is de toelatingsprocedure voor deze treinen inmiddels gestart? Zo nee, waarom niet?
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?
- 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?
- 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?
- 74 Klopt het dat de Spaanse spoorwegen nog HSL-materieel over hebben? Zo ja, zijn er al contacten gelegd om dit materiaal te lenen?
- 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?
- 76 Zijn er extra kosten, dan wel verlaagde opbrengsten, verbonden aan de uitbreiding van de dienstregeling door Eurostar en Thalys?
- 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?
- 78 Zijn er al andere vervoerders geweest die hun diensten hebben aangeboden? Zo ja, welke en wat is met dit aanbod gedaan?
- 79 Wanneer en op welke wijze worden andere vervoerders als Veolia betrokken bij het vinden van een alternatief?

- Nr. Vraag
- 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?
- 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?
- 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?
- 83 Is het mogelijk om met conventioneel materieel over de HSL te rijden zonder de afgesproken geluidsnormen zoals vastgelegd in het tracébesluit te overschrijden?
- 84 a. Wat betekent het schrappen van de exploitatie met de V250-treinen voor de geluidsmaatregelen bij Lansingerland?
b. Deelt u de mening dat geluidsmaatregelen niet nog jaren mogen wachten totdat duidelijk is welk materieel er op de HSL-Zuid gaat rijden?
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?
d. Bent u bereid het definitieve pakket geluidsmaatregelen uiterlijk 1 oktober 2013 vast te stellen en naar de Kamer te sturen?
- 85 Op welke wijze vindt de toelating van nieuwe treintypen door de Inspectie voor de Leefomgeving en Transport plaats?
- 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?
- 87 Wie is verantwoordelijk voor de veiligheidscertificaten van de Fyra? Is er een second opinion uitgevoerd?
- 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)?
- 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?
- 90 a. Kunt u verklaren hoe het mogelijk is dat de V250-treinen wel zijn toegelaten door de Inspectie Leefomgeving en Transport?
b. Is dit alleen een papieren controle geweest of heeft de inspectie ook geïnspecteerd?
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?
- 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?
- 92 Op welke wijze wordt het toezicht op het functioneren van NS georganiseerd?
- 93 Welke rol heeft NS Financial Services Company gehad in het aanbestedingstraject?

- Nr. Vraag
- 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?
- 95 Kunt u uiteenzetten op welke manier het aanbestedingsproject is verlopen?
- 96 Wanneer en van wie kwamen bij de regering de eerste signalen binnen dat het Fyra-project eindig is?
- 97 Wanneer heeft het eerste gesprek met Timo Huges plaatsgevonden voor de functie van president-directeur van NS?
- 98 Welke rol heeft ProRail in het Fyra-geheel?
- 99 Wat is de rol van Raad van Commissarissen van NS geweest in het geheel? Graag een gedetailleerde beschrijving.
- 100 Is het volgens de statuten mogelijk om de Raad van Commissarissen van NS bij ernstige nalatigheid naar huis te sturen?
- 101 Wie acht het kabinet verantwoordelijk voor de falende Fyra?
- 102 In hoeverre acht u de directie van NS schuldig aan het mislukken van de Fyra?
- 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?
- 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?
- 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?
- 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?
- 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
- 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
- 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?
- 110 Welke stappen heeft u ondernomen vanaf het gesprek met NMBS op dinsdag 28 mei tot aan de persconferentie van NMBS op de vrijdag?
- 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?

- Nr. Vraag
- 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?
- 113 Werken NS en NMBS ook aan een gezamenlijk voorstel als oplossing voor een gezamenlijk, Nederlands-Belgisch probleem? Zo niet, waarom niet?
- 114 Zouden de verschillende oplossingen van NS en NMBS niet mogelijk leiden tot nieuwe afstemmingsproblemen tussen de partijen, met alle gevolgen van dien?
- 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?
- 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?
- 117 Heeft NMBS haar besluit van 31 mei jl. om te stoppen met de Fyra niet genomen op basis van de «finale rapporten»?
- 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?
- 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?
- 120 Op welke manier is de Europese Unie bij dit alles betrokken?
- 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?
- 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?
- 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?
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?
- 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?
- 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?

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