



Directie NS



Hoofdgebouw IV
Laan van Puntenburg 100
Postbus 2025
3500 HA Utrecht
Nederland
www.ns.nl

Aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu
Mevrouw W.J. Mansveld
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Datum 25 februari 2013
Ons kenmerk ER/TvV/2013/012
Onderwerp V250-hogesnelheidstreinen

Telefoon
Telefax

Zeer geachte mevrouw,

Recent zijn door de leden van de Vaste Kamercommissie voor Infrastructuur en Milieu aanvullende vragen gesteld over de problematiek rondom de V250-hogesnelheidstreinen (V250). Enkele vragen hebben betrekking op de positie van HSA in relatie tot AnsaldoBreda (de leverancier van de treinen) en NMBS. Ik wil u daarover graag nader informeren. Tevens bevat deze brief een toelichting op de hoofdlijnen van de aanpak die wij volgen met als doel de V250 veilig en zonder onacceptabele storingen beschikbaar te krijgen voor de reizigersdienst.

Naar aanleiding van de problemen met de V250 heeft hebben wij AnsaldoBreda in gebreke gesteld. Wij doen op dit moment nader onderzoek naar de gebreken en de betrouwbaarheid van de V250 en de door AnsaldoBreda voorgestelde oplossingen daarvoor. Onderdeel van dit onderzoek is een second opinion door een onafhankelijke expert. Pas nadat de uitkomsten van het onderzoek bekend zijn kunnen wij besluiten nemen over de vervolgstappen. Daarbij staan ons verschillende contractuele en wettelijke middelen richting AnsaldoBreda ter beschikking. Tegelijkertijd is het van belang dat alle partijen gemotiveerd aan de slag blijven met het repareren en verbeteren van de betrouwbaarheid van de V250.

Naast HSA heeft ook NMBS V250-hogesnelheidstreinen besteld bij AnsaldoBreda. De positie van NMBS ten opzichte van AnsaldoBreda is enigszins anders dan de positie van NS. De omvang van de bestelling verschilt immers aanzienlijk. HSA heeft 16 treinen besteld, NMBS 3. Wij gebruiken de V250 zowel voor de internationale Fyra-treindiensten als voor de binnenlandse treindiensten tussen Amsterdam, Rotterdam en Breda. NMBS zet de V250 uitsluitend in voor de internationale Fyra-treindiensten.

De belangen van ons en van NMBS richting AnsaldoBreda lopen voor een groot deel parallel maar niet volledig. Gezien deze complexe situatie, met grote commerciële, technische en financiële belangen is het vanzelfsprekend niet wenselijk vooruit te lopen op de uitkomsten van de onderzoeken die worden uitgevoerd.





Om de Fyra-uitdagingen slagvaardig aan te pakken, hebben wij nadat de V250 uit dienst is genomen een Taskforce ingesteld onder de directe leiding van ons als NS-directie. Collega [REDACTED] hiervoor volledig vrijgemaakt en heeft haar portefeuille tijdelijk overgedragen. Alle activiteiten die gerelateerd zijn aan de internationale Fyra-treindiensten, de V250 en de reguliere treinverbinding tussen Nederland en België worden aangestuurd door de Taskforce. De Taskforce bestaat uit een team van senior managers die verantwoordelijk zijn voor een aantal werkstromen aangevuld met externe experts op diverse werkterreinen. De eerste werkstroom omvat alle technische vraagstukken met betrekking tot de V250, de beveiliging en communicatie tussen de baan en de trein (ERTMS) en de prestaties van de infrastructuur sec. De aansturing van alle activiteiten met betrekking tot de V250 zijn onder een eenhoofdige leiding gebracht. Hiervoor is een externe specialist aangetrokken. De tweede werkstroom richt zich op de markt- en klantanalyses, het daaruit volgende vervoersaanbod en de wijze waarop de Fyra-treindiensten hersteld gaan worden. De derde werkstroom betreft de door u gevraagde evaluatie waarin de gehele introductie van de Fyra naar Brussel (vanaf de aanbesteding van het materieel) stap voor stap wordt geanalyseerd. Bij deze evaluatie worden externe professionele bureaus ingezet.

Naast deze activiteiten die zich richten op het structureel herstel, is door de Taskforce gewerkt aan het herstel van een directe Intercity-treindienst naar België. Sinds afgelopen maandag rijden er Intercity's rechtstreeks tussen Den Haag en Brussel. Wij breiden het aanbod geleidelijk uit zodat de reizigers vanaf 11 maart acht keer per dag vice versa met de Intercity Den Haag-Brussel hun internationale reis kunnen maken. Internationale reizigers vanuit Amsterdam kunnen tussen Amsterdam en Rotterdam zonder toeslag gebruik maken van de binnenlandse Fyra-treindiensten en in Rotterdam overstappen op de internationale trein.

Wij hebben de afgelopen periode intensief contact gehad met de reizigersorganisaties en belanghebbenden als provincies en gemeenten zoals Den Haag en Breda. In die overleggen hebben wij hun wensen besproken: topprioriteit was het herstel van een directe Intercity-treindienst naar België. Daarnaast hebben wij ook gezamenlijk verkend wat de best mogelijke aanpak voor de komende tijd is en hoe in de marktbehoeftes kan worden voorzien. Wij hebben afgesproken dat wij de reizigersorganisaties en regio's zullen blijven informeren over de voortgang en dat wij in gesprek blijven over de keuzes waar wij de komende tijd voor staan.

Een belangrijke keuze is inmiddels gemaakt: in de herstelaanpak staat kwaliteit voorop, zodat de reizigers straks kunnen rekenen op een betrouwbare dienstverlening. Het realiseren van de Fyra-treindiensten is vanaf de start eind jaren '90 een complex proces geweest. De infrastructuur is nieuw aangelegd, er zijn nieuwe hogesnelheidstreinen besteld en de beveiliging en communicatie tussen de infrastructuur en trein is gebaseerd op een nieuw concept (ERTMS) dat het afgelopen decennium nog volop in ontwikkeling was met elkaar opvolgende versies. Verder zijn de contracten tussen de betrokken partijen veelal tot stand gekomen na Europese aanbesteding, waarbij een aantal partijen ook nieuwe rollen is gaan vervullen (zoals het beheer en onderhoud van de infrastructuur dat door het consortium InfraSpeed wordt uitgevoerd). In al deze processen speelden grote uitdagingen, waaronder het realiseren van de verschillende met elkaar samenhangende tijdsplanningen. Mede door de verschillende rollen en belangen was er niet één partij verantwoordelijk voor de systeemintegratie en voor het managen van de complexe samenhang tussen de verschillende processen. Onze keuze om in de herstelaanpak van de V250 kwaliteit voorop te stellen is mede gebaseerd op de ervaringen zoals hiervoor beschreven. In de sturing richten wij ons primair op het realiseren van kwaliteitsmijlpalen. In de eerder genoemde evaluatie zullen wij in onze bevindingen en conclusies hier nader op ingaan.



Ons kenmerk ER/TvV/2013/012

Pagina 3/3

Wij hebben met uw Ministerie afgesproken dat wij u maandelijks schriftelijk informeren over de voortgang. Daarnaast zijn wij uiteraard bereid indien u dat wenselijk acht nadere toelichting te geven.

Hoogachtend,

namens de Directie NS,


