

**RAADGEVENDE
INTERPARLEMENTAIRE
BENELUXRAAD**

28 januari 2013

Hoorzitting over de Fyra V250

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE
VOOR FINANCIËN EN MOBILITEIT

UITGEBRACHT DOOR
DE HEREN JEF VAN DEN BERGH EN
BART TOMMELEIN ⁽¹⁾

De vergadering heeft plaatsgevonden in het
halfroond van de Belgische Senaat in Brussel.

VAST SECRETARIAAT
VAN DE INTERPARLEMENTAIRE BENELUXRAAD
PALEIS DER NATIE — BRUSSEL

**CONSEIL INTERPARLEMENTAIRE
CONSULTATIF
DE BENELUX**

28 janvier 2013

Audition relative au train Fyra V250

RAPPORT

FAIT AU NOM DE LA COMMISSION DES
FINANCES ET MOBILITÉ

PAR
M. JEF VAN DEN BERGH ET
BART TOMMELEIN ⁽¹⁾

Cette réunion s'est tenue dans l'hémicycle du
Sénat de Belgique, à Bruxelles.

SECRETARIAT PERMANENT
DU CONSEIL INTERPARLEMENTAIRE DE BENELUX
PALAIS DE LA NATION — BRUXELLES

Hoorzitting over de Fyra V250

Aanbeveling tot behoud van een flexibele, regelmatige en betaalbare treinverbinding op de lijn Brussel — Amsterdam; doc. nr. 846/1 (eenparig aangenomen ter plenaire vergadering van 15 december 2012).-

Voorzitters:

mevrouw Maya Detiège, ondervoorzitter van het Beneluxparlement (België)

de heer André Bosman, ondervoorzitter van het Beneluxparlement (Nederland)

de heer Paulus Jansen, voorzitter van de commissie voor Infrastructuur en Milieu van de Tweede Kamer der Staten-Generaal (Nederland)

mevrouw Sabien Lahaye-Battheu, voorzitter van de commissie voor Infrastructuur, Verkeer en Overheidsbedrijven van de Kamer van volksvertegenwoordigers (België)

Deelnemers

Vertegenwoordigers van de spoorwegaansluitingen

de heer Bert Meerstadt, president-directeur, NS
de heer Marc Descheemaecker, gedelegeerd bestuurder, NMBS

de heer Hugo Thomassen, manager capaciteitsverdeling, ProRail

mevrouw Ann Billiau, directeur-generaal Toegang tot het Net, Infrabel

Leden van de commissie voor Infrastructuur en Milieu van de Tweede Kamer der Staten-Generaal (Nederland)

De heer Paulus Jansen, voorzitter, mevrouw Betty de Boer, de heren Machiel de Graaf, Sander de Rouwe, Duco Hoogland, de dames Liesbeth van Tongeren en Stientje van Veldhoven,

Audition relative au train Fyra V250

Recommandation tendant au maintien d'une liaison ferroviaire flexible, régulière et payable sur la ligne Bruxelles — Amsterdam; doc. n° 846/1 (adoptée à l'unanimité en séance plénière le 15 décembre 2012).-

Présidents:

Mme Maya Detiège, vice-présidente du Parlement Benelux (Belgique)

M. André Bosman, vice-président du Parlement Benelux (Pays-Bas)

M. Paulus Jansen, président de la commission de l'Infrastructure et de l'Environnement de la Deuxième Chambre des États Généraux (Pays-Bas)

Mme Sabien Lahaye-Battheu, présidente de la commission de l'Infrastructure, des Communications et des Entreprises publiques de la Chambre des représentants (Belgique)

Participants

Représentants des sociétés ferroviaires

M. Bert Meerstadt, président directeur, NS
M. Marc Descheemaecker, administrateur délégué, SNCB

M. Hugo Thomassen, manager répartition des capacités, ProRail

Mme Ann Billiau, directrice générale accès au réseau, Infrabel

Membres de la commission de l'Infrastructure et de l'Environnement de la Deuxième Chambre des États Généraux (Pays-Bas)

M. Paulus Jansen, président, Mme Betty de Boer, MM. Machiel de Graaf, Sander de Rouwe, Duco Hoogland, Mmes Liesbeth van Tongeren et Stientje van Veldhoven,

Leden van de commissie voor Infrastructuur, Verkeer en Overheidsbedrijven van de Kamer van volksvertegenwoordigers (België)

Mevrouw Sabien Lahay-Battheu, voorzitter, de heren Christophe Bastin, David Geerts, de dames Valérie De Bue, Linda Musin, de heren Stefaan Van Hecke, Steven Vandeput, Tanguy Veys,

Leden van het Beneluxparlement

Mevrouw Maya Detiège, de heren André Bosman, onderwoorzitters, Michel Lebrun, de dames Nanneke Quik-Schuijt, Dominique Tilmans, de heren Bart Tommelein, Jef Van den Bergh

Reizigersorganisatie

De heer Arriën Kruyt, voorzitter van Rover

Leden van de Belgische Senaat

De heren François Bellot, Etienne Schouppe

In aanwezigheid van Z.E. de heer Henne Schuwer, Ambassadeur van het Koninkrijk der Nederlanden in Brussel

Membres de la commission de l'Infrastructure, des Communications et des Entreprises publiques de la Chambre des Représentants (Belgique)

Mme Sabien Lahay-Battheu, présidente, MM. Christophe Bastin, David Geerts, Mmes Valérie De Bue, Linda Musin, MM. Stefaan Van Hecke, Steven Vandeput, Tanguy Veys,

Membres du Parlement Benelux

Mme Maya Detiège, MM. André Bosman, vice-présidents, Michel Lebrun, Mmes Nanneke Quik-Schuijt, Dominique Tilmans, MM. Bart Tommelein, Jef Van den Bergh

Organisation d'usagers

M. Arriën Kruyt, président de Rover

Membres du Sénat de Belgique

MM. François Bellot, Etienne Schouppe

La réunion se déroule en présence de S. E. M. Henne Schuwer, Ambassadeur du Royaume des Pays-Bas à Bruxelles.

Inhoud

1. Inleiding door mevrouw Maya Detiège, ondervoorzitter van het Beneluxparlement	5
2. Uiteenzetting door vertegenwoordigers van de spoorwegen	9
a. Uiteenzetting door de heer Bert Meerstadt, president-directeur NS	9
b. Uiteenzetting door de heer Marc Descheemaecker, gedelegeerd bestuurder, NMBS	13
c. Uiteenzetting door de heer Hugo Thomassen, manager capaciteitsverdeling, NS	27
d. Uiteenzetting door mevrouw Ann Billiau, directeur-generaal Toegang tot het Net, Infrabel	29
3. Standpunt en vragen van de leden van de commissie voor Infrastructuur en Milieu van de Tweede Kamer der Staten-Generaal (Nederland)	32
4. Standpunt en vragen van de leden van de commissie voor Infrastructuur, Verkeer en Overheidsbedrijven van de Kamer van volksvertegenwoordigers (België)	42
5. Standpunt en vragen van de leden van het Beneluxparlement	50
6. Antwoorden en debat	55
7. Besluit door mevrouw Maya Detiège, ondervoorzitter van het Beneluxparlement	73
8. Schriftelijke antwoorden	74

Sommaire

1. Exposé introductif de Mme Maya Detiège, vice-présidente du Parlement Benelux	5
2. Exposés des représentants des chemins de fer	9
a. Exposé de M. Bert Meerstadt, président directeur NS	9
b. Exposé de M. Marc Descheemaecker, administrateur délégué, SNCB	13
c. Exposé de M. Hugo Thomassen, manager répartition des capacités, ProRail	27
d. Exposé de Mme Ann Billiau, directrice générale Accès au Réseau, Infrabel	29
3. Points de vue et questions des membres de la commission de l'Infrastructure et de l'Environnement de la Deuxième Chambre des États Généraux (Pays-Bas)	32
4. Points de vue et questions des membres de la commission de l'Infrastructure, des Communications et des Entreprises publiques de la Chambre des représentants (Belgique)	42
5. Points de vue et questions des membres du Parlement Benelux	50
6. Réponses et débat	55
7. Conclusions de Mme Maya Detiège, vice-présidente du Parlement Benelux	73
8. Réponses écrites	74

1. Inleiding door mevrouw Maya Detiège, ondervoorzitter van het Beneluxparlement

Mevrouw de voorzitter van de commissie voor Infrastructuur, Verkeer en Overheidsbedrijven van de Belgische Kamer van volksvertegenwoordigers,

Mijnheer de voorzitter van de commissie voor Infrastructuur en Milieu van de Tweede Kamer der Staten-Generaal van Nederland,

Geachte collega's van het Beneluxparlement, de Tweede Kamer en de Kamer van volksvertegenwoordigers,

Dames en heren,

Samen met mijn collega, de heer André Bosman, ondervoorzitter van het Beneluxparlement, wens ik, namens het Beneluxparlement, mevrouw Sabine de Bethune, voorzitter van de Belgische Senaat, te bedanken voor het gebruik van het halfrond van de Belgische Senaat voor een hoorzitting over de Fyra.

Tijdens deze hoorzitting krijgen de parlementsleden van het Beneluxparlement de gelegenheid om met hun collega's van de commissies van de Belgische Kamer van volksvertegenwoordigers en de Nederlandse Tweede Kamer, die bevoegd zijn voor transport, in debat te gaan met de verantwoordelijken van de Nederlandse Spoorwegen, de NMBS, ProRail en Infrabel over de moeilijkheden met deze hogesnelheidstrein.

De reizigersorganisaties, Rover en de Bond van Trein-, Tram- en Busgebruikers, kunnen eveneens hun standpunt bekend maken tijdens het debat.

Tijdens deze inleidende uiteenzetting maak ik van de gelegenheid gebruik het Beneluxparlement te situeren en toelichting te geven bij de aanbeveling over de Fyra die op de banken is rondgedeeld.

Het Beneluxparlement is een raadgevende interparlementaire vergadering met 49 parlementsleden uit België, Nederland en Luxemburg. De Belgische en Nederlandse delegatie hebben elk

1. Exposé introductif de Mme Maya Detiège, vice- présidente du Parlement Benelux

Madame la présidente de la commission de l'Infrastructure, des Communications et des Entreprises publiques de la Chambre des représentants de Belgique,

Monsieur le président de la commission de l'Infrastructure et de l'Environnement de la Deuxième Chambre des États Généraux des Pays-Bas,

Chers collègues du Parlement Benelux, de la Deuxième Chambre et de la Chambre des représentants,

Mesdames et Messieurs,

Avec mon collègue André Bosman, vice-président du Parlement Benelux, je tiens à remercier au nom du Parlement Benelux Mme Sabine de Bethune, présidente du Sénat de Belgique, de nous avoir permis de nous réunir dans l'hémicycle du Sénat de Belgique pour tenir une audition au sujet du train Fyra.

Au cours de cette audition, les parlementaires du Parlement Benelux auront l'occasion de débattre des problèmes rencontrés par le train à grande vitesse avec leurs collègues des commissions de la Chambre des représentants de Belgique et de la Deuxième Chambre des Pays-Bas compétents pour les Communications, avec les responsables des chemins de fer néerlandais, de la SNCB, de ProRail et d'Infrabel.

Les organisations de voyageurs, Rover et le Bond van Trein-, Tram- en Busgebruikers, pourront également exprimer leur point de vue au cours de la discussion.

Dans le cadre de mon exposé introductif, je vais saisir l'occasion qui m'est offerte pour situer le Parlement Benelux et expliciter la recommandation relative au train Fyra qui a été distribuée sur les bancs.

Le Parlement Benelux est une assemblée interparlementaire consultative qui compte 49 parlementaires de Belgique, des Pays-Bas et du Luxembourg. Les délégations belge et

21 leden. De Luxemburgse delegatie telt 7 leden. De Belgische delegatie is bovendien, naast federale parlementsleden, samengesteld uit leden van de gemeenschaps- en gewestparlementen.

Voor ons, leden van het Beneluxparlement, was de Beneluxtrein niet enkel de ons goed vertrouwde trein, die we namen om naar de plenaire vergadering van het Beneluxparlement te gaan, maar ook de trein die symbool stond voor de verbondenheid tussen onze landen.

De Beneluxtrein, die 55 jaar lang de verbinding verzorgde tussen Brussel en Amsterdam, werd op 9 december 2012 vervangen door de hogesnelheidstrein Fyra.

Redelijkerwijze zou men er dus moeten van uitgaan dat de vervanger van de Beneluxtrein even goed, of zelfs beter, de uitwisseling en de culturele verbondenheid tussen de landen van de Benelux zou uitstralen.

Dit is echter niet het geval. De Fyra is er nog altijd niet in geslaagd om zich een waardige en volwaardige vervanger te tonen voor de Beneluxtrein.

Integendeel, sinds de opstart op 9 december 2012 hebben de problemen zich opgestapeld en is het contract met de constructeur AnsaldoBreda voorwerp van publieke controverse geworden.

In het Europa van vandaag mag het grensoverschrijdende spoorverkeer geen obstakels onder vinden. Het grensoverschrijdende spoorverkeer tussen onze beide landen en hoofdsteden moet een evidentie zijn en mag niet worden belemmerd door een onbehoorlijke dienstverlening, technische problemen of gevoelig hogere prijzen voor treintickets. Deze problemen roepen terecht wrevel op bij de vele pendelaars, zakenlui, studenten en toeristen die tussen de beide landen reizen.

Onder de toeristen onderscheiden we niet alleen de reizigers naar Schiphol of Zaventem, maar ook de dagjestoeristen die de grens oversteken om te shoppen, een tentoonstelling te bezoeken of een familielid op te zoeken. Als burgers vaststellen dat het niet langer evident is met de trein de grens over

néerlandaise comptent chacune 21 membres et la délégation luxembourgeoise en compte sept. Outre des parlementaires fédéraux, la délégation belge compte aussi des parlementaires des parlements des Communautés et des Régions.

Aux yeux des membres du Parlement Benelux que nous sommes, le train Benelux n'était pas seulement le bon vieux train devenu familier que nous prenions pour nous rendre à l'assemblée plénière du Parlement Benelux. Il était également le symbole des liens qui unissent nos pays.

Le train Benelux, qui a assuré pendant 55 ans la liaison entre Bruxelles et Amsterdam, a été remplacé le 9 décembre 2012 par le train à grande vitesse Fyra.

Il est raisonnablement permis de supposer que le remplaçant du train Benelux concrétisera au moins aussi bien, voire mieux, les échanges et la proximité culturels entre les pays du Benelux.

Or il n'en est rien. Le Fyra n'a toujours pas réussi à s'affirmer comme le digne remplaçant du train Benelux.

Au contraire même puisque, depuis sa mise en service le 9 décembre 2012, les problèmes se sont accumulés et le contrat avec le constructeur AnsaldoBreda est devenu l'objet d'une controverse publique.

Dans l'Europe d'aujourd'hui, le trafic ferroviaire transfrontalier ne doit pas rencontrer d'entraves. Les liaisons ferroviaires entre nos deux pays et nos deux capitales doivent aller de soi et ne doivent pas pâtir d'un service insatisfaisant, de problèmes techniques ou d'une majoration du prix des billets. Ces difficultés suscitent à juste titre l'irritation de nombreux navetteurs, hommes d'affaires, étudiants et touristes qui voyagent d'un pays à l'autre.

Parmi les touristes, on distingue non seulement tous les voyageurs qui se rendent à Schiphol ou à Zaventem, mais aussi les touristes d'un jour qui traversent la frontière pour aller faire du shopping, visiter une exposition ou se rendre chez un parent. Lorsque les citoyens constatent que traverser

te steken, wenden ze zich terecht tot ons, politici, om uiting te geven aan hun grieven.

Tijdens de plenaire vergadering van het Beneluxparlement van 15 december 2012 heb ik, samen met de toenmalige voorzitter van het Beneluxparlement, de heer Jack Biskop, en de heren Jef Van den Bergh, Bart Tommelein en André Bosman, mijn bezorgdheid en kritiek uitgesproken over de chaos waarvan de treinreiziger het slachtoffer is sinds de opstart van de Fyra.

Als Beneluxparlement hebben we, over de drie landen en de partijgrenzen heen, na afloop van het actualiteitsdebat in plenum, eenparig een aanbeveling aangenomen tot behoud van een flexibele, regelmatige en betaalbare treinverbinding op de lijn Brussel-Amsterdam.

Deze aanbeveling werd hier rondgedeeld

De aanbeveling pleit voor meer overleg, voor de herziening van de reserveringsplicht, voor een abonnement voor pendelaars, voor 16 Fyra's per dag, voor eventueel bijkomende stopplaatsen en een tweede operator, voor aansluitingen en voor een oplossing voor het capaciteitsprobleem tussen Antwerpen en Roosendaal.

Het Beneluxparlement heeft, onmiddellijk na de stemming, deze aanbeveling overgezonden naar het Comité van ministers, dat zijn de drie ministers van Buitenlandse Zaken van de Beneluxlanden.

We wachten op een antwoord en hopen op beleidsmaatregelen die voor dit spoorprobleem tussen beide landen voor een passende oplossing zorgen.

Tussen 15 december 2012 en vandaag zijn de problemen met de Fyra verder toegenomen en dit was dan ook de aanleiding om de CEO's van het Belgische en Nederlandse spoor om uitleg te vragen over de aanhoudende problemen met de Fyra.

In onze aanbeveling van 15 december 2012 hebben we overigens aan de regeringen van de

la frontière à bord d'un train devient difficile, ils s'adressent très justement à nous, politiques, pour exprimer leurs griefs.

Lors de la séance plénière du Parlement Benelux du 15 décembre 2012, j'ai exprimé, avec le président du Parlement Benelux de l'époque, M. Jack Biskop, et MM. Jef Van den Bergh, Bart Tommelein et André Bosman, ma préoccupation et mes critiques à l'égard du chaos dont l'utilisateur chemin de fer est la victime depuis la mise en service du train Fyra.

À l'issue du débat d'actualité en séance plénière, le Parlement Benelux a adopté à l'unanimité, au-delà des clivages de pays et de partis, une recommandation tendant au maintien d'une liaison ferroviaire flexible, régulière et payable sur la ligne Bruxelles-Amsterdam.

Le texte de cette recommandation a été distribué dans l'hémicycle.

La recommandation demande davantage de concertation, la suppression de l'obligation de réserver, l'instauration d'un système d'abonnement pour les navetteurs, une fréquence de 16 trains par jour, d'éventuels arrêts supplémentaires, l'arrivée d'un second opérateur, des correspondances efficaces et une solution aux problèmes de capacité entre Anvers et Roosendaal.

Dès après le vote, le Parlement Benelux a transmis cette recommandation au Comité de ministres, qui est composé des trois ministres des Affaires étrangères des pays du Benelux. Nous attendons une réponse et nous espérons que des mesures politiques seront prises pour apporter les solutions appropriées au problème des liaisons ferroviaires entre les deux pays.

Entre le 15 décembre 2012 et aujourd'hui, les problèmes qui affectent le Fyra se sont encore amplifiés et c'est la raison pour laquelle il a été décidé de demander aux CEO des chemins de fer belge et néerlandais de s'expliquer à propos des difficultés récurrentes auxquelles est confronté le train.

Dans notre recommandation du 15 décembre 2012, nous avons d'ailleurs demandé aux

Beneluxlanden gevraagd om een internationale top samen te roepen over het treinverkeer tussen België en Nederland.

Beste collega's van het Beneluxparlement, de Tweede Kamer en de Kamer van volksvertegenwoordigers,

Dames en heren,

Het Beneluxparlement is het forum bij uitstek om van gedachten te wisselen over grensoverschrijdende samenwerking en uw grote opkomst bewijst dat er een ruime belangstelling is voor *een goede afstemming van deze samenwerking*.

Een bijzonder woord van dank zou ik dan ook willen richten aan de heer Paulus Jansen, voorzitter van de commissie Infrastructuur en Milieu van de Nederlandse Tweede Kamer der Staten-Generaal, en mevrouw Sabien Lahaye-Battheu, voorzitter van de commissie Infrastructuur, Verkeer en Overheidsbedrijven van de Belgische Kamer van volksvertegenwoordigers, die het initiatief namen om samen met de commissie Financiën en Mobiliteit van het Beneluxparlement een gezamenlijke hoorzitting te organiseren.

Mevrouw Sabien Lahaye en de heer Paulus Jansen hebben hiermee voor een primeur gezorgd in de geschiedenis van de Benelux, want met deze hoorzitting hebben het Beneluxparlement en twee nationale parlementen elkaar voor de eerste keer gevonden om samen te debatteren over een gelegenheid waarbij de burgers van onze beide landen van dichtbij betrokken zijn.

Ik spreek dan ook de hoop uit dat dit initiatief een precedentswaarde heeft en dat in de toekomst gelijkaardige initiatieven kunnen plaatsvinden die de grensoverschrijdende samenwerking bevorderen en bijdragen tot de toenadering tussen de landen en de parlementen van de Benelux.

Ik dank u voor uw aandacht en kijk uit naar een boeiend debat.

gouvernements des pays du Benelux de réunir un sommet international sur les liaisons ferroviaires entre la Belgique et les Pays-Bas.

Chers collègues du Parlement Benelux, de la Deuxième Chambre et de la Chambre des représentants,

Mesdames et Messieurs,

Le Parlement Benelux est le forum par excellence où peuvent se tenir des échanges de vue sur la coopération transfrontalière et votre présence en grand nombre ici est la preuve du grand intérêt que suscite la bonne organisation de cette coopération.

Je voudrais tout particulièrement remercier M. Paulus Jansen, président de la commission de l'Infrastructure et de l'Environnement de la Deuxième Chambre néerlandaise des États Généraux, et Mme Sabien Lahaye-Battheu, présidente de la commission de l'Infrastructure, des Communications et des Entreprises publiques de la Chambre des représentants de Belgique, qui ont pris l'initiative d'organiser une audition commune avec la commission des Finances et de la Mobilité du Parlement Benelux.

L'initiative de Mme Sabien Lahaye et de M. Paulus Jansen constitue une primeur dans l'histoire du Benelux car c'est la première fois que le Parlement Benelux et de deux parlements nationaux se réunissent pour débattre ensemble d'une matière qui concerne de très près les citoyens de nos deux pays.

Je forme le vœu que cette initiative aura valeur de précédent et que d'autres seront prises à l'avenir, dans l'intérêt de la coopération transfrontalière et du rapprochement entre les pays et les parlements du Benelux.

Je vous remercie de votre attention et je m'apprête à suivre le débat avec la plus grande attention.

2. Uiteenzetting door vertegenwoordigers van de spoorwegen

a. Uiteenzetting door de heer Bert Meerstadt, president-directeur, NS

De heer Meerstadt wil graag een korte toelichting geven over de problemen met de Fyra. Hij is bereid om op alle vragen van de parlementsleden te antwoorden.

De Fyra is een dagelijks gespreksonderwerp. Deze trein heeft zo veel problemen dat hij uit de dienstregeling moest worden genomen. Dat grijpt in op het reispatroon en het dagelijkse leven van vele mensen.

Als vervoersbedrijf is de NS niet in staat geweest om de reizigers de internationale verbinding te bieden die hun is beloofd. Dat spijt de NS zeer.

Het verbeteren van die treinverbinding houdt het bedrijf dag en nacht bezig; hun werkplaatsen zijn 24 uur per dag en 7 dagen op 7 open.

De spreker somt nu de feiten op.

Eind de jaren '90 besloot de Nederlandse regering dat de aanleg en exploitatie van de Hogesnelheidslijn Zuid openbaar aanbesteed zou worden. België gunde de exploitatie onderhands aan de NMBS en in 2000 won *High-Speed Alliance* (HSA), een speciaal opgezette joint venture van NS en KLM, de aanbesteding voor de exploitatie. De door de staat van het traject gevraagde reistijd-winst kon met materieel dat 220 km/uur kan rijden, worden gerealiseerd.

Na het tekenen van de concessieovereenkomst wordt er dan een gezamenlijke aanbesteding gedaan voor nieuwe treinen door NMBS en HSA. De aankondiging van die aanbesteding gebeurt in mei 2002 in het publicatieblad EG en in het Belgische Bulletin der aanbestedingen en voldoet aan de Europeesrechtelijke aanbestedingsregels.

De volgende gebruikelijke criteria werden geformuleerd: prijs, kwaliteit van de functionele en

2. Exposés des représentants des chemins de fer

a. Exposé de M. Bert Meerstadt, président directeur, NS

M. Meerstadt souhaite commenter brièvement les problèmes qui affectent le Fyra. Il est disposé à répondre ensuite à toutes les questions que voudront lui adresser les parlementaires.

Le Fyra est devenu un sujet de discussion quotidien. Ce train rencontre des problèmes tellement nombreux qu'il a dû être retiré du service. Cette situation affecte les modes de déplacement et la vie quotidienne de nombreuses personnes.

En tant qu'entreprise de transport, les NS — les Chemins de fer néerlandais — n'ont pas été en mesure d'offrir aux usagers la ligne internationale qui leur avait été promise, ce qu'il regrette amèrement.

L'amélioration de cette liaison ferroviaire est une entreprise qui occupe l'entreprise jour et nuit. Les ateliers travaillent 24 heures sur 24 et sept jours sur sept.

L'orateur procède à une énumération des faits.

À la fin des années 90, le gouvernement néerlandais a décidé de soumettre l'aménagement et l'exploitation de la ligne à grande vitesse Sud à une adjudication publique. La Belgique a confié l'exploitation à la SNCB par une convention de gré à gré. En 2000, *High-Speed Alliance* (HSA), une joint venture constituée pour l'occasion entre les NS et KLM, a remporté l'adjudication ouverte pour l'exploitation. Le gain de temps escompté sur le trajet devait pouvoir être réalisé par la mise en service de matériel capable de rouler à 220 km/heure.

Après la signature d'une convention de concession, une adjudication commune a été lancée par la SNCB et HSA en vue de l'acquisition de nouveaux trains. Cette adjudication, qui a été publiée en mai 2002 dans le Journal officiel la CE et dans le bulletin belge des adjudications, était conforme aux règles du droit européen en matière d'adjudications.

Les critères usuels suivants ont été définis: le prix, la qualité des propositions fonctionnelles et

technische aangeboden voorstellen, de mate waarin de aangeboden technologieën al zijn bewezen, de geschatte levensduur en de aangeboden nazorg door de leverancier.

HSA en NMBS trekken van in het begin samen op. De onderhandelingen met AnsaldoBreda, nadat zij het best scoorden, zijn gezamenlijk gedaan. De contracten zijn ook vrijwel identiek. Het is daarin ook zo geregeld dat er sprake is van één gezamenlijk project en het wordt ook zo aangestuurd.

HSA bestelde 16 treinstellen, mede ook voor de binnenlandse treindienst in Nederland, en NMBS bracht in die periode haar bestelling terug van 7 naar 3 treinen.

Nadat de oplevering van infrastructuur en treinen vertraging opliep ging op 9 december 2012 de nieuwe dienstregeling van start, met het nieuwe materieel, de V250, van de Italiaanse fabrikant AnsaldoBreda.

Voorafgaand aan de introductie is de Fyra gedurende ongeveer anderhalf jaar getest en de treinen hadden bij de aanvang 300 000 km op de teller staan. Het testen gebeurde ook in winterse situaties, in een klimaatkamer in Wenen, tijdens de winter in Tsjechië, en ook stuurde het bedrijf zelf de Fyra die toen beschikbaar was de winter in. Desondanks werd bewust in ruime mate reservematerieel beschikbaar gehouden. Dat was dus allemaal onmiddellijk nodig.

Dadelijk na de introductie traden storingen op waardoor de treinen regelmatig vertraging opliepen of uitvielen. Die storingen hadden zowel te maken met de treinen als met de communicatie met de treinbaan die in Nederland wordt beheerd door het Consortium Infrasppeed, ook door aanbesteding gewonnen door het Consortium.

Hierop werden extra maatregelen getroffen. Met alle betrokken partijen werd het overleg opgevoerd en eigen monteurs van NedTrain werden vrijgemaakt. Een expertteam van onderzoeksbureau Lloyd's liep mee tijdens de introductie.

techniques formulées, la mesure dans laquelle les technologies offertes ont déjà fait leurs preuves, la durée de vie estimative et la maintenance par le fournisseur.

HSA et la SNCB ont d'emblée travaillé de concert, menant ensemble les négociations avec AnsaldoBreda. Les contrats sont pratiquement identiques. Ils règlent les différentes questions de manière telle qu'on peut parler d'un projet commun, lequel a d'ailleurs été mené comme tel.

HSA a commandé 16 rames, destinées également à assurer le service intérieur aux Pays-Bas. La SNCB a ramené à l'époque sa commande de 7 à 3 rames.

La livraison de l'infrastructure et des trains ayant subi des retards, la nouvelle organisation a été instaurée le 9 décembre 2012, avec la mise en service du nouveau matériel du constructeur italien AnsaldoBreda, le V250.

Le Fyra avait été soumis à des tests préalables pendant environ un an et demi et, au moment de la mise en service, les trains totalisaient 300 000 km au compteur. Des tests avaient également été effectués en situation hivernale, dans une chambre climatique à Vienne et en hiver en Tchéquie. L'entreprise elle-même avait fait faire rouler les trains Fyra alors disponibles en hiver. Du matériel de réserve avait néanmoins été prévu en nombre largement suffisant auquel, comme on pu le constater, il a fallu y recourir d'emblée.

Dès la mise en service donc, des perturbations ont affecté les trains qui ont régulièrement subi des retards ou sont tombés en panne. Ces perturbations ont concerné tant les trains que la communication avec la voie qui est gérée aux Pays-Bas par le Consortium Infrasppeed, également sur la base d'une adjudication.

Des mesures supplémentaires ont alors été prises. La concertation avec l'ensemble des parties a été accrue et des monteurs de NedTrain ont été mis à disposition. Il a été fait appel aux services d'une équipe d'experts du bureau d'études Lloyd's pour la mise en route.

Rond de jaarwisseling begonnen de treinen beter te rijden en nam het aantal storingen af. Een nieuwe teleurstelling kwam in januari van dit jaar door het winterse weer, met deuren die niet meer dichtgingen, als gevolg van grote klompen sneeuw en ijs op de treeplanken. Hierop vielen treinen uit of konden maar één keer heen en weer. Die treinen moesten dan in de werkplaatsen met branders urenlang ontdooien voor ze weer de baan op konden.

Een veiligheidsincident, in de vorm van een plaat die van de trein viel, was de zwaarste tegenslag.

Toen was de maat vol. Op dat moment werd de V250 uit de dienstregeling genomen. De leverancier, AnsaldoBreda werd formeel in gebreke gesteld en volgens het contract hebben zij nu drie maanden de tijd om aan te tonen dat de treinen voldoen aan de specificaties en een betrouwbare dienstverlening kunnen verzorgen.

Prioriteit nummer één is dan dat de reizigers alsnog op hun bestemming komen. Bij voorbeeld het omboeken van reizen naar de Thalys is sinds 17 januari 1 400 maal gebeurd, het regelen van vervangend busvervoer en het heel intens overleggen in goede samenwerking met de Belgische collega's over extra treinen in het Belgische gedeelte van het traject.

Onder leiding van mevrouw Merel van Vroonhoven, directielid van de NS, die daarvoor is vrijgemaakt, is een Taskforce fulltime aan de slag om de problemen met de Fyra aan te pakken.

Daarnaast werken grote aantallen monteurs en medewerkers van NedTrain, NS Hispeed en AnsaldoBreda aan een oplossing.

De Taskforce houdt zich ook bezig met het realiseren van een alternatief voor de reizigers op de route in Nederland-België en vice-versa. Hieraan wordt de hoogste prioriteit gegeven en alle benodigde capaciteit wordt vrijgegeven om ervoor

Vers la fin de l'année, les trains se sont mis à mieux rouler et le nombre de perturbations a diminué. Mais une nouvelle désillusion nous attendait en janvier de cette année, c'est-à-dire en période hivernale: des amas de neige et de glace qui s'étaient formés sur les marchepieds ont empêché la fermeture des portes. Des trains sont ainsi tombés en panne ou n'ont pas été en mesure d'effectuer plus d'un trajet aller-retour. Il a fallu, des heures durant, dégeler les mécanismes dans les ateliers au moyen de brûleurs avant de pouvoir remettre les trains en service.

Le principal contretemps a été causé par un incident touchant à la sécurité sous la forme d'une plaque qui s'était détachée d'un train.

Cette fois, la mesure était pleine. Le V250 a alors été retiré du service. Le fournisseur, AnsaldoBreda, a été formellement mis en demeure et, aux termes du contrat, il dispose à présent de trois mois pour apporter la preuve que les trains sont conformes aux spécifications et permettent réellement d'assurer un service fiable.

La priorité numéro un est de faire en sorte que les voyageurs arrivent à destination. Ainsi, il a été recouru 1400 fois depuis le 17 janvier au transfert sur le Thalys; il a fallu mettre en service des bus de remplacement et mener une concertation intense, en bonne entente avec les collègues belges, pour mettre en service des trains supplémentaires sur le tronçon situé en territoire belge.

Sous la férule de Mme Merel van Vroonhoven, membre de la direction des NS, qui a été spécifiquement affectée à cette tâche, un groupe de travail spécial s'emploie à plein temps à régler les problèmes rencontrés par le Fyra.

Par ailleurs, de très nombreux monteurs et collaborateurs de NedTrain, des NS, de Hispeed et d'AnsaldoBreda cherchent des solutions.

Le groupe de travail s'emploie à mettre en place une alternative pour les voyageurs sur le trajet Pays-Bas - Belgique et vice-versa. Cette mission fait l'objet de la plus haute des priorités et toute la capacité requise est mobilisée pour offrir à nouveau

te zorgen dat de reizigers weer kunnen rekenen op een betrouwbare verbinding tussen België en Nederland.

Er is natuurlijk, negen maal per dag, de rechtstreekse Thalys. Aan Nederlandse zijde zijn de intercitytreinen naar Roosendaal versterkt. Ook de NMBS heeft zeer slagvaardig geopereerd door extra stoptreinen beschikbaar te stellen op de route Antwerpen-Rosendaal. Nu rijdt er ook een intercity die de reizigers sneller op hun bestemming brengt.

Vanaf vorige vrijdag (25 januari 2013) zijn er per dag ruim 13 000 zitplaatsen beschikbaar die over de grens gaan. Dat aantal is vergelijkbaar met het aantal plaatsen dat beschikbaar was gedurende de tijd dat de Fyra internationaal reed, dus vanaf 9 december 2012.

Uiteraard is het de bedoeling de reistijd te verkorten en een rechtstreekse verbinding aan te bieden. Dat heeft meer voeten in de aarde.

Eerst moet de nodige infrastructuur worden vrijgemaakt. Daarover is er reeds levendig overleg. Er zijn rytuigen beschikbaar, maar er zijn ook locomotieven nodig. Die probeert men dan weer aan Belgische zijde te vinden. Er zijn goed geïnstrueerde medewerkers nodig aan wie reeds herinstruatie wordt gegeven. Dan zijn er ook nog de financiën.

Aan al die voorwaarden wordt momenteel met man en macht, letterlijk dag en nacht gewerkt.

Zoals uit deze opsomming blijkt, kunnen treinen niet alleen rijden. Om die puzzel te leggen, zijn meerdere partijen nodig en iedere partij speelt een cruciale rol in de oplossing en wordt hiervoor gevraagd tijd, capaciteit en geld te investeren. Daarvoor is goed overleg nodig.

De heer Meerstadt rondt af. Hij verklaart dat we worden geconfronteerd met een aantal hardnekkige storingen waarvan de oorzaken in hoofdzaak naar drie factoren kunnen worden herleid:

aux voyageurs une liaison fiable entre la Belgique et les Pays-Bas.

Bien entendu, il y a aussi, à raison de neuf fois par jour, le Thalys direct. Du côté néerlandais, les trains intercity vers Roosendaal ont été renforcés. De même, la SNCB a réagi très adéquatement en mettant en service des omnibus supplémentaires sur le tronçon Anvers-Rosendaal. Actuellement, un train intercity permet d'amener les usagers plus rapidement à destination.

Depuis vendredi dernier (25 janvier 2013), plus de 13 000 places assises sont disponibles dans des trains transfrontaliers. Ce nombre est comparable au nombre de places disponibles à l'époque où le Fyra assurait des liaisons internationales, c'est-à-dire à partir du 9 décembre 2012.

L'objectif consiste bien évidemment à raccourcir la durée du trajet et à offrir une liaison directe mais il n'est pas simple à réaliser.

Avant tout, il faut libérer l'infrastructure requise. Une concertation assidue est menée à ce propos. Des voitures sont disponibles mais il faut aussi des motrices. L'on s'efforce de les trouver du côté belge. Il faut des collaborateurs dûment formés ayant bénéficié d'une instruction complémentaire. Ensuite, il y a également le problème financier.

L'on s'efforce actuellement, avec toutes les forces disponibles et littéralement jour et nuit, de réunir toutes ces conditions

Comme le donne à penser cette énumération, les trains ne roulent pas tout seuls. Pour assembler ce puzzle, il faut plusieurs partenaires qui jouent chacun un rôle essentiel dans la recherche de solutions. Cela demande du temps, des capacités et de l'argent. Une bonne concertation est dès lors indispensable.

M. Meerstadt conclut son intervention en déclarant que le Fyra est confronté à une série de perturbations persistantes dont les causes peuvent être ramenées à trois facteurs essentiels:

- te hardnekkige opstartproblemen;
- het winterse weer;
- de zogeheten boord-walcommunicatie.

Alle betrokken partijen zijn hiervoor gezamenlijk verantwoordelijk en werken ook samen aan de oplossing.

Tegelijkertijd stellen ze zich de vraag wat ze eigenlijk nog niet weten. Is er nog meer?

Daarvoor is extra onderzoek nodig.

De absolute voorwaarde is: de V205 zal pas rijden als dat veilig en zonder onacceptabele storingen voor de reiziger kan. Daarvoor mag niet alleen meer op het oordeel worden afgestaan van de leverancier en van de taskforce, maar wordt ook een second opinion gevraagd aan een gerenomeerd extern bureau.

De problemen met de Fyra V250 zijn groot. Er leeft hierover bij reizigers en andere belanghebbenden veel verontwaardiging. Die verontwaardiging is begrijpelijk en terecht.

Dezelfde gevoelens leven bij de betrokken spoorbedrijven. Ze kunnen en willen zich daardoor echter niet laten blokkeren. Zij kijken en werken vooruit. De reizigers staan voor hen voorop en ze willen hun zo snel mogelijk de juiste oplossingen bieden.

De heer Meerstadt dankt de aanwezigen voor hun aandacht.

b. Uiteenzetting door de heer Marc Descheemaecker, gedelegeerd bestuurder, NMBS

De heer Descheemaecker verklaart dat ook de NMBS, zoals de heer Meerstadt reeds heeft aangegeven, niet tevreden en niet gelukkig is.

• des problèmes par trop récurrents lors de la mise en service;

- les conditions hivernales;
- la communication entre les trains et la voie.

Les parties concernées assument à cet égard une responsabilité commune et oeuvrent dès lors ensemble à une solution.

Parallèlement se pose la question de savoir ce qu'elle ignorent encore. Faut-il craindre d'autres problèmes?

La réponse à cette question requiert des études complémentaires.

La condition absolue à laquelle il faut satisfaire est la suivante: le V205 ne roulera que s'il peut le faire dans les conditions de sécurité requises et sans perturbations inacceptables pour l'utilisateur. On ne peut plus se limiter pour cela au jugement du fournisseur et du groupe de travail spécial mais il faut recueillir une seconde opinion auprès d'un bureau externe renommé.

Les problèmes qui affectent le Fyra V250 sont de taille. Ils suscitent un vif mécontentement parmi les usagers et d'autres acteurs concernés. Cette irritation est compréhensible et justifiée.

Les entreprises ferroviaires concernées ont le même ressenti. Mais elles ne peuvent ni ne veulent se laisser entraver dans leur action. Elles travaillent et vont de l'avant. L'utilisateur est l'objet de leur préoccupation majeure et elles entendent lui apporter des solutions dans les meilleurs délais.

M. Meerstadt remercie les participants pour leur attention.

b. Exposé de M. Marc Descheemaecker, administrateur délégué, SNCB

M. Descheemaecker déclare que la SNCB, comme l'a déjà indiqué M. Meerstadt, n'est pas satisfaite ni heureuse de la situation.

Qua tonaliteit, inhoud en partnership kijken de NMBS en de NS samen duidelijk in dezelfde richting. De eerste prioriteit zijn betere oplossingen voor de reizigers. Het is ook in het belang van de goede werking van de vennootschappen dat hier volledige transparantie wordt gegeven over de gevoerde processen, die al lopen over meer dan 13 jaar.

Hij wil enkele feiten op een tijdslijn zetten om harde getallen te geven over de evolutie van de bestellingen en de maatregelen die samen met de NS zijn genomen om de reiziger te kunnen helpen.

De spreker toont een globale tijdslijn voor het volledige Fyraproject. Dan is er ook de iets meer gedetailleerde tijdslijn van de bestelprocedure en de operationele opstart van de Fyra, die tot zulke grote problemen voor de reiziger heeft gevoerd.

Er leven ook een aantal vragen over de wijze waarop de evolutie van het aantal te bestellen voertuigen is gebeurd. Zijn er te veel of te weinig besteld?

Het is ook belangrijk om te weten wie eigenlijk wat doet in heel deze evolutie, wat niet evident is. Een spoorconcept is per definitie heel complex.

Het is ook belangrijk dat u overtuigd bent dat er enorme inspanningen zijn gebeurd, vooral door de collega's van de NS, om die treinen goed te doen opstarten. Het is erg jammer dat er een rampzalige week is gekomen waardoor een volledige stopzetting van alle activiteiten moest gebeuren. Dat doet geen eer aan de inzet en de enorme inspanningen van de collega's van de NS.

Maar de problemen waren er nu eenmaal. Er werden dan ook heel snel maatregelen genomen om de reiziger te helpen. Er werd niet gekeken naar de cijfers, maar het ging hem erom gewoon de reizigers te helpen. Dat werd dan ook gedaan en bijkomende maatregelen zijn op komst. Dat zijn geen maatregelen die jaren gaan duren, maar heel

S'agissant de la l'état d'esprit, du contenu et du partenariat, la SNCB et les NS travaillent indubitablement dans la même direction. La première des priorités consiste à apporter la solution la plus appropriée à l'utilisateur. De même, dans l'intérêt du bon fonctionnement des partenariats, il est important de pratiquer dans ce dossier la transparence totale à propos des processus qui ont été engagés et qui, aujourd'hui, s'étendent déjà sur une période de plus de 13 ans.

L'orateur souhaite présenter un certain nombre de faits sur une ligne du temps et fournir des chiffres précis concernant l'évolution des commandes et des mesures qui ont été prises avec les NS dans le souci de venir en aide aux usagers.

L'orateur montre une ligne du temps globale pour l'ensemble du projet Fyra. Il présente également une ligne du temps quelque peu plus détaillée de la procédure d'acquisition et du lancement opérationnel du Fyra, avec les gigantesques problèmes pour l'utilisateur que l'on connaît.

L'évolution du nombre de voitures commandées appelle également un certain nombre de questions. En a-t-on commandées trop ou trop peu?

Il est important aussi de savoir qui fait quoi dans le cadre de ce processus, et cela ne va pas de soi. Un concept ferroviaire est par définition très complexe.

Il est essentiel aussi que chacun soit convaincu des efforts énormes qui ont été déployés, particulièrement par les collègues des NS, pour mettre ces trains en service dans de bonnes conditions. La semaine catastrophique qui a débouché sur la suspension de toute activité constitue un fait très regrettable. La situation ne reflète pas le travail ni les efforts gigantesques déployés par les collègues des NS.

Mais les problèmes sont une réalité. Des mesures ont été prises très rapidement pour venir en aide aux usagers. On ne s'est pas arrêté aux chiffres: il s'agissait, ni plus ni moins, de venir en aide aux voyageurs. Le nécessaire a été fait et des mesures complémentaires sont en vue. Elles ne vont pas s'étendre sur des années et des solutions seront

snel, nog deze week, zullen er oplossingen komen die progressief de reizigersbelangen vooropstellen en ervoor moeten zorgen dat de massa klachten en het onbegrip dat vandaag bestaat, kunnen worden weggewerkt.

De spreker geeft uitleg bij de tijdslijn.

Eigenlijk loopt alles terug tot het verdrag dat tussen landen werd afgesloten in 1996 en deze prachtige technologie van de hogesnelheidslijnen beschikbaar maakte binnen de Benelux.

Dat was een heel belangrijk moment om de internationale treinverbindingen van belangrijke landen en steden in het centrum van Europa in die landen samen te brengen.

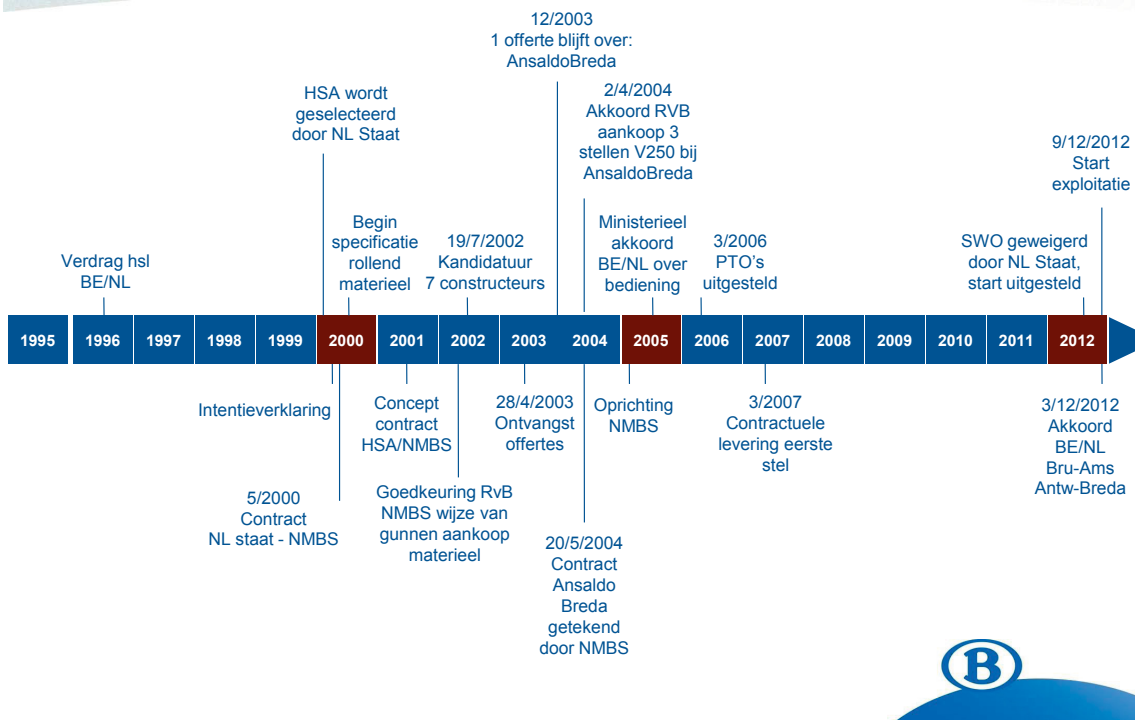
très rapidement mises en œuvre, cette semaine encore. Ces mesures feront progressivement droit aux intérêts des usagers et devront faire en sorte de mettre un terme aux nombreuses plaintes et à l'incompréhension qui prévaut aujourd'hui.

L'orateur commente la ligne du temps.

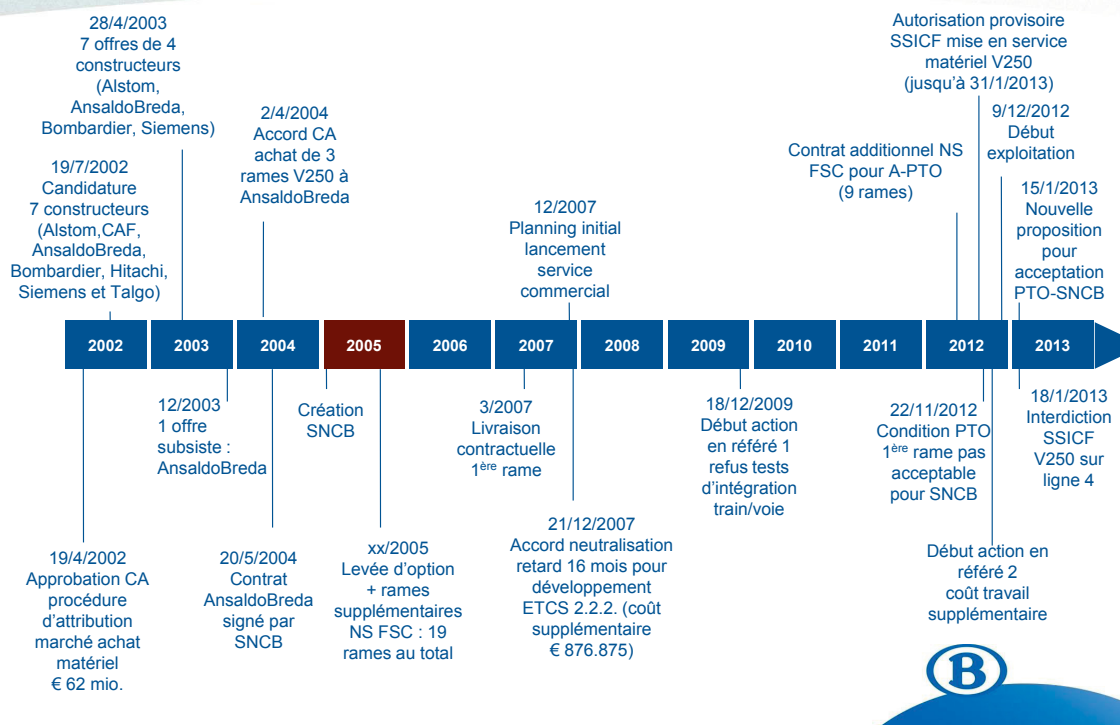
En réalité, tout remonte au traité conclu en 1996 entre les deux pays et qui a permis de mettre en œuvre, dans le Benelux, la merveilleuse technologie que constituent les trains à grande vitesse.

Ce fut un moment très important pour le développement en commun de liaisons ferroviaires internationales entre des pays et des villes dans le centre de l'Europe.

1.1. Tijdslijn van het Fyra-project sinds 1996



1.2. Ligne du temps commande et planning opérationnel



Hoe dat werd gerealiseerd, het infrastructuurgedeelte, zal door de collega's van de infrastructuurbeheerders worden uitgelegd.

In het jaar 2000 begint dan het volledige traject. Er worden basisspecificaties van materieel gemaakt, er worden in de verschillende landen concessies gegeven, er worden contracten afgesloten tussen de Nederlandse staat en de NMBS. Daar begint dan het wonderlijke avontuur van de hogesnelheidstreinen die onze landen verbinden. Geleidelijk aan, 2000 tot 2002, krijgt alles vorm om uiteindelijk tot een aankooptraject te komen, gebaseerd op duidelijk samen afgesproken specificaties die maken dat in de loop van december 2003 een akkoord bestaat, aangezien er nog slechts één leverancier in staat is om de specificaties die werden gevraagd ook aan te bieden.

Het akkoord wordt in 2004 gesloten. De NMBS engageert zich daarin tot de aankoop van drie stellen V250, 250 km/uur-treinen, bij de Italiaanse fabrikant AnsaldoBreda. Dat gebeurde nog door de historische NMBS, de eenheids-NMBS. Pas in begin 2005 werd de nieuwe operator opgericht, de NMBS, gevolg van de voortschrijdende liberalisering van het spoor in België.

Geleidelijk aan rijzen er een aantal problemen. De stad Den Haag ligt niet op de hogesnelheidslijn en is dus niet in de in 2000 afgesproken bediening opgenomen. In 2000 was trouwens ook het wegvallen van de Beneluxtrein voorzien. Dat is geen beslissing die zomaar nu, heel snel is genomen.

Geleidelijk aan, formeel vastgesteld in 2007, wordt opgemerkt dat de Italiaanse fabrikant AnsaldoBreda, die een contract heeft gekregen in 2004, niet in staat is om deze treinen te leveren.

De PTO's, de *preliminary take over*, het eigenlijke accepteren van de treinen, moet worden uitgesteld, want de treinen bestaan nog helemaal niet. De contractuele levering die voorzien was in maart 2007, is niet gebeurd. Er wordt vastgesteld dat er dus een enorme vertraging wordt opgelopen van bijna 6 jaar.

En ce qui concerne l'infrastructure, les collègues en charge de la gestion de celle-ci vous expliqueront comment les projets ont pu être réalisés.

Le trajet a été initié dans sa globalité en 2000. On a défini les spécifications de base pour le matériel, des concessions ont été accordées dans les différents pays et des contrats ont été conclus entre l'État néerlandais et la SNCB. C'est donc là qu'a commencé la merveilleuse aventure des trains à grande vitesse qui relient nos pays. Le projet a progressivement pris forme, de 2000 à 2002, jusqu'à la procédure d'acquisition fondée sur des spécifications arrêtées ensemble. L'accord est intervenu en décembre 2003, un seul fournisseur étant en mesure de remplir les conditions imposées.

L'accord a été signé en 2004. La SNCB s'y engage à acheter au fabricant italien AnsaldoBreda 3 trains V250 capables de circuler à 250 km/heure. C'était encore l'époque de la SNCB historique, l'unité SNCB. Le nouvel opérateur SNCB n'a vu le jour qu'en 2005, à la suite de la libération croissante du chemin de fer en Belgique.

Un certain nombre de problèmes se sont fait jour progressivement. La ville de La Haye n'est pas située sur la ligne à grande vitesse et ne figure pas dans la liste des villes desservies telle qu'elle a été arrêtée en 2000. La suppression du train Benelux avait du reste également été prévue en 2000 et il ne s'agit donc nullement d'une décision récente qui aurait été prise à la hâte.

Il s'est avéré peu à peu, ainsi qu'il a été constaté formellement en 2007, que le fabricant italien AnsaldoBreda, qui avait obtenu un contrat en 2004, n'était pas en mesure de livrer les trains.

Le PTO, le *preliminary take over*, c'est-à-dire la réception des trains, a dû être reporté puisque les trains n'existaient pas encore. La livraison contractuelle prévue pour le mois de mars 2007 n'a pas eu lieu. On observe donc un énorme retard de près de six ans.

Uiteindelijk was er bij beide spoorwegorganisaties het gevoel: eindelijk zijn ze er! Nu moeten de reizigers bediend worden!

Het optimisme is heel snel weggeveegd in winterse omstandigheden op de hogesnelheidslijn.

Bij het in meer detail volgen van de volledige operationele en bestellingslijn, merken we dat er inderdaad soms verschillende inschattingen werden gemaakt.

In eerste instantie voerde een brede marktconsultatie tot zeven aanbiedingen van vier producenten, daar waar er oorspronkelijk zelfs zeven producenten geïnteresseerd waren. Dat was een goede zaak want je krijgt dan goede prijzen in een competitieve omgeving, die maakt dat je ook competitieve treinen krijgt.

Geleidelijk aan kwam men tot slechts één overblijvende fabrikant, om in totaal 19 treinen te leveren. Spreker wil benadrukken dat 19 treinen in een technische, industriële omgeving zoals de spoorwegen een vrij bescheiden bestelling is.

Bij het bekijken van de bestellingsstructuur van grote ondernemingen zoals SNCF, Deutsche Bahn, enz., dan blijkt dat in een bedrijf zoals SNCF, dat 500 hogesnelheidstreinen bezit, een vloot van 19 treinen relatief een lagere betekenis heeft in industriële termen. Het is dus niet zo onlogisch dat nogal wat grotere constructeurs op een bepaald ogenblik hebben afgehaakt.

Dat pleit de leverancier echter niet vrij van zijn verantwoordelijkheid om een correcte uitvoering aan de contracten te geven. Geleidelijk aan moest de druk op deze leverancier worden opgevoerd. Een eerste proces werd in 2009 begonnen, omdat werd vastgesteld dat de zaak niet ernstig werd genomen.

Er werd een begin gemaakt om een rechtsgeding in te leiden naar Nederlands recht, omdat de contracten onder Nederlands recht gelden, wat geleid heeft tot een zeker begin van meegaandheid vanwege de fabrikant. Later echter moest een opstart van een tweede procedure in kortgeding worden begonnen, nogmaals om de leverancier tot enige toegeeflijkheid te brengen.

A un moment, les deux organisations de chemin de fer ont pensé: enfin, les voilà! Nous allons à présent pouvoir offrir à l'usager le service attendu!

Il a très vite fallu déchanter avec l'apparition des conditions hivernales sur la ligne à grande vitesse.

En examinant de plus près la ligne du temps opérationnelle globale ainsi que la ligne du temps relative aux commandes, on constate en effet que des appréciations différentes ont parfois été faites.

Tout d'abord, une large consultation du marché a débouché sur l'offre formulée par 4 producteurs après que 7 producteurs avaient même initialement manifesté leur intérêt. Il y avait lieu de s'en féliciter car l'on bénéficie, dans un contexte de concurrence, de prix intéressants qui, à leur tour, rendent les trains compétitifs.

Peu à peu, il n'est plus resté qu'un seul fabricant censé livrer au total 19 trains. L'orateur tient à souligner que 19 trains constituent dans un domaine technique et industriel comme celui des chemins de fer une commande relativement modeste.

À l'examen de la structure des commandes de grandes entreprises comme la SNCF, la Deutsche Bahn, etc., qui possèdent quelque 500 trains à grande vitesse, une flotte de 19 trains représente en termes industriels une importance relativement faible. Il n'est donc pas illogique que des constructeurs de plus grande envergure aient, à un moment donné, choisi de renoncer.

Cette réalité n'exonère toutefois nullement le fournisseur de la responsabilité qui était la sienne d'exécuter correctement les contrats. Il a fallu accroître progressivement la pression exercée sur lui. Une première procédure juridique a été ouverte en 2009 parce qu'il avait bien fallu constater que le dossier n'était pas considéré avec le sérieux requis.

Il a donc été décidé d'ouvrir une action selon le droit néerlandais dans la mesure où les contrats sont précisément régis par le droit néerlandais. Le fabricant a alors semblé témoigner d'une certaine bonne volonté. Une seconde procédure en référé a toutefois dû être entamée ultérieurement, toujours pour amener le fournisseur à faire preuve d'une certaine disponibilité.

Dat gebeurde allemaal in een context van verontrustende elementen van een leverancier die de voorbije jaren, lang nadat het contract werd getekend, eigenlijk in minder goede financiële doen begon te geraken, wat uiteraard op zich ook al verontrustend is.

Er is wel een nuance te merken tussen de houding van de NS en wat de NMBS heeft gedaan.

De NMBS heeft inderdaad de eerste PTO, de eerste voorwaardelijke oplevering van de treinen, niet willen aanvaarden, omdat naar haar inschatting op dat moment nog bepaalde nuances moesten worden uitgeklaard. De tweede maal, op 15 januari 2013, drie dagen voor de bewuste ongeluksdag, werd ook de tweede PTO door de NMBS geweigerd.

Ook op vandaag de dag heeft de NMBS nog geen enkele trein aanvaard, wat heel jammer is. Iedereen had graag gewild dat de Fyrtreinen vandaag zouden rijden en dat deze vergadering niet nodig zou zijn geweest.

De vraag is regelmatig gesteld hoe die bestelingsritmes in elkaar zaten.

Tout cela s'inscrivait dans un climat inquiétant où la position financière du fournisseur s'était mise à périliter, longtemps toutefois après la signature du contrat. La situation n'était donc pas rassurante.

Il y a toutefois lieu de souligner une certaine divergence entre l'attitude des NS et celle de la SNCB.

En effet, la SNCB a refusé une première fois le PTO, la première réception des trains, parce qu'elle estimait qu'il restait encore des questions à régler. Elle a également refusé le second le 15 janvier 2013, soit 3 jours avant le fameux jour noir.

Aujourd'hui, la SNCB n'a toujours réceptionné aucun train, ce qui est regrettable. Chacun aurait voulu que les trains Fyra circulent aujourd'hui et que notre réunion de ce jour n'ait pas eu lieu d'être.

Le rythme des commandes suscite régulièrement des questions.

Datum/Date	Aantal/Nombre	Optie/Option	Tota(a)l	waarvan NMBS/ dont SNCB
19.04 2002	19	7	26	7 + 3 optie/ option
29.05 2002	16	10	26	7 + 3 optie/ options
22.12 2003 (*)	12	14	26	3 + 0 optie/ options
20.05 2004 (**)	12	14	26	3 + 0 optie/ option
xx.xx.2005 (***)	19	0	19	3 + 0 optie/ option

(*) aantallen na finale onderhandelingen met de constructeurs. Enkel AnsaldoBreda dient hier voor nog een geldige offerte in

(**) bestelling

(***) lichten van optie door NS FSC van 7 bijkomende stellen

(*) nombre après négociation finale avec les constructeurs. Seul AnsaldoBreda introduit encore une offre valable à cet effet.

(**) commandes

(***) levée de l'option par les NS FSC pour 7 rames supplémentaires

De harde feiten staan in deze lijst.

Op 19 april 2002 was er eigenlijk in de beheersorganen van de NMBS een mogelijkheid om 10 of 11 treinen te bestellen, wat de totale vloot op 26 treinen zou brengen. De mogelijkheid bestond inderdaad om naast de relatie Amsterdam-Brussel de opportuniteit te realiseren van treinen vanuit Breda naar Brussel, vanuit Den Haag naar Brussel.

Die mogelijkheid gaf echter extreem negatieve *businesscases* die totaal geen rentabiliteit gaven en zelfs zware deficits gaven, wat uiteindelijk heeft toe geleid dat op 22 december 2003 de raad van bestuur van de toenmalige NMBS, op voorstel van zijn toenmalige afgevaardigd bestuurder, heeft beslist om de eventuele bestelling 7 + 3 optie terug te brengen tot een vaste bestelling van 3 treinen.

Deze drie treinen waren uiteraard nodig om de contractueel aangegane relatie met de Nederlandse staat, Amsterdam-Brussel te rijden, te realiseren. Een vloot van zes treinen was nodig om de frequentie tussen Amsterdam en Brussel te rijden. NMBS en NS zouden ieder een vloot van drie treinen inbrengen.

Dit is niet verder geëvolueerd tot in 2005, zodat de globale bestelling uiteindelijk een dimensie van 19 treinen telde, namelijk 3 treinen voor de NMBS en 16 treinen besteld door de NS, dat uiteraard en terecht een heel belangrijke rol voorziet voor het binnenlandse reizigersvervoer in Nederland. Daar bestaat immers ook een grote nood aan het inzetten van snelle treinen.

In deze periode van 13 jaren zijn er natuurlijk verschillende spelers. De infrastructuurbouwer in Nederland was niet ProRail. Er zijn uiteraard beheersovereenkomsten en ondertussen ook een liberalisering van bepaalde activiteiten, zoals het internationaal reizigersvervoer, wat in 2000 nog niet het geval was. Er zijn verschillende infrastructuurbeheerders. Er zijn de eigenlijke transporteurs, die de verantwoordelijkheid van vervoer nemen. Er zijn mensen die de handel doen, de tickets verkopen en dat kunnen er ook verschillende zijn. Aan Belgische kant is dat quasi uitsluitend de NMBS.

Cette liste traduit la réalité des faits.

Le 19 avril 2002, les organes de gestion de la SNCB avaient ouvert la possibilité de commander 10 ou 11 trains, ce qui aurait porté la flotte à 26 exemplaires au total. L'on pouvait en effet faire rouler, outre sur la liaison Amsterdam-Bruxelles, des trains entre Breda et Bruxelles et entre La Haye et Bruxelles.

Cette éventualité a toutefois donné lieu à des *business cases* extrêmement négatifs qui annonçaient une absence de rentabilité, voir même des déficits importants. Sur la proposition de l'administrateur délégué, le conseil d'administration de la SNCB de l'époque a dès lors décidé, le 22 novembre 2003, de ramener la commande éventuelle de 7 + 3 à une commande ferme de 3 trains.

Ces trains étaient en effet nécessaires pour assurer la liaison contractuellement prévue avec l'État néerlandais entre Amsterdam et Bruxelles. Il fallait une flotte de 6 trains pour respecter la fréquence entre Amsterdam et Bruxelles. Il était prévu que la SNCB et les NS mettent chacun en service une flotte de 3 trains.

La situation n'a pas évolué jusqu'en 2005, de sorte que la commande globale a en définitive porté sur 19 trains, à savoir 3 trains pour la SNCB et 16 trains pour les NS. Ces derniers prévoyaient bien évidemment, et à juste titre, de leur réserver un rôle très important dans le transport intérieur de voyageurs aux Pays-Bas où la mise en service de trains rapide répond à une urgente nécessité.

Plusieurs acteurs sont bien évidemment intervenus au cours de cette période de 13 années. ProRail n'était pas le constructeur de l'infrastructure aux Pays-Bas. Il existe bien entendu des accords de gestion et on avait également assisté entre-temps à la libéralisation de certaines activités, comme le transport international de voyageurs, ce qui n'était pas encore le cas en 2000. On dénombre plusieurs gestionnaires de l'infrastructure. Il s'agit en fait des transporteurs proprement dits qui assument la responsabilité du transport. Des acteurs exercent des activités commerciales, vendent les billets et, là encore, ils peuvent être plusieurs. Du côté belge, toutes ces activités sont quasiment exercées par la seule SNCB.

Het werd industrieel nodig gevonden om een eenheid van vlootbeheer te doen, industrieel verstandig, want als men hele stocks van wisselstukken, verwisselstukken en reparatie-knowhow moet opbouwen over verschillende ateliers, dan kan dat niet efficiënt zijn. Het onderhoud van de stellen zal gebeuren in Watergraafsmeer in Nederland. Daar bevindt zich de gebalde knowhow voor het volledige vlootbeheer. De NMBS heeft het volste vertrouwen in de knowhow van de Nederlandse collega's.

De aankoop van de stellen zal moeten gebeuren in de komende periode, wat NMBS betreft.

De heer Descheemaecker doet ook aan zelfkritiek. Hoe komt het dat hijzelf nog, in januari, zijn vertrouwen heeft uitgesproken over het functioneren van de Fyra? Er zat hoop in en er zat ook overtuiging in.

De eerste week dat de Fyra reed, was de prestatie helemaal niet goed. De Nederlandse collega's hebben toen enorm werk geleverd en hebben tijdens de tweede week van januari een stiptheid bereikt die eigenlijk, op dat ogenblik, in dezelfde atmosferische omstandigheden, vergelijkbaar was met het gemiddelde van alle andere TGV's die Brussel aandoen, of ze nu TGV, of Eurostar, of Thalys, of ICE heten.

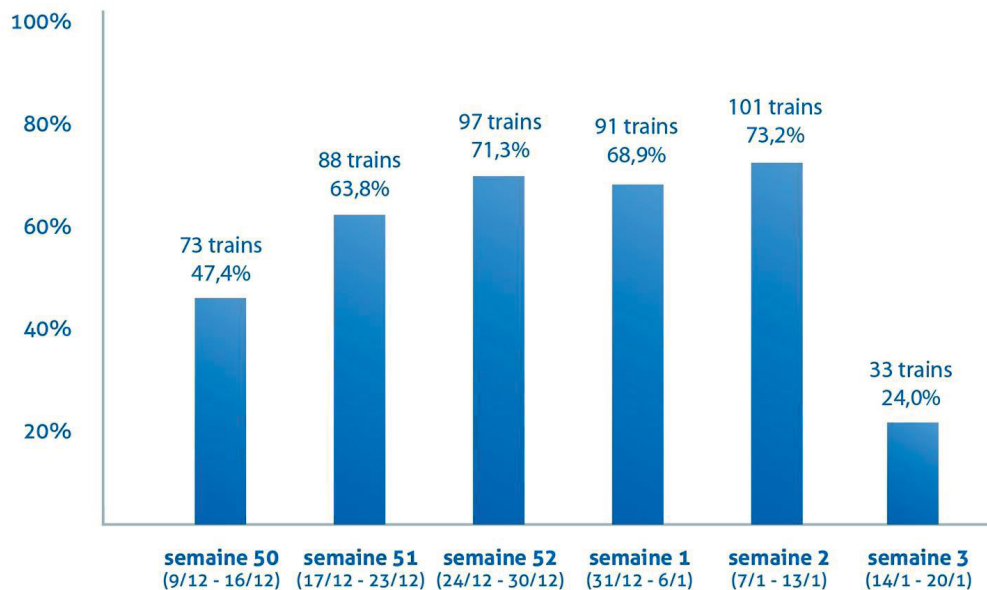
Sur le plan industriel, on estimait nécessaire d'assurer une unité de gestion de la flotte. C'était un choix judicieux sur le plan industriel car constituer des stocks de pièces de rechange et répartir le savoir-faire entre plusieurs ateliers n'est pas une formule efficace. L'entretien des trains se fera à Watergraafsmeer, aux Pays-Bas. C'est là que se concentre le savoir-faire pour l'ensemble de la gestion de la flotte. La SNCB a une totale confiance dans le savoir-faire des collègues néerlandais.

L'acquisition des trains devra se faire, en ce qui concerne la SNCB, au cours de la période à venir.

M. Descheemaecker se livre ensuite à une auto-critique. Comment se fait-il qu'il ait encore exprimé en janvier sa confiance dans le fonctionnement du Fyra? Il y avait de l'espoir et de la conviction.

La première semaine au cours de laquelle le Fyra a roulé, les performances n'étaient absolument pas bonnes. Les collègues néerlandais ont fourni un énorme travail pour atteindre, dans le courant de la deuxième semaine de janvier, une ponctualité comparable à ce moment, c'est-à-dire dans des conditions climatiques identiques, à celle de la moyenne des autres trains à grande vitesse qui desservent Bruxelles, qu'ils se nomment TGV, Eurostar, Thalys ou ICE.

Trains Fyra avec moins de 6 min. de retard *



* chiffres diff. NS : comptage hebdomadaire - critère vécu du client

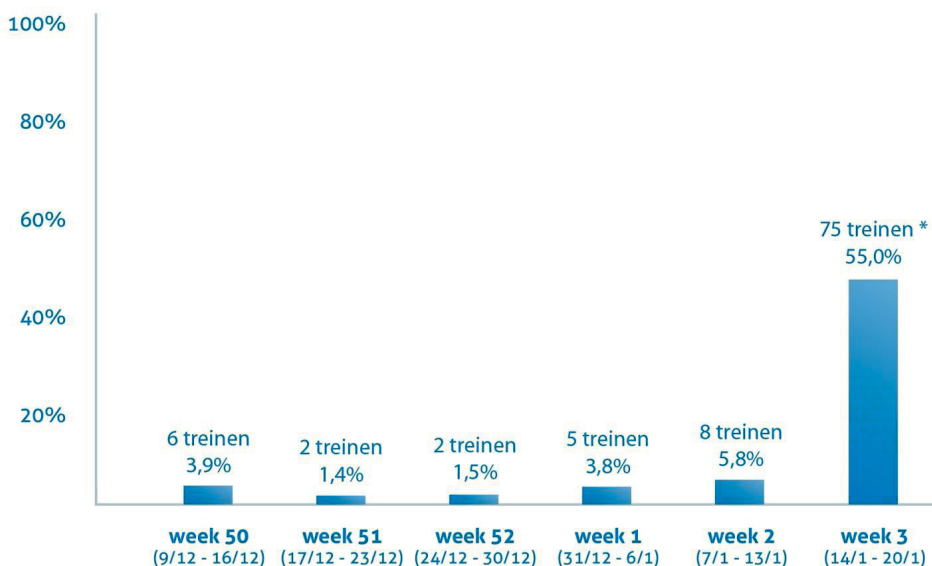
Als je ze allemaal samennam, kreeg je een stiptheid die dezelfde was als de Fyra's in de opstartfase in de vijfde week van hun bestaan.

Ere wie ere toekomt. Het zijn vooral de mensen van het fleetmanagement in Nederland en de mensen van het atelier in Watergraafsmeer die dat hebben gerealiseerd. Zij verdienen onze steun en vertrouwen en moed voor een product dat eigenlijk al heel kritisch werd benaderd vanuit een brede context van het wegvallen van de Beneluxtrein en het opstarten van een hogesnelheidstrein.

Globalement, la ponctualité correspondait à celle des Fyra dans la phase initiale, au cours de leur cinquième semaine d'existence.

Le mérite en revient principalement aux personnes qui s'occupent aux Pays-Bas de la gestion de la flotte et au personnel de l'atelier de Watergraafsmeer. Ils méritent notre soutien et notre confiance pour un produit qui faisait en fait déjà l'objet d'une approche très critique dans le contexte assez large de la suppression du train Benelux et de la mise en service du train à grande vitesse.

Afgeschafte Fyra-treinen (geheel opgeheven)



* beslissing operatoren + technische oorzaken

Week drie gebeurt dan de catastrofe. De trein wordt uit roulatie genomen. Een dag later werd dat ook bevestigd door de collega's van de veiligheidsinstantie van de Belgische spoorwegen. Een boel treinen werden afgeschaft en er rijzen tal van technische problemen zoals:

- communicatieverlies infrastructuur-trein;
- openen en sluiten van de deuren;
- vertrekproblemen (remtesten);
- tractieverlies;
- functiestoornis van de schakelaars;
- beschadigingen.

De raad van bestuur heeft beslist om zeker voorlopig de treinen niet af te nemen tot er de absolute zekerheid is verkregen dat ze beantwoorden aan de kwaliteitseis die de reiziger stelt. AnsaldoBreda

La catastrophe est survenue au cours de la troisième semaine. Le train est retiré du service. Le lendemain, les collègues de l'instance de sécurité des chemins de fer belges le confirment. De nombreux trains sont supprimés et de nombreux problèmes techniques apparaissent comme:

- la perte de communication entre l'infrastructure et les trains;
- l'ouverture et la fermeture des portes;
- le départ des convois (tests de freins);
- la perte de traction;
- des perturbations dans le fonctionnement des commutateurs;
- des dommages.

Le conseil d'administration a décidé de ne pas réceptionner les trains sans avoir la certitude absolue qu'ils répondent aux exigences de qualité posées par l'usager. AnsaldoBreda dispose d'un

krijgt drie maanden tijd om dat alles in orde te brengen. In die context is de maatschappij gedekt door bankgaranties.

Voor de belangrijke vertragingen van levering worden de boeteclausules nu al ingeroepen en dat betalingen voor de boeteclausules zullen gebeuren.

Er zijn reeds een heel aantal maatregelen genomen die belangrijk zijn voor de reiziger.

Overzicht maatregelen sinds start Fyra

délai de trois mois pour régler tous les problèmes. A cet égard, la société est couverte par des garanties bancaires.

Les clauses pénales ont d'ores et déjà été invoquée pour les importants retards de livraison, et des montants seront versés.

Des mesures importantes pour les usagers ont été prises.

Aperçu des mesures prises depuis la mise en service du Fyra

operationeel		week Semaine	weekend week-end
	• gebruik binnenlandse IC-treinen Brussel-Antwerpen/ • utilisation trains intérieurs IC Bruxelles-Anvers	• gebruik van IC-treinen Brussel-Antwerpen-Essen • utilisation trains IC Bruxelles-Anvers-Essen	• gebruik van IC-treinen Brussel-Antwerpen • utilisation trains IC Bruxelles-Anvers
	• bussen Antwerpen-Breda • bus Anvers-Breda	• pendeltreinen Essen-Roosendaal (10h/t per dag) • omnibus Essen-Roosendaal (10a/r par jour)	• extra rechtstreekse treinen Antwerpen-Roosendaal (7h/t per dag) • trains directs supplémentaires Anvers-Roosendaal (7a/r par jour)
	• gebruik binnenlandse NS-treinen • utilisation trains intérieurs NS	• gebruik binnenlandse NS-treinen • utilisation trains intérieurs NS	• gebruik binnenlandse NS-treinen • utilisation trains intérieurs NS
	• transfert naar Thalys voor uitzonderlijke gevallen (Air-Rail, E* connectie, ...) • transfert vers Thalys dans des cas exceptionnels (Air-Rail, connexion E*, ...)	• versterking L-treinen Antwerpen-Roosendaal (sinds 20/12/12) * • renforcement trains L Anvers-Roosendaal (depuis le 20/12/12)	• versterking L-treinen Antwerpen-Roosendaal (sinds 20/12/12) * • renforcement trains L Anvers-Roosendaal (depuis le 20/12/12)
	• versterking L-treinen Antwerpen-Roosendaal (sinds 20/12/12) * • renforcement trains L Anvers-Roosendaal (depuis le 20/12/12)	• transfert naar Thalys voor uitzonderlijke gevallen (Air-Rail, E* connectie, ...) • transfert vers Thalys dans des cas exceptionnels (Air-Rail, connexion E*, ...)	• transfert naar Thalys voor uitzonderlijke gevallen (Air-Rail, E* connectie, ...) • transfert vers Thalys dans des cas exceptionnels (Air-Rail, connexion E*, ...)
	vóór 18/1/2013 avant 18/1/2013 gedeeltelijke uitval Fyra suppression partielle Fyra	18/1/2013 – 27/1/2013 alle Fyra's afgeschaft suppression de tous les Fyra	

commercieel	• toepassing soepel compensatiebeleid bij vertraging • application d'une politique de compensation souple en cas de retard	• soepele compensatiebeleid • politique de compensation souple	• terugbetaling Fyra-tickets • remboursement billets Fyra
		• terugbetaling Fyra-tickets • remboursement billets Fyra	• gebruik van tickets voor alternatief vervoersplan • utilisation de billets pour un plan de transport alternatif

* in functie van beschikbaarheid materieel

De belangrijkste maatregel die we al hebben gerealiseerd is de instelling van de rechtstreekse trein Antwerpen-Rosendaal, die voornamelijk op de oude rijpaden rijdt van de Beneluxtrein en die maakt dat het belangrijke knooppunt Rosendaal en Antwerpen verbonden zijn. Dit is niet genoeg. Er komt meer.

Samen met de NS wordt er gewerkt aan bijkomende maatregelen en de volgende uren, dagen en weken zal getracht worden ervoor te zorgen dat de reiziger, die echt niet tevreden is, ten slotte zal zeggen dat er naar hem is geluisterd en kan zeggen dat het stilaan beter wordt tot hij uiteindelijk kan zeggen dat hij niet meer hoeft te klagen.

* en fonction du matériel disponible

La principale mesure qui a été prise est la mise en service d'un train direct Anvers-Rosendaal, qui emprunte principalement les anciens sillons du train Benelux et qui permet de relier les nœuds de correspondance que sont Rosendaal et Anvers. Mais cela ne suffit pas et d'autres mesures seront prises.

Nous préparons des mesures complémentaires avec les NS et nous nous efforcerons, dans les heures, les jours et les semaines à venir, de faire en sorte que l'utilisateur, qui n'est pas heureux de la situation, sache que nous sommes à son écoute, constate que les choses s'améliorent et se dise enfin qu'il n'a plus de raisons de se plaindre.

Versterkt alternatief vervoersplan		Plan de transport alternatif renforcé	
operationeel	week/semaine	weekend/week-end	
	• gebruik van IC-treinen Brussel-Antwerpen • utilisation trains IC Bruxelles-Anvers	• gebruik van IC-treinen Brussel-Antwerpen • utilisation trains IC Bruxelles-Anvers	
	• bijkomende rechtstreekse treinen Antwerpen-Rosendaal (18h/t per dag) • trains directs supplémentaires Anvers-Rosendaal (18a/r par jour)		
	• gebruik binnenlandse NS-treinen • utilisation trains intérieurs NS	• extra rechtstreekse treinen Antwerpen-Rosendaal (8h/t per dag) • trains directs supplémentaires Anvers-Rosendaal (8a/r par jour)	
	• versterking L-treinen Antwerpen-Rosendaal (sinds 20/12/12) * • renforcement trains L Anvers-Rosendaal (depuis le 20/12/12) *	• gebruik binnenlandse NS-treinen • utilisation trains intérieurs NS	
	• bijkomende rechtstreekse trein Essen-Rosendaal (14h/t per dag) • trains directs supplémentaires Essen-Rosendaal (14a/r par jour)		
	Bijkomende maatregelen in voorbereiding in overleg met de NS Mesures supplémentaires en préparation en concertation avec les NS		
	sinds/ depuis 28/1/2013		
commercieel	• terugbetaling Fyra-tickets • remboursement des billets Fyra	• terugbetaling Fyra-tickets • remboursement des billets Fyra	
	• gebruik van tickets voor alternatief vervoersplan • utilisation de billets pour plan de transport alternatif	• gebruik van tickets voor alternatief vervoersplan • utilisation de billets pour plan de transport alternatif	
	• reactivering tarieven (Superdayretour, Weekend, Youth) • reactivation de tarifs (Superdayretour, Weekend, Youth)	• reactivering tarieven (Superdayretour, Weekend, Youth) • reactivation de tarifs (Superdayretour, Weekend, Youth)	

* in functie van beschikbaarheid materieel

* en fonction du matériel disponible

c. Uiteenzetting door de heer Hugo Thomassen, manager capaciteitsverdeling, ProRail

Geachte voorzitters, geachte leden van de parlementen,

ProRail verzorgt de capaciteitsverdeling en de verkeersleiding voor de treindiensten over de Nederlandse hogesnelheidsinfrastructuur. Het onderhoud aan deze infrastructuur wordt uitgevoerd door Infrasppeed in opdracht van de staat.

Wij zijn vanuit onze verantwoordelijkheid intensief betrokken bij de realisatie van een werkend vervoersysteem. Het gaat ook ons zeer aan het hart dat reizigers vanaf 17 januari jongstleden geen rechtstreekse verbinding met de Fyra tussen Amsterdam en Brussel geboden kan worden.

Direct nadat bekend werd dat de V250 treinstellen niet meer konden worden ingezet, heeft NS zich tot ProRail gewend en zijn wij samen gestart met het in kaart brengen van de capacitaire mogelijkheden aan Nederlandse zijde. Om de reizigers snel weer een kortere en rechtstreekse reis te kunnen aanbieden, in de vorm van een alternatieve treinverbinding tussen de Randstad en Brussel via het conventionele spoor.

Daarbij is het van belang te onderkennen dat de capaciteitsrechten voor de dienstregeling 2013 reeds zijn toegekend aan in totaal 30 vervoerders. Alleen in overleg, zijn deze capaciteitsrechten te wijzigen ten behoeve van een alternatieve verbinding. Hierbij geldt dat de dienstregeling een landelijk samenhangende puzzel is, waarin het niet mogelijk is zomaar puzzelstukken toe te voegen.

In de dienstregeling 2013 zijn op de HSL 6 treinpaden per uur per richting verdeeld. 1 pad voor de Thalys naar Parijs, 1 pad voor de Fyra met V250 materieel naar Brussel, 2 paden voor de Fyra met rijkstuiten en locomotief naar Breda en tenslotte nog 2 paden voor de Fyra naar Rotterdam met V250 materieel. Deze paden naar Rotterdam zouden in de loop van 2013 gebruikt gaan worden. Alle treinen over de HSL starten en eindigen in Amsterdam.

c. Exposé de M. Hugo Thomassen, manager répartition des capacités, ProRail

Mesdames et Messieurs les présidents et membres des parlements,

ProRail assure aux Pays-Bas la répartition de capacité et la gestion du trafic des services de chemin de fer pour la structure de trains à grande vitesse. L'entretien de cette infrastructure est assuré par Infrasppeed pour le compte de l'État.

De par nos responsabilités, nous sommes étroitement associés à la réalisation d'un système de transport efficace. Nous sommes également très préoccupés de ne pouvoir offrir aux usagers une liaison directe par le train Fyra entre Amsterdam et Bruxelles depuis le 17 janvier dernier.

Dès l'annonce du retrait du service des rames V250, les NS se sont adressés à ProRail et nous avons examiné les possibilités offertes en matière de capacité du côté néerlandais. Il s'agissait de proposer à nouveau très rapidement un trajet plus court et direct sous la forme d'une liaison ferroviaire alternative entre le noyau périphérique et Bruxelles au moyen de trains conventionnels.

Il est important à cet égard de savoir que les droits relatifs aux capacités pour l'organisation du service 2013 ont déjà été attribués à 30 transporteurs au total. Ces droits ne peuvent être modifiés que de commun accord pour les besoins d'une liaison alternative. Le service constitue un puzzle au niveau national, auquel on ne peut pas simplement ajouter des pièces.

Le service 2013 prévoit pour les trains à grande vitesse 6 sillons par heure: 1 pour le Thalys vers Paris, 1 pour le Fyra composé de matériel V250 vers Bruxelles, 2 pour le Fyra composé de voitures et d'une locomotive vers Breda et, enfin, 2 pour le Fyra composé de matériel V250 vers Rotterdam. Les sillons vers Rotterdam auraient du être utilisés dans le courant de 2013. Tous les trains qui circulent sur la ligne à grande vitesse partent d'Amsterdam et y arrivent.

Er is in de reguliere dienstregeling 2013 geen capaciteit aangevraagd voor een treindienst van Amsterdam naar Brussel via het conventionele spoor. Het één-op-één terugleggen van het Benelux treinpad is niet mogelijk.

Omdat de door de vervoerders op te zetten dienstregeling nog niet bekend was afgelopen week heeft ProRail alvast verschillende opties uitgewerkt in nauw contact met Infrabel. Zo zijn uitwerkingen gemaakt voor Den Haag of Amsterdam als start en einde van de verbinding tussen België en Nederland. Beide opties zijn verkend, omdat de dienstregeling rondom Amsterdam in 2013 ingrijpend is gewijzigd met de ingebruikname van de Hanzelijn. Ook zijn een dienstregeling met 8 en 16 treinen per dag alsmede een dienstregeling met twee verschillende grenspassagetijden uitgewerkt.

Hierbij is overleg met goederenvervoerders gevoerd voor aanpassingen in hun treindiensten.

Op deze wijze maken wij het mogelijk zo snel mogelijk een definitief afgestemde dienstregeling door te voeren in de systemen van de verkeersleiding.

Als antwoord op de vraag of er ruimte is op het spoor in Nederland voor een alternatieve verbinding over het conventionele spoor kan ik u een indicatie afgeven. Voor een definitief antwoord is het eerst zaak de precieze dienstregeling van de vervoerders te ontvangen. Ook geldt deze indicatie alleen voor 2013. Voor 2014 moet de dienstregelingspuzzel opnieuw gelegd worden.

Capaciteitsverdeling is en blijft minutenwerk.

De indicatie ten aanzien van de ruimte op het spoor in Nederland luidt als volgt:

- een treinpad van en naar Den Haag volgens de tijddigging van de oude Benelux trein is in Nederland beschikbaar te maken; ook voor 16 maal per dag;

Il n'a pas été demandé de disposer d'une capacité pour une desserte entre Amsterdam et Bruxelles au moyen de trains conventionnels dans le cadre du service ordinaire 2013. Il n'est pas possible de récupérer sans plus le sillon Benelux.

L'organisation des services ferroviaires n'étant pas encore connue la semaine dernière, ProRail a déjà élaboré différentes options en concertation étroite avec Infrabel. Des calculs ont déjà été effectués pour La Haye ou Amsterdam comme point de départ de la liaison entre la Belgique et les Pays-Bas. Les deux options ont été examinées dans la mesure où l'organisation a été largement modifiée pour 2013 en ce qui concerne la région amstellodamoise, avec la mise en service de la Hanzelijn. Un scénario comportant 8 et 16 trains par jour et un autre prévoyant deux heures de traversée de la frontière différentes a également été arrêté.

Des concertations ont été menées dans ce cadre avec des transporteurs de marchandises en vue de l'aménagement de leurs horaires.

Nous avons ainsi la possibilité d'insérer un service définitif adapté dans les systèmes de gestion du trafic.

Je puis vous fournir une indication en réponse à la question de savoir s'il existe sur le rail néerlandais une marge de manoeuvre pour une liaison alternative sur les lignes conventionnelles. Mais pour pouvoir fournir une réponse définitive, je devrai connaître l'organisation précise des transporteurs. Et cette indication ne vaut que pour 2013. Le puzzle que constitue l'organisation du service devra être reconstitué pour 2014.

La répartition des capacités est une question de minutes.

Les indications sont les suivantes en ce qui concerne l'espace disponible sur le rail aux Pays-Bas:

- un sillon vers La Haye et retour selon l'horaire de l'ancien train Benelux peut être libéré aux Pays-Bas, même pour une fréquence de seize fois par jour;

- een treinpad van en naar Amsterdam vraagt om aanpassing van de binnenlandse reizigersdienst tussen Schiphol en Leiden;

- een treinpad dat afwijkt van de tijdligging van de oude Benelux trein conflicteert met brugopeningen voor de beroeps- en pleziervaart over de Oude Maas bij Dordrecht.

Ik ga afronden. U als parlementariërs staat voor de verbinding tussen de Benelux landen. ProRail ziet het als haar taak om met alle inzet bij te dragen aan een tweede rechtstreekse treinverbinding — naast de Thalys — tussen de Randstad en België.

Hartelijk dank voor uw aandacht.

d. Uiteenzetting door mevrouw Ann Billiau, directeur-generaal Toegang tot het Net, Infrabel

Mevrouw Billiau verklaart dat Infrabel ervoor zorgde dat België, eind 2009, het eerste Europees land is geweest dat zijn hogesnelheidsnetwerk van grens tot grens afwerkte. Naast de Lijn 1, die sinds 1997 Frankrijk met België verbindt en de Lijnen 2 en 3, die Duitsland met België linken, werd eind 2009 de Lijn 4 tussen België en Nederland, na acht jaar werken en 750 miljoen euro investeringen, in dienst genomen.

- un sillon vers Amsterdam et retour requiert l'aménagement des horaires du transport de voyageurs entre Schiphol et Leiden;

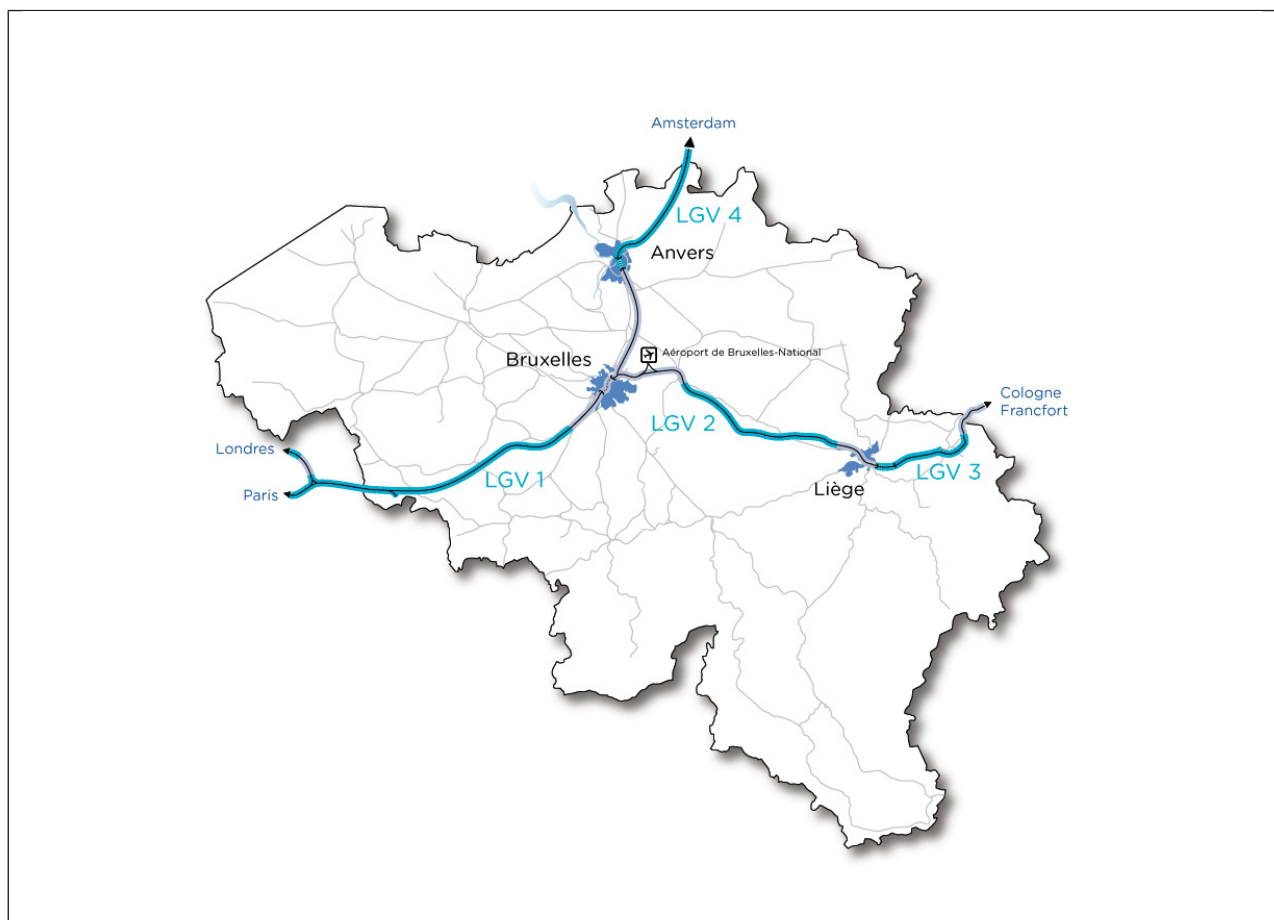
- un sillon qui déroge à l'horaire de l'ancien train Benelux entre en conflit avec les ouvertures des ponts pour les besoins de la navigation professionnelle et de loisir sur la Vieille Meuse, près de Dordrecht.

J'en termine. En tant que parlementaires, vous êtes attachés à la liaison entre les pays du Benelux. ProRail estime qu'il lui appartient de s'employer énergiquement à réaliser une seconde liaison ferroviaire directe — outre le Thalys — entre la région périphérique et la Belgique.

Je vous remercie de votre attention.

d. Exposé de Mme Ann Billiau, directrice générale Accès au Réseau, Infrabel

Mme Billiau déclare qu'Infrabel a fait en sorte que le Belgique devienne, fin 2009, le premier pays européen à parachever son réseau à grande vitesse de frontière à frontière. Outre la Ligne 1, qui relie la France et la Belgique depuis 1997, et les Lignes 2 et 3, qui relient l'Allemagne et la Belgique, la Ligne 4 entre la Belgique et les Pays-Bas, qui a nécessité des investissements de 750 millions d'euros, a été mise en service au bout de huit années de travaux.



De spreekster verklaart dat er nog een primeur was omdat Lijn 4 de eerste grensoverschrijdende hogesnelheidslijn is die met ETCS werd uitgerust.

Het *European Train Control System* (ETCS) kan in het Nederlands 'Europees treinbesturingssysteem' genoemd worden. Het toont de machinist hoe snel en hoe ver de trein nog mag rijden, en het ETCS controleert deze grenzen.

Het ETCS is een onderdeel van het *European Rail Traffic Management System* (ERTMS), de Europese standaard voor treinbeïnvloeding en spoorwegseinen. Het ECTS bestaat uit baanapparatuur en treinapparatuur.

Een eerste stap werd gezet toen vanaf 14 juni 2009 de eerste commerciële ritten plaatsvonden op de snelle en strategische spoorverbinding op de as Brussel-Antwerpen-Amsterdam. Dat waren de binnenlandse treinen die spoorden tussen Antwerpen en Noorderkempen (Brecht).

L'oratrice ajoute qu'il y avait eu là une primeur dans la mesure où la Ligne 4 était la première ligne à grande vitesse transfrontalière à être équipée du système ETCS.

L'*European Train Control System* (ETCS) peut se traduire par "système européen de contrôle des trains". Le système indique au conducteur jusqu'où et à quelle vitesse le train peut continuer de rouler et contrôle ces limitations.

L'ETCS est un élément du *European Rail Traffic Management System* (ERTMS), le standard européen pour la surveillance des trains et des signaux. Il comporte un appareillage embarqué et un appareillage équipant les voies.

Un premier pas a été fait lorsque les premiers trajets commerciaux ont été effectués à partir du 14 juin 2009 sur la liaison rapide stratégique sur l'axe Bruxelles-Antwerpen-Amsterdam. Il s'agissait de trains intérieurs qui circulaient entre Anvers et la Campine septentrionale (Brecht).

Een tweede stap, het internationaal verkeer tussen Antwerpen en Nederland door middel van de Thalystreinen, kon worden gerealiseerd op 13 december 2009. Per dag worden gemiddeld 20 verbindingen tussen Parijs, Brussel en Amsterdam aangeboden.

We kunnen dus stellen dat de hogesnelheidslijn 4 al drie jaar op rij succesvol in gebruik is door ongeveer 20 000 treinen per jaar. Dat vertegenwoordigt zo'n 525 000 treinkilometers per jaar op een veilige en betrouwbare spoorinfrastructuur.

Naar aanleiding van de vragen van de spoorwegondernemingen in april 2012 heeft Infrabel de gevraagde rijpaden voor de Fyra tussen Brussel en Amsterdam via de hogesnelheidslijn 4 geïntegreerd in de nieuwe dienstregeling die overal in Europa in dienst gaat op de tweede zondag van december. Dat was in 2012 op 9 december.

Sinds die datum is er op de hogesnelheidslijn 4 geen enkele storing vastgesteld ten laste van de spoorinfrastructuur.

In de nacht van 17 op 18 januari 2013 stelt Infrabel vast dat een beschermingsplaat van een Fyra gevonden werd op Lijn 4. Conform de wettelijke procedure werd deze vaststelling doorgegeven aan DVIS, Dienst Veiligheid en Interoperabiliteit van de Spoorwegen, het nationale Belgische veiligheidsinstituut.

Op 18 januari heeft DVIS onmiddellijk beslist om tot nader order de commerciële treinritten van de Fyra's te verbieden op de Lijn 4.

Welke rol is nu weggelegd voor Infrabel als Belgische spoorweginfrastructuurbeheerder?

Infrabel is verantwoordelijk voor de toewijzing van de spoorcapaciteit aan de spoorwegondernemingen die hiertoe een vraag hebben ingediend.

Als het gaat over internationale rijpaden, zoals in dit geval, neemt Infrabel contact met de infrastructuurbeheerders van de buurlanden, in casu

Une seconde étape, le transport international entre Anvers et les Pays-Bas par les trains Thalys, a pu être franchie le 13 décembre 2009. En moyenne, 20 liaisons quotidiennes sont offertes entre Paris, Bruxelles et Amsterdam.

On peut donc considérer que la ligne à grande vitesse 4 fonctionne avec succès depuis trois années consécutives, avec quelque 20 000 trains par an. Cela représente environ 525 000 km de voyages en train sur une infrastructure ferroviaire sûre et fiable.

A la suite de demandes formulées en avril 2012 par les entreprises de chemin de fer, Infrabel a intégré les sillons demandés pour le Fyra entre Bruxelles et Amsterdam par la ligne à grande vitesse dans la nouvelle organisation des services qui prend cours partout en Europe le deuxième dimanche de décembre. C'était donc le 9 décembre 2012.

Depuis cette date, aucune perturbation n'a affecté l'infrastructure ferroviaire sur la ligne à grande vitesse.

Dans la nuit du 17 au 18 janvier 2013, Infrabel a constaté la perte par un train Fyra d'une tôle de protection sur la ligne 4. Conformément à la procédure légale, cette information a été communiquée au SSICF, le Service de sécurité et d'interopérabilité des chemins de fer, l'institut national de sécurité belge.

Le SSICF a aussitôt décidé, le 18 janvier, d'interdire jusqu'à nouvel ordre la circulation des trajets commerciaux du Fyra sur la Ligne 4.

Quel rôle joue Infrabel en tant que gestionnaire de l'infrastructure belge?

Infrabel est responsable de l'attribution de la capacité ferroviaire aux entreprises ferroviaires qui ont introduit une demande à cet effet.

S'agissant de sillons internationaux, comme c'est le cas dans le dossier qui nous occupe, Infrabel prend contact avec les gestionnaires

ProRail, om ervoor te zorgen dat de rijpaden aan de grensovergangen worden geharmoniseerd.

Eens deze harmonisatie gebeurd is, kunnen de rijpaden opgenomen worden in de dienstregelingen en worden ze toegewezen aan de spoorwegondernemingen die er dan gebruik van kunnen maken.

Na het wegvallen van de Fyra op 18 januari heeft men vastgesteld dat dit voor zware hinder heeft gezorgd voor vele reizigers. De spoorwegoperatoren hebben vastgesteld dat de huidige stoptrein Antwerpen-Rosendaal, die éénmaal per uur reist over de klassieke lijn 12 overbevolkt zat.

Infrabel heeft dan, samen met ProRail, op vraag van de NMBS, flexibel ingespeeld en een vervangtrein naar Rosendaal werd ingelegd. Op korte termijn werden rijpaden beschikbaar gemaakt om een extra IC-trein tussen Antwerpen en Rosendaal aan te bieden. Ook werd een nieuwe pendeltrein ingelegd tussen Essen en Rosendaal.

Infrabel staat verder ten dienste van de spoorwegondernemingen om in de komende dagen alle andere alternatieven te bestuderen die zij in dienst zouden willen laten gaan.

Mevrouw Billiau dankt de aanwezigen voor hun aandacht.

3. Standpunt en vragen van de leden van de commissie voor Infrastructuur en Milieu van de Tweede Kamer der Staten-Generaal (Nederland)

De heer Paulus Jansen (SP): Mevrouw de voorzitter. Allereerst bedank ik mijn collega Sabien Lahaye-Battheu, want het idee voor deze hoorzitting is van haar afkomstig. Ik stip kort drie zaken aan.

1) Ten eerste is voor een grensoverschrijdende treinverbinding een goede samenwerking nodig tussen de regeringen van Nederland en België, de NMBS en de NS, alsmede ProRail en Infrabel. Bij dit project is dat niet erg goed gelopen. Een voorbeeld daarvan is de aparte reactie van NS en NMBS op de problematiek van AnsaldoBreda. Je

de l'infrastructure des pays voisins, ProRail en l'espèce, aux fins d'harmoniser les sillons aux passages des frontières.

Lorsque cette harmonisation a été réalisée, ces sillons peuvent être repris dans les horaires de service et attribué aux entreprises ferroviaires qui peuvent alors en faire usage.

Il s'est avéré, après la suppression du Fyra le 18 janvier, que de nombreux usagers ont subi d'importants désagréments. Les opérateurs ferroviaires ont observé que l'actuel omnibus Anvers-Rosendaal, qui dessert la ligne classique 12 une fois par heure, était bondé.

À la demande de la SNCB, Infrabel a réagi, avec ProRail, en faisant preuve de flexibilité et en mettant en service un train de remplacement vers Rosendaal. Des sillons ont été libérés rapidement pour permettre d'offrir un IC supplémentaire entre Anvers et Rosendaal. Un nouvel omnibus a également été proposé entre Essen Rosendaal.

Pour le surplus, Infrabel se tient à la disposition des entreprises ferroviaires pour examiner dans les prochains jours toutes les alternatives qu'elles souhaiteraient mettre en oeuvre.

Mme Billiau remercie les participants pour leur attention.

3. Points de vue et questions des membres de la commission de l'Infrastructuur et de l'Environnement de la Deuxième Chambre des États Généraux (Pays-Bas)

M. Paulus Jansen (SP): Madame la présidente, je tiens avant tout à remercier ma collègue Sabien Lahaye-Battheu, qui a pris l'initiative de cette audition. Je voudrais brièvement évoquer trois aspects.

1) Tout d'abord, une liaison ferroviaire transfrontalière requiert une bonne coopération entre les gouvernements des Pays-Bas et de la Belgique, la SNCB et les NS, ainsi que ProRail et Infrabel. Dans le cadre de ce projet, les choses ne se sont pas déroulées comme elles auraient dû. Je citerai à titre d'exemple l'attitude divergente adoptée par

zou verwachten dat zo'n geïntegreerde onderneming met één mond spreekt. Dat is niet zo. Dat is een teken dat de afstemming en integratie van het beleid niet in orde is. Graag een korte reactie van de directeurs van NS en NMBS daarop.

2) Ten tweede heeft de Tweede Kamer ruim drieënhalve jaar geleden al uitgesproken graag te willen dat de Beneluxtrein zou blijven doorrijden na introductie van de Fyra. Je moet oude schoenen immers niet weggooien voordat de nieuwe lekker zitten. Dat is hier wel gebeurd. Daar hebben beide bedrijven bewust voor gekozen. Daarmee hebben zij ook bewust een risico gelopen, want toen bleek dat de nieuwe schoenen niet passen, waren de oude schoenen inmiddels verdwenen. Dan heb je een probleem. Hoe is het mogelijk dat deze ervaren spoorbedrijven zo laconiek zijn omgegaan met dat grote risico?

3) Ten derde hebben de reizigersorganisaties en het Nederlandse parlement sowieso uitgesproken het wenselijk te vinden dat er naast snelle en dure treinverbindingen als de Thalys en de Fyra ook een betaalbaar alternatief is dat vaker stopt. De Beneluxtrein voldeed goed aan dat profiel. Die was te vergelijken met een Belgische interrailverbinding of een Nederlandse intercityverbinding. Die wordt op dit moment nog gemist als backup voor de Fyra. Wij hopen allemaal dat de Fyra weer snel gaat rijden, maar zodra dat zo is, zijn er nog steeds problemen met de betaalbaarheid en het meenemen van fietsen. Graag krijg ik een reactie.

4) Tot slot heb ik van de heer Meerstadt begrepen dat hij op vrij korte termijn een korte variant van de Beneluxtrein tot aan Den Haag kan laten rijden. Ik hoor graag van de aanwezige bestuurders van NS, NMBS, ProRail en Infrabel of dat op zeer korte termijn te regelen is.

Mevrouw Betty De Boer (VVD): Niet alleen wij maar ook de reiziger is verbolgen over het feit dat er geen vervangend materieel is ingezet. De Fyra is voorwaardelijk aangekocht, maar het

les NS en la SNCB face au problème posé par AnsaldoBreda. L'on aurait pu s'attendre à ce qu'une entreprise intégrée s'exprime d'une même voix. Il n'en a rien été. C'est un signe que l'harmonisation et l'intégration de la politique mise en oeuvre laissent à désirer. J'aimerais que les directeurs des NS et de la SNCB répondent brièvement.

2) Ensuite, la Deuxième Chambre a émis il y a plus de trois ans et demi le souhait que le train Benelux soit maintenu après la mise en service du Fyra. Comme on dit chez nous, on ne jette pas ses vieilles chaussures avant que les nouvelles ne se soient faites à ses pieds. C'est pourtant ce que l'on a fait ici. C'est un choix délibéré qu'ont opéré les deux entreprises. Elles ont donc aussi délibérément pris un risque car lorsque les nouvelles chaussures se sont avérées être inconfortables, les anciennes avaient déjà fini à la poubelle. Elles ont donc été confrontées à un problème. Comment se peut-il que ces entreprises ferroviaires expérimentées aient fait preuve d'une telle légèreté face à un tel risque?

3) Troisièmement, les organisations d'usagers et le Parlement néerlandais ont estimé qu'il fallait conserver, à côté de liaisons ferroviaires rapides mais onéreuses comme le Thalys et le Fyra, un train financièrement plus abordable, même s'il est amené à s'arrêter plus souvent. Le train Benelux répondait parfaitement à ce profil. On pouvait le comparer à une liaison interrail belge ou à une liaison intercity néerlandaise. Un tel train fait aujourd'hui cruellement défaut comme backup au Fyra. Nous espérons tous que le Fyra circulera rapidement à nouveau mais, lorsque ce sera le cas, des problèmes subsisteront, comme l'aspect financier et la possibilité d'emporter une bicyclette. Merci de bien vouloir me répondre à ce sujet.

4) Enfin, j'ai cru comprendre que M. Meerstadt est d'avis qu'il est possible de faire circuler à bref délai une variante restreinte du train Benelux jusqu'à La Haye. Les administrateurs ici présents des NS, de la SNCB, de ProRail et d'Infrabel pourraient-ils me dire si cette question peut être réglée à très bref délai.

Mme Betty De Boer (VVD): Nous nous étonnons, tout comme les usagers, que l'on n'ait pas mis en service du matériel de remplacement. Le Fyra a été acheté sous conditions mais le trajet

Benelux-traject is onvoorwaardelijk opgeheven. Wij hebben begrepen dat de moeilijkheid zit in het traject tussen Roosendaal en Brussel. Ik hoor graag, ook van de NMBS, waarom het niet mogelijk is om op korte termijn treinstellen samen te voegen. Wij willen geen plannen. Wij willen treinen.

1) Wat de aankoop van de Fyra betreft, verbaast het mij dat is gekozen voor een nieuwere techniek, niet voor beproefde techniek. Dat is jammer, want nu komen er allerlei fouten aan de dag. Dat schijnt normaal te zijn bij een nieuw toestel. Mij verbaast ook dat het een relatief bescheiden aankoop is. Het gaat niet om 100 treinen, maar het ging in eerste instantie slechts om 26 toestellen en in tweede instantie om 19 toestellen. Hoe kon deze aankoop zo goedkoop? Er is immers gekozen voor de Fyra omdat het de goedkoopste trein was. Zijn er nergens vraagtekens gerezen? Hoe kan het dat de NS negentien toestellen hebben aangekocht en die aankoop in stand hebben gehouden? En hoe kan het dat de NMBS de aankoop heeft teruggedroefd van tien naar drie treinen? Waar zit de ongelijkwaardigheid in het contract in deze samenwerking? Dat vind ik onbegrijpelijk.

2) Er werd gezegd dat de producent inmiddels aansprakelijk is gesteld, wat heel verstandig is. De NMBS zegt heel duidelijk: na drie maanden gaan wij kijken of die trein wel kan rijden. Wat gebeurt er na die drie maanden? Wat gebeurt er als de trein op dag 95 niet rijdt? Blazen wij dan de hele aankoop af? Wat gebeurt er eigenlijk met de al aangekochte negen toestellen, die nu op heel duur lang parkeren staan vlak voor Amsterdam? De hamvraag is: waarom is de NMBS die afspraken niet nagekomen? Waarom heeft de NMBS niet tien toestellen gekocht maar drie?

3) Vanuit Italië hoor je: de problemen zijn niet zo groot. Vanuit Nederland hoor je: de problemen zijn wel heel groot. Er zijn 30 technici ingeschakeld, die heel hard aan het werk zijn om de problemen op te lossen. Hoe is de huidige stand van zaken met de Fyra?

4) Aan de heer Meerstadt stel ik de vraag: is er een koppeling tussen de vergoeding van

Benelux a été supprimé inconditionnellement. Nous avons cru comprendre qu'il est possible de rétablir une ligne entre Roosendaal et Bruxelles. J'aimerais savoir, et je m'adresse aussi à la SNCB, pourquoi il ne serait pas possible de constituer des rames à bref délai. Nous ne voulons pas de plan, nous voulons des trains.

1) En ce qui concerne l'achat du Fyra, je suis surpris que le choix se soit porté sur un matériel doté d'une technique plus récente plutôt que sur une technique éprouvée. C'est regrettable car l'on est amené aujourd'hui à constater de multiples défauts, ce qui semble normal pour un nouveau système. Je m'étonne aussi qu'il se soit agi d'une commande relativement modeste. Il ne s'agissait pas de 100 trains mais, dans un premier temps, de seulement 19 exemplaires. Comment cet achat a-t-il pu coûter aussi peu? On a choisi le Fyra parce qu'il était le moins cher. Ne s'est-on pas posé de questions? Comment se fait-il que les NS aient acheté 19 trains et aient maintenu cette commande? Et comment se fait-il que la SNCB ait ramené la commande de 10 trains à 3? Ou est-ce là que réside l'inégalité dans le contrat conclu dans le cadre de cette association? Cela me paraît incompréhensible.

2) Il a été dit que le fabricant a entre-temps été mis en demeure, ce qui est une bonne chose. La SNCB affirme très clairement qu'elle déterminera à l'issue d'une période de trois mois si le train est en mesure de circuler. Qu'advient-il à l'issue de ces trois mois? Que se passera-t-il si le train ne roule toujours pas le 95e jour? Va-t-on alors dénoncer l'achat? Et que fera-t-on des 9 trains achetés qui sont actuellement garés pour une longue période à deux pas d'Amsterdam, et qui coûtent ainsi très cher? La question essentielle est de savoir pourquoi la SNCB n'a pas acheté 10 trains mais seulement 3?

3) D'Italie nous parviennent des échos selon lesquels les problèmes ne sont pas si graves. Aux Pays-Bas en revanche, on affirme qu'ils sont gravissimes. Il a été fait appel à 30 techniciens qui travaillent d'arrache-pied pour les résoudre. Quel est actuellement l'état de la situation du dossier Fyra?

4) Je voudrais poser une question à M. Meerstadt. Y a-t-il un lien entre l'indemnité annuelle de

150 miljoen jaarlijks om te mogen rijden en de aanbesteding van de treinen? Is daarom voor de goedkoopste variant gekozen? Er zijn immers meer criteria belangrijk geweest, ook de beproefde criteria. In hoeverre zijn er eisen gesteld aan de kwaliteit van de toestellen? Hoe luiden de specificaties van hetgeen geleverd moest worden? Zijn de NS en NMBS ook bij het ontwikkel- en bouwproces aanwezig geweest om dat te begeleiden?

5) In hoeverre zijn de problemen te wijten aan het feit dat de Fyra niet winterklaar is? Of zijn de NS en NMBS niet winterproof zodat het materieel met dit weer ijsvrij kan worden ingezet? In Noorwegen en andere landen waar veel sneeuw ligt, is dat immers wel het geval.

6) Hebben de vervoerders ook intern hun verantwoordelijkheid genomen? Zijn hier consequenties aan verbonden binnen de bedrijven? Zo ja, welke en, zo nee, waarom niet?

De heer Duco Hoogland (PvdA): Ik begin met de infrastructuur. Ik begrijp dat het op korte termijn mogelijk is een pad beschikbaar te maken voor de trein. Dat is mooi. De heer Thomassen zegt nog geen aanvraag te hebben gehad, maar is hij al proactief aan het kijken? Wanneer kan de oplossing daadwerkelijk in werking treden? Op papier snap ik die werkelijkheid namelijk. De praktijk is dat dagelijks 3 000 reizigers op een trein wachten die voorlopig niet komt. Ik hoop dat die zo snel mogelijk komt.

1) In de Volkskrant las ik dat de NS voornemens is om de intercity tussen Amsterdam en Brussel permanent te laten bestaan naast de Fyra als die weer gaat rijden. Klopt dat? Houdt de NS met of zonder Fyra vast aan de ambitie om één keer per uur een hogesnelheidstrein te laten rijden tussen Amsterdam en Brussel en terug? Is de NS bereid flexibeler om te gaan met de reserveringen? Als je de trein van 16.00 uur hebt maar toch die van 21.00 uur wilt nemen, kan dat dan?

150 millions pour pouvoir rouler et l'adjudication du marché des trains? Est-ce la raison pour laquelle il a été opté pour la variante la moins onéreuse? Car il y avait d'autres critères importants, dont le caractère éprouvé du matériel. Dans quelle mesure a-t-on posé des exigences concernant la qualité des trains? À quelle spécification devait répondre le matériel? Les NS et la SNCB ont-ils participé au processus de développement et de construction pour l'accompagner?

5) Dans quelle mesure les problèmes sont-ils dus au fait que le Fyra n'était pas prêt à affronter les rigueurs hivernales? Ou faut-il conclure que ce sont les NS et la SNCB qui ne le sont pas, et qu'ils ne sont donc pas en mesure de faire rouler les trains par ce temps de gel? Dans des pays comme la Norvège, où les chutes de neige sont abondantes, les trains n'en roulent pas moins.

6) Les transporteurs ont-ils également assumé leurs responsabilités à l'interne? Des conséquences se font-elles sentir à cet égard au sein des entreprises? Dans l'affirmative, lesquelles et, dans la négative, pourquoi?

M. Duco Hoogland (PvdA): Je commencerai par l'infrastructure. J'ai cru comprendre qu'il serait possible de libérer à bref délai un sillon pour faire circuler le train. C'est une bonne chose. M. Thomassen dit ne pas encore avoir reçu de demande à et effet mais examine-t-il déjà proactivement la question? Quand la solution pourra-t-elle être effectivement mise en oeuvre? Je comprends la réalité des choses sur papier. Dans la pratique, 3000 voyageurs attendent quotidiennement un train qui se fait provisoirement attendre. J'espère qu'il arrivera dans les meilleurs délais.

1) J'ai lu dans le journal Volkskrant que les NS se proposent de pérenniser le train intercity entre Amsterdam et Bruxelles, à côté du Fyra lorsque le ce dernier roulera à nouveau. Est-ce exact? Les NS ont-ils véritablement l'ambition, avec ou sans le Fyra, de faire circuler à une fréquence d'une fois par heure un train à grande vitesse entre Amsterdam et Bruxelles et retour? Les NS sont-ils disposés à faire preuve de plus de flexibilité concernant l'obligation de réserver? Le voyageur qui a réservé une place dans le train de 16 heures pourra-t-il par exemple prendre celui de 21 heures s'il le souhaite?

2) Kan de NMBS snel met een oplossing komen voor de reizigers zodat zij zonder overstappen van Brussel naar Amsterdam kunnen reizen en andersom? Die vraag geldt natuurlijk ook voor de snelle verbinding.

3) De Thalys rijdt op dit moment wel, en de Thalys en de Fyra zijn toch concurrenten. In beide bedrijven bezit de NMBS een belang. Hoe gaat de NMBS met die belangen om? Als de Fyra niet rijdt, kan een deel van de reizigers immers de Thalys pakken. De NMBS schafte vrij laat drie Fyra's aan in plaats van vier. Waarom was dat zo? Dat heeft Den Haag immers wel een verbinding gekost. Is de NMBS bereid om met Den Haag te kijken naar een oplossing om wel de verbinding Brussel-Den Haag te maken? Is de NMBS bereid samen met de NS snel een verbinding Brussel-Amsterdam op het hsl-spoor met of zonder de Fyra te realiseren?

De heer Machiel De Graaf (PVV): Daarnet zagen wij in de presentatie van de heer Meerstadt dat bij een aanbesteding volgens Europese regels prijs-kwaliteit, bewezen technologie, geschatte levensduur en nazorg heel belangrijke punten zijn. In dat rijtje mis ik de zorg: de levering zelf, het voortraject tot de nazorg. Wij kunnen ons namelijk wel druk maken over de nazorg, maar het gaat ons vooral om het traject dat het mogelijk maakt dat de reiziger kan gaan reizen.

1) Zakendoen met Italianen is apart. Wij zijn allemaal bezig met de multiculturele samenleving, maar wij vergeten dat bij bedrijfsculturen misschien ook een stukje multiculturaliteit komt kijken. Is AnsaldoBreda doorgelicht? Zijn de geboekte resultaten oftewel de non-resultaten bij de bestelling van Denemarken meegenomen, vraag ik zowel aan de NS als de NMBS.

2) De heer Descheemaeker had het over de boeteclausule. Die is in werking getreden. AnsaldoBreda is een verliesgevend bedrijf. Het wordt geholpen door de Italiaanse staat, die er financieel ook niet al te rooskleurig voor staat maar

2) La SNCB pourra-t-elle rapidement proposer une solution aux usagers pour qu'ils puissent voyager sans changer de train de Bruxelles à Amsterdam et vice et versa? Cette question vaut bien évidemment aussi pour la liaison rapide.

3) Le Thalys, quant à lui, roule actuellement. Or le Thalys et le Fyra sont tout de même concurrents. La SNCB possède des intérêts dans les deux entreprises. Comment gère-t-elle cette situation? Lorsque le Fyra ne roule pas, une partie des voyageurs peuvent en effet emprunter le Thalys. La SNCB a fait tardivement l'acquisition de 3 Fyra au lieu de 4. Pourquoi? Car il en a coûté une liaison à La Haye. La SNCB est-elle disposée à envisager avec La Haye une solution permettant de mettre en oeuvre la liaison Bruxelles-La Haye? Est-elle disposée à mettre rapidement en place avec les NS une liaison Bruxelles-Amsterdam sur la ligne à grande vitesse, avec ou sans le Fyra?

M. Machiel De Graaf (PVV): Nous avons vu il y a un instant, dans la présentation de M. Meerstadt, que, dans le cadre d'une adjudication selon les règles européennes, le rapport prix-qualité, le caractère éprouvé de la technologie, la durée de vie estimative et la maintenance constituent des points importants. Mais il manque à mes yeux dans cette énumération l'accompagnement, qui couvre la livraison proprement dite, ainsi que toute la procédure en amont et la maintenance. Car nous pouvons certes nous interroger à propos de l'entretien, mais ce qui nous importe avant tout, c'est le processus qui permet en définitive aux voyageurs de se déplacer.

1) Faire des affaires avec des Italiens est quelque chose de particulier. On parle abondamment de la société multiculturelle mais on oublie que les cultures d'entreprise comportent peut-être bien une part de multiculturalité. L'entreprise AnsaldoBreda a-t-elle fait l'objet d'un audit? A-t-il été tenu compte des résultats ou de l'absence de résultats concernant la commande passée par le Danemark, et ma question s'adresse tant aux NS qu'à la SNCB?

2) M. Descheemaeker a évoqué la question de la clause pénale. Celle-ci a été appliquée. AnsaldoBreda est une entreprise déficitaire. Elle est soutenue par l'État italien qui, bien qu'il se trouve lui-même dans une situation financière précaire,

wel moet bijspringen. Hoeveel zekerheid bestaat er over het betalen van die boetes aan de NS en NMBS? Waarom is er geen clausule opgenomen over het terugsturen van die treinen? Waarom sturen wij de treinen niet gewoon terug en gaan wij niet alsnog met een andere leverancier in zee?

3) Waarom is de aanbesteding zo ingekleed dat de andere partijen zijn afgehaakt en de aanbesteding alleen maar bij AnsaldoBreda terecht zou komen? Zulke vermoedens rijzen ondertussen wel bij ons en onze achterban. Ik wil dat graag kunnen uitleggen aan onze achterban: Henk en Ingrid. Die zitten thuis, die slaan met de vuist op tafel, die hebben hier last van en zeggen: ze maken er een zootje van in Den Haag en Brussel.

4) Bij wie ligt de eindverantwoordelijkheid voor dit debacle, dit echec? Waarom heeft nog niemand zelf zijn conclusie getrokken? Wie houdt de hand boven wiens hoofd? Misschien zijn er wel meer mensen die deze vraag kunnen beantwoorden aan de verzamelde parlementen.

5) Wij kunnen voor nu de situatie proberen op te lossen, maar volgend jaar wordt het weer winter. Die combinatie van factoren heeft mede geleid tot dit debacle. Wat gaan de NS en NMBS doen als het volgend jaar winter is en het weer misgaat? Is of wordt daar, misschien wel door de taskforce, al een plan voor gemaakt? Waarom is er vanaf 2007 toen de grote problemen aan het licht kwamen, niet meteen gewerkt aan het opstellen van een plan B en het uitvoeren daarvan?

De heer Sander De Rouwe (CDA): Nooit eerder was de afstand tussen Amsterdam en Brussel zo groot, zei een treinreiziger vanochtend tegen mij. Maar de afstand tussen beide parlementen is sinds 1830 niet zo klein geweest. Wij zitten hier op initiatief van het Beneluxparlement vanwege de Fyra, de glanzende appel die van binnen rot bleek te zijn.

1) Ik begin met de allerbelangrijkste vraag, een vraag van de gewone reiziger: vanaf welke dag is er datgene wat beloofd is, namelijk een snelle verbinding tussen Amsterdam en Brussel? Hoewel

est bien obligé d'intervenir. Dans quelle mesure existe-t-il des garanties que les indemnités seront bien versées aux NS et à la SNCB? Pourquoi n'a-t-on pas prévu une clause permettant de restituer les trains? Pourquoi ne renvoyons-nous pas tout simplement ces trains pour nous tourner ensuite vers un autre fabricant?

3) Pourquoi l'adjudication a-t-elle été présentée de manière telle que les autres soumissionnaires ont renoncé, la commande devant alors nécessairement échoir à AnsaldoBreda? Nous nourrissons des soupçons à cet égard, de même que notre arrière ban. Je voudrais bien pouvoir expliquer la situation à ce dernier, à Henk et Ingrid qui, chez eux, frappent du poing sur la table, en ont assez et pensent que c'est la pagaille à La Haye et à Bruxelles.

4) À qui incombe la responsabilité finale de cette débâcle, de cet échec? Pourquoi personne n'a-t-il encore tiré pour lui-même les conclusions qui s'imposent? Qui couvre qui? Peut-être quelqu'un pourrait-il répondre à cette question en présence des parlementaires ici présents.

5) L'on peut chercher à résoudre le problème tel qu'il se pose actuellement mais l'hiver sera de retour l'an prochain. La débâcle est le résultat d'une combinaison de facteurs. Que comptent faire les NS et la SNCB lorsque l'hiver sera revenu l'an prochain et que des problèmes resurgiront? Le groupe de travail spécial a-t-il déjà prévu ou va-t-il prévoir quelque chose à cet égard? Pourquoi, lorsque les importants problèmes ont surgi en 2007, ne s'est-on pas d'emblée employé à mettre au point un plan B et à le mettre en oeuvre?

M. Sander De Rouwe (CDA): Un voyageur me disait ce matin que la distance entre Amsterdam et Bruxelles n'a jamais été aussi grande. Mais la distance entre les deux parlements n'a jamais été aussi faible depuis 1830. Nous sommes ici à l'initiative du Parlement Benelux pour débattre du dossier Fyra, un fruit ô combien appétissant dont il est hélas apparu qu'il était pourri de l'intérieur.

1) Je commencerai par la question la plus importante, celle que se pose l'utilisateur ordinaire: quand aurons-nous ce qui nous a été promis, à savoir une liaison rapide entre Amsterdam et Bruxelles? Bien

ik mij kan voorstellen dat er vandaag helaas nog geen plan ligt, wil ik van alle betrokkenen horen op welke datum de reiziger duidelijkheid krijgt.

2) De NS heeft een taskforce ingesteld. Zit de reiziger daar ook in? Is die taskforce alleen van Nederland of is het een gezamenlijke taskforce van de NS en NMBS en van beide overheden? Hoe zit het met plan B of waar was dat? Als je in de meest moeilijke periode, de winterperiode, een nieuwe trein invoert die zich volstrekt niet bewezen heeft, dan vraag je je tevoren toch af of dat wel gaat lukken? Hebben alle betrokkenen er rekening mee gehouden dat dat misschien niet zo vlotjes zou verlopen als gedacht of gehoopt, zeker als je de historische achtergrond kent?

3) Hebben de overheden druk op de NS uitgeoefend om deze trein er per 9 december doorheen te jassen? Begin december was er een akkoord en een paar dagen later moest er al direct geleverd worden. Was dat niet volstrekt onrealistisch?

4) Ik heb nuanceverschillen gehoord tussen de NMBS en de NS zowel over de oplevering als de oplossing. Waarom kan de NMBS direct de oplossingen leveren? En waarom krijgt ons parlement een brief van de staatssecretaris waarin staat dat zij eind januari met een vervolgbrief komt zonder oplossing?

5) De directeur van AnsaldoBreda zei vijf dagen geleden op tv: binnen drie dagen zijn de problemen opgelost. Wij zijn royaal geweest; we zijn twee dagen daaroverheen. Is de Italiaanse belofte nagekomen?

6) Hoe zit het met de boeteclausules? Ik heb het idee dat ik daar twee versies over hoor. Hebben de NS en de NMBS verschillende interpretaties van de boetes en eventuele verantwoordelijkheden van AnsaldoBreda? De afgelopen jaren is ons parlement een paar keer bijgesproken over het bijna-failliet van de High Speed Alliance (HSA). Kan de HSA hier toezeggen dat zij de komende

que je puisse imaginer qu'il n'existe actuellement encore aucun projet à ce sujet, je voudrais que l'ensemble des parties concernées me disent à quelle date les voyageurs seront fixés.

2) Les NS ont créé un groupe de travail spécial. Les usagers y sont-ils représentés? Ce groupe de travail est-il exclusivement néerlandais ou s'agit-il d'un groupe de travail commun entre les NS, la SNCB et les deux autorités concernées? Qu'en est-il d'un plan B? Lorsqu'on met en service au cours de la période la plus défavorable, en hiver donc, un train dont la technologie n'est pas encore éprouvée, il faut tout de même se demander par avance si l'entreprise pourra être couronnée de succès. Toutes les parties concernées ont-elle bien songé que tout ne se déroulerait peut-être pas comme prévu ou espéré, particulièrement à la lumière du contexte historique?

3) Les autorités ont-elles exercé une pression sur les NS pour que le train soit mis en service au 9 décembre? Un accord avait été conclu au début du mois de décembre et des livraisons ont dû être effectuées au bout de quelques jours seulement. N'était-ce pas totalement irréaliste?

4) J'ai entendu parler de nuances entre l'attitude de la SNCB et celle des NS concernant tant la réception que les solutions. Pourquoi la SNCB peut-elle apporter d'emblée la solution? Et pourquoi notre Parlement reçoit-il de la secrétaire d'État un courrier annonçant un deuxième courrier pour la fin janvier, sans pour autant qu'une solution soit avancée?

5) Le directeur d'AnsaldoBreda a dit il y a cinq jours à la télévision que les problèmes seraient résolus en trois jours. Nous avons fait preuve de générosité puisque le délai est dépassé de deux jours. Les promesses des Italiens ont-elles été tenues?

6) Qu'en est-il des clauses pénales? Je pense avoir entendu à ce sujet deux versions. Les NS et la SNCB ont-ils une interprétation divergente des clauses pénales et des responsabilités éventuelles d'AnsaldoBreda? Ces dernières années, notre parlement a été informé à plusieurs reprises au sujet de la quasi-faillite de High Speed Alliance (HSA). HSA peut-elle s'engager à effectuer les livraisons

jaren gewoon kan leveren onder de afgesproken voorwaarden en dat wij niet over een paar maanden een gesprek moeten hebben over het faillissement van de HSA?

Mevrouw Liesbeth Van Tongeren (GroenLinks):

Ik sluit mij kortheidshalve aan bij alle voorgaande vragen. Daarnaast vraag ik mij af wat wij gaan doen aan de prijs van de treinkaartjes. Als er weer een verbinding op gang komt, kan daar natuurlijk niet de hoofdprijs voor gevraagd worden. Krijgen mensen bij vertraging hun geld terug? Kan er makkelijk omgeboekt worden naar de Thalys? Dat is in uitzonderlijke gevallen mogelijk, maar je zou verwachten dat passagiers bij problemen snel tussen de een en de ander kunnen switchen, zeker in deze overgangperiode tot de tijd waarin er hopelijk én een Beneluxtrein rijdt én een werkende Fyra. Hoe zit het met het “jump on”-ticket? Kan er op de trein gesprongen worden? Kun je zo nodig op de Thalys springen? En dan de hamvraag: wanneer rijdt de Beneluxtrein en wanneer rijdt de Fyra weer?

1) Is er bij het testen van deze treinen permanent een ingenieursteam van de NS of de NMBS geweest? Hebben wij in die fase al samengewerkt? Kwamen deze treinen ook met een gebruiksaanwijzing bij sneeuw? Bij elk apparaat dat een gewone burger koopt, zit een gebruiksaanwijzing. Ik hoor een duidelijk verschil tussen wat de Italianen zeggen en wat hier is gezegd. De Italianen zeggen dat de sneeuw er in de Watergraafsmeer helemaal niet is afgehaald waardoor die er in grote klonters aan voor, terwijl iemand hier vanmorgen zei: wij moesten met snijbranders de sneeuw van de trein afhaken.

2) Wanneer is het besluit genomen om totaal te stoppen met de Beneluxtrein? Is dat ook gecommuniceerd aan reizigers? Ik heb verschillende jaartallen gehoord. Ik heb ook ergens gelezen dat de productielijn voor deze trein in Italië gestopt is. Levert dat straks niet gigantische problemen op? Als deze trein straks weer gaat rijden, wat ik hoop, dan zal die toch enige nazorg behoeven. Hoe doen wij dat als de productielijn niet meer werkt?

dans les années à venir aux conditions convenues et garantir qu'il ne faudra pas, dans quelques mois, débattre de sa mise en faillite?

Mme Liesbeth Van Tongeren (GroenLinks):

Je serai brève et je me joins à toutes les questions qui viennent d'être posées. Par ailleurs, je me demande ce qu'il va advenir du prix des billets si une liaison est rétablie. Il ne saurait évidemment être question de réclamer le prix principal. Les usagers seront-ils remboursés en cas de retard? Le transfert vers le Thalys pourra-t-il se faire aisément? Je parle bien entendu ici de cas exceptionnels mais l'on pourrait s'attendre à ce que, en cas de problème, les passagers puissent passer aisément d'un train à l'autre, surtout en cette période de transition, jusqu'à ce que, il faut l'espérer, circulent un train Benelux et un Fyra opérationnel. Qu'en est-il du billet “jump on”? Peut-on facilement prendre le train? Au besoin, peut-on emprunter le Thalys? Et enfin, la question essentielle: quand le train Benelux et le Fyra rouleront-ils à nouveau?

1) Une équipe d'ingénieurs des NS ou de la SNCB a-t-elle été présente en permanence lors des tests auxquels ont été soumis les trains? Y a-t-il déjà eu une coopération au cours de cette phase? Un mode d'emploi a-t-il été fourni pour ces trains en cas de neige? Tout appareil qu'achète un citoyen ordinaire est accompagné d'un mode d'emploi. J'observe des différences manifestes entre ce que disent les Italiens et ce que j'entends ici. Les Italiens font valoir que le matériel n'a pas été débarrassé de la neige à Watergraafsmeer et que les mécanismes ont dès lors gelé sous l'effet de ces amas importants alors qu'il a été dit ici ce matin qu'il a fallu débarrasser les trains de la neige au moyen de chalumeaux.

2) Quand a-t-il été décidé de supprimer totalement le train Benelux? L'information a-t-elle été communiquée aux voyageurs? J'ai entendu citer différentes dates. J'ai lu aussi que la ligne de production du train a été arrêtée en Italie. Cette situation ne va-t-elle pas générer en fin de compte des problèmes gigantesques? Si le train est remis en service, ce que j'espère, un certain suivi sera tout de même nécessaire. Que fera-t-on si la ligne de production est arrêtée?

3) Graag zouden wij zowel alle veiligheidsdocumenten over deze treinen als het volledige aanbestedingsdossier willen krijgen of desnoods vertrouwelijk inzien. Waarom is niet met twee treinen begonnen, en pas nadat dat werkte, uitgebreid naar vier, dan zes en dan acht? Hoe staat het met de veiligheidscertificaten in België en Nederland? In België lopen de certificaten bijna af. Er moet opnieuw getest worden. Welke data en herkeuringen kunnen wij verwachten?

4) Als wij de punctualiteit van de Thalys in de beginperiode vergelijken met die van de Fyra, waar komen wij dan op uit? Deed een Europese aanbesteding met maar één aanbieder geen bellen rinkelen? Is er, gelet op zo'n heel kleine bestelling bij één aanbieder, geen herbezinning geweest? Is de vraag gesteld: moeten wij hier wel mee doorgaan?

5) Rest mij nog de dringende vraag: communiceer duidelijk met de reiziger, ook als het niet lukt. Die voelt zich nu met een kluitje in het riet gestuurd met de mededeling: er komt een plan van aanpak aan het eind van de maand. Het moet helder zijn wanneer en hoe vaak de Beneluxtrein rijdt, wanneer wij weer mondjesmaat met de Fyra beginnen en wanneer die weer goed rijdt.

Mevrouw Stientje Van Veldhoven (D66): Terwijl onze parlementen vandaag nader tot elkaar komen, is de afstand tussen onze landen per trein steeds minder goed overbrugbaar. De grote reeks aan tegenslagen en mislukkingen leidt vooral bij de reiziger tot veel onbegrip en grote frustratie. D66 richt wel een woord van dank aan al die mensen die heel hard aan het werk zijn om die problemen op te lossen.

1) De samenwerking op het dossier-Fyra is bepaald niet goed verlopen. Ik doel bijvoorbeeld op het niet naleven van het ministerieel akkoord uit 2005. Daarin zijn afspraken gemaakt over de verbindingen tussen Nederland en België, waaronder die met Den Haag. Hoe kan het dat deze

3) Nous aimerions disposer de tous les documents relatifs à la sécurité des trains ainsi que du dossier d'adjudication complet ou à tout le moins pouvoir prendre confidentiellement connaissance de ces documents. Pourquoi ne s'est-on pas, dans un premier temps, limité à 2 trains pour passer ensuite, si l'essai s'était avéré concluant, à 4, puis 6, puis 8? Qu'en est-il des certificats de sécurité en Belgique et aux Pays-Bas? En Belgique, les certificats arriveront prochainement à échéance. Il faudra procéder à de nouveaux tests. Quelles dates sont prévues et à quelle recertification faut-il s'attendre?

4) Quel résultat fournit la comparaison entre la ponctualité du Thalys à ses débuts et celle du Fyra? Une adjudication européenne à laquelle n'a participé qu'un soumissionnaire n'a-t-elle pas fait s'allumer un voyant? N'a-t-on pas, pour une aussi modeste commande auprès d'un unique soumissionnaire, envisagé de reconsidérer le dossier? S'est-on demandé s'il fallait poursuivre dans cette voie?

5) Je voudrai encore formuler une demande urgente: communiquez clairement avec les usagers, même en cas d'échec. Les usagers se sentent laissés pour compte lorsqu'ils s'entendent dire qu'un plan verra le jour d'ici à la fin du mois. Ils doivent savoir quand et avec quelle fréquence roulera le train Benelux, quand le Fyra sera petit à petit remis en service et quand il sera à nouveau pleinement opérationnel.

Mme Stientje Van Veldhoven (D66): Alors que nos parlements se rapprochent aujourd'hui, la distance à parcourir en chemins de fer entre nos deux pays est de plus en plus difficile à franchir. La longue série de contretemps et d'échec suscite surtout l'incompréhension chez l'utilisateur et génère chez lui une grande frustration. D66 tient à remercier tous ceux qui travaillent d'arrache-pied pour résoudre les problèmes.

1) On ne peut pas dire que la coopération dans le dossier Fyra ce soit bien déroulée. Je songe par exemple au non-respect de l'accord ministériel de 2005. Des accords avaient été pris à propos des liaisons entre les Pays-Bas et la Belgique, et notamment à propos de la liaison avec La Haye.

verbinding zeven jaar na dato nog steeds niet tot stand is gekomen?

2) Hoe kijken de NS en de NMBS aan tegen de problemen met AnsaldoBreda? In een rondetafelgesprek vorig jaar in het Nederlands parlement heeft de NMBS al twijfels geuit over de leveringskalender van AnsaldoBreda. Wanneer zijn die twijfels ontstaan? Hadden die ook betrekking op de kwaliteit van de Fyra-treinen? Gingen er bij beide partijen geen alarmbellen rinkelen toen opeens een hsl-trein werd aangeboden tegen de prijs van een ic-trein? Welke aandacht hebben zij destijds geschonken aan de problemen met AnsaldoBreda elders? Is er tussentijds druk geweest vanuit de overheid om niet te kiezen voor een trein die 200 km/u rijdt maar 250 km/u?

3) Hoewel het vertrouwen in de hogesnelheidslijn een grote deuk heeft opgelopen, geloof ik nog steeds in de toekomst van een snelle en comfortabele treinreis tussen onze landen, maar dan moet er wel snel een oplossing komen. Daarom vraag ik beide vervoerders ons in gezamenlijkheid de datum te geven waarop die er is. Wil de heer Descheemaeker zijn medewerking toezeggen inzake de locomotieven, waarvoor hij de sleutel in handen heeft? Klopt het dat de heer Meerstadt de Fyra vooral wil voor nationaal snelgebruik, zoals de heer Descheemaeker net in zijn presentatie zei? Of hebben wij de Fyra toch vooral nodig voor internationaal gebruik? Hoe komen zij in gezamenlijkheid tot een oplossing? Halen beiden het onderste uit de kan voor onze reizigers?

4) Welke scenario's werken de vervoerders uit? Welk alternatief hebben beide partijen als AnsaldoBreda niet met een oplossing kan komen? Wat betekent dat bijvoorbeeld voor de zeven treinen van de NS? Kan de NMBS unilateraal besluiten om die drie treinen niet meer aan te schaffen als ze dat willen? Welke afspraken zijn daarover gemaakt? Welke gevolgen zou dat hebben voor de dienstregeling? Ik heb namelijk ook begrepen dat de lijn Breda-Antwerpen voorlopig op de lange baan is geschoven. Hoe kan dat? Dit was namelijk een van de afspraken die zijn gemaakt in het

Comment se fait-il que cette liaison n'ait pas encore vu le jour au bout de sept ans?

2) Comment les NS et la SNCB considèrent-ils les problèmes avec AnsaldoBreda? Lors d'une table ronde qui s'est tenue l'an dernier au Parlement néerlandais, la SNCB avait déjà émis des réserves à propos du calendrier de livraison d'AnsaldoBreda. Quand ces doutes sont-ils apparus? Concernent-ils également la qualité des trains Fyra? Les deux parties n'ont-elles pas eu la puce à l'oreille lorsqu'un train à grande vitesse a été proposé au prix d'un train IC? Quelle attention ont-elles, à l'époque, porté aux problèmes rencontrés ailleurs par AnsaldoBreda? Les autorités ont-elles dans l'intervalle exercé des pressions pour que l'on opte pour un train capable de circuler non pas à 200 km/h mais à 250 km/h?

3) Bien que la confiance dans la ligne à grande vitesse ait été sérieusement ébranlée, j'ai toujours foi dans l'avenir d'un train confortable et rapide entre nos pays mais il faudra très rapidement trouver une solution. C'est pourquoi je demande aux deux transporteurs de fixer ensemble une date à cet effet. M. Descheemaeker peut-il s'engager à coopérer en ce qui concerne les locomotives, ce qui lui donne les clés de la solution. Est-il exact que M. Meerstadt souhaite essentiellement utiliser le Fyra sur les lignes nationales à grande vitesse, comme l'a indiqué dans sa présentation M. Descheemaeker? Ou le Fyra est-il avant tout nécessaire dans le cadre du trafic international? Comment feront-ils pour aboutir à une solution? Feront-ils tous deux absolument tout ce qui est en leur pouvoir pour venir en aide aux voyageurs?

4) Quels scénarios préparent les transporteurs? De quelle solution de rechange les deux parties disposent-elles dans l'hypothèse où AnsaldoBreda ne serait pas en mesure de proposer une solution? Qu'est-ce que cela signifierait pour les 7 trains des NS? La SNCB peut-elle unilatéralement décider de ne plus faire l'acquisition de ces 3 trains? Quels accords ont été conclus à cet égard? Quelles en seraient les conséquences pour l'organisation du service? J'ai en effet cru comprendre que la ligne Breda-Anvers est également remise provisoirement aux calendes grecques. Comment cela se

onderhandelingsakkoord in december. Wordt er gewerkt aan een alternatief?

5) Ik wil ook vragen naar de reserveringsplicht, de abonnementen voor pendelaars, de tarieven en de kwetsbaarheid van het hebben van maar één verbinding. Welke gevolgen hebben de huidige problemen voor de totale *businesscase*? Er worden kosten gemaakt. Op wie worden die verhaald? Volgens de heer Meerstadt zullen ze niet op de reiziger worden verhaald. Graag krijg ik daarop een toezegging. Maar hoe worden de kosten dan verdeeld? Komen die terug op een verminderd dividend voor de overheden? Of wordt er bespaard door interne efficiëntie?

4. Standpunt en vragen van de leden van de commissie voor Infrastructuur, Verkeer en Overheidsbedrijven van de Kamer van volksvertegenwoordigers (België)

Mevrouw Sabien Lahaye-Battheu (Open Vld) is van oordeel dat de Beneluxlanden altijd katalysatoren zijn geweest voor de samenwerking tussen de landen in Europa; dat onze hoofdsteden enkel met een Thalys met elkaar zijn verbonden is dus in geen geval aanvaardbaar.

De spreekster stelt volgende vragen:

1) Zal een diepgaand onderzoek worden gewijd aan de aanbestedingen van 2004 die tot verbazingwekkende bevindingen, onder meer wat de veiligheid en de prijs betreft, hebben geleid? Hoe zal het onderzoek worden gevoerd en wanneer?

2) De markt van het internationaal reizigersvervoer is volledig geliberaliseerd. Toch dienen de infrastructuurbeheerders hun infrastructuur optimaal te integreren en voldoende capaciteit ter beschikking te stellen om het grensoverschrijdend vervoer, ook de via klassieke lijnen, te maximaliseren zodat de reizigers kunnen kiezen tussen verschillende alternatieven. Spreekster vraagt de infrastructuurbeheerders of zij voor deze klassieke lijnen al verzoeken van exploitanten hebben gekregen zo ja, welke.

peut-il? C'était un des accords qui figuraient dans la convention de négociation de décembre. Prépare-t-on une alternative?

5) J'aimerais également savoir ce qu'il en est de l'obligation de réservation, des abonnements pour navetteurs, des tarifs et de la vulnérabilité qu'implique le fait de ne disposer que d'une seule liaison. Quelles conséquences découlent des problèmes actuels pour le *business case* dans son ensemble? Des dépenses sont faites. Chez qui les récupèrera-t-on? À en croire M. Meerstadt, pas chez l'utilisateur. J'aimerais un engagement à ce propos. Mais comment les coûts seront-ils dès lors répartis? Sous la forme d'une réduction des dividendes des pouvoirs publics? Ou les économies viendront-elles une efficacité interne?

4. Points de vue et questions des membres de la commission de l'Infrastructure, des Communications et des Entreprises publiques de la Chambre des représentants (Belgique)

Mme Sabien Lahaye-Battheu (Open Vld) considère que les pays du Benelux ont toujours été des catalyseurs des collaborations entre les pays en Europe, et c'est donc d'autant plus inacceptable que nos capitales ne soient reliées entre elles que par le seul Thalys.

L'oratrice pose les questions suivantes:

1) Est-il prévu d'examiner en profondeur les adjudications de 2004, d'où il est apparu certaines constatations étonnantes notamment en matière de vitesse ou de prix? De quelle manière et dans quel délai cet examen aurait-il lieu?

2) Le marché du transport de voyageurs international a été totalement libéralisé. Il est cependant nécessaire que les gestionnaires d'infrastructure intègrent de façon optimale leur infrastructure et mettent suffisamment de capacité à disposition pour maximaliser le transport transfrontalier, également via les lignes classiques, de sorte que les voyageurs aient le choix entre différentes alternatives. L'oratrice demande aux gestionnaires d'infrastructure s'ils ont déjà reçu des demandes d'exploitants pour ces lignes classiques et, dans l'affirmative, lesquels.

3) Kan de financiële situatie worden toegelicht met, enerzijds, de ontvangsten voortvloeiend uit de boetebedingen waaraan de constructeur contractueel gehouden is en, anderzijds, de winstderving?

4) Tot slot: er werd gezegd dat de NMSB twee gerechtelijke procedures tegen de constructeur heeft ingespannen. Waarover gingen die procedures? Wat was de uitspraak? Worden er nog andere procedures voorbereid?

De heer David Geerts (sp.a) betreurt dat de uiteenzettingen tal van vragen onbeantwoord hebben gelaten en nog veel opheldering vergen. Hij blijft sceptisch, meer bepaald met betrekking tot de wending die de communicatie van de NMBS in dit dossier heeft genomen. Hield men de reizigers voor de gek toen men het nog had over de jeugdziektes van de FYRA? De huidige problemen worden nog steeds gebagatelliseerd en niemand bij de NMBS geeft toe dat fouten werden gemaakt of stelt voor maatregelen te nemen voor de reizigers.

De spreker stelt volgende vragen:

1) Is men wat de kwaliteitscontrole betreft echt realistisch wanneer men ervan uitgaat dat de problemen met de FYRA binnen drie maanden zullen zijn opgelost?

2) In hoeverre kan de schadevergoeding trouwens worden afgedwongen?

3) Op technisch vlak, hebben de eigen diensten van de spoorwegmaatschappijen de trein niet getest?

4) De NMBS heeft in de commissie voor de Infrastructuur steeds gezegd dat het spoorvervoer niet kon worden gesubsidieerd krachtens de Verordening (EG) nr. 1370/2007 van het Europees Parlement en de Raad van 23 oktober 2007 betreffende de overheidsdiensten voor het vervoer van reizigers per spoor en langs de weg die de verordeningen (EEG) nr. 1191/69 en (EEG) nr. 1107/70 van de Raad heeft opgeheven. Die verordening laat echter grensoverschrijdend verkeer tussen Duitsland en de Tsjechische Republiek met tegemoetkoming van de betrokken staten toe.

3) Par ailleurs, est-il possible d'avoir une vue sur la situation financière, avec d'une part les recettes liées aux clauses pénales dues contractuellement par le constructeur, et, d'autre part, le manque à gagner?

4) Enfin, il a été mentionné que la SNCB a mis en œuvre deux procédures judiciaires contre le constructeur. Quels étaient les objets de ces procédures? Quelles furent les décisions rendues? D'autres procédures sont-elles en préparation?

M. David Geerts (sp.a) regrette que les exposés ont laissé beaucoup de questions sans réponses et demandent encore d'importantes clarifications. Il reste sceptique en particulier par rapport au tournant qu'a pris la communication de la SNCB en ce dossier. S'est-on moqué des voyageurs quand on parlait encore de maladies de jeunesse du FYRA? Les problèmes actuels sont toujours minimalisés et personne au sein de la SNCB ne reconnaît s'être trompé et ne propose de prendre des mesures en faveur des voyageurs.

L'orateur pose les questions suivantes:

1) En matière de contrôle de la qualité, est-il vraiment réaliste d'attendre des solutions aux problèmes du FYRA dans les trois mois?

2) Par ailleurs, quel est le caractère contraignant des dommages-intérêts?

3) Sur le plan technique, n'y a-t-il pas eu de test du train effectué par les propres services des compagnies ferroviaires?

4) La SNCB a toujours dit en commission de l'Infrastructuur que le transport transfrontalier ne pouvait pas être subsidié, en vertu du Règlement (CE) n° 1370/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route, et abrogeant les règlements (CEE) n° 1191/69 et (CEE) n° 1107/70 du Conseil. Ce règlement permet pourtant le transport transfrontalier entre l'Allemagne et la République tchèque avec intervention des états concernés. Que va-t-on faire à l'avenir? Il faut permettre d'avoir un train

Wat zal men in de toekomst doen? Er moet een trein beschikbaar zijn voor alle gebruikers zonder verplichte boeking.

5) Tot slot, hoe is het mogelijk dat de Belgische en Nederlandse operatoren een oplossing voor deze week aankondigen terwijl Infrabel noch ProRail op de hoogte lijken te zijn?

Mevrouw Valérie De Bue (MR) is van oordeel dat de lancering van de FYRA op een fiasco is uitgelopen, wat ze betreurt. De leden van de commissie Infrastructuur hebben nog voor de FYRA in gebruik werd genomen veel vragen gesteld over de vervanging van de Beneluxtrein door deze hogesnelheidstrein die niet aan dezelfde vraag beantwoordt en waarvan de abonnementsformules niet in orde waren.

De spreekster stelt volgende vragen:

1) Was deze hogesnelheidstrein het voorwerp van marktstudies?

2) Wat was de rol van de reizigersverenigingen in dat project en op welke wijze zullen ze betrokken worden bij de reflectie van onder meer de *taskforce* die wordt opgericht?

3) Wat is de teneur van de contractuele bedingen met betrekking tot de drie maanden binnen dewelke de constructeur voor een betrouwbare trein moet zorgen? Wat zijn de gevolgen indien men beslist van het project af te zien, wat gelet op de vele jaren die aan het project werden besteed, moeilijk aanvaardbaar zou zijn?

4) Welke oplossing kan het snelst voor de reizigers worden gerealiseerd en tegen wanneer?

5) De regering heeft in december beslist per dag in acht verbindingen Antwerpen-Breda te voorzien, met een tekort van nagenoeg 6 miljoen euro per jaar. De NMBS moet tegen 31 maart 2013 compensaties voorstellen. Heeft ze al oplossingen gevonden?

Mevrouw Linda Musin (PS) wenst na de uiteenzettingen ook veel vragen te stellen aan de beleidsmensen. Ze benadrukt dat haar aandacht

disponible pour tous les utilisateurs sans obligation de réservation.

5) Comment est-il possible enfin que les opérateurs belges et néerlandais annoncent une solution pour cette semaine alors que ni Infrabel ni ProRail ne semblent être au courant?

Mme Valérie De Bue (MR) considère que le lancement du FYRA est un fiasco, ce qu'elle trouve désolant. Les membres de la commission de l'Infrastructure ont posé beaucoup de questions dès avant le lancement du FYRA concernant le remplacement du train Benelux par ce train à grande vitesse, qui ne répond pas à la même demande et dont les formules d'abonnement notamment n'étaient pas au point.

L'oratrice pose les questions suivantes:

1) Des études de marché ont-elles été menées concernant ce projet de train à grande vitesse?

2) Quel a été le rôle des associations de voyageurs dans ce projet et celles-ci vont-elles être intégrées dans la réflexion menée notamment par la *taskforce* qui est mise sur pied?

3) Concernant les trois mois donnés au constructeur pour fournir un train fiable, que disent les clauses contractuelles en la matière? Quelles seront les conséquences si on décide d'abandonner le projet, ce qui serait difficilement acceptable après autant d'années passées sur ce projet?

4) Quelle est la solution la plus rapide qu'on peut mettre en place pour les voyageurs et dans quel délai?

5) Le gouvernement a pris la décision en décembre dernier de recréer huit liaisons Anvers-Breda par jour, avec un déficit avoisinant les 6 millions d'euros par an. La SNCB doit proposer des compensations pour le 31 mars 2013. A-t-elle déjà trouvé des solutions?

Mme Linda Musin (PS) a elle aussi beaucoup de questions à poser aux responsables après ces exposés et souligne que ce sont les usagers qui

in de eerste plaats uitgaat naar de gebruikers die inderdaad verwachten dat de treinen rijden en alle nodige waarborgen bieden, vooral wat de veiligheid betreft.

De spreekster stelt volgende vragen:

1) Het bedrijf AnsaldoBreda haalde in 2002 de offerte binnen. Naar verluidt werd in 2003 gevraagd dat de treinen 250 km/uur in plaats van 220 km/uur zouden kunnen rijden. Ansaldo/Breda zou daarop een variant van haar trein hebben voorgesteld die die snelheid haalt. Kopt die informatie met betrekking tot die wijziging? Zo ja, moest er dan geen nieuwe offerteaanvraag komen? Werd het contract met AnsaldoBreda gewijzigd of werd een nieuw contract opgemaakt?

2) De NMBS heeft verklaard dat AnsaldoBreda drie maanden heeft om de problemen met de FYRA op te lossen, anders wordt het contract opgezegd. Er is ook sprake van een schadevergoeding voor het niet leveren van de drie treinstellen maar ook voor de kosten veroorzaakt door de vertraging op de lijnen sinds 9 december 2012. Ten slotte heeft de NMBS zich ertoe verbonden de 55 % van het bedrag van de levering die al zijn betaald, terug te vorderen. Wat staat er in dat verband in de contracten die de NMBS met AnsaldoBreda heeft gesloten? Berusten die verbintenissen op wat juridisch en contractueel is overeengekomen?

3) Wat is er gebeurd met de 1,8 miljoen euro die de NMBS van bij het begin heeft vrijgemaakt om een kwaliteitscontrole van het beheer van het dossier door het departement "Aankopen" en de directie "Materieel" van het spoorwegbedrijf te garanderen? Was - en is nog altijd - zo'n demarche gebruikelijk? Indien die demarche uitzonderlijk is, waarom werd die beslissing dan genomen? Waren er van bij het begin twijfels over de leverancier die in aanmerking werd genomen en over de kwaliteit van zijn product en, zo ja, waarom werd dan voor die leverancier gekozen?

4) Volgens de staatssecretaris voor Mobiliteit heeft de SSICF een machtiging voor het in dienst nemen toegekend tot 31 januari 2013 die vergezeld ging van een tijdpad voor de acties die moeten worden ondernomen om de problemen, zoals die met de GSM-R, het openen en het sluiten van de

sont au cœur de sa réflexion. Ceux-ci attendent en effet des trains qui circulent et qui offrent toutes les garanties surtout en terme de sécurité.

L'oratrice pose les questions suivantes:

1) L'appel d'offres, lancé en 2002, avait retenu l'entreprise AnsaldoBreda. Il semblerait qu'une demande aurait été faite en 2003 afin de disposer de trains atteignant 250 km/h, au lieu de 220 km/h. AnsaldoBreda aurait alors proposé une variante de son train atteignant cette vitesse. Cette information concernant ce changement est-elle correcte? Si tel est le cas, ne devait-on pas faire un nouvel appel d'offre? Le contrat conclu avec AnsaldoBreda a-t-il été modifié, ou a-t-on rédigé un nouveau contrat?

2) La SNCB a déclaré qu'AnsaldoBreda avait trois mois pour remettre d'aplomb le Fyra, sans quoi il serait mis fin au contrat. On parle également de dommages et intérêts pour l'absence de livraison des trois rames mais aussi pour les coûts engendrés par les retards sur les lignes depuis le 9 décembre 2012. Enfin, la SNCB s'est engagée à récupérer les 55 % du montant de la livraison déjà payés. Que prévoient les contrats signés entre la SNCB et AnsaldoBreda? Ces engagements reposent-ils sur ce qui est juridiquement et contractuellement convenu?

3) Qu'a-t-on fait du budget de 1,8 millions d'euros dégagé dès le début par la SNCB pour assurer un suivi de qualité dans la gestion du dossier par le département "Achats" et la direction "Matériel" de l'entreprise ferroviaire? Une telle démarche était-elle - et est-elle encore - fréquente? Si cette démarche était exceptionnelle, pourquoi a-t-on pris cette décision? Y avait-il dès le début des doutes sur le fournisseur sélectionné et la qualité de son produit, et, dans l'affirmative, pourquoi l'avoir choisi?

4) Selon le secrétaire d'État à la Mobilité, une autorisation de mise en service délivrée par le SSICF était accordée jusqu'au 31 janvier 2013, accompagnée d'un échéancier d'actions à réaliser pour résoudre des problèmes apparus, tels que des problèmes de GSM-R, d'ouvertures et de

deuren, op te lossen. Hoe is het mogelijk dat men hogesnelheidstreinen die met dergelijke problemen hebben te kampen, laat rijden?

5) In tegenstelling tot de NS heeft de NMBS al twee keer een oplevering van de stellingen geweigerd. Hoe kan die diametraal tegenovergestelde houding ten aanzien van eenzelfde materieel worden verklaard?

De heer Tanguy Veys (VB) hekelt het gebrek aan voorzienigheid van de Belgische en Nederlandse spoorbedrijven maar legt de verantwoordelijkheid bij de politieke overheid. Sinds de lancering van de Fyra op 9 december 2012 hebben de incidenten met de rommeltrein zich opeengestapeld.

In het buitenland — onder meer in Noord-Amerika maar ook in de Scandinavische landen — werd de aankoop van deze V250's qua betrouwbaarheid en leveringstermijnen zeer slecht onthaald. In 2005 werd al duidelijk dat de leveringstermijn van april 2007 niet gehaald zou worden. Tijdens de testen in Tsjechië werden reeds talloze defecten en problemen geconstateerd. Uiteindelijk liep de levering vijf jaar vertraging op. Er waren ook problemen met de deuren en de tractie-installatie. Ook was de software tussen locomotief en spoorweginfrastructuur niet compatibel.

De schadeclaims zijn contractueel beperkt tot 70 miljoen euro. De NMBS probeerde de mankementen te minimaliseren: eerst was er sprake van één defect treinstel op twintig, nadien werden de Nederlandse treinstellen met de vinger gewezen en werd een overleg geëist dat reeds op voorhand was gepland.

De CEO van de NMBS verweet in de tv-nieuwsuitzending "Terzake" dat de pers overdreef; hij stelde dat de Fyra tijdig was aangekomen in Amsterdam en slechts het piepen van een cateringwagentje was geconstateerd.

De spreker stelt dan ook volgende vragen:

1) Heeft men er wel op toegezien dat de lagere prijs niet ten koste ging van de leveringstermijnen, betrouwbaarheid en robuustheid?

fermetures des portes. Comment est-il possible de laisser rouler des trains à grandes vitesses qui rencontrent de tels problèmes?

5) A l'inverse des NS, la SNCB a refusé à deux reprises de réceptionner les rames. Comment expliquer cette attitude complètement opposée vis-à-vis d'un même matériel?

M. Tanguy Veys (VB) dénonce le manque de prévoyance des entreprises ferroviaires belge et néerlandaise mais impute la responsabilité à l'autorité politique. Depuis le lancement du Fyra, le 9 décembre 2012, les incidents affectant ce train exécration se sont accumulés.

À l'étranger — en Amérique du Nord mais aussi dans les pays scandinaves — l'acquisition de ces V250 a été très mal perçue sous l'angle de la fiabilité et des délais de livraison. Il est apparu très clairement dès 2005 que le délai de livraison d'avril 2007 ne serait pas respecté. De très nombreux problèmes et lacunes étaient déjà apparus lors des tests effectués en Tchéquie. En définitive, la livraison aura subi cinq ans de retard. Des problèmes ont également affecté les portes et l'installation de traction. Par ailleurs, les logiciels reliant la locomotive à l'infrastructure ferroviaire n'étaient pas compatibles.

Les dommages sont contractuellement limités à 70 millions d'euros. La SNCB a cherché à minimiser les problèmes: on a d'abord parlé d'une rame défectueuse sur 20, pointé les rames néerlandaises du doigt et exigé une concertation, laquelle était déjà prévue.

Le CEO de la SNCB s'est plaint lors de l'émission d'information "Terzake" des exagérations de la presse; il a déclaré à cette occasion que le Fyra était arrivé à temps à Amsterdam et que l'on n'avait guère eu à constater que le grincement des roues d'un chariot de catering.

L'orateur pose alors les questions suivantes:

1) S'est-on bien assuré que le prix avantageux n'avait pas été obtenu au détriment des délais de livraison, de la fiabilité et de la robustesse?

2) Waarom werd geen rekening gehouden met de slechte ervaringen in het buitenland?

3) Hoe is het te verklaren dat de gebreken niet op voorhand gedetecteerd konden worden en de pannes aldus vermeden?

4) Wat verhindert de terug indienstneming van de Beneluxtrein?

De heer Christophe Bastin (cdH) verheugt zich over de optimale en regelmatige samenwerking tussen Nederland en België om een performant en aangepast spoorvervoer te garanderen dat een optimale verbinding tussen onze twee landen mogelijk maakt.

De Fyra heeft helaas niet al die verwachtingen ingelost. De Fyra rijdt nu iets meer dan een maand en in die tijd is het aantal keren dat hij reed zonder problemen kleiner dan de keren dat er zich geen problemen voordeden. Wat is er gebeurd? Hoe is het zover kunnen komen?

De pers heeft onlangs de oorzaak gezocht bij de politieke keuzes die de spoorwegmaatschappijen hebben gemaakt en waardoor ze voor de Fyra hebben gekozen.

In de eerste plaats wordt betwijfeld of overleg werd gepleegd tussen de Nederlandse en de Belgische autoriteiten over de verbindingen van de lijnen met de hogesnelheidslijn.

Vervolgens lijkt het financieel aspect bij de toekenning van de opdracht aan de Italiaanse maatschappij AnsaldoBreda van doorslaggevend belang te zijn geweest. De NS beschikte niet over voldoende middelen om een kwaliteitsvolle HST te bestellen en de NMBS diende zich te schikken naar restrictieve geldelijke overwegingen, aldus een onderzoek van De Standaard en het NRC Handelsblad.

De spreker wenst dan ook volgende vragen te stellen:

1) Hoe zijn de onderhandelingen met het oog op de aankoop van de hogesnelheidstreinstellen voor de verbinding Brussel-Amsterdam verlopen?

2) Pourquoi n'a-t-il pas été tenu compte des mauvaises expériences vécues à l'étranger?

3) Comment peut-on expliquer que les défauts n'ont pas pu être détectés préalablement, ce qui aurait permis d'éviter les pannes?

4) Qu'est-ce qui empêche de remettre le train Benelux en service?

M. Christophe Bastin (cdH) se réjouit de la collaboration optimale et régulière entre les Pays-Bas et la Belgique afin d'assurer un trafic ferroviaire de qualité et adapté, qui permette de relier nos deux pays dans les meilleures conditions.

Malheureusement, le Fyra n'a jamais rempli totalement ces conditions. En un peu plus d'un mois d'existence, il est en effet plus facile de compter le nombre de fois où le Fyra s'est déplacé sans problème plutôt que le contraire. Que s'est-il passé? Comment a-t-on pu en arriver là?

Récemment, dans la presse, sont pointés du doigt les choix politiques posés par les sociétés de chemin de fer pour la mise en place du Fyra.

D'abord, des doutes sont exprimés quant à l'existence de concertations entre autorités néerlandaises et belges à propos de la correspondance des lignes pour la ligne à grande vitesse.

Ensuite, il semblerait que le critère financier ait été déterminant dans l'octroi du marché à la société italienne AnsaldoBreda, la NS n'ayant pas suffisamment de fonds pour commander un TGV de qualité et la SNCB étant tributaire de considérations pécuniaires restrictives, selon une enquête menée par le Standaard et le NRC Handelsblad.

L'orateur est dès lors en droit de se poser les questions suivantes:

1) Comment se sont déroulées les négociations en vue de l'acquisition de rames à grande vitesse visant à relier Bruxelles à Amsterdam? Des

Hebben de twee landen in dit verband overleg gepleegd?

2) Werden er tests uitgevoerd om de betrouwbaarheid van de treinstellen en hun optimale werking op onze lijnen na te gaan?

3) Hoe valt te verklaren dat de treinstellen niet tegen de winterkoude bestand zijn?

4) Welke alternatieven voor de Fyra heeft de NMBS op dit ogenblik?

5) Als het project wordt beëindigd, hoe staat het dan met de terugvordering van de 34 miljoen euro die voor de bestelling van de drie Fyrastellen al werden betaald?

6) Wordt een alternatief overwogen om de Fyra te vervangen?

De heer Stefaan Vanhecke (Ecolo-Groen) betreurt dat de Fyra het imago van het spoor, broodnodig voor de duurzame mobiliteit van vandaag en morgen, onherstelbaar heeft beschadigd. Veel reizigers grijpen terug naar de auto om zich tussen noord en zuid te verplaatsen.

Het is moeilijker geworden om tussen België en Nederland te reizen. De Beneluxtrein werd uit roulatie genomen en kan zegge niet terug in dienst worden genomen wegens de toewijzing van de rijpaden aan andere operatoren.

De Italiaanse topman van de constructeur stelt dat de problemen binnen een paar dagen opgelost zullen zijn. Hoe lang duurt echter “een paar dagen”, temeer daar AnsaldoBreda in een brief aan de NMBS erkent niet te weten welke problemen gerezen zijn?

Voor de pendelaars moet op korte termijn een oplossing worden geboden. Op lange termijn, in het vooruitzicht van aanhoudende problemen met de Fyra, behoort het Intercity-verkeer tussen Brussel en Amsterdam structureel te worden geïntensiveerd.

concertations ont-elles eu lieu entre les deux pays en la matière?

2) Des tests ont-ils été organisés en vue de vérifier la fiabilité des rames et leur fonctionnement optimal sur nos lignes?

3) Comment peut-on expliquer la non-résistance des rames aux températures hivernales?

4) Quelles sont à présent les alternatives qui s'offrent à la SNCB dans le dossier Fyra?

5) Si l'expérience est effectivement abandonnée, qu'en est-il de la récupération des quelques 34 millions d'euros déjà payés pour la commande de trois rames Fyra?

6) Une alternative est-elle envisagée pour remplacer le Fyra?

M. Stefaan Vanhecke (Ecolo-Groen) regrette que le Fyra ait irrémédiablement terni l'image des chemins de fer, alors que celle-ci constitue pourtant un élément indispensable de la mobilité durable d'aujourd'hui et de demain. De nombreux usagers en sont revenus à la voiture pour leurs déplacements entre le Nord et le Sud

Il est devenu aujourd'hui plus difficile de se déplacer entre la Belgique et les Pays-Bas. Le train Benelux a été supprimé et il ne serait plus possible de le rétablir en raison de l'attribution des sillons ferroviaires à d'autres opérateurs.

Le dirigeant italien du constructeur estime que les problèmes auront été résolus d'ici à quelques jours. Mais que faut-il entendre par “quelques jours”, d'autant qu'AnsaldoBreda reconnaît dans un courrier adressé à la SNCB ignorer la teneur des problèmes?

Il faut pouvoir offrir une solution aux navetteurs. À long terme, à supposer que les problèmes qui affectent le Fyra persistent, il convient d'investir structurellement dans les liaisons Intercity entre Bruxelles et Amsterdam.

De spreker stelt volgende vragen:

1) Waarom werd in 2004 1,8 miljoen euro uitgetrokken voor de controle op de uitrol? Werd een speciale cel hiermee belast? Waren er toen al voortekenen van het debacle?

2) Wat zijn precies de “nuances” waarvoor de Fyra tot tweemaal toe door de NMBS werd geweigerd?

3) Is de NMBS bereid het aanbestedingsdossier ter beschikking van het Parlement te stellen?

4) Wat is het alternatief voor de reizigers?

De heer Steven Vandeput (N-VA) stelt dat de Fyra een ramp is op het vlak van de betaalbaarheid, flexibiliteit, stiptheid en reizigersvriendelijkheid. Het is een commerciële flop, temeer daar er met de Thalys al een goede hogesnelheidsverbinding bestaat.

Er is onzorgvuldig omgesprongen met overheidsmiddelen. Intussen moet de politiek, en dus de verantwoordelijke minister, naar goede verbindingen tussen steden zoeken en het grensoverschrijdende pendelverkeer zo nodig met de zegen van Europa ondersteunen. De Beneluxtrein beantwoordde aan een reële nood van het publiek.

De spreker stelt volgende vragen:

1) Waarom werd de Beneluxtrein afgeschaft terwijl de Fyra nog niet betrouwbaar was?

2) Hoe komt het dat de studie omtrent het alternatief nog niet is afgerond?

3) Zijn de betrokken spoorbedrijven bereid op korte termijn voor een met de Beneluxtrein vergelijkbare alternatief te zorgen? Zo ja, volgens welke timing, financiële voorwaarden en politieke afspraken?

L'orateur pose ensuite les questions suivantes:

1) Pourquoi a-t-on dégagé en 2004 un montant de 1,8 million d'euros pour le contrôle de la production? Une cellule spéciale a-t-elle été chargée de cette tâche? A-t-on, à l'époque, décelé des signes avant-coureurs de la débâcle?

2) Quelles sont exactement les “nuances” qui ont amené la SNCB à refuser le Fyra par deux fois?

3) La SNCB est-elle disposée à mettre le dossier d'adjudication à la disposition du Parlement?

4) De quelle alternative disposent les usagers?

M. Steven Vandeput (N-VA) considère le Fyra comme une catastrophe sur le plan financier ainsi que sur celui de la flexibilité, de la ponctualité et de la convivialité sous l'angle des usagers. C'est un échec commercial, d'autant plus que le Thalys offrait déjà une bonne liaison à grande vitesse.

On a fait preuve de négligence dans l'affectation des moyens publics. Entre-temps, le pouvoir politique, et donc le ministre responsable, doit s'employer à mettre en place des liaisons ferroviaires appropriées entre les différentes villes et soutenir le trafic transfrontalier par la mise en service de train omnibus, le cas échéant avec la bénédiction de l'Europe. Le train Benelux répondait à un véritable besoin du public.

L'orateur pose les questions suivantes:

1) Pourquoi avoir supprimé le train Benelux alors que le Fyra n'était pas encore fiable?

2) Comment se fait-il que l'étude concernant les alternatives ne soit pas encore terminée?

3) Les entreprises ferroviaires concernées sont-elles disposées à proposer à bref délai une alternative comparable au train Benelux? Dans l'affirmative, selon quel échéancier et sur la base de quelles conditions financières et de quels accords politiques?

5. Standpunt en vragen van de leden van het Beneluxparlement

De heer Jef Van den Bergh, voorzitter van de christelijke fractie van het Beneluxparlement, herinnert eraan dat de plenaire vergadering van het Beneluxparlement op 15 december 2012 eenparig de aanbeveling tot behoud van een flexibele, regelmatige en betaalbare treinverbinding op de lijn Brussel-Amsterdam, heeft aangenomen.

De spreker blijft er zich over verbazen dat men er in 2013 maar niet in slaagt om een trein tussen A en B op een vlotte manier te laten rijden. Nochtans werden al miljarden euro's geïnvesteerd om het spoorverkeer tussen België en Nederland te verbeteren. De resultaten ervan zijn evenwel pover.

Zelfs na de toelichting van de president-directeur van de NS en van de gedelegeerd bestuurder van de NMBS blijven vele vragen onbeantwoord.

De spreker wenst dan ook nog de volgende punten aan te kaarten:

Wat mag de treinreiziger de komende dagen en weken verwachten?

Inzake de aanbesteding in het Fyra-dossier wenst hij te vernemen waarom gekozen werd voor een nieuwe, in plaats van een beproefde, treintechnologie? Is het zo dat NS Hispeed een zo goedkoop mogelijke trein wenste te bestellen omdat al een te hoog bedrag voor de concessie werd betaald?

Inzake de maximumsnelheden wenst de spreker te vernemen welke snelheid in het aanbestedingsdossier werd gevraagd en hoe men uiteindelijk gekomen is tot de huidige snelheid van 250 kilometer per uur?

Wat de opstart van de dienstverlening betreft, stelt hij de vraag wie de beslissing over de operationaliteit van de Fyra genomen heeft? Werden er zogenaamde acceptatietesten uitgevoerd? Hoe verloopt deze procedure? Het is inmiddels immers duidelijk dat de testkilometers hun waarde niet bewezen hebben.

De heer Van den Bergh stelt vast dat de NMBS er snel in geslaagd is om een noodoplossing voor

5. Points de vue et questions des membres du Parlement Benelux

M. Jef Van den Bergh, président du groupe chrétien du Parlement Benelux, rappelle que l'assemblée plénière du Parlement Benelux a adopté à l'unanimité, le 15 décembre 2012, la recommandation relative au maintien d'une liaison ferroviaire flexible, régulière et payable sur la ligne Bruxelles-Amsterdam.

L'orateur s'étonne toujours que l'on ne soit pas en mesure, en 2013, de faire rouler correctement un train entre un point A et un point B. Des milliards d'euros ont pourtant déjà été investis dans le trafic ferroviaire entre la Belgique et les Pays-Bas. Les résultats engrangés sont très maigres.

Même après l'exposé du président directeur des NS et de l'administrateur délégué de la SNCB, de nombreuses questions restent sans réponse.

L'orateur souhaite dès lors encore évoquer les points suivants:

A quoi doit s'attendre le voyageur dans les jours et semaines à venir?

Concernant l'adjudication dans le dossier Fyra, pourquoi a-t-il été opté pour une nouvelle technologie plutôt que pour une technologie éprouvée? Est-il exact que NS Hispeed souhaitait faire l'acquisition du train le moins cher possible après avoir payé un prix trop élevé pour la concession?

À propos des vitesses maximum, l'orateur souhaite savoir quelles vitesses avait été prévu dans le dossier d'adjudication et comment on en est en définitive arrivé à la vitesse actuelle de 250 km/h.

Concernant la mise en service, il demande qui a pris la décision relative au caractère opérationnel du Fyra. A-t-il été procédé à des tests d'acceptation? En quoi consiste cette procédure? Il est entretemps établi que les kilomètres de tests effectués n'ont pas été utiles.

M. Van den Bergh constate que la SNCB a rapidement offert une solution de rechange pour

het traject Antwerpen-Rosendaal aan te bieden. De spreker heeft vernomen dat er ook oplossingen werden opgeworpen voor de lijn Antwerpen-Brussel doch dat deze niet weerhouden werden. Waarom werd deze trein niet onmiddellijk verlengd tot Brussel?

Het opnieuw inzetten van de vroegere Beneluxtrein werd eertijds niet mogelijk geacht wegens de onbeschikbaarheid van de rijpaden, doch de spreker stelt vast dat deze bereidheid er vandaag wel is. Hij gaat er dan ook van uit dat de NMBS dit voornemen genegen is en de nodige locomotieven hiervoor ter beschikking zal stellen.

De spreker stipt aan dat er een groot politiek draagvlak is om de Beneluxtrein opnieuw structureel in gebruik te nemen. De Fyra kan immers niet beschouwd worden als een vervanger van de Beneluxtrein. De Fyra richt zich ook op een ander treinreizigersdoelgroep.

De heer Descheemaeker heeft verklaard dat de Beneluxtrein omwille van Europese regelgeving niet behouden kon worden. Dit is evenwel niet correct. De heer Van den Bergh wenst dan ook te vernemen of de president-directeur van de NS en de gedelegeerd bestuurder van de NMBS het haalbaar achten om naast de commerciële Fyra, in het kader van de openbare dienstverlening, een soortgelijke IC-treinverbinding als de Beneluxtrein tussen België en Nederland in te voeren.

Jaarlijks heeft de NMBS ongeveer 8,6 miljoen euro aan verlies geleden met het in standhouden van de Beneluxtrein. Deze kost werd evenwel opgenomen in de algemene jaarlijkse dotatie van de NMBS in het kader van de lopende beheersovereenkomst tussen de Belgische Staat en de NMBS. Deze dotatie is nog steeds van toepassing en derhalve moet het volgens de spreker ook mogelijk zijn om op korte termijn de nodige middelen vrij te maken.

Met de opheffing van de Beneluxtrein is er een IC-verbinding minder, wat aanleiding geeft tot veel capaciteitsproblemen naar Antwerpen. De lijn Antwerpen-Rosendaal is een bijzonder drukbezet traject. Het is dan ook belangrijk dat er perspectieven worden geboden aan deze treinreizigers.

le trajet Anvers-Rosendaal. Il a appris que des solutions avaient également été proposées pour la ligne Anvers-Bruxelles mais qu'elles n'avaient pas été retenue. Pourquoi ce train n'a-t-il pas immédiatement été prolongé jusqu'à Bruxelles?

Le rétablissement de l'ancien train Benelux avait été jugé inenvisageable en raison de l'indisponibilité des sillons mais l'orateur constate que cette solution est aujourd'hui prise en considération. Il considère dès lors que la SNCB est favorable à cette formule et fournira les locomotives nécessaires.

L'orateur estime qu'il existe une large assise politique en faveur du rétablissement structurel du train Benelux. Le Fyra ne peut en effet être considéré comme son remplaçant. Il s'adresse du reste à une autre catégorie d'usagers.

M. Descheemaeker a déclaré que le train Benelux ne pouvait être maintenu en raison de la réglementation européenne. Cette affirmation est incorrecte. M. Van den Bergh demande dès lors si le président directeur des NS et l'administrateur délégué de la SNCB pensent qu'il soit possible de faire circuler, dans le cadre du service public et parallèlement au Fyra commercial, un train IC comparable au train Benelux entre la Belgique et les Pays-Bas.

Le maintien du train Benelux a fait perdre annuellement à la SNCB environ 8,6 millions d'euros. Cette perte a toutefois été reprise de la dotation générale annuelle de la SNCB dans le cadre des contrats de gestion en cours entre l'État belge et la SNCB. Cette dotation est toujours en vigueur et il doit dès lors être possible, aux yeux de l'orateur, de dégager à bref délai les moyens nécessaires.

La suppression du train Benelux s'est traduite par la perte d'une liaison IC, ce qui génère de nombreux problèmes de capacité pour le trafic vers Anvers. La ligne Anvers-Rosendaal est très intensivement utilisée et il est dès lors important d'offrir des perspectives aux voyageurs concernés.

Uit dit Fyra dossier blijkt duidelijk dat de NMBS en de NS niet op dezelfde lijn staan. Wat is hiervoor de verklaring? Wat als België de Fyra laat varen en Nederland niet? Heeft deze houding te maken met de verschillende contracten die afgesloten werden met de constructeur?

Het is belangrijk dat uitgekeken wordt naar alternatieven. De spreker stelt evenwel vast dat er bijzonder weinig treinmateriaal voorhanden is dat ingezet kan worden op de verbinding België-Nederland. Wat is voorts de inzetbaarheid van de locomotieven T13 en T18?

Wat betreft de treinverbinding tussen Antwerpen en Breda met een stop in de Noorderkempen, die in april 2013 operationeel zal worden, wenst de spreker tot slot te vernemen met welk materiaal deze verbinding tot stand zal worden gebracht? Kan een tijdpad betreffende de ingebruikname worden meegedeeld?

Mevrouw Dominique Tilmans, senator, is van oordeel dat in het verlengde van dit debat ook aandacht moet worden besteed aan de problematiek van de internationale lijn 162, met name de verbinding met het Groothertogdom Luxemburg.

De heer Descheemaecker heeft bij de ingebruikname van de Fyra in de pers destijds verklaard dat, met de introductie van deze snelheidstreinen, België goed verbonden wordt met alle hoofdsteden van de buurlanden. Het is derhalve bijzonder teleurstellend dat de gedelegeerd bestuurder, bij het opsommen van de internationale lijnen, de lijn Brussel-Luxemburg-Straatsburg-Zürich achterwege heeft gelaten.

De spreekster herinnert eraan dat dit traject ongeveer 2 250 000 personen aanbelangt. Zij stelt vast dat op dit traject tot Ciney investeringen worden gedaan, doch dat vanaf Ciney het traject als categorie B wordt beschouwd.

Ondanks de vele beloften werden de geplande investeringen tot 2022 uitgesteld. De spreekster wijst erop dat de Luxemburgse leden van het Beneluxparlement deze situatie meer dan beu zijn.

Le dossier Fyra montre très clairement que la SNCB et les NS ne sont pas sur la même longueur d'onde. Comment cela s'explique-t-il? Qu'advient-il si la Belgique abandonne le Fyra et pas les Pays-Bas? Cette attitude doit-elle être mise en corrélation avec les contrats différents conclus avec le constructeur?

Il est important de rechercher des solutions. L'orateur constate toutefois qu'il n'y a guère de matériel ferroviaire disponible pouvant être mis en service sur le trajet entre la Belgique et les Pays-Bas. Qu'en est-il par ailleurs de la possibilité de mettre en service les locomotives T13 et T18?

Enfin, l'orateur souhaite savoir, à propos de la liaison entre Anvers et Breda avec un arrêt en Campine septentrionale, qui sera opérationnelle en avril 2013, quel matériel sera utilisé à cet effet. Un échancier peut-il être fourni concernant cette mise en service?

Mme Dominique Tilmans, sénatrice, estime qu'il faut, dans le prolongement de ce débat, être également attentif aux problèmes de la ligne internationale 162, c'est-à-dire la liaison avec le Grand-Duché de Luxembourg.

M. Descheemaecker a jadis déclaré dans la presse, lors de la mise en service du Fyra, que la Belgique serait dotée, avec ses trains à grande vitesse, d'une bonne liaison avec l'ensemble des capitales des pays voisins. Il est dès lors extrêmement décevant que l'administrateur délégué, lorsqu'il a énuméré les lignes internationales, ait omis de citer la ligne Bruxelles-Luxembourg-Strasbourg-Zurich.

L'oratrice rappelle que cette ligne concerne quelque 2 250 000 personnes. Elle observe que des investissements sont réalisés sur cette ligne jusqu'à Ciney mais que le trajet est ensuite considéré comme relevant de la catégorie B.

Malgré les nombreuses promesses qui ont été faites, les investissements projetés ont été reportés à 2022. L'oratrice souligne que les membres luxembourgeois du Parlement Benelux en ont par-dessus la tête de cette situation.

Mevrouw Tilmans wenst dan ook te vernemen of de lijn 162 als een internationale prioritaire lijn wordt beschouwd. Zullen belangrijke investeringen plaatsvinden? Wat met de grensoverschrijdende tarieven tussen België en het Groothertogdom Luxemburg, in het bijzonder gelet op de nog steeds van toepassing zijnde onaanvaardbare grenstaks?

De heer Michel Lebrun, lid van het Parlement wallon, sluit zich aan bij de opmerkingen van de vorige spreekster en verwijst naar de recente debatten hierover in het Waals Parlement.

Wat de Fyra betreft, wenst hij in het bijzonder meer duiding te bekomen over de volgende aspecten:

1) Hoeveel heeft deze aanbesteding al in haar totaliteit gekost aan de NMBS enerzijds, en aan de NS anderzijds?

2) Hoeveel hebben de NMBS enerzijds, en de NS anderzijds, al betaald voor het rollend materieel?

3) Wat is vandaag het totale bedrag van de contractueel bepaalde strafbedingen?

De spreker heeft uit de pers vernomen dat een echte hoge snelheidstrein die 300 kilometer per uur rijdt veel te duur bleek te zijn. De NS en NMBS hebben daarom beslist om op zoek te gaan naar een trein die 220 kilometer per uur rijdt.

De Nederlandse politici hadden evenwel afgesproken dat de reistijd van de lijn Brussel-Amsterdam niet langer dan 102 minuten mocht duren. De Italiaanse bouwer is hierop plots op de proppen gekomen met een trein die een snelheid haalde van exact 250 kilometer en heeft de opdracht dan ook binnengehaald. De spreker had graag vernomen hoe dit precies is verlopen?

Mevrouw Nanneke Quik-Schuijt, lid van de Nederlandse Eerste Kamer der Staten-Generaal, verduidelijkt dat bij de aanneming van de aanbeveling door het Beneluxparlement ervan uitgegaan werd dat het hier over een performante trein ging, doch dat de dienstverlening ten aanzien van de

Mme Tilmans souhaite dès lors savoir si la ligne 162 est considérée comme une ligne internationale prioritaire. Fera-t-elle l'objet d'investissements importants? Qu'en est-il des tarifs transfrontaliers entre la Belgique et le Grand-Duché de Luxembourg, eu égard tout particulièrement à la taxe frontalière inacceptable qui est toujours d'application?

M. Michel Lebrun, membre du Parlement wallon, se rallie aux observations de l'intervenante précédente et renvoie aux débats qui ont eu lieu récemment sur la question au Parlement wallon.

En ce qui concerne le Fyra, il souhaite en particulier obtenir des éclaircissements sur les aspects suivants:

1) Combien cette adjudication a-t-elle déjà coûté au total à la SNCB, d'une part, et aux NS, d'autre part?

2) Combien la SNCB et les NS ont-elles déjà respectivement payé pour le matériel roulant?

3) Quel est actuellement le montant total des clauses pénales fixées contractuellement?

L'intervenant a appris dans la presse qu'un vrai train à grande vitesse, roulant à 300 kilomètres par heure, était beaucoup trop cher. Les NS et la SNCB ont dès lors décidé de rechercher un train roulant à 200 kilomètres par heure.

Les responsables politiques néerlandais avaient cependant convenu que le temps de voyage entre Bruxelles et Amsterdam ne pouvait dépasser 102 minutes. Le fabricant italien a alors proposé un train qui atteignait une vitesse d'exactly 250 kilomètres par heure et a ainsi remporté le marché. L'intervenant aurait voulu savoir comment la procédure s'est exactement déroulée?

Mme Nanneke Quik-Schuijt, membre de la Première Chambre des États généraux des Pays-Bas, précise que lorsque le Parlement Benelux a adopté la recommandation, on partait du principe qu'il s'agissait d'un train performant, mais que le service aux usagers devait être amélioré, en

gebruikers diende te worden verbeterd, in het bijzonder wat betreft de stopplaatsen, de prijzen, de verplichtte reservering en dergelijke.

Deze aandachtspunten worden vandaag uit het oog verloren door de technische problemen waarmee de Fyra wordt geconfronteerd, doch zij blijven, indien in geen alternatief naast de Fyra wordt voorzien, nog altijd actueel.

De heer Bart Tommelein, leider van de Belgische delegatie van het Beneluxparlement, stelt vast dat de Senaat een ontmoetingsplaats bij uitstek blijkt te zijn voor gedachtewisselingen met de buurlanden.

De spreker benadrukt dat de plenaire vergadering van het Beneluxparlement op 15 december 2012 over de partij- en ideologische grenzen heen de aanbeveling, waarnaar reeds verwezen werd, eenparig heeft aangenomen.

Er moet in het Fyra-dossier een alternatief komen dat rekening houdt met deze Beneluxaanbeveling.

Enerzijds is er de problematiek van de Fyra-treinen zelf die te kampen hebben met tal van technische problemen en schadeclaims. Het is belangrijk dat dit zo snel mogelijk wordt opgelost.

Anderzijds is er de problematiek van het alternatief, de Beneluxtrein, de trein voor de pendelaars, de studenten en de dagjestriptoeristen.

Met de Beneluxaanbeveling wordt onder meer gevraagd dat komaf wordt gemaakt met de verplichte reservering en dat werk wordt gemaakt van een verhoging van het aantal stopplaatsen.

De kostprijs en het rendement zijn belangrijke elementen, doch er moet ook terdege en in de eerste plaats rekening worden gehouden met de desiderata van de treinreizigers.

De heer Tommelein wijst erop dat het hier gaat over een openbare dienstverlening die betaalbaar moet blijven voor de modale treinreiziger.

particulier en ce qui concerne les arrêts, les prix, la réservation obligatoire, etc.

Ces points importants sont aujourd'hui éclipsés par les problèmes techniques auxquels est confronté le Fyra, mais demeurent néanmoins actuels, si aucune alternative au Fyra n'est prévue.

M. Bart Tommelein, chef de la délégation belge du Parlement Benelux, constate que le Sénat constitue un forum par excellence pour mener un échange d'idées avec les pays voisins.

L'intervenant souligne que le 15 décembre 2012, l'assemblée plénière du Parlement Benelux a adopté, à l'unanimité et au-delà des clivages idéologiques et politiques, la recommandation déjà évoquée.

Il y a lieu de trouver, dans le dossier Fyra, une alternative qui tienne compte de cette recommandation Benelux.

D'une part, il y a la problématique des trains Fyra proprement dits, qui sont confrontés à de nombreux problèmes techniques et de nombreuses demandes de dédommagement. Il est important de résoudre ces questions aussi vite que possible.

D'autre part, il y a la problématique de l'alternative, le train Benelux, le train pour les navetteurs, les étudiants et les touristes d'un jour.

Dans la recommandation Benelux, il est notamment demandé de mettre fin à la réservation obligatoire et d'augmenter le nombre d'arrêts.

Le coût et le rendement sont des éléments importants, mais il faut aussi en premier lieu tenir compte des desiderata des voyageurs.

M. Tommelein insiste sur le fait qu'il s'agit d'un service public, qui doit rester abordable pour le voyageur ferroviaire moyen.

De spreker is dan ook van oordeel dat de verantwoordelijken snel een plan B aan de treinreizigers moeten kunnen voorleggen. Het is hier geen kwestie meer van vragen, het is inmiddels een eis geworden.

6. Antwoorden en debat

De heer Descheemaeker wil graag een paar voorafgaande opmerkingen maken. Hij verklaart dat er niet was gevraagd om in de introductie al een volledig antwoord te geven op alle vragen die nog niet gesteld waren. Er was gevraagd om een aantal elementen aan te brengen om het debat en de vraagstelling te faciliteren. Het was niet de bedoeling om tijdens de 10 minuten introductie alle vragen over dit zeer moeilijke en onverkwikkelijke dossier te beantwoorden.

Heel veel vragen van elk parlement gaan eigenlijk over de Beneluxtrein. Het geldt voor de NMBS en zeker ook voor de NS: deze maatschappijen leven van treinen.

In het jaar 2000 werden een aantal beslissingen genomen. De spreker vraagt terug te gaan naar de tijdsgeest van de politieke beslissingen van toen. Heel Europa was terecht enthousiast over de nieuwe technologie die de hogesnelheidstreinen brachten.

Eind van de vorige eeuw was de eerste TGV gelanceerd tussen Parijs en Lyon. Door de visie die toen bestond binnen de NMBS, binnen de regering, is Brussel uiteindelijk een knooppunt van hogesnelheidslijnen geworden. Dat siert ons land en dat siert de generaties die dat hebben mogelijk gemaakt.

De conclusie hiervan was dat er heel snel tussen Brussel en Londen, tussen Brussel en Parijs, tussen Brussel en Keulen en tussen Brussel en Amsterdam moest kunnen worden gereden. Iedereen, in Nederland, in Frankrijk, in Engeland, in Duitsland, was enthousiast.

In 1996, in 2000 en in 2001 werden afspraken gemaakt tussen politieke overheden en tussen operationele verantwoordelijken. Wat houden deze afspraken in?

L'intervenant estime dès lors que les responsables doivent pouvoir rapidement soumettre un plan B aux voyageurs. Ce n'est plus une demande, c'est devenu une exigence.

6. Réponses et débat

M. Descheemaeker souhaiterait formuler une série de remarques préalables. Il indique qu'il n'avait pas été demandé de fournir déjà dans l'introduction une réponse complète à toutes les questions qui n'avaient pas encore été posées. Il avait été demandé de présenter une série d'éléments afin de faciliter le débat et les questions. Le but n'était pas de répondre en 10 minutes d'introduction à toutes les questions sur ce très difficile et fâcheux dossier.

Chaque parlement a en fait de nombreuses questions à poser à propos du train Benelux. Cela vaut pour la SNCB et certainement aussi pour les NS: ces compagnies vivent des trains.

Une série de décisions ont été prises en 2000. L'orateur demande dès lors de se remémorer l'état d'esprit qui régnait à l'époque où les décisions politiques ont été prises. Toute l'Europe se montrait à juste titre enthousiaste à l'égard des nouvelles technologies mises en œuvre par les trains à grande vitesse.

C'est à la fin du siècle dernier qu'a été lancé le premier TGV entre Paris et Lyon. Du fait de la vision qui existait à l'époque au sein de la SNCB et au sein du gouvernement, Bruxelles est finalement devenue un nœud du réseau à grande vitesse. C'est tout à l'honneur de notre pays et des générations qui ont permis qu'il en soit ainsi.

La conclusion était qu'il fallait pouvoir rouler très vite entre Bruxelles et Londres, entre Bruxelles et Paris, entre Bruxelles et Cologne et entre Bruxelles et Amsterdam. Tout le monde, aux Pays-Bas, en France, en Angleterre, en Allemagne, était enthousiaste.

En 1996, en 2000 et en 2001, des accords ont été conclus entre les autorités politiques et entre les responsables opérationnels. Que prévoyaient ces accords?

Heel summier: tussen de Nederlandse staat en de operatoren die op die lijn die in een concessie was gegeven — dit is een Nederlands element in dit debat — dat men iedere dag 32 hogesnelheidstreinen over en weer ging laten rijden.

Vandaag weten we meer. Als er vandaag wordt vastgesteld dat tussen Brussel en Parijs er 22 Thalysen rijden en tussen Brussel en Londen 9 Eurostars, dan betekent dat de frequentie die in 2000 was voorzien, groter was dan wat er momenteel rijdt tussen Brussel en Londen en tussen Brussel en Parijs gecombineerd. Bovendien zitten ook die treinen niet altijd vol. Het zijn goede, kwaliteitsvolle verbindingen die ook af en toe wat kwaliteitsproblemen hebben.

Die frequentie van 32 treinen was enorm. Dezelfde werkhypothese werd aan de dag gelegd als deze die vandaag bestaat tussen Parijs en Brussel en tussen Keulen en Brussel, namelijk dat de hogesnelheidstrein de klassieke trein zou vervangen. Er was een klassieke trein tussen Brussel en Parijs en de Thalys heeft die meer dan waardig en heel toekomstgericht vervangen. Dit geeft gewoon de context weer.

Mocht nu het thema opkomen om een alternatieve trein te laten rijden naast de Thalys en naast de Fyra, vooropgesteld dat de Fyra's komen, dan gaan de afspraken van 32 hogesnelheidstreinen op en terug per dag moeten herbekeken worden. Dat zijn immers heel veel hogesnelheidstreinen met een commerciële exploitatie.

Als daar dan een klassieke gesubsidieerde trein komt naast te liggen, wat mogelijk is, dan volgt er waarschijnlijk een verschraving van het hogesnelheidsaanbod, of worden er nieuwe afspraken gemaakt, of claims. Hoe moet dan de financiering van die hogesnelheidstreinen lopen?

De spreker pleit ervoor eventueel de volledige problematiek te herbekijken. Hij gaat ervan uit dat de afspraken die gemaakt zijn, moeten worden uitgevoerd. Ook als het afspraken zijn die vandaag niet goed onderbouwd lijken te zijn.

De spoorwegmaatschappijen moeten niet de publieke dienstverlening formuleren. Dat komt de

De manière très sommaire: entre l'État néerlandais et les opérateurs actifs sur cette ligne, donnée en concession — c'est un élément néerlandais dans ce débat — il avait été convenu que par jour, 32 trains à grande vitesse allaient faire la navette.

Nous en savons plus aujourd'hui. Quand on constate qu'aujourd'hui, 22 Thalys circulent entre Bruxelles et Paris et 9 Eurostar, entre Bruxelles et Londres, cela signifie que la fréquence prévue en 2000 était plus élevée que celle que l'on observe actuellement entre Bruxelles et Londres et entre Bruxelles et Paris combinés. En outre, ces trains ne sont pas toujours pleins. Ce sont des lignes de bonne qualité, qui connaissent cependant aussi de temps à autre des problèmes d'ordre qualitatif.

Cette fréquence de 32 trains était énorme. On a émis la même hypothèse de travail que celle qui prévaut aujourd'hui entre Paris et Bruxelles et entre Cologne et Bruxelles, à savoir que le train à grande vitesse remplacerait le train classique. Il existait un train classique entre Bruxelles et Paris, et le Thalys a remplacé celui-ci plus que valablement et en étant résolument tourné vers l'avenir. Cela situe simplement le contexte.

Si l'on envisage à présent de faire rouler un train alternatif, en marge du Thalys et du Fyra, en supposant que le Fyra soit mis en service, il faut revoir les accords qui prévoient 32 trains à grande vitesse aller-retour par jour. Cela fait en effet un très grand nombre de trains à grande vitesse à exploitation commerciale.

Si l'on met à présent en service parallèlement un train classique subventionné, on assistera probablement à un rétrécissement de l'offre à grande vitesse, à la conclusion de nouveaux accords ou à des demandes de dédommagement. Comment faut-il alors assurer le financement de ces trains à grande vitesse?

L'orateur plaide en faveur d'un éventuel réexamen de l'ensemble de la problématique. Il considère que les accords qui ont été conclus doivent être exécutés. Même s'il s'agit d'accords qui ne semblent actuellement pas bien étayés.

Ce ne sont pas les sociétés ferroviaires qui doivent formuler le service public. C'est à l'État, aux

Staat toe, beide Staten, om de publieke dienstverlening te formuleren, ze te laten doorvoeren en daarvan eventueel de financiële consequenties aan te nemen.

De heer Descheemaeker wijst er dan nog op dat de NMBS de laatste twee jaar een lichte verschraling heeft gekend van zijn werkingsdotaties, wat ook logisch is omdat de financiële omstandigheden anders zijn dan tien jaar geleden.

De spreker vraagt een globaal plaatje. Hij heeft geen enkel probleem met goede alternatieven voor mensen die een specifieke sociale behoefte hebben om tussen welke steden dan ook te reizen.

Hij wil duidelijk stellen dat er dan door politieke verantwoordelijken aan beide kanten moet worden nagedacht met welke frequentie de hogesnelheidstreinen moeten rijden. Hogesnelheidstreinen zijn immers een dure sport, vooral als er weinig reizigers gebruik van maken. Dat is een voornaam element dat spreker wil benadrukken.

Hij heeft geen enkel probleem met welk alternatief ook, maar het ogenblik is voorbij om weer te improviseren. Hiermee wou hij bij een aantal opmerkingen toch een kritische kanttekening zetten.

De heer Descheemaeker wil nog reageren over wat hier en daar in de pers is verschenen, onder andere over uitspraken die hij heeft gedaan. Er werd gesproken over brieven die de NMBS heeft gekregen, over een budget van 1,8 miljoen dat de NMBS heeft uitgetrokken om kwaliteit te waarborgen.

De brief van AnsaldoBreda heeft hij niet gekregen, maar werd in Nederland ontvangen. Die brief is verstuurd op dezelfde dag waarop in Napels een Italiaanse mijnheer beweerde dat alles in drie dagen zou opgelost zijn. Spreker citeert uit de brief: *"Finally, we would like to stress that at this stage nobody knows exactly which are the mechanics from which the problem originated. Any communication should be consistently structured."* Deze brief is getekend door Stefano Fanucci, de projectmanager, en door Roberto Tazzioli, de verantwoordelijke voor het hele programma.

deux États, qu'il incombe de formuler ce service public, de le faire mettre en œuvre et, éventuellement, d'en supporter les conséquences financières.

M. Descheemaeker ajoute par ailleurs que la SNCB a vu ses dotations de fonctionnement diminuer légèrement au cours des deux dernières années, ce qui est logique, dans la mesure où le contexte financier n'est plus le même qu'il y a dix ans.

L'orateur demande une vue globale. Il n'est pas opposé aux bonnes alternatives pour les personnes qui ont un besoin social spécifique de voyager entre n'importe quelles villes.

Il souhaite indiquer clairement qu'il faut dans ce cas que les responsables politiques des deux côtés réfléchissent à la fréquence à laquelle les trains à grande vitesse doivent circuler. Les trains à grande vitesse sont en effet un moyen de transport coûteux, surtout lorsque peu de voyageurs les empruntent. C'est un élément essentiel que l'orateur tient à souligner.

Il n'est opposé à aucune alternative, mais il est trop tard pour improviser une nouvelle fois. Par le biais de ces observations, il tenait quand même à formuler un point de vue critique.

M. Descheemaeker souhaite encore réagir à ce qui est paru çà et là dans la presse, notamment concernant les déclarations qu'il a faites. Il a été question de lettres qu'a reçues la SNCB, concernant un budget de 1,8 million qu'elle aurait dégagé pour garantir la qualité.

La lettre d'AnsaldoBreda, ce n'est pas lui qui l'a reçue, elle a été reçue aux Pays-Bas. Cette lettre a été envoyée le même jour où, un Italien a prétendu à Naples que tout serait réglé en trois jours. L'orateur cite un passage de ladite lettre: *"Finally, we would like to stress that at this stage nobody knows exactly which are the mechanics from which the problem originated. Any communication should be consistently structured."* Cette lettre a été signée par Stefano Fanucci, le project manager, et Roberto Tazzioli, le responsable de l'ensemble du projet.

Op dezelfde dag zegt die mijnheer in Napels, die spreker nog nooit ontmoet heeft, dat de problemen binnen drie dagen zullen worden opgelost.

De geloofwaardigheid van dat bedrijf heeft dan bij de heer Descheemaecker en bij de heer Meerstadt een serieuze deuk gekregen.

De zogezegde 1,8 miljoen euro budget die de NMBS zou hebben uitgetrokken is larie en apekool; het gaat waarschijnlijk om een soort provocatie die door een gunstige wind in een krant is terechtgekomen. Waarover gaat het eigenlijk?

De voorganger van de heer Descheemaecker, de heer Karel Vinck, heeft op een bepaald moment de bestelling van het aantal treinen terugschroefd naar 3. Dat was een juiste beslissing. Hij wist dat verschillende andere verbindingen deficitair zouden zijn indien er meer treinen zouden worden besteld. Hij heeft ook altijd de exacte kosten van dat project willen kennen en hoe dat was opgebouwd. Hij wou de exacte kosten kennen om te weten, indien die investering zou worden gedaan, dat de spoorwegen tenminste hun broek er niet aan zouden scheuren.

Wat is er mee in de opbouw van die kostenstructuur toen gekomen? Die 1,8 miljoen euro kosten die de kwaliteitsborg, de reiskosten naar die Italiaanse fabrikant, naar Denemarken, mee in zich droegen. Dat is gewoon een onderdeel van een globaal exploitatiebudget en niks anders. Er is niet iemand die 1,8 miljoen euro opzij heeft gezet en er in de nacht is mee weggelopen.

Dan is er ook de nuance “Zijn die Belgen en die Nederlanders nu zo dom dat ze niet wisten wat heel het parlement blijkbaar vandaag weet, dat Denemarken kwaad was op die Italianen omdat ze die treinen slecht geleverd kregen”.

In 2003 heeft de NMBS een hele delegatie van het aankooptraject naar Denemarken gestuurd, want Denemarken was een referentie die AnsaldoBreda aanhield. De NMBS is ter plaatse gaan nachecken en vragen gaan stellen. De nummer 2 van het toenmalig aankoopbureau is gewoon gaan vragen aan de Denen of zij problemen hadden. Wat bleek toen? Zij hadden geen enkel probleem.

Le même jour, cet Italien de Naples, que l'orateur n'a jamais rencontré, déclare que les problèmes seront résolus en trois jours.

Aux yeux de M. Descheemaecker et de M. Meerstadt, la crédibilité de l'entreprise a dès lors pris du plomb dans l'aile.

Le soi-disant budget de 1,8 million d'euros que la SNCB aurait dégagé est une pure invention; il s'agit sans doute d'une sorte de provocation qu'un vent favorable a amenée aux oreilles d'un journal. De quoi s'agit-il en fait?

Le prédécesseur de M. Descheemaecker, M. Karel Vinck, a, à un moment donné, ramené le nombre de trains commandés à trois. C'était une bonne décision. Il savait que plusieurs autres lignes seraient déficitaires si l'on commandait un plus grand nombre de trains. Il a aussi toujours voulu savoir quel était le coût exact de ce projet et de quelle manière il était structuré. Il voulait connaître le coût exact afin de savoir si, en cas de réalisation de cet investissement, les chemins de fer ne se retrouveraient pas dans une situation déficitaire.

Qu'a-t-on alors ajouté à la structure des coûts? Ces 1,8 million d'euros de coûts qui englobaient la garantie de la qualité et les frais de voyages en Italie (chez le fabricant) et au Danemark. Il s'agit simplement d'une partie d'un budget d'exploitation global, et rien d'autre. Personne n'a mis ces 1,8 million d'euros de côté et ne les a fait disparaître du jour au lendemain.

Il y a alors aussi la nuance “Ces Belges et ces Néerlandais sont-ils vraiment à ce point stupides qu'ils ne savaient pas ce que tout le parlement sait visiblement aujourd'hui, à savoir que le Danemark était fâché sur ce fabricant italien, parce que les trains livrés n'étaient pas de bonne qualité”.

En 2003, la SNCB a envoyé toute une délégation chargée du processus d'achat au Danemark, parce que ce pays était l'une des références avancées par AnsaldoBreda. La SNCB est allée vérifier sur place et poser des questions. Le numéro 2 du bureau d'achat de cette époque a simplement demandé aux Danois s'ils rencontraient des problèmes. Qu'est-il apparu à ce moment? Qu'ils ne rencontraient absolument aucun problème.

Als hun dat vandaag zou worden gevraagd, zou het antwoord wel anders zijn. In de loop van de jaren 2006, 2007, 2008 en 2009 zijn serieuze problemen naar boven gekomen. In 2003 hebben de mensen van het aankooptraject van de NMBS gezegd dat ze ter plaatse in Denemarken zijn geweest en dat de Denen heel tevreden waren en zelfs heel positief over de samenwerking met AnsaldoBreda.

Maar zoals een gemeenschappelijke landgenoot van ons allemaal ooit zei: "Het kan verkeren."

De heer Meerstadt bedankt de parlementsleden voor hun vragen waaruit betrokkenheid spreekt en de wens om precies te weten wat er gebeurt. Dat is ook het geval voor de spoorwegmaatschappijen.

Met de Nederlandse staatssecretaris werd afgesproken dat de onderste steen moet bovenkomen.

Hij zegt dat het er nu vooral om gaat over wat de spoorwegen de reiziger nu kunnen bieden en daarover wordt continu overlegd. Beide bedrijven werken hand in hand samen.

De spreker denkt dat hij hier niet op alle vragen zal kunnen antwoorden, maar belooft dat ze naderhand wel een antwoord zullen krijgen.

Hij bouwt zijn antwoord nu op in drie blokken: eerst de aanbesteding zelf, dan de aansprakelijkheid en daarna de directe verbinding.

Er werd gesuggereerd dat de samenwerking tussen NS en NMBS niet goed zou zijn. Die samenwerking verloopt zeer goed. Het is wel een spannende tijd voor beide, maar ze hebben elkaar nodig om voor de reizigers een goed product neer te zetten. Daarop is de aandacht gericht en dat is wat hen bezighoudt. Die betrokkenheid van beide bedrijven is een feit.

De Nederlandse staat heeft besloten aan te besteden, zowel de infrastructuur met alle nieuwe relaties die dat oproept, als de exploitatie die uiteindelijk gegund werd aan het joint venture High Speed Alliance tussen NS en KLM. Dat alleen al

Quand on leur pose aujourd'hui la question, la réponse est cependant différente. Dans le courant des années 2006, 2007, 2008 et 2009, de graves problèmes sont apparus. En 2003, les gens du processus d'achat de la SNCB ont dit qu'ils s'étaient rendus sur place et que les Danois étaient très satisfaits, voire très positifs concernant la collaboration avec AnsaldoBreda.

Mais comme aimait à le dire le poète Bredero: "*Het kan verkeren.*", les choses peuvent changer.

M. Meerstadt remercie les parlementaires pour leurs questions, qui témoignent de leur intérêt et de leur envie de savoir exactement ce qui se passe. C'est également le cas des sociétés de chemins de fer.

Il a été convenu avec le secrétaire d'État néerlandais qu'il fallait faire toute la lumière sur ce dossier.

L'orateur indique qu'il s'agit maintenant surtout de se concentrer sur ce que les chemins de fer peuvent à présent offrir au voyageur, une question qui fait l'objet d'une concertation permanente. Les deux entreprises travaillent main dans la main dans ce contexte.

L'orateur pense qu'il ne pourra pas répondre ici à toutes les questions, mais promet d'y répondre ultérieurement.

Il structure sa réponse en trois blocs: pour commencer, l'adjudication proprement dite, ensuite, la responsabilité et enfin, le lien direct.

D'aucuns ont laissé entendre que la collaboration entre les NS et la SNCB ne serait pas bonne. Cette collaboration se déroule très bien. C'est certes une période mouvementée pour les deux entreprises, mais elles ont besoin l'une de l'autre pour développer un bon produit pour le voyageur. C'est sur ce point que se focalise l'attention et c'est celui-ci qui les occupe. Cet engagement de deux entreprises est une réalité.

L'État néerlandais a décidé de mettre en adjudication tant l'infrastructure, avec toutes les nouvelles relations qui vont de pair, que l'exploitation, qui a finalement été attribuée à l'entreprise conjointe Speed Alliance créée par les NS et KLM. Rien

maakte dat er een contract moest zijn tussen de Nederlandse Staat en de Belgische spoorwegen om te kunnen aanbesteden.

In deze complexiteit zijn er twee bedrijven die al 175 jaar met elkaar samenwerken en elkaar altijd hebben gevonden en willen vinden ten behoeve van de reiziger.

Er werd gesuggereerd dat er gekozen werd voor goedkope treinen. Spreker benadrukt dat de aanbesteding is verlopen volgens de EU-procedure, waar men niet zomaar om heen kan. Daarvoor bestaan er van tevoren zeer duidelijke regels. Er wordt aangegeven welke selectie men maakt en daarop komt er dan een goede partij.

Het ging niet alleen om de prijs. Het was een balans tussen prijs, kwaliteit van de functionele en technische aangeboden voorstellen, de mate waarin deze technologieën reeds bewezen waren — ook dat is beproefd —, de geschatte levensduur en de nazorg te leveren door de leverancier. Dat zijn de gebruikelijke criteria in zo'n aanbestedingsprocedure. AnsaldoBreda voldeed aan deze eisen. Er werden een hele hoop referentiecontroles gedaan.

We kunnen met de kennis van nu zeggen dat de leverancier problemen heeft met de duidelijke voorloper van deze trein die in Denemarken rondrijdt. Dat wisten we op dat moment niet.

Beide bedrijven HSA en NMBS zijn tijdens de aanbestedingsprocedure samen opgetrokken en de overeenkomsten zijn nagenoeg identiek.

De vraag werd gesteld waarom er voor nieuwe techniek is gekozen. Dat is helemaal niet zo. Het is bewezen techniek en op basis daarvan zijn aanbestedingseisen opgesteld.

Men moet er ook rekening mee houden dat op dit spoor, aan Nederlandse zijde, het nieuwe Europese treinbeveiligingssysteem werd aangelegd, het ERTMS. Dat was zonder back up, ondanks vele verzoeken door collega-bedrijven om dat wel te doen, waardoor deze trein sowieso voor het eerst in Europa zonder back up zou moeten gaan rijden.

que cela nécessitait déjà la conclusion d'un contrat entre l'État néerlandais et les chemins de fer belges pour procéder à l'adjudication.

Dans cette complexité, il y a deux entreprises qui collaborent déjà depuis 175 ans et qui se sont toujours entendues et veulent s'entendre au profit du voyageur.

D'aucuns ont suggéré que l'on aurait opté pour des trains bon marché. L'orateur souligne que l'adjudication s'est déroulée selon la procédure de l'UE, que l'on ne peut pas contourner sans plus. Il existe des règles préalables très claires en la matière. On effectue une sélection et en fin de parcours, le meilleur candidat est choisi.

Le prix n'était pas le seul critère déterminant. Il fallait un équilibre entre le prix, la qualité des propositions fonctionnelles et techniques offertes, la mesure dans laquelle ces technologies avaient déjà fait leurs preuves — cela a également été vérifié —, la durée de vie estimée et le service après-vente offert par le fournisseur. Ce sont les critères d'usage dans une procédure d'adjudication de ce type. AnsaldoBreda répondait à ces critères. Toute une série de contrôles des références ont été effectués.

Nous pouvons dire aujourd'hui que le fournisseur connaît des problèmes avec le prédécesseur de ce train, qui est en service au Danemark. Nous ne le savions pas à l'époque.

Pendant la procédure d'adjudication, les deux entreprises, HSA et SNCB, ont fait cause commune et les contrats sont pratiquement identiques.

Un intervenant a demandé pourquoi on avait opté pour une nouvelle technique. Ce n'est pas tout à fait exact. C'est une technique éprouvée et les critères de l'adjudication sont fondés sur celle-ci.

Il faut aussi tenir compte du fait que sur cette voie, du côté néerlandais, on a installé le nouveau système de sécurisation des trains européen, l'ERTMS. Cela s'est fait sans back-up, en dépit des nombreuses demandes de la part d'entreprises collègues, de sorte que ce train allait devoir de toute façon rouler, pour la première fois en Europe, sans back-up.

Dat hebben we ons met zijn allen ook later gerealiseerd. Daar hebben we iets vroeger reeds aan de alarmbel getrokken. Er was dus sowieso een stuk treinbeveiliging dat niet getest was. De ontwikkeling in Europa gebeurde niet zo snel als was gedacht. Het was voorzien dat we de zevende in de rij zouden zijn om een werkelijk product te krijgen en uiteindelijk waren we de eerste.

Waarom bestelde Nederland veel meer treinen? Dat komt omdat Nederland logischerwijze de reizigersvraag volgt. 70 % van het gebruik van de hogesnelheidstrein van en naar Nederland is nationaal, voor de nationale reizigers. Dat is ook de reden waarom de verhoudingen voor de treinen verschillend zijn.

Er is inderdaad vertraging opgetreden in de leveringen. Tijdens het aanbestedingstraject zelf veranderden ook de Europese ideeën over hoe je het beveiligingssysteem moet maken. Daardoor kwam er ook andere wet- en regelgeving, waaraan de fabrikant moest voldoen.

Er werd dan besloten om een tussenvorm in te zetten. Dat zijn dan de zogenaamde Traxxlocomotieven met Prio-rijtuigen.

Iedereen in Nederland wilde heel graag dat de Fyra zo snel mogelijk zou rijden. De heer Meerstadt verklaart dat ze dan ook alles op alles hebben gezet om dat te doen. Ze hebben zorgvuldig getest, onafhankelijk, door Lloyd's. Er werd wel degelijk met elkaar geprobeerd om alle mogelijke voorzorgen te treffen.

Er werden technici bij betrokken en zelfs waren er gedurende jaren permanent mensen ter plekke in de fabriek bij AnsaldoBreda in Pistoia om te zien of het product aan de specificaties voldeed.

Wij zijn niet tevreden over de service van AnsaldoBreda.

Er bestaat nu contractueel ruimte voor de leverancier om de drie maanden te gebruiken om uiteindelijk te bewijzen dat de trein wel reisvaardig is.

Nous nous en sommes aussi tous rendu compte par la suite. Nous avons déjà tiré le signal d'alarme plus tôt. Il y avait donc de toute façon une partie de sécurisation qui n'avait pas été testée. Le développement en Europe ne s'est pas effectué aussi rapidement que prévu. Il était prévu que nous serions en septième position pour bénéficier d'un véritable produit et finalement, nous sommes devenus les premiers à en bénéficier.

Pourquoi les Pays-Bas ont-ils commandé beaucoup plus de trains? C'est dû au fait que les Pays-Bas suivent logiquement la demande des voyageurs. Or, 70 % des usagers des trains à grande vitesse qui circulent au départ et à destination des Pays-Bas sont des usagers nationaux. Ceci explique aussi la différence en termes de nombre de trains commandés.

Il y a effectivement eu un retard dans les livraisons. Pendant la procédure d'adjudication proprement dite, la conception européenne du système de sécurisation a également évolué. Celle-ci a débouché sur une nouvelle réglementation, à laquelle le fabricant devait se conformer.

Il a dès lors été décidé de mettre en service une forme intermédiaire. Les locomotives Traxx en combinaison avec des voitures Prio.

Tout le monde aux Pays-Bas souhaitait que le Fyra entre en service le plus rapidement possible. M. Meerstadt déclare que l'on a donc tout mis en œuvre pour qu'il en soit ainsi. Le train a été soigneusement testé, de manière indépendante, par Lloyd's. De concert, on a essayé de prendre toutes les précautions possibles.

Des techniciens ont été engagés sur le projet et pendant des années, il y a même eu en permanence des gens sur place, dans l'usine d'AnsaldoBreda à Pistoia, pour vérifier si le produit répondait aux spécifications.

Nous ne sommes pas satisfaits du service d'AnsaldoBreda.

Le fournisseur est contractuellement en droit d'utiliser les trois mois pour finalement prouver que le train est apte à être mis en service.

Er zijn niet zomaar treinen beschikbaar voor de hogesnelheidslijnen. We moeten hopen dat de fabrikant erin slaagt, want dan hebben we ten minste die hogesnelheidsverbindingen.

NS en NMBS hebben volledig afgestemd AnsaldoBreda in gebreke gesteld. Dat is een formele passage in het contract. AnsaldoBreda is nu met tientallen mensen aan de reparatie bezig.

Een andere vraag: bent u bereid een goed product tussen Nederland en België terug te brengen voor een aantrekkelijke prijs? Het antwoord is natuurlijk positief en de bedrijven zijn daar heel hard mee bezig. Op dit moment levert iedereen daartoe een bijdrage.

Hoeveel geld is intussen aan de Fyra besteed? Per treinstel gaat het om 20 miljoen euro; voor de totale bestelling gaat het dus om 380 miljoen euro. Aan Nederlandse zijde is reeds een bedrag van ongeveer 100 miljoen euro betaald. Dat komt omdat in Nederland treinen zijn afgenomen.

Dat komt niet omdat de NS, toen de treinen niet voldeden, die treinen zomaar klakkeloos heeft afgenomen, maar omdat de NS de treinen gewoon maar heeft gehuurd, met alle vragen, om toch maar zo snel mogelijk de hogesnelheidstreinen te laten rijden. Het was de bedoeling het tijdsschema te blijven volgen. De treinen werden niet afgenomen, maar gehuurd, waardoor telkens weer het afgesproken traject kon worden gevolgd om dan uiteindelijk die treinen op de rails te krijgen.

Daarna zijn er dan wel treinen afgenomen, maar die liggen in garantietermijn, want die moeten dan wel voldoen. Als men iets in een winkel koopt en het voldoet niet, dan moet men immers op de garantietermijn kunnen terugvallen.

De mogelijkheid staat vrij om die treinen, als ze na die drie maanden niet performant zijn, per kerende post terug te sturen. Dat staat in het contract. Dan moet het geld nog worden teruggekregen, wat waarschijnlijk procederen van jaren zal worden, maar daar mogen we niet op vooruit lopen.

On ne peut pas affecter n'importe quel train aux lignes à grande vitesse. Il nous faut espérer que le fabricant réussira à fournir un produit conforme. Ainsi, nous aurons au moins ces liaisons à grande vitesse.

Les NS et la SNCB ont décidé de commun accord de mettre AnsaldoBreda en demeure. C'est un passage formel du contrat. Des dizaines de personnes chez AnsaldoBreda s'attendent à présent à la réparation.

Une autre question: êtes-vous prêt à ramener un bon produit entre les Pays-Bas et la Belgique à un prix attrayant? La réponse est naturellement positive et les entreprises s'y attendent sans relâche. Chacun y apporte actuellement sa contribution.

Combien d'argent a-t-on consacré au Fyra dans l'intervalle? Il s'agit d'un montant de 20 millions d'euros par rame; pour la commande totale, il s'agit donc de 380 millions d'euros. Du côté néerlandais, un montant d'environ 100 millions d'euros a déjà été payé. C'est dû au fait qu'aux Pays-Bas, des trains ont déjà été achetés.

Ce n'est pas dû au fait qu'à l'époque où les trains ne satisfaisaient pas, les NS les ont achetés purement et simplement, mais au fait que les NS les ont simplement loués, sous la pression de la demande, pour que les trains à grande vitesse puissent quand même circuler le plus rapidement possible. Le but était de continuer à suivre le calendrier. Les trains n'ont pas été achetés, mais loués, de sorte que l'on a chaque fois pu suivre le processus convenu pour finalement mettre ces trains sur les rails.

Par la suite, des trains ont certes été achetés, mais ceux-ci sont assortis d'un délai de garantie, car il faut qu'ils donnent satisfaction. Lorsqu'on achète un produit dans un magasin et qu'il ne donne pas satisfaction, on doit en effet pouvoir invoquer le délai de garantie.

Si les trains ne sont pas performants après ces trois mois, l'acheteur a la possibilité de les renvoyer par retour du courrier. C'est inscrit dans le contrat. Il faudra cependant ensuite encore récupérer l'argent, ce qui donnera sans doute lieu à des années de procédure, mais il ne faut pas anticiper.

Iedereen is erbij gebaat dat die treinen zullen voldoen. AnsaldoBreda en onze beide bedrijven zijn van die ernst doordrongen.

Er werd een speciale *task force* opgericht onder leiding van Merel van Vroonhoven.

De boetes bedragen ongeveer 20 % van het aankoopbedrag dat tot nu toe is betaald.

Wat betreft de dienstregeling, is aan de NS in de tendervoorwaarde een maximale reistijd gesteld om de twee landen te verbinden. Daarop werden de rekeningen uitgevoerd en daaruit bleek dat die reistijd kon worden behaald met treinen die 220 km/uur kunnen.

Dat is dan ook de basis voor de bestelling geweest. In de aanbesteding is AnsaldoBreda gekomen met een variant die goedkoper was, waarin treinen zaten die 230 km/uur konden en dus wat marge hadden, en uiteindelijk ook een trein die 250 km/uur kon, die wat duurder was. Er werd voor die laatste variant gekozen omdat die verhoudingsgewijze een buffer opleverde voor de reizigers om ten slotte het gevraagde product te kunnen bieden.

Het is te vroeg om nu al te antwoorden op de vraag wat dit alles financieel betekent voor de staat. Er is nu al gesproken over een tiental miljoen euro; dat is wat we nu al kunnen voorzien.

Er is ook gevraagd om meer informatie en inzage te krijgen. Er zal worden afgestemd wat er wel en niet beschikbaar is voor inzage. Men moet er rekening mee houden dat de aanbesteding is gebeurd in concurrentie. Via de staatssecretaris zal de gevraagde informatie voor het Parlement beschikbaar worden gesteld.

Voor een stand van zaken over de gesprekken om zo snel mogelijk voor de reizigers een alternatief te bieden, kan worden gemeld dat eind komende week een plan zal klaarliggen, waarvoor de medewerking van alle partijen noodzakelijk is.

Chacun a intérêt à ce que les trains donnent satisfaction. AnsaldoBreda et nos deux entreprises sont bien conscients de cette nécessité.

Une *task force* spéciale a été créée sous la direction de Merel van Vroonhoven.

Les amendes s'élèvent à environ 20 % du montant d'achat qui a été payé à ce jour.

En ce qui concerne les horaires, les NS se sont vu fixer comme condition un temps de voyage maximum pour relier les deux pays. Selon les calculs effectués, ce temps de voyage pouvait être atteint avec des trains roulant à 220 km/heure.

Cette vitesse a dès lors constitué la base de la commande. Dans l'adjudication, AnsaldoBreda a proposé une variante moins coûteuse, avec des trains roulant à 230 km/heure, ce qui laissait un peu de marge, de même qu'une variante avec des trains pouvant atteindre une vitesse de 250 km/heure, mais qui était un peu plus chère. C'est finalement cette dernière variante qui a été retenue, parce que proportionnellement, elle fournissait un tampon pour pouvoir offrir aux voyageurs le produit demandé.

Il est trop tôt pour répondre à la question de savoir ce que tout cela signifie financièrement pour l'État. On parle dès à présent d'une dizaine de millions d'euros; c'est ce que nous pouvons déjà prévoir à l'heure actuelle.

Certains intervenants ont demandé à obtenir un complément d'informations et à pouvoir consulter certains documents. Nous allons vérifier quels documents sont disponibles ou non aux fins de consultation. Il faut tenir compte du fait que l'adjudication a eu lieu en concurrence. Les informations demandées seront mises à la disposition du Parlement par l'entremise du secrétaire d'État.

Pour un point sur les discussions qui doivent permettre d'offrir le plus rapidement possible une alternative aux voyageurs, l'orateur indique qu'à la fin de la semaine prochaine, un plan sera prêt. Celui-ci nécessitera la collaboration de toutes les parties.

Plan B als de V250 definitief stuk is: dat is het plan B. Wat hiervan is geleerd is dat we dat sowieso beschikbaar willen houden. Dat wil niet zeggen dat we ons nu moeten vastleggen om definitief een alternatief te laten rijden. Dat is veel te vroeg. Daarvoor moet logischerwijze in samenspraak, ook met de aanwezigen hier, worden bekeken wat ieders wensen, ieders financiële mogelijkheden zijn. Er mogen ook geen lege treinen rondrijden.

We willen het beste product voor de reizigers leveren. Vanuit die afweging is ook aan onze zijde de keuze gemaakt om de capaciteit die vrijkwam van de Beneluxtrein te gebruiken voor Hanzelijn, die heel druk was rond Amsterdam.

De Beneluxtrein zou niet meer rijden vanaf 2000. Dat was gewoon een onderdeel van het transparante proces zoals dat gevolgd is geweest. Het was niet nieuw. Het was altijd al zo gepland, ook om de capaciteit die vrijkwam ter beschikking te stellen voor een vraag van reizigers die ook heel legitiem is in beide nationale optimalisaties.

Met de kennis van nu is vastgesteld dat er een alternatief voorhanden moet zijn en daaraan wordt nu zo hard mogelijk gewerkt.

Er is geen direct verband tussen de betaalde concessievergoeding en de goedkope V250.

Praten de consumentenorganisaties ook mee in de opbouw voor de nieuwe voorzieningen en voor de eindoplossing voor de reizigers? De NS heeft reeds meerdere keren gemeld dat ze de consumentenorganisaties graag daarbij zou betrekken, en die zijn daarop ingegaan. Er is dagelijks overleg met hen. De voorgestelde oplossingen moeten zo goed mogelijk tegemoetkomen aan de wensen van iedereen en aan de mogelijkheden van alle betrokkenen. Er zijn wekelijkse afspraken voorzien en er komt veel belangrijke input. Het zijn ervaringsexperts, en ook door hun jarenlange ervaring partijen

Un plan B, lorsque la V250 sera définitivement cassée: c'est cela le plan B. Ce que l'on en a tiré comme enseignement, c'est que nous voulons de toute manière garder cette possibilité. Cela ne signifie pas pour autant que nous devons dès à présent décider de faire rouler définitivement une alternative. Il est beaucoup trop tôt. Pour ce faire, il faut logiquement examiner en concertation — y compris avec les personnes présentes ici — ce que chacun souhaite et quelles sont les possibilités financières de chacun. Il est également exclu de voir circuler des trains vides.

Nous voulons fournir le meilleur produit aux voyageurs. C'est également dans cette optique que nous avons choisi, de notre côté, d'affecter la capacité libérée par le train Benelux à la ligne Hanze, qui était très chargée autour d'Amsterdam.

Le train Benelux ne devait plus rouler à partir de 2000. C'était simplement un élément du processus transparent, tel qu'il a été suivi. Ce n'était pas nouveau. Cela a toujours été prévu ainsi, également afin d'affecter la capacité libérée à une demande de la part des voyageurs, qui est très légitime dans les deux optimisations nationales.

Avec ce que nous savons aujourd'hui, nous avons constaté qu'une alternative doit exister et c'est au développement de celle-ci que nous nous attelons actuellement.

Il n'y a pas de lien direct entre la redevance payée pour la concession et la peu coûteuse V250.

Les organisations de consommateurs participent-elles aussi aux discussions concernant les nouveaux équipements et la solution finale pour les voyageurs? Les NS ont déjà indiqué à plusieurs reprises qu'ils aimeraient associer les organisations de consommateurs à ces discussions et celles-ci ont donné suite à cette invitation. Une concertation quotidienne est entretenue. Les solutions proposées doivent répondre autant que possible aux souhaits de chacun et aux possibilités de toutes les parties concernées. Des rencontres hebdomadaires sont prévues et il y a un apport d'idées

met wie we altijd afspreken. Iedere beslissing die met consumenten te maken heeft, wordt hun voorgelegd en dat zal nu ook gebeuren.

De heer Arriën Kruyt, voorzitter van de Nederlandse reizigersorganisatie Rover, spreekt mede namens de Belgische organisatie TreinTramBus. Hij bezorgde een korte nota waarin een gemeenschappelijk standpunt werd gegeven.

Problemen:

- Sterke daling van het aantal reizigers dat per trein de grens overgaat.
- Ook vóór het technisch falen van de Fyra stapten reizigers massaal over naar de trage stoptrein Roosendaal – Antwerpen en andere vervoermiddelen.
- Reismogelijkheden tussen de beide landen vergen veel overstappen; in België wordt omboeken van Fyra op Thalys structureel geweigerd, maar dit is een recht volgens art. 16 EG 1371/2007.
- Technische problemen krijgen veel aandacht in de media, maar voor ons staat de verkeerde benadering van de reizigers centraal.
- Beleid m.b.t. Fyra en Beneluxtrein sluit niet aan bij reizigerswensen.

Oorzaken:

- Het project is opgesteld in ivoren torens.
- Niet de reizigers, maar de cijfers staan centraal; de spoorwegen staren zich blind op HST.

important. Ces organisations sont des experts qui ont de l'expérience et du fait de cette expérience, cela fait des années que nous nous concertons avec eux. Toute décision touchant aux consommateurs leur est soumise et il en ira également de même dans ce dossier.

M. Arriën Kruyt, président de l'association des usagers du rail néerlandaise Rover, s'exprime également au nom de l'association belge TrainTramBus. Il a déposé une brève note reproduisant leur point de vue commun.

Problèmes:

- Forte diminution du nombre de voyageurs franchissant la frontière à bord d'un train.
- Avant même l'échec technique du Fyra, les voyageurs changeaient massivement de train pour embarquer à bord du train P Roosendaal-Anvers ou utiliser d'autres moyens de transport.
- Les possibilités de voyage entre les deux pays impliquent de nombreuses correspondances; en Belgique, le transfert de réservation du Fyra vers le Thalys est structurellement refusé, même si, aux termes de l'article 16 CE 1371/2007, ce transfert constitue un droit.
- Si les médias s'intéressent surtout aux problèmes techniques, pour nous, c'est l'approche erronée des voyageurs qui constitue notre préoccupation majeure.
- La politique mise en œuvre concernant le Fyra et le train Benelux ne tient pas compte des aspirations des voyageurs.

Causes:

- Le projet a été conçu dans des tours d'ivoire.
- Ce ne sont pas les voyageurs, mais les chiffres qui occupent une place centrale; les compagnies de chemin de fer se focalisent aveuglément sur le TGV.

- De spoorwegen hebben geen idee wie er hun treinen gebruiken (getuige snelle aanpassingen later m.b.t. introductie abonnementen, reservingsvrije kaarten: situaties waar de consumentenorganisaties zeer tijdig op gewezen hebben).

Oplossingen:

Op korte termijn:

- Een Benelux-achtige treinverbinding tussen de Randstad en Brussel.

Op middellange termijn:

- Een uurdienst Brussel-Amsterdam via HSL met materieel geschikt voor 200 km/uur.

- Een uurdienst Brussel-Breda-Den Bosch/Eindhoven.

- Een uurdienst Roosendaal-Antwerpen op IC/IR-niveau.

Flexibele treinverbinding:

De reiziger heeft behoefte aan een treinverbinding die in zowel frequentie en kaartsoorten flexibel reizen mogelijk maakt: ieder uur een trein, zonder reserveringsplicht voor een gewoon kilometertarief. Populaire kaartsoorten als Benelux-weekend, jongerentarief en andere aanbiedingen dienen opnieuw te worden ingevoerd. De daling van het aantal grensoverschrijdende reizigers op dit traject moet ongedaan worden gemaakt!

Als de Fyra ooit terugkomt, kan deze in het pad van de Thalys worden ingepast om tot een gezamenlijke uurdienst te komen. Indien dat niet het geval is, is het voor de HST-markt zinvol het Thalys-aanbod uit te breiden qua frequentie (uurdienst) en/of capaciteit (gekoppelde stellen op piekmomenten).

- Les compagnies de chemins de fer ignorent le profil de leurs voyageurs (comme en témoignent les changements subits opérés après la mise en service en ce qui concerne l'instauration d'abonnements ou de cartes sans réservation, pour remédier à des situations contre lesquelles les organisations de consommateurs avaient mis en garde en temps opportun).

Solutions:

A court terme:

- Une liaison ferroviaire présentant un caractère "Benelux" entre la Randstad et Bruxelles.

A moyen terme:

- Un train par heure Bruxelles-Amsterdam sur la HSL (*Hogesnelheidslijn* ou Ligne à grande vitesse) avec du matériel pouvant rouler à une vitesse de 200 km/heure.

- Un train par heure Bruxelles-Breda-Den Bosch/Eindhoven.

- Un train par heure Roosendaal-Anvers à un niveau IC/IR.

Liaison ferroviaire flexible:

Les voyageurs sont demandeurs d'une liaison ferroviaire permettant de voyager de manière flexible, tant du point de vue de la fréquence que des types de billets: un train par heure, sans obligation de réservation, à un tarif normal au kilomètre. Des billets correspondant à des formules populaires telles qu'un "week-end Benelux" ainsi que des tarifs pour les jeunes ou autres offres analogues doivent être réinstaurés. La diminution du nombre de voyageurs transfrontaliers sur ce trajet doit cesser!

Si le Fyra devait un jour être remis en service, il pourrait être intégré dans le sillon du Thalys pour proposer un horaire commun. Dans le cas contraire, le marché TGV aura tout intérêt à étendre le Thalys, du point de vue de sa fréquence (un train par heure) et/ou de sa capacité (rames couplées aux heures de pointe).

Daarnaast blijft de behoefte aan bovengenoemde treinverbinding met meer haltes onderweg bestaan. Beide aanbods niveaus zijn complementair.

Subsidiëring:

Beneluxverbinding is onmisbare schakel tussen de IC-netten van België en Nederland. Het is niet verboden om wat voor treindienst dan ook te subsidiëren. EU-verordening 1370/2007 (artikel 1) is daar zeer duidelijk over. Het is aan de lidstaten of regionale overheden om te bepalen wat zij als openbare dienst zien en eventueel willen subsidiëren, natuurlijk onder de voorwaarden van die verordening.

Verder:

Bij alle aandacht voor de Fyra mogen we twee andere verbindingen niet vergeten:

- Neerpelt-Hamont-Weert: vanaf december 2013 is hier een *missing link* van maar 8 kilometer zonder reizigersvervoer;
- Maastricht – Luik: hier rijdt verouderd materieel met weinig capaciteit.

De heer Kruyt dankt alle parlementsleden uit België en Nederland die het hebben opgenomen voor de reizigers, die reeds sinds een aantal jaren niet meer gehoord geweest zijn in deze materie.

Hij richt zich tot de heer Descheemaecker, die zeer terecht zegt dat in het jaar 2000 het beeld van de Thalys naar Parijs een leidend beeld is geweest.

Toch was die situatie totaal anders. Op dat traject had de Thalys oorspronkelijk drie stopplaatsen waar bijna niemand in- of uitstapte, want bijna iedereen reisde van Brussel naar Parijs of omgekeerd.

Dat is juist het grote verschil met de verbinding met Nederland. Antwerpen telt ongeveer

Parallèlement, la demande d'une liaison ferroviaire proposant davantage d'arrêts intermédiaires est réelle. Les deux niveaux d'offre sont complémentaires.

Subventionnement:

La liaison Benelux constitue un maillon indispensable entre les réseaux IC belge et néerlandais. Un subventionnement de ce service ferroviaire ne serait donc pas interdit. Le règlement européen 1370/2007 (article 1^{er}) est très clair à cet égard. Il appartient aux États membres ou aux autorités régionales de déterminer ce qu'ils considèrent comme un service public qu'ils seraient éventuellement disposés à subsidier, bien évidemment aux conditions prévues par le règlement.

Autres points:

Au cas où le Fyra retiendrait toute l'attention, deux autres liaisons ne pourraient être oubliées, à savoir:

- Neerpelt-Hamont-Weert: à partir de décembre 2013, il y aurait ici un chaînon manquant de pas moins de 8 kilomètres sans transport de voyageurs;
- Maastricht-Liège: cette ligne est desservie par du matériel obsolète présentant une très faible capacité.

M. Kruyt remercie tous les parlementaires belges et néerlandais qui ont défendu la cause des voyageurs, qui n'ont plus été entendus depuis des années dans ce dossier.

Il s'adresse à M. Descheemaecker qui a rappelé à juste titre qu'en 2000, le Thalys vers Paris constituait le modèle dominant.

La situation était pourtant tout autre. Sur ce trajet, le Thalys s'arrêtait dans trois gares où quasi-personne ne montait à bord du train ni n'en descendait, car la quasi-totalité des voyageurs se rendaient de Bruxelles à Paris ou inversement.

Et c'est précisément là que se situe la principale différence avec les Pays-Bas. Anvers compte

500 000 inwoners, Roosendaal is een belangrijk overstapstation voor de 2 miljoen mensen die in Noord-Brabant wonen, Dordrecht, Rotterdam, Den Haag, dat is een heel andere situatie.

Het hele *businessplan* van een soort mini-Thalys tussen Brussel en Amsterdam was gedoemd om te mislukken. Dat is de grote klacht van de reizigers geweest.

Het heeft hem verheugd de heer Descheemaeker te horen zeggen dat alles herbekeken gaat worden. Hij hoopt dat dat herbekijken dan ook zal gebeuren met de mensen van TreinTramBus, zoals men in Nederland gewoon is frequent overleg te plegen met de directie van de spoorwegen.

Herbekijken kan je immers alleen maar doen met je klanten en dat deze zaak moet herbekeken worden is overduidelijk.

De heer Descheemaeker antwoordt dat hij alles graag herbekijkt, maar dan samen met alle contractpartners en uiteraard in goed overleg met de reiziger.

De heer François Bellot, senator, is van oordeel dat dit dossier vier aspecten vertoont. Een politiek aspect, een contractueel aspect, het lot van de cliënten waarover niet veel werd gezegd en waar echt van een mislukking kan worden gewaagd. De overheid dient zich bij hen te verontschuldigen voor het mislukken van een internationaal samenwerkingsproject dat al geruime tijd aansleept en dat maar niet op een degelijke wijze wordt afgerond. Ten slotte is er het aspect Benelux.

1) Het politiek aspect: klopt het dat tijdens het laatste semester van 2012 de politieke druk van de Nederlandse vertegenwoordigers bij de NS en de NMBS zo groot was dat de trein inderhaast in dienst moest worden genomen?

2) Ten tweede, waarom werd de trein in dienst genomen terwijl het nog volle winter was, hoewel men weet dat elke trein die na de homologatie in

environ 500 000 habitants, Roosendaal est une importante gare de correspondance pour deux millions de personnes qui résident dans le Brabant septentrional, à Dordrecht, à Rotterdam ou à La Haye. C'est là une situation totalement différente.

L'ensemble du *business plan* pour une sorte de mini Thalys entre Bruxelles et Amsterdam était voué à l'échec. C'est sur cet aspect que se sont focalisées les critiques des voyageurs.

Il s'est réjoui d'entendre M. Descheemaeker annoncer que tout le dossier allait être reconsidéré. Il espère que ce réexamen s'effectuera avec des représentants de l'association TrainTramBus, comme cela se fait aux Pays-Bas où la direction des chemins de fer organise fréquemment des concertations avec les représentants des voyageurs.

Un réexamen du dossier n'aurait de sens que dans le cadre d'une concertation avec les clients. Quant à savoir si ce dossier doit être réexaminé, c'est une évidence.

M. Descheemaeker se dit volontiers disposé à réexaminer l'ensemble des problèmes, mais à la condition que ce réexamen s'effectue avec tous les cocontractants et, évidemment, dans un climat de concertation constructive avec les voyageurs.

M. François Bellot, sénateur, est d'avis qu'il y a quatre volets dans ce dossier. Il y a un volet politique. Il y a le volet contractuel. Il y a le sort des clients dont on n'a guère parlé, ce qui est vraiment un échec. On doit s'excuser en tant que pouvoir public auprès d'eux de l'échec d'un projet de coopération international qui dure depuis un certain temps et qu'on ne parvient pas à concrétiser de manière favorable. Enfin, il y a l'aspect Benelux.

1) Sur le volet politique, est-il exact qu'au cours du dernier semestre 2012, la pression politique des représentants hollandais auprès de la NS et de la SNCB a été telle qu'il a fallu dans la précipitation mettre rapidement le train en service?

2) Deuxièmement, pourquoi mettre un train en service en plein hiver, sachant que tout train qui est mis en service même après homologation, a

dienst wordt genomen, nog altijd enkele kinderziektes heeft en waarom heeft men tot de winter gewacht?

3) Ten derde, volgens sommige ingenieurs zal het, gelet op de problemen waarmee we nu hebben af te rekenen, nog nagenoeg twee jaar duren vooraleer de Belgische en Nederlandse bevoegde instanties volledige en totale homologaties zullen toekennen. Bevestigt u dat?

4) Ten vierde, de DVIS (*Dienst Veiligheid en Interoperabiliteit van de Spoorwegen*) ging in november akkoord met het in dienst nemen van de trein, maar niet onbeperkt, tot eind januari. Klopt dat?

5) Een ander gegeven met betrekking tot AnsaldoBreda, dat deel uitmaakt van Finmeccanica. Die maatschappij, die dochtermaatschappij staat te koop. Eind 2012 had ze een gecumuleerd verlies van 200 miljoen euro. Over welke waarborgen beschikt men op dit ogenblik ten aanzien van AnsaldoBreda indien dat bedrijf met grote moeilijkheden zou hebben te kampen?

6) De cliënten: men ging een oplossing trachten te vinden met de Beneluxtrein. Maar de heer Descheemaeker heeft gezegd dat de Thalys niet vol zit. Is het niet mogelijk met de Thalys te onderhandelen over de afkoop van zitplaatsen zodat die trein is volgeboekt? Dat zou zowel voor de Thalys als voor de reizigers een goede zaak zijn.

7) De Benelux: op de lijn Brussel-Luxemburg-Straatsburg is er sinds vier jaar een soortgelijke toestand. Die verbinding is voor alle cliënten, alle pendelaars een regelrechte ramp. Een jaar geleden is de directeur-generaal van de Zwitserse spoorwegen naar Brussel gekomen. Hij gaf te kennen dat ze voorstander zijn van een verbinding Zurich-Brussel maar dat ze wachtten op een teken van de Belgische autoriteiten, en meer bepaald van de NMBS, dat ze een commerciële exploitatie willen. Dat zou wat de rentabiliteit betreft, positief zijn, in tegenstelling tot de Fyra. Dat dossier sleept al te lang aan. Het Beneluxparlement moet, met zijn collega's van het Luxemburgs Parlement, ook dat dossier ter harte nemen. De Zwitserse autoriteiten

toujours quelques crises de jeunesse et pourquoi a-t-on attendu l'hiver pour le faire?

3) Troisième élément, selon certains ingénieurs, les problèmes que nous connaissons maintenant nécessiteront près de deux ans pour que les trains reçoivent les homologations complètes et totales des organes d'homologation belge et hollandais. Est-ce que vous confirmez cela?

4) Quatrième élément, DVIS (Dienst Veiligheid en Interoperabiliteit van de Spoorwegen) a donné en novembre un accord de circulation non pas illimité, mais jusque fin janvier. Est-ce vrai?

5) Autre élément par rapport à AnsaldoBreda, qui fait partie de Finmeccanica. Cette société, la filiale est en vente. Fin 2012 elle présentait une perte cumulée de 200 millions d'euros. Quelles sont les garanties qu'on a aujourd'hui vis-à-vis d'AnsaldoBreda si malheureusement l'entreprise connaissait des difficultés majeures?

6) En ce qui concerne les clients. On allait essayer de trouver une solution avec le train Benelux. Mais M. Descheemaeker a dit que le Thalys n'est pas complet. Est-ce qu'il n'y a pas moyen de négocier avec Thalys le rachat de places sédentaires pour pouvoir le compléter? Cela serait autant de chiffres pour Thalys et autant de satisfaction pour le client.

7) Pour le Benelux, sur la ligne Bruxelles-Luxembourg-Strasbourg, on connaît une situation semblable depuis quatre ans. C'est un monstre, pour tous les clients, tous les navetteurs. Il y a un an que le directeur général des chemins de fer suisses est venu à Bruxelles. Il a expliqué qu'ils étaient demandeurs d'une liaison Zurich-Bruxelles, mais qu'ils attendaient de la part des autorités belges, et particulièrement de la SNCB, un signe d'une volonté d'une exploitation commerciale. En termes de rentabilité, cela serait positif, à la différence de Fyra. Ce dossier attend depuis beaucoup trop longtemps. Le Parlement Benelux doit, avec nos collègues du Parlement luxembourgeois, se saisir également de ce dossier. Les autorités suisses ont

hebben trouwens in hun orderboek een optie van vier treinen opgenomen.

8) Tot slot, een droom misschien voor de Beneluxautoriteiten. We weten allemaal dat de liberalisering van het verkeer voor de deur staat. We weten wat dat voor het vrachtvervoer zal betekenen. Onze maatschappijen zijn klein in vergelijking met de grote Europese maatschappijen die klaar staan om ons op te slokken. Is het niet mogelijk veel grotere synergieën te bewerkstelligen om de maatschappijen te integreren? Er zijn tal van hinderpalen, maar als we dat niet doen zullen we het in de toekomst moeilijk hebben.

De heer Etienne Schouppe, senator, wil enkele elementen aanhalen die nog niet aan bod zijn gekomen, maar die toch niet onbelangrijk zijn.

Hij wil duidelijk maken dat we, na het akkoord tussen de Belgen, de Nederlanders, de Fransen en de Duitsers om de TGV Nord te ontwikkelen, tussen Nederland en België tot een internationaal verdrag zijn gekomen om Nederland te integreren in de TGV Nord, met het tot stand brengen van de verbinding Brussel-Amsterdam.

Aansluitend daarop is er in het jaar 2000 het akkoord gekomen tussen de NMBS en de Nederlandse regering (Verkeer en Waterstaat) om de verbindingen tussen Nederland en België naast de hogesnelheidslijn verder te verbeteren en zowel de Randstad als Noord-Brabant goede verbindingen te geven met Antwerpen en Brussel. Het zijn eigenlijk arrangementen die we internationaal hebben genomen en die gehonoreerd moeten worden. Fyra is eigenlijk een uitloper van de aanvulling op de TGV Nord en op de hogesnelheidslijn en moet er dus uiteindelijk komen.

Wat betreft de toewijzing en de keuze ten voordele van AnsaldoBreda heeft hij enkele vragen. In april 2004 zijn er zeven offertes geweest van vier maatschappijen. Drie van die vier hadden en hebben ervaring met de veiligheidsvoorzieningen en de signalisatieproblemen die in Nederland, in België en op de hogesnelheidslijn bestaan. Men

d'ailleurs mis dans leur carnet de commande une option de quatre trains.

8) Dernière chose, peut-être un rêve pour les autorités du Benelux. Nous savons tous que la libéralisation du trafic arrive à grands pas. Nous savons ce que cela va donner sur le transport de fret. Nous ne sommes que des petites compagnies par rapport aux grandes compagnies européennes, prêtes à être dévorées par elles. Est-ce qu'il n'y a pas moyen de développer des synergies beaucoup plus grandes en vue d'une intégration des sociétés? Il y a plein d'obstacles, mais si nous ne le faisons pas, nous aurons des difficultés à l'avenir.

M. Etienne Schouppe, sénateur, souhaite évoquer certains aspects qui n'ont pas encore été abordés, mais ne manquent malgré tout pas d'intérêt.

Il entend rappeler qu'après la conclusion par les Belges, Néerlandais, Français et Allemands d'un accord en vue du développement du TGV Nord, la Belgique et les Pays-Bas ont conclu un traité international intégrant ces derniers dans le TGV Nord et prévoyant la création d'une liaison Bruxelles-Amsterdam.

Et en 2000, à la suite de ce traité, un accord est intervenu entre la SNCB et le gouvernement néerlandais (et plus particulièrement le département du *Verkeer et Waterstaat*) en vue de l'amélioration, parallèlement à la ligne à grande vitesse, des liaisons entre les Pays-Bas et la Belgique et de la mise en service de liaisons de qualité entre la Randstad et le Brabant septentrional, d'une part, et Anvers et Bruxelles, de l'autre. Il s'agit en réalité d'engagements qui ont été pris et qui doivent être respectés. En fait, le Fyra se greffe sur ces aménagements prévus en parallèle du TGV Nord et de la ligne à grande vitesse et sa mise en service est donc inéluctable.

L'orateur s'interroge par ailleurs à propos du choix d'AnsaldoBreda et de l'attribution du marché à ce soumissionnaire. En avril 2004, sept offres ont été rentrées par quatre entreprises, dont trois pouvaient se prévaloir d'une expérience dans le domaine des équipements de sécurité et des problèmes de signalisation qui se posent sur la ligne à grande

heeft toch de keuze gemaakt voor een vierde maatschappij die daarmee geen ervaring had.

Mijnheer Descheemaeker heeft gezegd daartoe garanties te hebben gekregen van AnsaldoBreda. De realiteit is enigszins anders. De heer Meerstadt heeft zelf verklaard dat de problemen tussen boord en wal die cruciale problemen zijn waarmee we vandaag geconfronteerd worden.

Is het niet alleen een zaak van prijs, maar ook een zaak van veranderingen van de inhoud van de offerte door de spoorwegmaatschappijen ?

Hebben die veranderingen er uiteindelijk toe geleid dat de drie maatschappijen, die wel in staat zijn dit materiaal te leveren, hebben afgehaakt voor de levering van een aanvullende trein op de hogesnelheidslijn ?

De heer Thomassen wil graag antwoorden op enkele praktische vragen.

- Is het oude Beneluxpad nog vrij ?

Het pad van de Beneluxtrein in Nederland is op dit ogenblik niet vrij, maar wel vrij te maken, wat ten zuiden van Den Haag gemakkelijker is dan tussen Den Haag en Amsterdam.

- Heeft NS een aanvraag gedaan voor een alternatieve verbinding ?

Dat is juist. De NS heeft zich direct (op vrijdag 18 januari 2013) tot ons gewend met een aanvraag voor een alternatieve treinverbinding via het commerciële spoor. Voor een definitieve aanvraag is nog afstemming nodig (o.a. met NMBS). Er is afgesproken met de NS dat we onderzoek doen naar de verschillende opties en dat de NS tegelijkertijd zorgt voor de voltooiing van de afstemming met de NMBS. Hopelijk is dat deze week of begin volgende week definitief.

vitesse et en Belgique et aux Pays-Bas. Le choix s'est pourtant porté sur une quatrième entreprise n'ayant aucune expérience en la matière.

M. Descheemaeker indique avoir reçu des garanties d'AnsaldoBreda mais la réalité est quelque peu différente. M. Meerstadt a lui-même déclaré que les problèmes de transmission sol-machine constituent la difficulté majeure à laquelle nous sommes aujourd'hui confrontés.

Et si ce n'était pas uniquement une question de prix, mais aussi de changements de contenu de l'offre par les compagnies ferroviaires?

Ces changements ont-il finalement eu pour effet que les trois entreprises qui étaient parfaitement en mesure de fournir le matériel adéquat se sont retirées du marché s'agissant de la livraison d'un train supplémentaire sur la ligne à grande vitesse?

M. Thomassen répond volontiers à une série de questions pratiques.

- L'ancien sillon du train Benelux est-il encore libre?

Le sillon du train Benelux n'est actuellement plus libre côté Pays-Bas. Il pourrait toutefois être libéré, plus aisément au sud de La Haye qu'entre La Haye et Amsterdam.

- Est-il exact que les NS ont introduit une demande pour une liaison alternative?

M. Thomassen répond à cette question par l'affirmative. Les NS se sont adressés directement à nous (le vendredi 18 janvier 2013) pour nous demander une liaison ferroviaire alternative par le rail commercial. Pour une demande définitive, des mesures d'harmonisation (notamment avec la SNCB) doivent encore être prises. Il a été convenu avec les NS que nous examinerions les différentes options et que, dans le même temps, les NS se chargeraient de la finalisation de l'harmonisation avec la SNCB. Le dossier sera, espérons-le, définitivement bouclé cette semaine ou au début de la semaine prochaine.

- Hebben zich andere vervoerders gemeld ?

Er heeft zich geen andere vervoerder gemeld om deze verbinding met een alternatief te voorzien op de korte termijn.

Mevrouw Billiau sluit zich aan bij wat de heer Thomassen heeft gezegd. Er bestaat een drukke samenwerking wat betreft de internationale rijpaden.

Infrabel is bereid om verder alle aanvragen te bestuderen. Er is capaciteit, de infrastructuur is er, zij zijn bereid om de spoorwegmaatschappijen te helpen.

De heer Descheemaecker wenst te antwoorden op de vragen van de heren Bellot en Schouppe.

De heer Bellot heeft het over de lijn 162 gehad. In het directiecomité van onze Zwitserse vrienden hebben zich veranderingen voorgedaan. De nieuwe CEO heeft een aantal van zijn collega's in dat directiecomité vervangen. Dat heeft helaas een weerslag gehad op de wil die aanwezig was en die ons ertoe bracht samen een *businesscase* op te zetten, wat al zeer ver gaat, met helaas een team dat werd gewijzigd.

Werd er politieke druk uitgeoefend om deze trein te lanceren? Neen, er werd geen druk uitgeoefend door de Belgische autoriteiten, noch door de Nederlandse autoriteiten om de Fyra te lanceren.

Men kan er niet naast kijken dat organisaties die de pendelaars vertegenwoordigen en tal van mensen over de Fyra hebben gesproken. Dat heeft tot parlementaire vragen geleid die automatisch als een bepaalde vorm van politieke druk kunnen worden beschouwd.

Mijnheer Schouppe heeft de periode 1996-2000 en de sfeer van die tijd nog eens goed gesitueerd. Toen zijn er inderdaad afspraken gemaakt die heel ver gaan.

Wat betreft de keuze, is het zo dat er oorspronkelijk zeven aanbieders in de mogelijkhedenlijst stonden. Vier aanbieders hebben zeven offertes ingediend. Twee van die vier waren niet conform

- D'autres transporteurs se sont-ils manifestés?

Aucun autre transporteur ne s'est manifesté pour proposer une alternative à court terme pour cette liaison.

Mme Billiau se rallie aux propos de M. Thomassen. Les sillons internationaux font l'objet d'une intense coopération.

Infrabel est disposé à étudier l'ensemble des demandes. La capacité et l'infrastructure existent. Infrabel se dit disposé à aider les compagnies ferroviaires.

M. Descheemaecker souhaite répondre aux questions de MM. Bellot et Schouppe.

M. Bellot intervient au sujet de la ligne 162. Dans le comité de direction de nos amis suisses il y a eu des changements. Le nouveau CEO a changé un certain nombre de ses co-équipiers dans ce comité de direction. Malheureusement, cela a eu un impact sur la volonté qui existait et qui nous a amené à faire ensemble un *business case*, qui va déjà très loin, avec malheureusement un changement d'équipe.

Est-ce qu'il y a eu une pression politique pour lancer ce train? Non, il n'a pas eu de pression politique, ni des autorités belges, ni des autorités néerlandaises en ce qui concerne le lancement du Fyra.

Il a quand même constaté que dans la presse, des organisations qui représentent les navetteurs et beaucoup de gens ont parlé du Fyra. Cela a amené à des questions parlementaires, qui automatiquement peuvent être considérées aussi comme une sorte de pression politique.

M. Schouppe a fort bien situé l'ambiance qui caractérisait la période 1996-2000. A l'époque, des accords aux conséquences très poussées ont en effet été conclus.

En ce qui concerne les choix qui ont été effectués, il se fait que la liste des candidats potentiels comportait à l'origine sept soumissionnaires. Quatre de ces soumissionnaires ont introduit sept offres.

het lastenboek en hebben zichzelf uitgesloten. Een heel belangrijke aanbieder bood gewoon een klassieke trein (aan 200 km/uur) aan, wat uiteraard niet de bedoeling was om daarmee op de hogesnelheidslijn te rijden.

Er bleven dus twee firma's over: Alstom en AnsaldoBreda. Door de steeds slinkende dimensie van de bestelling haakte Alstom uiteindelijk af.

Beide spoorwegmaatschappijen kwamen uiteindelijk in een positie te staan waarin er nog één conforme aanbieder was, wat natuurlijk onderhandelings technisch geen goede oplossing is en wat mee heeft gevoerd tot waar we nu vandaag staan.

7. Besluit door mevrouw Maya Detiège, ondervoorzitter van het Beneluxparlement

Mevrouw Detiège besluit dat het onmogelijk is om vandaag nog een antwoord op alle vragen te krijgen. Zij bedankt uit naam van alle voorzitters iedereen voor zijn inbreng, en in het bijzonder ook de ondersteuning vanuit het Beneluxparlement, en vooral mevrouw Christine Bogaert, secretaris-generaal voor de uitstekende organisatie.

Er zijn vandaag door de parlementsleden veel vragen gesteld en voorstellen gedaan. Het is nu belangrijk een werkwijze af te spreken.

De heren Descheemaeker en Meerstadt hebben verklaard voor oplossingen te willen zorgen binnen de drie maanden.

Het is zeer belangrijk dat er nu feedback komt. Hoe dat moet gebeuren zullen we bekijken met de commissievoorzitters van de Nederlandse Tweede Kamer en de Belgische Kamer van volksvertegenwoordigers.

Als ondervoorzitster van het Beneluxparlement verklaart mevrouw Detiège dat, indien er behoefte

Deux de ces quatre soumissionnaires n'étaient pas en conformité avec le cahier des charges et ont retiré leur candidature. Un soumissionnaire très important a fait une offre correspondant à un train classique (à 200 km/heure) et il ne s'agissait évidemment pas de faire rouler un tel train sur la ligne à grande vitesse.

Restaient donc deux entreprises: Alstom et AnsaldoBreda. En raison du caractère toujours plus tortueux de la commande, Alstom a finalement décroché.

Les deux compagnies ferroviaires se sont finalement retrouvées dans une situation dans laquelle il ne subsistait plus qu'un seul soumissionnaire, ce qui, du point de vue des techniques de négociation, ne constitue pas une position favorable et a mené, avec d'autres facteurs, à la situation que nous connaissons aujourd'hui.

7. Conclusions (Mme Maya Detiège, vice-présidente du Parlement Benelux)

Mme Detiège conclut à l'impossibilité de répondre encore aujourd'hui à toutes les questions qui ont été posées. Au nom des présidents, elle remercie chacun pour sa contribution au débat et, en particulier, le Parlement Benelux pour l'appui logistique fourni et, surtout, Mme Christine Bogaert, secrétaire générale, pour l'excellente organisation de cette journée.

De nombreuses questions et propositions ont été formulées aujourd'hui par les parlementaires. Il importe à présent de définir une méthode de travail efficace.

MM. Descheemaeker et Meerstadt se sont dits prêts à trouver des solutions dans un délai de trois mois.

Il est très important d'organiser un feed-back. Quant à savoir comment, nous examinerons cette question avec les présidents de commission de la Deuxième Chambre néerlandaise et de la Chambre des représentants de Belgique.

En sa qualité de vice-présidente du Parlement Benelux, Mme Detiège indique que s'il apparaît

is om opnieuw samen te vergaderen zoals vandaag, het Beneluxparlement bereid is daarvoor het nodige te doen.

Indien de problemen niet opgelost geraken binnen afgesproken termijn, dan moeten de parlementsleden daarvoor feedback en uitleg krijgen.

Tot slot kan spreekster meedelen dat zowel het Comité van Ministers van de Benelux als de betrokken ministers van de betrokken landen, minister Labille en staatssecretaris Mansfeld, het verslag van deze dag zullen krijgen, met alle vragen en antwoorden. De vragen waarop niet werd geantwoord zullen een schriftelijk antwoord krijgen. Ook de parlementsleden zullen op de hoogte worden gehouden.

Mevrouw Detiège dankt nogmaals iedereen voor zijn aandacht en inzet.

8. Schriftelijke antwoorden

Aangezien de vertegenwoordigers van de spoorwegmaatschappijen wegens tijdsgebrek niet onmiddellijk op alle vragen konden antwoorden, werd tijdens de vergadering afgesproken dat zij achteraf een diepgaander schriftelijk antwoord zouden bezorgen. Deze antwoorden volgen hierna.

NMBS (antwoorden verstrekt op 4 februari 2013)

Vooraf: deze antwoorden kunnen mogelijk evolueren, zelfs van dag tot dag, in functie van de vooruitgang die kan gegeven worden aan het dossier.

Wij hebben de oplossingen, die werden uitgevoerd sedert de parlementaire commissie van 28 januari, hieraan toegevoegd.

1. Financiële waarborgen

a) Indien het aankoopproces wordt gestopt, wat met het recupereren van de reeds betaalde 34 miljoen euro voor de bestelling van de 3 treinstellen?

nécessaire d'organiser une nouvelle rencontre comme celle de ce jour, le Parlement Benelux est disposé à faire le nécessaire à cet effet.

Si les problèmes ne sont pas résolus dans le délai convenu, les parlementaires doivent obtenir un feed-back et des explications.

Enfin, Mme Detiège annonce que tant le Comité de ministres du Benelux que les ministres compétents des pays concernés, à savoir le ministre Labille et la secrétaire d'État Mansfeld, se verront adresser le rapport des travaux de ce jour, avec toutes les questions et réponses qui ont été formulées. Il sera répondu par écrit aux questions restées sans réponse. Les parlementaires seront également tenus au courant.

Elle remercie une nouvelle fois l'ensemble des participants pour leur attention et leur participation à cette journée.

8. Réponses écrites

Les représentants des compagnies ferroviaires n'ayant pu, faute de temps, répondre immédiatement à l'ensemble des questions, il a été convenu au cours de la réunion qu'ils fourniraient ultérieurement une réponse écrite plus détaillée. On trouvera ces réponses ci-après.

SNCB (réponses fournies le 4 février 2013)

Remarque préliminaire: ces réponses sont susceptibles d'évoluer, même d'un jour à l'autre, en fonction de l'évolution qui peut être donnée à ce dossier.

Nous avons joint au présent document les solutions mises en œuvre depuis la commission parlementaire du 28 janvier dernier.

1. Garanties financières

a) Si le processus d'acquisition venait à être interrompu, qu'en sera-t-il de la récupération du montant déjà versé de 34 millions d'euros pour la commande des trois trains?

De NMBS is van plan haar schade te verhalen op AnsaldoBreda zo nodig in rechte. Zij heeft in haar ingebrekestelling tevens een voorschot gevraagd op deze vordering, met name op de vertraging in levering.

Tot op heden werden enkel voorschotten betaald die allemaal zijn afgedekt door bankwaarborgen die uitbetaalbaar zijn op het eerste gemotiveerde verzoek van de NMBS.

b) Wat zijn de inkomsten verbonden aan de boeteclausules contractueel vastgelegd met de constructeur?

Er werden in het contract boeteclausules voorzien. De boete voor laattijdige levering is beperkt tot 20 % van de totaalprijs van het contract en werd ondertussen bereikt.

c) Wat met de winstderving?

Deze schadepost is echter moeilijker in rechte te verhalen dan de overige schadeposten (zie ook a.).

d) Zijn er juridische bezwaren tegen de schadevergoeding en de intresten?

De ingebrekestelling met de claim voor schade die NMBS lijdt, is bedoeld om AnsaldoBreda te wijzen op haar tekortkomingen en maant haar aan deze te remediëren.

Het risico bestaat evenwel dat AnsaldoBreda een juridische procedureslag inzet en ondertussen minder bereidwilligheid aan de dag zal leggen. Om deze eis kracht bij te zetten en deze weerbarstige leverancier tot actie aan te zetten, werd een voorschot op schadevergoeding geëist.

2. Is de termijn van 3 maanden realistisch?

AnsaldoBreda beschikt op basis van het contract over drie maanden om de stellen fundamenteel in orde te brengen. Ten tijde van het opstellen van het contract werd dit als een redelijke, realistische termijn gezien.

La SNCB a l'intention de récupérer les dommages subis auprès d'AnsaldoBreda, le cas échéant par la voie judiciaire. Dans sa mise en demeure, elle réclame une avance sur indemnisation, notamment pour retard de livraison.

A ce jour, plusieurs avances ont été versées, toutes couvertes par des garanties bancaires payables à la première demande motivée de la SNCB.

b) Que devraient rapporter les clauses de pénalité convenues contractuellement avec le constructeur?

Les pénalités en cas de livraison tardive sont limitées à 20 % du prix total du contrat, seuil qui a été atteint dans l'intervalle.

c) Qu'en est-il des pertes de bénéfices?

Ces dommages sont plus difficiles à récupérer en droit que d'autres (voir également a.).

d) L'indemnisation et les intérêts se heurtent-ils à des obstacles juridiques?

La mise en demeure réclamant une indemnisation des dommages subis par la SNCB avait pour but d'attirer l'attention d'AnsaldoBreda sur ses manquements et la somme d'y remédier.

Le risque de voir AnsaldoBreda tenter une procédure judiciaire et manifester moins de bonne volonté est réel. Pour donner force à la demande de la SNCB et inciter ce fournisseur récalcitrant à se montrer plus dynamique, une avance sur indemnisation a été réclamée.

2. Le délai de 3 mois est-il réaliste?

Aux termes du contrat, AnsaldoBreda dispose de trois mois pour régler fondamentalement les problèmes. Au moment de la rédaction du contrat, ce délai était considéré comme raisonnable et réaliste.

3. a) Klopt het dat bij de aanbesteding van Fyra de treinen oorspronkelijk 300 km/uur moesten rijden?

Bij de openbare aanbesteding voor het hogesnelheidsmaterieel tussen Brussel en Amsterdam werd een offerte gevraagd voor materieel dat minstens 220 km/uur kon rijden (toelatingseis om op de HSL Zuidlijn in Nederland te rijden) en werd de maximum rittijd vastgelegd in het bestek. De rittijden zijn niet alleen functie van de maximum snelheid maar eveneens functie van het acceleratievermogen en het remvermogen. Op deze basis hebben de aanbieders hun voorstel opgemaakt.

b) Klopt het dat de Fyra treinen uiteindelijk slechts 250 km/uur moeten kunnen rijden?

De trein die uiteindelijk werd besteld heeft een maximum snelheid van 250 km/uur waardoor er meer marge is om de rittijd tussen Brussel en Amsterdam te kunnen respecteren.

c) Waarom werd dit tijdens de lopende aanbestedingsprocedure alsnog gewijzigd en in welke mate is dit conform de wettelijke bepalingen bij een aanbestedingsprocedure?

Het bestek is niet gewijzigd, AnsaldoBreda heeft spontaan een variant V250 aangeboden naast hun basisvoorstel van V230. Om redenen zoals vermeld in het punt 3.b werd er gekozen voor de variant V250. Wettelijk kan dit.

4. a) Werden testen uitgevoerd door de spoorwegondernemingen?

Bovenop de contractuele en wettelijke testen van de treinbouwer, typetesten die noodzakelijk zijn voor het bekomen van de toelating om op de infrastructuur van ProRail en Infrabel te rijden en die door een erkend organisme (NOBO: *Notified Body*) beoordeeld worden, werden extra functionele testen uitgevoerd door de vervoerders (uithoudingstesten). Deze laatste hadden tot doel de functionaliteiten in een reële omgeving na te zien.

3. a) Est-il exact que le cahier des charges initial du Fyra prévoyait que les trains devaient rouler à 300 km/h?

Dans le cadre de l'adjudication publique pour du matériel à grande vitesse entre Bruxelles et Amsterdam, l'appel d'offres portait sur du matériel pouvant rouler à 220 km/h au moins (exigence subordonnant l'accès à la *HSL Zuid* aux Pays-Bas) et le temps maximum du trajet était inscrite dans le cahier des charges. Les temps ne sont pas seulement fonction de la vitesse maximum mais aussi des capacités d'accélération et de freinage. C'est sur cette base que les soumissionnaires ont rédigé leur offre.

b) Est-il exact qu'au final, les trains Fyra ne doivent pouvoir rouler qu'à 250 km/h?

Le train qui a finalement été commandé peut rouler à une vitesse maximale de 250 km/h, ce qui garantit une marge plus grande pour pouvoir respecter le temps de trajet entre Bruxelles et Amsterdam.

c) Pourquoi ce point a-t-il été modifié dans le courant de la procédure d'adjudication et dans quelle mesure ces modifications sont-elles conformes aux dispositions légales régissant les procédures d'adjudication?

Le cahier des charges n'a pas été modifié. AnsaldoBreda a proposé spontanément une variante V250 en plus de la proposition de base de V230. Pour les motifs énoncés au point 3.b, il a été opté pour la variante V250, ce qui est parfaitement conforme à la loi.

4. a) Les compagnies ferroviaires ont-elles réalisé des tests?

Outre les tests contractuels et légaux du constructeur et des tests-types nécessaires pour obtenir l'autorisation de rouler sur l'infrastructure de ProRail et d'Infrabel et évalués par un organisme agréé (NOBO: *Notified Body*), des tests fonctionnels supplémentaires ont été effectués par les transporteurs (tests de résistance). Ces derniers avaient pour but de vérifier les fonctionnalités dans un environnement réel.

b) Wat met de 1,8 miljoen euro uitgetrokken voor de kwaliteitsopvolging?

Dit bedrag werd ooit in de budgetten opgenomen als projectkost van het personeel dat binnen de organisatie zich hiermee bezig houdt, voor de contractopvolging, studiekosten, kwaliteitscontroles, enz.,

c) Hoe de weigering van de treinstellen, tot twee keer toe, door de NMBS uitleggen terwijl de NS deze heeft geaccepteerd?

De NMBS heeft steeds de stelling verdedigd om contractconform rollend materieel in ontvangst te nemen. De NS FSC heeft daarentegen, onder voorwaarden, stellen aanvaard die tijdelijk nog niet voldeden aan alle contractuele voorwaarden

De NMBS weigerde in deze zin onder tijdsdruk in te gaan op de vraag van AnsaldoBreda.

5. Wat is de rol van de reizigersverenigingen in dit project? Worden zij betrokken in de activiteiten van de taskforce die werd opgericht?

NMBS en NSHispeed hebben periodiek overleg met deze associaties en zullen dan ook de vragen en opmerkingen van beide organisaties bestuderen.

6. a) De Beneluxtrein: waarom werd hij afgeschaft vooraleer de Fyra operationeel betrouwbaar was?

Er werd in 2000 geopteerd om bij opstart van Fyra de Beneluxtrein te stoppen. Het risico op vertraging en uitval werd sterk teruggebracht door in de dienstregeling extra marge in te bouwen en er werd met 10 verbindingen in plaats van 16 relaties gestart.

b) Wat met het ministerieel akkoord?

Het ministerieel akkoord werd vervangen door de akkoorden van 3 december 2012 met de Nederlandse Staat waarbij de verlenging van Den Haag niet meer werd opgenomen.

b) Qu'en est-il des 1,8 million d'euros dégagés pour le suivi de la qualité?

Ce montant a été en son temps inscrit au budget au titre de coût de projet pour le personnel chargé au sein de l'organisation du suivi du contrat, des coûts d'étude, des contrôles de qualité, etc.

c) Comment expliquer le refus jusqu'à deux reprises par la SNCB de réceptionner les trains, alors que les NS les avaient acceptés?

La SNCB a toujours eu pour politique de ne réceptionner que du matériel roulant qui soit conforme au contrat. Les NS par contre ont réceptionné sous conditions du matériel qui ne satisfaisait temporairement pas aux conditions contractuelles.

Même pressée par le temps, la SNCB a refusé d'acquiescer à la demande d'AnsaldoBreda.

5. Quel est, dans ce projet, le rôle des associations de défense des intérêts des voyageurs? Sont-ils associés aux activités de la Taskforce qui a été mise sur pied?

La SNCB et NSHispeed se concertent régulièrement avec ces associations et étudieront donc les questions et observations des deux associations concernées.

6. a) Le Train Benelux: pourquoi a-t-il été supprimé avant que la fiabilité de Fyra n'ait été établie?

Il a été décidé en 2000 que le Train Benelux serait supprimé au moment du lancement de Fyra. Le risque de retard et de problèmes entravant ou empêchant la mise en service a été fortement réduit en prévoyant dans l'horaire une marge supplémentaire. Au final, 10 liaisons au lieu des 16 initialement prévues ont été mises en service.

b) Qu'en est-il de l'accord ministériel?

L'accord ministériel a été remplacé par les accords du 3 décembre 2012 conclus avec l'État néerlandais et n'incluant plus le prolongement vers La Haye.

7. Oplossingen die werden uitgevoerd sedert de parlementaire commissie van 28 januari 2013.

De NMBS reageerde onmiddellijk met het inleggen van een rechtstreekse treinverbinding tussen Antwerpen en Roosendaal vanaf 25 januari 2013.

De nieuwe treindienst tussen Den Haag en Brussel zal deze voorlopige nooddienst in eerste instantie complementeren en op korte termijn vervangen. Het nieuwe aanbod start op maandag 18 februari met twee rechtstreekse verbindingen tussen Den Haag en Brussel. Drie weken later, vanaf 11 maart wordt er tussen Den Haag en Brussel acht keer heen en weer gereden.

De treindienst verbindt de steden Den Haag, Rotterdam, Dordrecht, Roosendaal, Antwerpen, Mechelen en Brussel. De reistijd tussen Den Haag en Brussel bedraagt zo'n 2u15. De treindienst werd opgesteld in functie van de beschikbaarheid van het materieel en de rijpaden.

Omwille van het drukke treinverkeer op de hoofdlijn naar Amsterdam, rijdt de trein niet verder naar Amsterdam, maar Rotterdam biedt een brede waaier aan snelle overstapmogelijkheden naar Amsterdam.

De 8 rechtstreekse verbindingen tussen Roosendaal en Antwerpen blijven tot 11 maart gewoon verder rijden.

Tijdens het weekend wordt de verbinding voorlopig beperkt tot Antwerpen omwille van werken op het net tussen Antwerpen en Brussel.

Voor de zomervakantie komt er een evaluatie van de relatie Amsterdam-Brussel in functie van de beschikbare Fyra-stellen en eventuele aanvullende maatregelen. Het volledige plaatje van de verbinding tussen Amsterdam en Brussel zal op dat ogenblik bepaald worden.

8. Lijn 162

De NMBS als spooroperator maakt gebruik van de infrastructuur waarover ze beschikt. Een hogesnelheidslijn tussen Brussel en Luxemburg wordt niet in het vooruitzicht gesteld, wel het verhogen van de maximumsnelheid op de bestaande lijn tot

7. Solutions mises en œuvre depuis la commission parlementaire du 28 janvier 2013.

La SNCB a réagi immédiatement par la mise en service, à partir du 25 janvier 2013, d'une liaison directe entre Anvers et Roosendaal.

Dans un premier temps, la nouvelle liaison ferroviaire entre La Haye et Bruxelles viendra compléter à court terme ce service d'urgence provisoire. La nouvelle offre démarrera le 18 février avec deux liaisons directes entre La Haye et Bruxelles. Trois semaines plus tard, à partir du 11 mars, 8 allers-retours par jours seront effectués entre La Haye et Bruxelles.

Cette liaison ferroviaire relie les villes de La Haye, Rotterdam, Dordrecht, Roosendaal, Anvers, Malines et Bruxelles. Le temps de trajet entre La Haye et Bruxelles est de 2 h 15 environ. La liaison ferroviaire a été organisée en fonction de la disponibilité du matériel et des sillons.

En raison de l'intensité du trafic sur la ligne principale vers Amsterdam, le train ne va pas au-delà d'Amsterdam. Mais Rotterdam offre un large éventail de possibilités de correspondances vers Amsterdam.

Les 8 liaisons directes entre Roosendaal et Anvers resteront en service jusqu'au 11 mars.

Le week-end, la liaison est provisoirement limitée jusqu'à Anvers, en raison de travaux entre Anvers et Bruxelles.

Il sera procédé avant les vacances d'été à une évaluation de la liaison Amsterdam-Bruxelles en fonction des trains Fyra disponibles et d'éventuelles mesures complémentaires. La configuration complète de la liaison entre Amsterdam et Bruxelles sera déterminée à ce moment-là.

8. Ligne 162

Comme opérateur ferroviaire, la SNCB circule sur les infrastructures mises à sa disposition. Il est à noter qu'il n'est pas prévu de créer de ligne à grande vitesse entre Bruxelles et Luxembourg, mais bien une augmentation de la vitesse maximale

160 km/uur waar dat mogelijk is. Zelfs indien de kantelbaktrein in België zou rijden, dan nog kan de maximumsnelheid die op de bestaande infrastructuur mogelijk is, niet worden overschreden. Het soort materiaal waarmee 250 km/uur kan worden gehaald zou echter tegen een hoge snelheid op de nieuwe infrastructuur in Frankrijk kunnen rijden.

De NMBS, de CFF, de CFL en de SNCF werken sinds 2009 aan een ontwikkelingsproject in partnerschap met het oog op een nieuw internationaal spooraanbod op de verbinding Brussel-Luxemburg-Straatsburg-Zwitserland dat, enerzijds, concurrentieel zou zijn wat de duur van het traject en de prijs zou zijn in vergelijking met de alternatieve trajecten en de modale concurrentie, maar ook rendabel zou zijn voor alle partners.

Zonder een gevoelige verbetering van het aanbod via Luxemburg naar Straatsburg en verder, zal het verkeer in de toekomst inderdaad omgeleid worden naar meer competitieve assen (via Parijs of via Keulen). Sinds 1 januari 2010 staat het internationaal reizigersvervoer volledig open voor de concurrentie; het project moet dus voor elke partner rendabel zijn want het wordt met eigen middelen, zonder subsidies, gerealiseerd.

De vier partners hebben, in het kader van dat complex project, tal van economische, technische en operationele studies verricht. Het *business case* werd verscheidene keren herzien als gevolg van de stijgingen van de exploitatiekosten vooral in Frankrijk en Zwitserland alsook van de beslissing van de CFF haar kantelbakmateriaal ETR 610 niet ter beschikking van haar partners te stellen. Verschillende mogelijke zakenmodellen en verscheidene opties inzake het ter beschikking stellen van het kantelbakmateriaal werden bestudeerd.

Ondanks de grote inspanningen die de partners leverden, besloot de CFF zich eind 2012 uit het project terug te trekken. Het *business model* dat was uitgewerkt beantwoordde aan de verwachtingen van de partners, maar het *business case* was, als gevolg van de diverse aanpassingen, in de ogen van de CFF te gewaagd. De CFF heeft bovendien verklaard in de huidige economische situatie geen risico's in het buitenland te kunnen nemen.

de la ligne existante jusqu'à 160 km/h là où cela est possible. Même dans le cas où le train pendulaire devrait circuler en Belgique, il le ferait à la vitesse maximale autorisée par l'infrastructure, ni plus, ni moins. Ce type de matériel apte à rouler à 250 km/h pourrait, par contre, circuler à grande vitesse sur l'infrastructure nouvelle en France.

La SNCB, les CFF, les CFL et la SNCF travaillent depuis 2009 à un projet de développement en partenariat d'une nouvelle offre ferroviaire internationale sur l'axe Bruxelles-Luxembourg-Strasbourg-Suisse qui soit, d'une part, compétitive en termes de temps de parcours et de prix par rapport aux itinéraires alternatifs et à la concurrence modale mais, également, rentable pour l'ensemble des partenaires.

En effet, sans amélioration substantielle de l'offre via le Luxembourg vers Strasbourg et au-delà, les trafics seront, à l'avenir, détournés par des axes plus compétitifs (via Paris ou via Cologne). De plus, depuis le 1er janvier 2010 le transport de voyageurs international est complètement ouvert à la concurrence, ce projet doit donc être rentable car réalisé sur fonds propres sans subside, pour chacun des partenaires.

De nombreuses études économiques, techniques et opérationnelles ont été réalisées par les quatre partenaires dans le cadre de ce projet complexe. Le *business case* a été revu plusieurs fois suite à des évolutions à la hausse des coûts d'exploitation essentiellement en France et en Suisse ainsi qu'à la décision des CFF de ne pas mettre à la disposition des partenaires leur matériel ETR 610 pendulaire. Différents modèles d'affaires possibles et plusieurs options de mise à disposition du matériel de type pendulaire ont été examinés.

Malgré les efforts importants des partenaires, les CFF ont décidé fin 2012 de se retirer du projet. Bien que le *business model* élaboré réponde aux attentes des partenaires, le *business case*, suite aux différentes adaptations, est jugé par les CFF comme étant trop risqué. De plus, les CFF ont déclaré ne pas pouvoir prendre de risques à l'étranger, dans les conditions économiques actuelles.

De NMBS, de CFL en de SNCF hebben het standpunt van de CFF betreurd en hebben moeten vaststellen dat het project in de huidige stand van zaken moeilijk met drie kan worden voortgezet. Er worden alternatieven bestudeerd, maar de kansen op slagen nemen af, al blijven de drie partners zoeken naar positieve alternatieven voor de reizigers.

NS (antwoorden verstrekt op 8 februari 2013)

President-directeur van de NS, de heer Bert Meerstadt heeft tijdens de hoorzitting van 28 januari reeds mondeling antwoord gegeven op diverse gestelde vragen. Ook de NMBS heeft mondeling antwoorden gegeven. Na de hoorzitting is op vrijdag 1 februari meer duidelijkheid gekomen over de extra verbinding tussen Den Haag en Brussel.

Daarnaast heeft staatssecretaris Mansveld antwoord gegeven op Nederlandse Kamervragen op 8 februari.

De NS/HSA sluiten zich aan bij deze beantwoording.

In onderstaande alinea's vindt u antwoorden op de vragen die gesteld zijn tijdens de hoorzitting in Brussel, waarop geen antwoord gegeven kon worden ter plaatse vanwege de geringe tijd die hiervoor in het programma was opgenomen, en die ook na het bekend worden van de extra verbinding op 1 februari en de beantwoording door de Nederlandse staatssecretaris nog niet zijn beantwoord.

De heer Paulus Jansen (SP)

Waarom geen betaalbaar alternatief voor Fyra en Thalys?

Fyra en Thalys kennen goedkope kaartsoorten met prijzen vergelijkbaar of goedkoper dan de IC Brussel.

Mevrouw Betty De Boer (VVD)

Hoe kon deze aankoop zo goedkoop?

La SNCB, les CFL et la SNCF ont déploré la prise de position des CFF et ont dû constater qu'il devient difficile de continuer à trois le projet dans son état actuel. Des alternatives sont à l'étude mais les chances de réussite s'amoindrissent, bien que les trois partenaires continuent à rechercher des alternatives positives pour la clientèle.

NS (réponses fournies le 8 février 2013)

Le président directeur des NS, M. Bert Meerstadt, a déjà répondu oralement à diverses questions lors de l'audition du 28 janvier. Des informations complémentaires concernant la liaison supplémentaire entre La Haye et Bruxelles sont devenues disponibles dès le vendredi 1^{er} février, lendemain de l'audition.

Le secrétaire d'État Mansveld a par ailleurs répondu à des questions au Parlement néerlandais le 8 février.

Les NS et HSA (High Speed Alliance) se rallient aux réponses fournies ci-après.

Dans les paragraphes ci-dessous, vous trouverez des réponses aux questions qui ont été posées au cours de l'audition organisée à Bruxelles, questions auxquelles il n'avait pas été répondu sur place faute de temps. Vous trouverez également des précisions concernant la liaison supplémentaire dont la mise en service a été annoncée le 1^{er} février et les questions restées en suspens même après les réponses apportées par la secrétaire d'État néerlandaise.

M. Paulus Jansen (SP)

Comment expliquer l'absence d'alternative bon marché au Fyra et au Thalys?

Il existe pour le Fyra et le Thalys des formules par carte bon marché comparables, voire moins chères, que les tarifs IC.

Mme Betty De Boer (VVD)

Comment se fait-il que le Fyra était si bon marché?

De aankoop is het gevolg van een pakket van eisen voor de aanbesteding, die gebaseerd is op de concessie-eisen. Er zijn vijf criteria opgenomen: prijs, kwaliteit en functionaliteit van de aangeboden voorstellen, de mate waarin de aangeboden technologieën al zijn bewezen, de geschatte levensduur en de nazorg.

Zijn de NS en NMBS ook bij het ontwikkelen van het bouwproces aanwezig geweest om dat te begeleiden?

Ja. Er zijn intensief contacten geweest en NS-medewerkers zijn zeer vaak en lang in Italië geweest. Er waren medewerkers semi-permanent in de fabriek gestationeerd voor inspectietaken (medewerkers waren er in principe om de week met een of meerdere mensen en bij intensieve periodes waren zij er vaker).

De heer Duco Hoogland (PvdA)

Ambitie van 16 hst's per dag blijft?

Zestien treinen per dag is een concessie-eis.

Is NS bereid flexibiliteit m.b.t. het reserveren te hanteren?

Het is een concessie-eis om zitplaatsgarantie te bieden voor de HSL. Wat betreft de toekomst werken NS en NMBS op dit moment scenario's uit.

De heer Machiel De Graaf (PVV):

Is AB goed doorgelicht?

Ja, dit is een onderdeel geweest van de aanbesteding.

Hoeveel zekerheid bestaat dat AB boetes betaalt?

L'achat effectué constitue la suite d'un ensemble d'exigences formulées dans le cadre de l'adjudication. Cinq critères avaient été retenus: le prix, la qualité et la fonctionnalité des propositions, la mesure dans laquelle les technologies proposées avaient déjà fait leurs preuves, la durée de vie estimée et le service après-vente.

Les NS et la SNCB ont-ils accompagné le processus de développement et de construction du Fyra?

Oui. Les contacts ont été intenses et des collaborateurs des NS ont effectué de fréquents et longs séjours en Italie. Des collaborateurs étaient présents de manière semi-permanente à l'usine pour effectuer des tâches d'inspection. Des collaborateurs (un ou plusieurs) étaient présents en principe chaque semaine et dans les périodes caractérisées par une activité intense, cette présence était même renforcée.

M. Duco Hoogland (PvdA)

L'ambition de faire rouler 16 TGV par jour est-elle confirmée?

La cadence de seize trains par jour correspond à une obligation prévue dans le cadre de la concession.

Les NS sont-ils disposés à faire preuve de flexibilité s'agissant des réservations?

L'obligation de prévoir des places assises pour la HSL est également prévue dans le cadre de la concession. Pour ce qui est de l'avenir, des scénarios sont actuellement étudiés par les NS et la SNCB.

M. Machiel De Graaf (PVV):

Les références d'AB avaient-elles été suffisamment étudiées?

Oui, cet aspect constituait un volet de l'adjudication.

De quelle certitude dispose-t-on qu'AB paiera ses pénalités?

Het moederbedrijf van AnsaldoBreda, Finmeccanica, staat garant.

Waarom in het contract geen optie voorzien om treinen terug te sturen?

Die optie bestaat.

Wie heeft de eindverantwoordelijkheid voor alle Fyra perikelen?

Er zijn veel partijen betrokken, zoals ook geschetst tijdens de hoorzitting.

Is NS bezig met voorbereidingen voor winterweer 2013?

Dit is een continue proces. Learnings worden meegenomen voor 2013. Tot nu toe verloopt de treindienst voorspelbaar voor reizigers.

De heer Sander De Rouwe (CDA):

Doet de NMBS ook mee met de Taskforce?

NS teamleden van de Taskforce werken intensief samen met collega's van de NMBS en andere betrokken partijen zoals bijvoorbeeld Prorail en Infrasppeed.

Hield NS rekening met problemen bij de start van de Fyra?

NS Hispeed had vier reservetreinen gereed om in te zetten bij eventuele uitval van de operationeel ingezette treinen, deze waren ook dagelijks nodig. Dit betekende meer dan een verdubbeling ten opzichte van het aantal treinen dat operationeel werd ingezet.

Gaat HSA failliet?

NS staat garant voor HSA tot aan de start van de nieuwe concessie. Hoe wij als NS omgaan met de extra kosten zal in de loop van dit jaar zeker onderwerp van gesprek zijn. Voorlopig werken wij eerst aan het tot stand brengen van de verbindingen tussen Nederland en België.

La maison mère d'AnsaldoBreda, Finmeccanica, est garante à cet égard.

Pourquoi le contrat ne prévoit-il pas la possibilité de renvoyer les trains?

Cette possibilité est prévue par le contrat.

Qui est, en fin de compte, responsable de toutes les péripéties entourant le Fyra?

Comme cela a déjà été indiqué dans le cadre des auditions, de nombreuses parties sont concernées.

Les NS ont-elles entamé les préparatifs pour la météo hivernale 2013?

Ces préparatifs constituent un processus continu. Les enseignements tirés des expériences antérieures sont pris en compte pour 2013. A ce jour, la prévisibilité du service ferroviaire ne pose aucun problème pour les voyageurs.

M. De Rouwe (CDA):

La SNCB participe-t-elle à la Taskforce?

Les membres NS de la Taskforce collaborent étroitement avec des collègues de la SNCB et d'autres acteurs tels que ProRail et Infrasppeed.

Les NS avaient-ils anticipé les problèmes qui risquaient de se poser au moment du lancement du Fyra?

NS Hispeed avait gardé quatre trains en réserve pour remplacer, le cas échéant, les trains effectivement opérationnels. Ces quatre trains de réserve ont roulé chaque jour, ce qui a permis de multiplier par deux le nombre de trains effectivement mis en service.

HSA fera-t-elle faillite?

Bien que nous prenions en charge, en tant que NS, les frais supplémentaires, cette question fera certainement l'objet de discussions dans le courant de l'année. Jusqu'à nouvel ordre, nous nous concentrerons d'abord sur l'opérationnalisation des liaisons entre les Pays-Bas et la Belgique.

Mevrouw Liesbeth Van Tongeren (GroenLinks):

Is de nieuwe verbinding reserveringsvrij? Blijft het jump-on ticket bestaan?

De nieuwe verbinding via gewoon spoor is vrij van reserveringsplicht. Wat betreft tickets voor de toekomst bekijken NS en NMBS op dit moment de scenario's.

Blijft omboeken naar de Thalys makkelijk?

Er zijn haast geen Fyra-reizigers meer die omboeking nodig hebben naar de Thalys. Ook gaat zeer binnenkort de verbinding tussen Den Haag en Brussel rijden. Omboeken is overigens gemakkelijk.

Is service door AB mogelijk nu de productielijn in Italië gestopt is?

Ja. Ter informatie, op dit moment wordt in Italië de laatste hand gelegd aan de laatste V250 en vinden werkzaamheden plaats aan 2 treinen die de afgelopen jaren in Nederland gebruikt zijn voor tests. Op de locatie waar de V250 werd gebouwd, worden nu nieuwe hogesnelheidstreinen gebouwd voor de Italiaanse spoorwegen.

Graag inzage in aanbestedingsdossier en veiligheidsdocumenten

Als concessie-nemer is HSA transparant naar de concessieverlener, de Rijksoverheid. Het is aan de overheid om te bepalen hoe zij de volksvertegenwoordiging op de hoogte houdt over bedrijfsvertrouwelijke gegevens.

Waarom de ingroei van de V250 niet trager gedaan (van 2 naar 4 naar 6 naar 8)?

De ingroei vorig jaar was gebaseerd op uitkomsten van betrouwbaarheidsanalyses van de trein na een uitgebreid testproces en toelating door de

Mme Liesbeth Van Tongeren (GroenLinks):

L'obligation de réservation a-t-elle été supprimée pour la nouvelle liaison? Le jump-on ticket est-il maintenu?

La nouvelle liaison qui emprunte le tracé normal n'est pas assortie d'une obligation de réservation. S'agissant des billets qui pourraient être proposés à l'avenir, les NS et la SNCB examinent actuellement les différents scénarios possibles.

La conversion d'une réservation Fyra en une réservation Thalys reste-t-elle aisée?

Quasi aucun usager du Fyra n'a besoin d'une conversion vers le Thalys. Par ailleurs, la liaison La Haye-Bruxelles sera très prochainement mise en service. La conversion de réservation se fait par ailleurs selon des procédures très simples.

AB est-il en mesure d'assurer le service après-vente, à présent que la ligne de production a été interrompue en Italie?

Oui. A titre d'information: en Italie, la dernière main est actuellement mise au dernier V250 et des travaux sont effectués aux deux trains qui ont été utilisés au cours des dernières années aux Pays-Bas pour des tests. Sur le site où les V250 ont été construits, de nouveaux trains à grande vitesse sont actuellement construits pour les chemins de fer italiens.

Le dossier d'adjudication et les documents de sécurité peuvent-ils être consultés?

En tant que concessionnaire, HSA joue la carte de la transparence à l'égard des instances qui ont attribué la concession, à savoir l'État néerlandais. Il appartient aux pouvoirs publics de déterminer comment ils entendent informer les parlementaires s'agissant de données confidentielles.

Pourquoi la mise en service du V250 ne s'est-elle pas effectuée plus progressivement (2, puis 4, puis 6, puis 8 trains)?

Le scénario de la mise en service l'an dernier était basé sur des analyses de fiabilité du train dans le cadre d'un processus expérimental complexe

autoriteiten. Met dit aantal was een goede bediening van het aantal reizigers per dag mogelijk.

Hoe zit het met veiligheidscertificaten in België en Nederland?

Deze zijn verleend door DVIS en ILT.

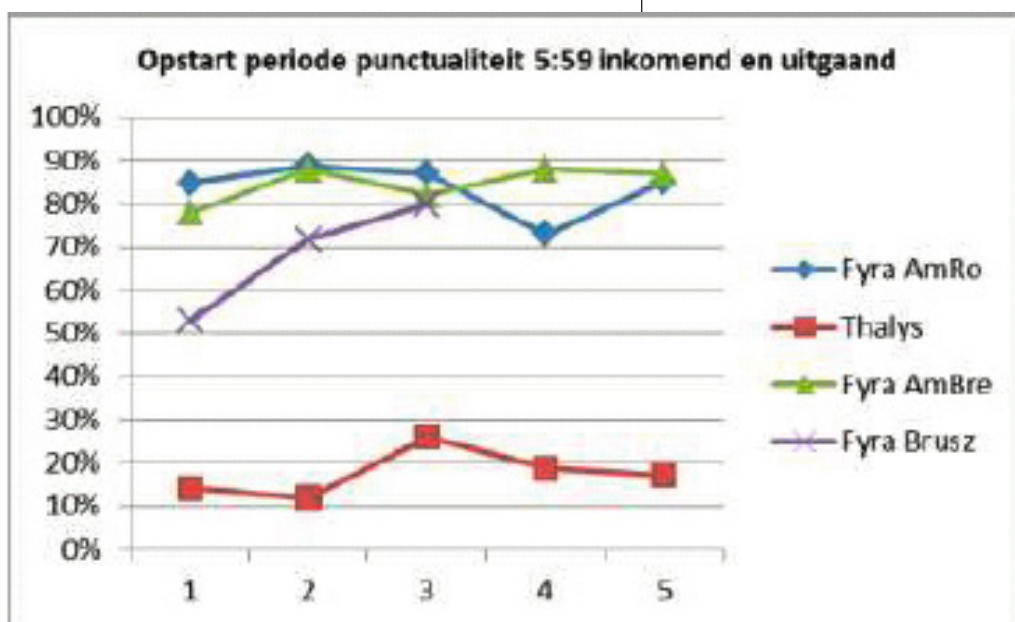
Graag vergelijking punctualiteit Fyra en Thalys in de eerste maanden van de beider opstart.

et après autorisation des autorités. Le nombre choisi devait permettre d'offrir un service de qualité compte tenu du nombre de voyageurs par jour.

Qu'en est-il des certificats de sécurité en Belgique et aux Pays-Bas?

Ces certificats ont été délivrés par DVIS et ILT.

Pouvez-vous effectuer une comparaison entre le Fyra et le Thalys s'agissant de leur ponctualité au cours des premiers mois après leur mise en service.



Mevrouw Stientje Van Veldhoven (D66):

Wat is het alternatief voor Breda-Antwerpen?

Ook de route Breda-Antwerpen was voorzien met V250 materieel over de HSL. De directe verbinding van Den Haag naar Brussel die per 18 februari gaat rijden doet ook Roosendaal aan. Daarmee is de ontsluiting van Zuid-Nederland naar België op de korte termijn geregeld.

Hoe zit het met reserveringsplicht, abonnementen voor pendelaars, de tarieven?

Zie bijgevoegde folder voor reizigers naar België.

Mme Stientje Van Veldhoven (D66):

Quelle est l'alternative pour Breda-Anvers?

La liaison Breda-Anvers devait également être assurée par du matériel V250 sur la HSL. La liaison directe La Haye-Bruxelles qui sera mise en service le 18 février dessert également Roosendaal. Cette formule offrira à court terme une solution au problème du désenclavement des Pays-Bas septentrionaux par rapport à la Belgique.

Qu'en est-il de l'obligation de réservation, des abonnements pour les navetteurs et des tarifs?

Voir le dépliant destiné aux voyageurs vers la Belgique joint au présent document.

De heer David Geerts (sp.a)*Hoe zien de boeteclausules eruit?*

Exacte formuleringen zijn bedrijfsvertrouwelijk, dat de boeteclausules stevig zijn moge duidelijk zijn.

Mevrouw Linda Musin (PS)*Verschil tussen NS en NMBS in afname V250s?*

NMBS heeft steeds de stelling verdedigd om contractconform rollend materieel in ontvangst te nemen. NS Hispeed heeft rond de jaarwisseling tussen 2011 en 2012 twee V250's in leen genomen om een proefbedrijf te kunnen starten en personeel op te leiden. Vanaf medio mei werden treinen afgenomen. Volgens contractuele bepalingen wordt bij overdracht altijd een lijst van open items ('nawerk') mee geleverd. In lijn met deze bepaling voldoen de afgenomen treinen inclusief de meegekomen lijst van open items aan de specificaties volgens contract, met uitzondering van de formele toelating door de Nederlandse en Belgische autoriteiten. De toelating in Nederland vond vervolgens plaats op 6 juli 2012 en in België op 14 september 2012.

De heer Christophe Bastin (cdH)*Hoe hebben de Belgische en Nederlandse overheid overleg gehad over de eisen die gesteld werden aan de te bestellen hogesnelheidstreinen?*

Het is aan de Rijksoverheden om antwoord te geven op deze vraag.

De heer François Bellot, senator*Waarom is de V250 in de winter gestart met rijden, terwijl bekend is dat treinen met winterweer altijd problemen hebben?*

De V250 heeft afgelopen najaar ook in de dienstregeling gereden en is uitgebreid getest voor winterweer.

De heer David Geerts (sp.a)*Que prévoient les clauses de pénalité?*

Leur libellé exact est confidentiel. Que les choses soient très claires: les pénalités prévues sont salées.

Mme Linda Musin (PS)*Quelle est la différence entre les NS et la SNCB s'agissant de la réception des V250?*

La SNCB a toujours en pour politique de ne réceptionner que du matériel parfaitement conforme au cahier des charges. Fin 2011-début 2012, NS Hispeed a pris deux V250 en location aux fins de pouvoir lancer une société chargée de la réalisation du projet de et de la formation du personnel. Des trains ont été réceptionnés à partir de la mi-mai. Le contrat prévoit l'établissement, au moment de la réception, d'une liste d'*open items*. Dans le cadre de cette disposition contractuelle, les trains réceptionnés, à l'inclusion de ces *open items*, satisfaisaient aux spécifications contractuelles, exception faite toutefois s'agissant des autorisations formelles des autorités néerlandaises et belges. L'autorisation des Pays-Bas a finalement été octroyée le 6 juillet 2012, celle de la Belgique, le 14 septembre 2012.

M. Christophe Bastin (cdH)*Comment les autorités belges et néerlandaises se sont-elles concertées à propos des exigences auxquelles devaient satisfaire les trains à grande vitesse qui allaient être commandés?*

Il appartient aux pouvoirs publics de répondre à cette question.

M. François Bellot, sénateur*Pourquoi le V250 a-t-il été mis en service en hiver, alors que l'on sait que les conditions météorologiques hivernales occasionnent toujours des problèmes?*

Le V250 avait également roulé à l'automne dernier et avait fait l'objet de tests approfondis s'agissant de sa résistance aux conditions hivernales.

Nadere toelichting op beantwoording door NS op meerdere vragen in één keer

Meerdere volksvertegenwoordigers hebben vragen gesteld waarop NS op dit moment hetzelfde antwoord kan geven.

Mevrouw Betty De Boer (VVD): Wat gebeurt er na de deadline van 3 maanden?

De heer Duco Hoogland (PvdA): Verbinding Amsterdam - Brussel via gewoon spoor permanent?

De heer Machiel De Graaf (PVV): Waarom geen andere treinen kopen?

Mevrouw Stientje Van Veldhoven (D66): Wat is plan B als V250 niet meer terugkomt?

De heer David Geerts (sp.a): Is het reëel dat V250 na 3 maanden weer operationeel is?

Mevrouw Valérie De Bue (MR): Wat gebeurt er als partijen na die maanden de V250 niet willen afnemen?

De heer Christophe Bastin (cdH): Hoe ziet een alternatief voor Fyra eruit mocht deze niet meer rijden?

De heer Stefaan Vanhecke (Ecolo-Groen): Wanneer heeft AB de treinen gereed?

De heer Bart Tommelein, leider van de Belgische delegatie van het Beneluxparlement:

Er moet in het Fyra-dossier een alternatief komen dat rekening houdt met deze Beneluxaanbeveling. Hoe zit het met verplichte reservering en verhoging van het aantal stopplaatsen?

Explications complémentaires des NS après regroupement de certaines questions

Plusieurs parlementaires ont posé des questions auxquelles les NS sont actuellement en mesure d'apporter une réponse identique.

Mme Betty De Boer (VVD): Qu'advient-il après expiration de la *deadline* de 3 mois?

M. Duco Hoogland (PvdA): La liaison Amsterdam - Bruxelles par le tracé normal deviendra-t-elle permanente?

M. De Graaf (PVV): Pourquoi ne pas procéder à l'achat d'autres trains?

Mme Stientje Van Veldhoven (D66): Quel est le plan B, si les V250 devaient ne jamais être mis en service?

M. David Geerts (sp.a): Est-il exact que le V250 sera à nouveau opérationnel après 3 mois?

Mme Valérie De Bue (MR): Qu'advient-il si les parties refusent de réceptionner le V250 après trois mois?

M. Christophe Bastin (cdH): Quelle serait l'alternative au Fyra si celui-ci devait ne jamais être remis en service?

M. Stefaan Vanhecke (Ecolo-Groen): Quand AB sera-t-il en mesure de livrer les trains?

M. Bart Tommelein, chef de la délégation belge du Parlement Benelux:

Il faut, dans le dossier du Fyra, une alternative qui tienne compte de la recommandation Benelux. Qu'en est-il de l'obligation de réservation et de l'augmentation du nombre d'arrêts?

Mevrouw Nanneke Quik-Schuijt, lid van de Nederlandse Eerste Kamer der Staten-Generaal:

Wat doet NS om de stopplaatsen, de prijzen, de verplichtte reservering voor reizigers te verbeteren?

De heer François Bellot, senator: Klopt het dat het nog twee jaar duurt voor de V250 definitief is goedgekeurd?

Antwoord NS

Op dit moment zijn NS en NMBS opties en scenario's aan het uitwerken. Wij willen nergens op vooruitlopen.

De heer Sander De Rouwe (CDA): Zit de reiziger in de Taskforce?

Mevrouw Valérie De Bue (MR): Zijn consumentenorganisaties betrokken bij de taskforce?

Antwoord NS

Consumentenorganisaties en reizigers worden elke twee weken geconsulteerd en geïnformeerd.

De heer Steven Vandeput (N-VA): Waarom werd de Beneluxtrein afgeschaft terwijl de Fyra nog niet betrouwbaar was?

De heer Jef Van den Bergh, voorzitter van de christelijke fractie van het Beneluxparlement: Wie heeft de beslissing over de operationaliteit van de Fyra genomen? Werden er zogenaamde acceptatietesten uitgevoerd? Hoe verloopt deze procedure?

Antwoord NS

De Fyra is uitgebreid getest. We hadden materieel om een dienstregeling te rijden en hadden voor de zekerheid zelfs 4 treinen als reservetrein beschikbaar gehouden om eventuele problemen te kunnen opvangen. In de evaluatie zal ook hierop worden ingegaan.

Mme Nanneke Quik-Schuijt, membre de la Première Chambre des États généraux des Pays-Bas:

Quelles initiatives les NS prennent-ils pour améliorer, pour les voyageurs, la desserte (le nombre d'arrêts), les prix et l'obligation de réservation?

M. François Bellot, sénateur: Est-il exact que la réception définitive du V250 se fera attendre deux ans encore?

Réponse des NS

Les NS et la SNCB étudient et élaborent actuellement plusieurs options et scénarios. Nous voulons nous garder de toute anticipation.

M. Sander De Rouwe (CDA): Les voyageurs sont-ils représentés au sein de la Taskforce?

Mme Valérie De Bue (MR): Les organisations de défense des consommateurs sont-elles associées aux travaux de la Taskforce?

Réponse des NS

Les organisations de défense des consommateurs et des voyageurs sont consultées et informées tous les quinze jours.

M. Steven Vandeput (N-VA): Pourquoi le train Benelux a-t-il été supprimé alors que le Fyra n'offrait pas encore toutes les garanties de fiabilité?

M. Jef Van den Bergh, président du groupe chrétien du Parlement Benelux: Qui a pris la décision quant à l'opérationnalité du Fyra? Des tests de réception ont-ils été réalisés? Comment se déroule cette procédure?

Réponse des NS

Le Fyra a fait l'objet de nombreux tests. Nous disposons du matériel nécessaire à la mise en service d'une liaison et avons même la garantie de disposer de 4 trains de réserve pour résoudre les problèmes éventuels. L'évaluation approfondira également cet aspect.

Mevrouw Stientje Van Veldhoven (D66): Wie gaat de kosten die nu gemaakt worden betalen?

Mevrouw Sabien Lahaye-Battheu (Open Vld): Inzichten in financiële situatie?

Antwoord NS

NS is een sterk en stabiel bedrijf met een goed toekomstperspectief. Hoe wij de extra kosten gaan opvangen, zijn wij nu aan het beoordelen. De kosten zullen niet op de reiziger worden afgewenteld.

De heer Sander De Rouwe (CDA): Hebben overheden druk uitgeoefend op NS en NMBS om te starten met Fyra?

De heer François Bellot, senator: Hebben de Belgische en Nederlandse overheid in het laatste kwartaal van 2012 druk uitgeoefend op NMBS en NS om de V250 in te gaan zetten?

Antwoord NS

Nee. De overheid hanteerde contractafspraken in het onderling.

Antwoorden van mevrouw Wilma Mansfeld, Nederlands staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu

De vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu van de Tweede Kamer heeft tijdens haar vergadering van 29 januari 2013 een aantal vragen voorgelegd aan de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu inzake de problematiek rondom V250-hogesnelheidstreinen (Kamerstuk 22 026, nr. 375).

De staatssecretaris heeft deze vragen beantwoord bij brief van 8 februari 2013.

Zij geeft hierin tevens antwoord op een aantal vragen die tijdens de hoorzitting van het Beneluxparlement van 28 januari 2013 werden

Mme Stientje Van Veldhoven (D66): Par qui les frais qui ont été exposés seront-ils pris en charge?

Mme Sabien Lahaye-Battheu (Open Vld): Pourrions-nous en savoir davantage concernant la situation financière?

Réponse des NS

Les NS constituent une compagnie solide et stable dotée de bonnes perspectives d'avenir. Quant à savoir comment nous allons payer les coûts supplémentaires, cette question est actuellement à l'étude. Les coûts ne seront pas sans plus répercutés sur les voyageurs.

M. Sander De Rouwe (CDA): Les autorités ont-elles exercé sur les NS et la SNCB des pressions pour que le Fyra soit mis en service?

Monsieur François Bellot, sénateur: Les autorités belges et néerlandaises ont-elles exercé, au cours du dernier trimestre 2012, des pressions sur les NS et la SNCB pour que le V250 soit mis en service?

Réponse des NS

Non. Les autorités belges et néerlandaises se sont mises d'accord entre elles sur la base des contrats existants.

Réponses de Mme Wilma Mansfeld, secrétaire d'État néerlandaise à l'Infrastructure et à l'Environnement

Au cours de sa réunion du 29 janvier 2013, la commission de l'Infrastructure et de l'Environnement de la Deuxième Chambre des États généraux des Pays-Bas a soumis à la secrétaire d'État à l'Infrastructure et à l'Environnement néerlandaise, Mme Wilma Mansfeld, une série de questions concernant la problématique des trains à grande vitesse V250 (Doc. 22 026, n° 375).

La secrétaire d'État a répondu à ces questions par courrier du 8 février 2013.

Ce faisant, elle répond dans le même temps aux questions posées à l'occasion des auditions organisées le 28 janvier 2013 par le Parlement

gesteld. Om reden van volledigheid worden alle vragen en antwoorden in dit verslag opgenomen.

Inleiding

Op 29 januari 2013 zijn door de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu vragen ingediend over de Fyra-problematiek. Voordat ik in deze brief antwoord geef op de gestelde vragen licht ik kort toe wat de huidige stand van zaken is rondom de Fyra.

Stand van zaken Fyra

Tijdelijke oplossing

Om de tijdelijke treindienst, waarover ik u geïnformeerd heb in mijn brief van 1 februari, van start te laten gaan, ondernemen de vervoerders en infrastructuurbeheerders op dit moment diverse noodzakelijke stappen. Zo zijn afgelopen week de benodigde treinpaden beschikbaar gemaakt, worden voldoende rijtuigen klaargezet, wordt gewerkt aan het beschikbaar krijgen van de locomotieven, het voorbereiden van het personeel, het vullen van de systemen voor reisinformatie en voor de be-/bijsturing en het inrichten van ondersteunende processen. Vanaf 8 februari 2013 gaat HSA met NMBS een aantal dagen proefbedrijf Den Haag HS-Brussel Zuid rijden om alle logistieke processen goed in te regelen.

Audit

De vervoerders hebben besloten dat zij via een externe audit zo snel mogelijk helderheid willen hebben over de gesteldheid en de toekomst van het V250-materieel. Hiertoe heeft NS een projectorganisatie opgezet, in overleg met NMBS. Een externe expert op het gebied van materieel en onderhoud leidt dit project. De vervoerders kunnen logischerwijs op dit moment nog niet vooruitlopen op de uitkomsten.

Evaluatie

Ik heb gevraagd om een grondige evaluatie over de introductie van het Fyra V250-materieel.

Benelux. Dans un souci d'exhaustivité, l'ensemble des questions et réponses sont intégrées au présent rapport.

Introduction

La commission permanente de l'Infrastructure et de l'Environnement m'a soumis le 29 janvier 2013 une série de questions concernant la problématique du Fyra. Avant de répondre à ces questions dans le cadre du présent courrier, je souhaiterais présenter d'abord un état d'avancement du dossier.

Le Fyra: état d'avancement du dossier

Solution provisoire

Afin de permettre le lancement de la liaison ferroviaire, à propos duquel je vous informais dans mon courrier du 1er février, les transporteurs et les gestionnaires d'infrastructure prennent actuellement les mesures nécessaires. Ainsi, dans le courant de la semaine dernière, les mesures suivantes ont été prises: libération des sillons nécessaires, préparation de locomotives en suffisance, formation du personnel, encodage de données pour les renseignements aux voyageurs et préparation, correction et organisation des processus d'appui. A partir du 8 février 2013, HSA effectuera en collaboration avec la SNCB des voyages expérimentaux entre La Haye HS (*Hollands Spoor*) et Bruxelles-Midi, afin de procéder aux réglages de tous les processus logistiques.

Audit

Afin de clarifier la situation dans le meilleur délai, les transporteurs ont décidé de demander un audit externe portant sur l'état et l'évolution future du matériel V250. A cet effet, les NS ont mis sur pied, en concertation avec la SNCB, une structure de projet dirigée par un expert externe spécialisé en matériel et en entretien. En toute logique, les transporteurs ne sauraient anticiper les conclusions de cet audit.

Evaluation

J'ai demandé une évaluation approfondie de la mise en service du matériel Fyra V250. Les NS

NS heeft mij gemeld in april 2013 de evaluatie op te leveren.

Lange termijn oplossing

In afwachting van deze onderzoeksresultaten werken de vervoerders, in overleg met mijn ministerie, verschillende scenario's uit om snel en adequaat te kunnen handelen met de uitkomsten van de audit en de evaluatie. De uitwerking van deze scenario's is afhankelijk van de uitkomst van de audit. De bestaande afspraken die onder andere zijn vastgelegd in de Vervoerconcessie voor het hogesnelheidsnet zijn voor mij het uitgangspunt.

Vragen en antwoorden

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?*

Voor wat betreft een tijdslijn met beslis- en ontwikkelpunten met betrekking tot het materieeldossier verwijs ik u naar de halfjaarlijkse voortgangsrapportages HSL-Zuid en de debatten die hierover zijn gevoerd. Daarnaast heb ik u in mijn brief van 21 januari 2013 en 28 januari 2013 gemeld dat ik de vervoerders om een evaluatie heb gevraagd.

m'ont fait savoir que cette évaluation sera clôturée en avril 2013.

Solution à long terme

Dans l'attente des résultats de l'audit et de l'évaluation, les transporteurs élaborent actuellement, en concertation avec mon département, plusieurs scénarios afin de pouvoir réagir rapidement et adéquatement aux conclusions de ces études. À cet égard, les accords existants qui sont notamment ancrés dans la 'Concession de transport pour le réseau à grande vitesse' forment à mes yeux la base de ce dossier.

Questions et réponses

Pouvez-vous présenter un récapitulatif de la chronologie des décisions cruciales qui ont été prises dans le dossier Fyra dans son ensemble et ce, à partir de 2000?

Pouvez-vous récapituler l'ensemble des actions entreprises concernant:

- 1) l'établissement des critères auxquels les trains devaient répondre,*
- 2) les systèmes de sécurité de la ligne à grande vitesse Sud (HSL Zuid),*
- 3) la production de trains,*
- 4) la procédure d'acquisition des trains,*
- 5) les essais concernant les trains,*
- 6) la reprise de trains,*
- 7) la livraison des trains,*
- 8) le lancement de la mise en service, des débuts à aujourd'hui?*

En ce qui concerne le récapitulatif chronologique des décisions et des étapes de développement relatifs au matériel, je vous renvoie aux rapports intermédiaires semestriels sur la *HSL Zuid* et aux débats qui y ont été consacrés. Je vous renvoie également à mes courriers des 21 et 28 janvier 2013 par lesquels j'indique que j'ai demandé

Deze evaluatie moet in april 2013 gereed zijn. In deze evaluatie zullen ook de tijdslijn en feiten met betrekking tot de aanbesteding van het V250 materieel uitgebreid aan de orde komen. De treinen zijn door de vervoerders aanbesteed, niet door het ministerie van IenM.

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?

Als staatssecretaris van het ministerie van IenM ben ik systeemverantwoordelijk en politiek aanspreekpunt voor het project HSL-Zuid. Binnen dit project is het aan de vervoerder HSA om te zorgen voor een adequate bediening van de reizigers over de HSL met veilig en betrouwbaar materieel. Dit is vastgelegd in de Vervoerconcessie voor het hogesnelheidsnet en volgt uit de aanbesteding van het vervoer. Die verantwoordelijkheid bestaat op dit moment uit het zo snel mogelijk oplossen van de problemen met de V250-treinen en het zo goed mogelijk laten rijden van de tijdelijke treindienst die ik in mijn brief van 1 februari jl. aan u heb gemeld. HSA en NMBS hebben beiden AnsaldoBreda aangesproken om de problemen met de V250-treinen op te lossen.

ProRail deelt mij mede hier geen oordeel over te hebben.

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?

In mijn brief van 1 februari jl. heb ik u gemeld dat de vervoerders HSA en NMBS, in overleg met mij, een tijdelijke oplossing zijn overeengekomen voor een vervangende treindienst tussen Den Haag en Brussel (stations Den Haag HS en Brussel Zuid).

une évaluation aux transporteurs. Cette évaluation devrait être clôturée en avril 2013. Elle abordera également abondamment la question de la chronologie et du récapitulatif des faits relatifs à la procédure d'adjudication pour le matériel V250. La procédure d'adjudication des trains a été organisée par les transporteurs et non par le ministère de l'Infrastructure et de l'Environnement.

Qui, selon vous, est en fin de compte responsable de la débâcle du Fyra? Selon les NS, à qui incombe la responsabilité des fautes qui ont été commises? Même question s'agissant de ProRail, de la SNCB et d'Infrabel.

En ma qualité de secrétaire d'État à l'Infrastructure et à l'Environnement, je suis la personne de référence fonctionnelle et politique du projet HSL-Zuid. Dans le cadre de ce projet, il appartient au transporteur HSA d'assurer une liaison adéquate pour les voyageurs qui empruntent la HSL et ce, avec du matériel offrant des garanties de sécurité et de fiabilité. Cette obligation est inscrite dans la 'Concession de transport pour le réseau à grande vitesse' et découle de l'adjudication du transport. Cette responsabilité implique actuellement la recherche dans les meilleurs délais de solutions aux problèmes qui se posent concernant les trains V250 ainsi que l'organisation d'une liaison provisoire de qualité au sens du courrier que je vous ai adressé le 1^{er} février dernier. HSA et la SNCB ont toutes deux pris contact avec AB en vue de la résolution des problèmes concernant le V250.

ProRail m'indique ne pas avoir d'opinion à ce sujet.

Etes-vous disposée à fixer une échéance plus stricte pour la mise en place d'une solution provisoire et, dans l'affirmative, laquelle? Par quel moyen allez-vous imposer le respect de cette échéance?

Dans mon courrier précité du 1^{er} février dernier, je vous indiquais que les transporteurs HSA et SNCB ont convenu, en concertation avec moi-même, d'une solution provisoire sous la forme d'un train de remplacement entre La Haye et Bruxelles (et plus particulièrement entre les gares La Haye HS et Bruxelles-Midi)

Op welke wijze worden alle mogelijke alternatieve oplossingen gezien? Wie heeft hierin een leidende rol? Wat zijn uw criteria bij mogelijke alternatieven?

Welke randvoorwaarden worden gesteld aan een tijdelijke oplossing? Met welke frequentie moet worden gereden en welke stations moeten daarbij worden aangedaan?

Over scenario's voor de tijdelijke oplossing heeft intensief overleg plaatsgevonden tussen NS, NMBS en het ministerie van IenM. Daarnaast heb ik telefonisch en op 30 januari jl. in Brussel met mijn Belgische collega, de heer Labille, gesproken over het belang van een tijdelijke oplossing. Zoals gemeld in mijn brief van 28 januari 2013 heb ik voor de tijdelijke oplossing als kader gesteld dat de treindienst veiligheid en betrouwbaarheid moet garanderen, dat de treindienst zo snel mogelijk moet rijden en dat er duidelijke kwaliteitsafspraken gemaakt worden over bijvoorbeeld tarieven en reisinformatie.

Welke problemen zijn er op dit moment nog om een tijdelijke oplossing te realiseren voor een verbinding tussen België en Nederland?

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 infrastructuurbeheerders? Zo nee, welke problemen liggen er dan wel op dat vlak? Zo ja, waar liggen die problemen dan wel?

Zoals gemeld in de brief van 1 februari jl. zal de tijdelijke treindienst tussen Den Haag HS en Brussel Zuid op 18 februari 2013 gaan rijden met twee treinen per dag per richting en vanaf 11 maart 2013 acht keer per dag per richting. Op dit moment wordt door de vervoerders gewerkt aan het rijklaar maken van de rytuigen, het beschikbaar krijgen van de locomotieven, het beschikbaar krijgen en herinstrueren van het personeel, het vullen van de systemen voor reisinformatie en voor de be-/bijsturing, het inrichten van service- en onderhoudsprocessen voor dit materieel en het

De quelle manière toutes les alternatives possibles sont-elles étudiées? Qui dirige la manœuvre? Quels sont les critères pour d'autres alternatives possibles?

A quelles conditions marginales la mise en place d'une solution provisoire est-elle soumise? Quelle doit être la fréquence des trains? Quelles gares doivent être desservies?

Les scénarios pour une solution provisoire ont fait l'objet d'une intense concertation entre les NS, la SNCB et le département de l'Infrastructure et de l'Environnement. Parallèlement, j'ai eu le 30 janvier dernier un entretien téléphonique avec mon homologue belge, M. Labille, au cours duquel nous avons évoqué l'importance, précisément, d'une solution temporaire. Dans mon courrier du 28 janvier 2013, j'ai indiqué que la solution provisoire doit répondre aux critères suivants: des garanties de sécurité et de fiabilité doivent être offertes, le train doit rouler aussi vite que possible et des accords relatifs à la qualité, notamment, des tarifs et de l'information aux voyageurs, doivent être conclus.

Quels problèmes empêchent encore actuellement la mise en place d'une solution provisoire pour une liaison entre la Belgique et les Pays-Bas?

Est-il exact que la lenteur de la mise en place d'une solution provisoire et le caractère éventuellement partiel de cette solution ne sont pas vraiment liés à un problème de capacité du côté des gestionnaires d'infrastructure? Dans la négative, quels problèmes de capacité se posent-ils donc? Dans l'affirmative, quels problèmes ralentissent la mise en place d'une liaison provisoire?

Comme indiqué dans le courrier du 1er février dernier, la liaison provisoire entre La Haye HS et Bruxelles-Midi sera mise en service le 18 février 2013. Dans un premier temps, elle sera assurée par deux trains par sens et par jour, fréquence qui sera portée à partir du 11 mars 2013 à huit trains par sens et par jour. Les transporteurs s'activent actuellement à la préparation du matériel roulant et plus particulièrement des locomotives, à l'affectation et à la préparation du personnel, aux encodages nécessaires pour les renseignements aux voyageurs, au pilotage, à la correction et à

opstellen van procedures en het uitvoeren van een veiligheidstoets.

Klopt het dat NS rijtuigen beschikbaar heeft voor een tijdelijke vervanging van de Fyra en dat NMBS locomotieven beschikbaar heeft?

Dat klopt. NS deelt mij mede dat de betreffende rijtuigen hiervoor een onderhoudsbeurt krijgen. NMBS zorgt voor de beschikbaarheid van voldoende locomotieven voor de vervangende treindienst. De locomotieven waren in België inmiddels doorgeleased. Deze moet NMBS weer terughalen.

Waarom duurt het zo lang voordat NS en NMBS de zaken kunnen koppelen en een vervangende verbinding tussen Amsterdam en Brussel kunnen inzetten?

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 infrastructuurbeheerders? Zo nee, welke problemen liggen er dan wel op dat vlak? Zo ja, waar liggen die problemen dan wel?

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?

Alle betrokken partijen hebben zich ingespannen om zo snel mogelijk een alternatieve verbinding voor de reiziger te realiseren. In de huidige dienstregeling was geen ruimte voorzien voor een vervangende verbinding. Het betreft een complexe logistieke puzzel waarin zowel de Nederlandse als Belgische binnenlandse treindienst en ruimte voor goederentreinen moet worden aangepast. Van sommige goederenvervoerders was medewerking nodig om het benodigde treinpad beschikbaar te maken. Inmiddels is er overeenstemming tussen HSA, NS, NMBS en het ministerie van IenM voor een tijdelijke treindienst. ProRail deelt mij mede dat de benodigde treinpaden inmiddels zijn vrijgemaakt. Op dit moment wordt gewerkt aan het operationeel maken van de tijdelijke treindienst zodat

l'organisation des processus de service et d'entretien s'agissant du matériel ainsi qu'à l'établissement de procédures pour un test de sécurité et à la réalisation de celui-ci.

Est-il exact que les NS disposent de matériel pouvant assurer le remplacement provisoire du Fyra et que la SNCB dispose de locomotives?

C'est exact. Les NS m'ont fait savoir que les wagons qui assureront la liaison provisoire sont à l'entretien. La SNCB mettra à disposition un nombre de locomotives suffisant pour assurer le service de remplacement. Entretemps, les locomotives avaient été données en leasing et la SNCB devra les récupérer.

Pourquoi faut-il tant de temps aux NS et à la SNCB pour s'entendre au sujet de la mise en service d'une liaison provisoire entre Amsterdam et Bruxelles?

Est-il exact que la lenteur de la mise en place d'une solution provisoire ou le caractère éventuellement partiel de cette solution ne sont pas liés à des problèmes de capacité du côté des gestionnaires de l'infrastructure? Dans la négative, quels problèmes de capacité se posent-ils donc? Dans l'affirmative, où se situent les problèmes?

Est-il exact que ProRail peut libérer rapidement les sillons nécessaires, mais que le matériel qui doit être mis à disposition par les NS et la SNCB se fait attendre?

Toutes les parties concernées ont multiplié leurs efforts pouvoir offrir dans les meilleurs délais une liaison alternative, pour laquelle les horaires actuels ne laissaient guère de marge. Nous sommes en présence d'un puzzle logistique complexe dans lequel doivent s'insérer des services ferroviaires internes néerlandais et belges tout en ménageant de la place pour les trains de marchandises. Il a fallu requérir la collaboration de certains transporteurs de marchandises pour libérer les sillons horaires nécessaires. Dans l'intervalle, HSA, les NS, la SNCB et le ministère néerlandais de l'Infrastructure et de l'Environnement ont conclu un accord prévoyant la mise en service d'une liaison temporaire. ProRail m'a fait savoir que les sillons horaires nécessaires avaient entre-temps été libérés. Les

deze kan aanvangen op 18 februari 2013. Hiervoor moeten bijvoorbeeld locomotieven en treinstellen beschikbaar gemaakt worden.

Wordt Den Haag ook meegenomen in de tijdelijke alternatieve verbinding met Brussel? Zo nee, waarom niet? Wanneer rijdt er vervangend materieel voor de Fyra tussen Amsterdam en Brussel?

Zoals gemeld in mijn brief van 1 februari jl. zal met ingang van 18 februari 2013 twee keer per dag een treindienst via conventioneel spoor tussen Den Haag HS en Brussel Zuid rijden. Vanaf 11 maart 2013 wordt deze treindienst uitgebreid naar een frequentie van acht keer per dag. Overigens zal deze trein in de weekeinden rijden tussen Den Haag HS en Antwerpen vanwege werkzaamheden in het weekeinde tussen Antwerpen en Brussel.

Kunnen extra Thalys-treinen worden ingezet voor tijdelijke vervanging van de Fyra?

Op welke termijn zouden eventueel Thalys-treinen beschikbaar kunnen zijn?

NS deelt mij mede dat dit niet mogelijk is, omdat er geen extra treinstellen beschikbaar zijn. Thalys heeft al haar beschikbare materieel nodig om de huidige afgesproken dienstregeling te kunnen rijden.

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?

Door vervoerders wordt onderzocht wanneer het Fyra V250-materieel weer kan rijden en wat hiervoor nodig is. In afwachting van de onderzoeksresultaten werken de vervoerders, in overleg met het ministerie van IenM, verschillende scenario's uit om snel en adequaat te kunnen handelen na de uitkomsten van dit onderzoek.

services s'activent pour rendre opérationnelle la liaison temporaire qui devrait être mise en service le 18 février 2013.

La liaison temporaire vers Bruxelles desservira-t-elle également La Haye? Dans la négative, pourquoi? Quand du matériel en remplacement du Fyra effectuera-t-il la liaison entre Amsterdam et Bruxelles?

Comme indiqué dans mon courrier du 1^{er} février dernier, deux trains par sens et par jour effectueront à partir du 18 février 2013 la liaison entre La Haye HS et Anvers, sur le rail conventionnel. A partir du 11 mars 2013, la cadence sera intensifiée et passera à huit allers-retours par jour. Par ailleurs, le week-end, le train roulera entre La Haye et Anvers, en raison de travaux sur la ligne Anvers-Bruxelles.

Des Thalys supplémentaires pourraient-ils être mis en service en remplacement du Fyra?

Dans quel délai ces Thalys pourraient-ils, le cas échéant, être disponibles?

Les NS m'indiquent que cette solution n'est pas praticable, en l'absence de rames excédentaires. Le Thalys a besoin de tout le matériel disponible pour assurer les horaires convenus.

A-t-on déjà étudié les solutions qui pourraient être mises en place au cas où la période pendant laquelle le Fyra ne sera pas autorisé ou ne serait pas en mesure de rouler sur la ligne à grande vitesse devait se prolonger? Dans l'affirmative, quelles options pourraient être réalisées dans quels délais?

Quant à savoir quand le matériel V250 pourra à nouveau être mis en service et à quelles conditions, ProRail étudie cette question. Dans l'attente des résultats de ces recherches, les transporteurs élaborent actuellement, en concertation avec le ministre de l'Infrastructure et de l'Environnement, des scénarios permettant de réagir rapidement et de manière adéquate dès que les conclusions de l'étude seront connues.

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?

De verschillende scenario's voor een tijdelijke oplossing zijn door de vervoerders en infrastructuurbeheerders onderzocht. Het betreft een complexe logistieke puzzel waarin zowel de Nederlandse als Belgische binnenlandse treindienst en ruimte voor goederentreinen moet worden aangepast. De verbinding Den Haag HS - Brussel Zuid bleek de beste optie te zijn.

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?

Hoe beoordeelt u de door ProRail aangedragen mogelijkheid om het treinpad tussen Den Haag en Brussel te benutten?

Als gevolg van het afschaffen van de Beneluxtrein per dienstregelingjaar 2013 is er geen capaciteit aangevraagd bij ProRail voor het treinpad dat hiervoor werd gebruikt. Dit treinpad wordt in de huidige dienstregeling gebruikt voor een tweede Intercity per uur tussen Dordrecht-Vlissingen en de introductie van de Hanzelijn, waarbij de Hanzelijn Intercity via Schiphol doorrijdt naar Den Haag Centraal (tussen Schiphol en Den Haag ligt deze in het treinpad van de voormalige Beneluxtrein).

Een treinpad van en naar Amsterdam vraagt om aanpassing van de binnenlandse reizigersdienst tussen Schiphol en Leiden. Op het traject Amsterdam-Den Haag is geen extra capaciteit en zijn er drukke knooppunten zoals Schiphol. Dit betekent dat, indien de tijdelijke treindienst zou doorrijden tot Amsterdam, er een stoptrein- of Intercityverbinding zal moeten worden geschrapt,

Etes-vous disposée à communiquer à la Chambre l'ensemble des scénarios élaborés par ProRail et Infrabel concernant des sillons horaires pour une liaison alternative Roosendaal/La Haye ou Amsterdam-Anvers/Bruxelles?

Les différents scénarios en vue d'une solution temporaire sont actuellement étudiés par les transporteurs. Nous sommes en présence d'un puzzle logistique complexe dans lequel doivent s'insérer des services ferroviaires internes néerlandais et belges tout en ménageant de la place pour les trains de marchandises. La liaison La Haye HS - Bruxelles-Midi semblait constituer la meilleure option.

Pouvez-vous indiquer, dans les grandes lignes, les modifications qu'il faut apporter à l'horaire ferroviaire intérieur afin d'y intégrer un train Benelux Amsterdam-Bruxelles, étant donné qu'au cours des auditions organisées par le Parlement Benelux et les commissions permanentes de l'Infrastructure belge et néerlandais, il a été dit que la libération d'un sillon horaire de Bruxelles à La Haye requerrait un aménagement des services intérieurs?

Quelle est votre opinion concernant la possibilité, évoquée par ProRail, d'utiliser le sillon entre La Haye et Bruxelles?

La suppression du train Benelux ayant été prévue pour l'année 2013, aucune capacité n'a été demandée à ProRail pour le sillon utilisé pour cette liaison. Dans l'horaire actuel, ce sillon est utilisé pour un deuxième train Intercity par heure entre Dordrecht et Flessingue ainsi que pour la mise en service de l'Intercity Hanzelijn qui rejoint La Haye Central via Schiphol (entre Schiphol et La Haye, ce train emprunte le sillon de l'ancien train Benelux).

Un sillon au départ et en direction d'Amsterdam requerrait un aménagement des services ferroviaires intérieurs entre Schiphol et Leiden. Le trajet Amsterdam-La Haye n'offre pas de capacité supplémentaire et présente des nœuds ferroviaires importants tels que Schiphol. En d'autres termes, si un train devait temporairement rouler jusqu'à Amsterdam, il faudrait supprimer un train P ou

en andere verbindingen worden geraakt. Het gebruiken van een treinpad tot Den Haag HS (vanuit Brussel) heeft de minste negatieve impact op de overige treindiensten en betreft daarmee een goede mogelijkheid voor een snelle oplossing voor de reiziger.

Zou dit betekenen dat bestaande aansluitingen in Leiden van de binnenlandse treindienst verloren kunnen gaan?

Ja, zie ook het antwoord op vorige vraag.

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?

ProRail heeft mij gemeld dat het treinpad Brussel-Den Haag inpasbaar is gemaakt door het goederenvervoer voor een beperkt aantal treinen enigszins aan te passen. Dit heeft geen effecten op de bediening van de klanten van de goederenvervoerders. ProRail heeft dit in overleg met betrokken goederenvervoerders per 18 februari 2013 kunnen realiseren.

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?

Al in 2000 is besloten tot het afschaffen van de Beneluxtrein op het moment van inwerkingtreding van de internationale Fyra-dienstregeling. NS heeft daarom voor de dienstregeling 2013 geen treinpad voor de Beneluxtrein bij ProRail aangevraagd. Het is gebleken dat dit pad niet zonder meer beschikbaar is, maar met een aantal aanpassingen wel beschikbaar kon worden gemaakt van de Belgische grens tot Den Haag. Zoals gemeld in de beantwoording van vorige vraag kan dit niet voor de gehele route van de oude Beneluxtrein.

Intercity et toucher à d'autres liaisons également. L'utilisation d'un sillon jusqu'à La Haye HS (au départ de Bruxelles) aurait un impact négatif moindre sur les autres lignes et permettrait d'offrir rapidement une solutions aux voyageurs.

Une telle formule impliquerait-elle la suppression de certaines correspondances vers le réseau interne au départ de Leiden?

Oui. Je vous renvoie également à cet égard à ma réponse à la question précédente.

Le sillon Bruxelles-La Haye pour un train Benelux peut-il être inséré dans l'horaire de service sans que cela n'affecte le transport de marchandises sur la route de Betuwe à partir de Kijfhoek ou le long de Dordrecht?

ProRail m'a fait savoir que le sillon Bruxelles-La Haye a pu être inséré dans l'horaire général en adaptant le transport de marchandises pour un nombre limité de trains. Cette situation n'affecte nullement le service aux clients du transport de marchandises. ProRail a pu procéder à cette adaptation le 18 février 2013 en concertation avec les transporteurs de marchandises concernés.

Pourriez-vous expliquer pourquoi un sillon semble disponible aujourd'hui pour le train Benelux, alors qu'il avait été annoncé avant le 9 décembre 2012 que tel n'était pas le cas?

Il avait été décidé dès 2000 que le train Benelux serait supprimé au moment de la mise en service de la liaison internationale assurée par le Fyra. C'est pour cette raison que les NS n'avaient initialement pas prévu de sillon mais moyennant une série d'aménagements, un sillon a malgré tout pu être dégagé de la frontière belge à La Haye. Comme indiqué en réponse à une question précédente, cette formule n'est pas praticable pour l'ensemble du tracé de l'ancien train Benelux.

Bent u van plan om de Beneluxtrein naast de Fyra te laten bestaan, of ziet u de Beneluxtrein enkel als een tijdelijke oplossing?

Zoals ik in mijn brief van 1 februari jl. heb gemeld zijn er nu afspraken gemaakt over een tijdelijke oplossing. Deze tijdelijke oplossing zal in ieder geval blijven rijden tot het moment dat vervoerders het V250-materieel weer veilig en betrouwbaar in kunnen zetten.

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?

Ja, dit klopt. Op 30 oktober 2012 heb ik uw Kamer nogmaals gemeld dat in de aanbestedingsdocumenten van de HSL-Zuid in 2000 al was opgenomen dat de Beneluxtrein zou vervallen. Ook in de daarop volgende *businesscases* van HSA (2001 en 2011) is hier van uitgegaan. Daarnaast is in andere correspondentie aan uw Kamer gemeld dat de Beneluxtrein zou vervallen op het moment van inwerkingtreding van de internationale Fyra-dienstregeling.

Waarom heeft u ingestemd met het schrappen van de Beneluxtrein, terwijl toen al veel onzekerheid was over de prestaties van de V250?

Zoals gemeld in de beantwoording van vorige vragen maakt het schrappen van de Beneluxtrein onderdeel uit van de aanbestedingsdocumenten voor het vervoer over de HSL-Zuid.

Wordt er nu gewerkt aan een nieuwe business-case? Welke financiële gevolgen heeft dit?

HSA werkt momenteel aan het in dienst nemen van de tijdelijke treindienst tussen Den Haag HS en Brussel Zuid. Daarnaast kijken vervoerders naar scenario's voor de langere termijn.

Avez-vous l'intention de laisser le train Benelux coexister aux côtés du Fyra ou le considérez-vous comme une solution provisoire?

Comme indiqué dans mon courrier du 1er février dernier, des accords ont à présent été conclus à propos d'une solution provisoire. Ce train provisoire continuera en tout état de cause de rouler jusqu'au moment où les transporteurs pourront à nouveau garantir la sécurité et la fiabilité du matériel V250.

Est-il exact que la disparition du train Benelux avait déjà été scellée en 2000, comme il ressort de l'audition organisée le 28 janvier 2013 par le Parlement Benelux et les commissions permanentes de l'Infrastructure belge et néerlandaise?

Oui, c'est exact. Le 20 octobre 2012, j'informais une nouvelle fois votre Chambre que le document relatif à l'adjudication pour la *HSL Zuid*, établi en 2000, prévoyait déjà la suppression du train Benelux. Les *business cases* successifs établis par HSA en 2001 et 2011 portaient de ce principe. Par ailleurs, d'autres courriers adressés à votre Chambre annonçaient également la suppression du train Benelux au moment de la mise en service de la liaison internationale assurée par le Fyra.

Pourquoi avez marqué votre accord sur la suppression du train Benelux alors qu'une grande incertitude régnait déjà concernant les prestations du V250?

Comme indiqué dans mes réponses à des questions précédentes, la suppression du train Benelux était prévue dans le cadre des documents d'adjudication pour le transport sur la *HSL-Zuid*.

Planche-t-on sur un nouveau business plan? Quelles en seront les conséquences financières?

HSA planche actuellement sur la mise en service d'une liaison ferroviaire temporaire entre La Haye HS et Bruxelles-Midi. Dans le même temps, les transporteurs étudient des scénarios à plus long terme.

Wat zijn de kosten van de huidige problemen met de Fyra? Hoe gaat u monitoren dat dit niet ten koste gaat van de reiziger?

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?

Met de tijdelijke alternatieve treindienst tussen Den Haag HS en Brussel Zuid wordt de reiziger, gezien de omstandigheden, zo goed mogelijk bediend. De aanschafprijs van een V250-treinstel bedraagt ongeveer € 20 miljoen. Er zijn nu negen treinstellen afgenomen, waarover afschrijvingen worden betaald. Daarnaast is HSA verplicht concessievergoeding aan het ministerie van IenM te betalen en worden er kosten gemaakt voor de tijdelijke treindienst.

Overigens staat NS garant voor HSA. Daarnaast heeft NS AnsaldoBreda aansprakelijk gesteld en aanspraak gemaakt op boeteregelingen. NS heeft mij verzekerd dat de kosten niet worden doorberekend aan de reiziger.

Wat hebben de V250-treinen gekost? Is de volledige koopsom al voldaan aan AnsaldoBreda? Zo niet, welk deel moet nog betaald worden?

Welk deel van de aanschafkosten is reeds betaald? Welke deel heeft de NS/HSA achtergehouden in verband met de lopende garantieperiode?

De V250-treinen kosten ongeveer € 20 miljoen per stuk. NS heeft op dit moment negen treinen afgenomen. De volledige koopsom is nog niet betaald. Wel heeft NS AnsaldoBreda aansprakelijk gesteld en aanspraak gemaakt op boetebepalingen.

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?

Quelle sera la facture des problèmes posés actuellement par le Fyra? Comment ferez-vous en sorte qu'elle ne soit pas répercutée sur les voyageurs?

Quel est à l'heure actuelle le risque de voir les pertes subies sur la HSL-Zuid répercutées sur les trains NS ou le service aux voyageurs?

La liaison alternative temporaire mise en service entre La Haye et Bruxelles garantit, compte tenu des circonstances, un service optimal au voyageur. Le prix d'acquisition d'une rame V250 est de 20 millions d'euros environ. Neuf rames ont actuellement été réceptionnées, dont l'amortissement a déjà commencé. Par ailleurs, HSA est tenue rémunérer la concession au ministre de l'Infrastructure et de l'Environnement et des coûts sont exposés pour la liaison ferroviaire temporaire.

Les NS se portent garantes pour HSA. Ils ont également mis AB en demeure s'agissant de pénalités éventuelles et m'assurent par ailleurs que les coûts ne seront pas répercutés sur les voyageurs.

Quel est le coût des trains V250? L'intégralité de la somme a-t-elle déjà été versée? Dans la négative, quel montant doit encore être payé?

Quelle part du prix d'acquisition a déjà été payée? Quelle part les NS et HSA n'ont-ils pas encore versée dans le cadre de la période de garantie qui est toujours en cours?

Les trains V250 coûtent 20 millions d'euros pièce environ. Neuf trains ont actuellement été réceptionnés par les NS. Le prix de vente n'a pas encore été versé dans son intégralité. Les NS ont mis AB en demeure concernant notamment le versement éventuel de pénalités.

Comment les NS pensent-ils compenser les pertes subies sur la concession de la HSL-Zuid? Peut-il être exclu que des problèmes financiers concernant le Fyra aient des conséquences sur le transport sur le réseau principal? Dans l'affirmative, quelles garanties peut-on donner à cet égard? Dans la négative, quelles sont ces conséquences éventuelles?

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?

Met NS is afgesproken dat NS garant staat voor HSA. Momenteel wordt nog onderzocht wat de financiële consequenties zijn als gevolg van de problemen met het V250-materieel.

Kunt u inzicht geven in de financiële gevolgen van het niet nakomen van de verplichting van de HSA aan de Nederlandse Staat?

Met NS is afgesproken dat NS garant staat voor HSA. Hierdoor is er geen sprake van dat HSA haar verplichting jegens de Nederlandse Staat, *in casu* de betaling van de HSL-heffing, niet zou kunnen nakomen.

Kunt u inzicht geven in de financiële gevolgen van het niet nakomen van de verplichtingen door AnsaldoBreda aan de HSA?

Dit is primair een aangelegenheid tussen AnsaldoBreda, HSA en NS. NS heeft mij gemeld dat de fabrikant AnsaldoBreda in gebreke is gesteld. AnsaldoBreda heeft drie maanden de tijd om de problemen op te lossen. De financiële gevolgen worden op dit moment door NS nader onderzocht.

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?

De financiële gevolgen worden op dit moment door NS nader onderzocht.

Heeft u, of een van uw collega's, gesproken met uw Italiaanse collega over de problemen met AnsaldoBreda?

Nee. De vervoerders hebben vanuit hun contract-relaties afstemming 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?

Le risque de voir les pertes subies sur la HSL-Zuid répercutées sur les trains NS ou sur le service aux voyageurs est-il réel?

Il a été convenu avec les NS que ces derniers se portent garant pour HSA. Quant aux conséquences financières des problèmes posés par le matériel V250, elles sont actuellement examinées.

Pouvez-vous fournir des précisions concernant les conséquences financières du non-respect de l'obligation de HSA à l'égard de l'État néerlandais?

Il a été convenu avec les NS que ces derniers se portent garant pour HSA. De ce fait, il n'y a aucune raison que HSA ne remplisse pas ses obligations — en l'occurrence, le versement de la rémunération de la *HSL Zuid* — à l'égard de l'État néerlandais.

Quelles sont les conséquences financières du non-respect des obligations d'AB à l'égard de HSA?

Cette question concerne en premier lieu AB, HSA et les NS. Ceux-ci m'ont fait savoir qu'AB a été mis en demeure et dispose de trois mois pour résoudre les problèmes. Les conséquences financières sont actuellement étudiées plus avant par les NS.

Quel est ou serait le coût d'une rupture de contrat par NS/HSA? Quel en serait le coût pour l'État néerlandais en tant qu'actionnaire des NS?

Les conséquences financières sont actuellement étudiées plus avant par les NS.

Avez-vous, vous-même ou l'un de vos collègues, eu des contacts avec votre homologue italien à propos des problèmes d'AB?

Non. Les transporteurs se mettent d'accord avec AnsaldoBreda sur la base de leurs relations contractuelles.

Quels problèmes techniques ont-ils été mis en évidence au cours de la période écoulée? Ces problèmes sont-ils couverts par une garantie normale? Y a-t-il des vices cachés?

Wanneer zijn er twijfels ontstaan over de kwaliteit van het Fyra-materieel?

Zoals ik uw Kamer medio januari 2013 in twee brieven (Kamerstuk 22026 nr. 374 en Aangangsel van de handelingen nr. 973) heb meegedeeld, hebben zich in de opstartfase van de internationale Fyra-verbinding technische problemen voorgedaan. De grootste technische verstoringen waren: deuren die niet correct werken, gedeeltelijke uitval van de tractie-installatie, het niet slagen van de remproef en de communicatie tussen trein en baan. Medio januari jl. traden er als gevolg van het winterweer nog andere problemen op, zoals ijsvorming aan de onderkant van treinen en, zoals bekend, het loslaten van een bodemplaat bij één van de treinen. Specialisten werken hard aan het vinden van de oorzaken en het oplossen van deze problemen.

Klopt het dat er zich problemen voordeden tussen “boord en wal” in het functioneren van de Fyra?

Hadden de genoemde problemen te maken met GSM-Rail?

De problemen tussen ‘boord en wal’ op de HSL zijn bekend en worden via de halfjaarlijkse voortgangsrapportage aan u gemeld. Het gaat hier om de uitval van de dataverbinding tussen de wal en de trein die nodig is voor de goede werking van het ERTMS beveiligingssysteem. De oorzaken liggen zowel aan de kant van de infrastructuur in de baan (verantwoordelijkheid Infraspeed), in de GSM-R verbinding (verantwoordelijkheid ProRail), als aan de treinapparatuur (verantwoordelijkheid vervoerder). Alle betrokken partijen werken in een Taskforce aan het permanent monitoren van de problemen en het zo spoedig mogelijk en in gezamenlijkheid oplossen hiervan.

Wat zijn tot op heden de bevindingen van de technici met betrekking tot de problemen die er zijn met de Fyra?

De problemen met betrekking tot de Fyra hebben enerzijds te maken met opstartproblemen en

Quand a-t-on commencé à douter de la qualité du matériel Fyra?

Comme j'en faisais état dans deux courriers adressés à votre Chambre (Doc. 22026, n° 374 et Annexe aux annales n° 973), des problèmes techniques se sont posés dans la phase de démarrage de la liaison internationale Fyra. Les principaux problèmes techniques constatés étaient les suivants: fermeture incorrecte des portes, panne partielle de l'installation de traction, échec du test de freinage et problèmes de transmission sol-machine. A la mi-janvier, d'autres problèmes occasionnés par les conditions hivernales se sont également posés, à savoir la formation de givre à la base des trains ainsi que, comme on le sait, la perte d'une plaque de la base du train par l'une des rames. Des spécialistes recherchent activement les causes de ces problèmes ainsi que des solutions.

Est-il exact que des problèmes de transmission sol-machine se sont produits?

Ces problèmes étaient-ils liés à GSM-Rail?

Les problèmes de transmission sol-machine qui se posent sur la ligne à grande vitesse sont connus et vous ont été communiqués dans le cadre des rapports d'état d'avancement bimestriels. Il s'agit en l'occurrence de pannes du dispositif de transmission de données entre le sol et le train, transmission nécessaire au bon fonctionnement du système de sécurité ERTMS. Les causes du problème sont liées tant à l'infrastructure ferroviaire (qui relève de la responsabilité d'Infraspeed) et à la liaison GSM-R (qui relève de la responsabilité de ProRail) qu'à l'appareillage à bord du train (qui relève de la responsabilité du transporteur). L'ensemble des acteurs sont regroupés au sein d'une Taskforce, qui assure un monitoring permanent des problèmes. Ils s'activent ensemble à la recherche d'une solution dans les meilleurs délais.

Quelles constatations les techniciens ont-ils effectuées à ce jour concernant les problèmes du Fyra?

Les problèmes du Fyra sont liés, d'une part, au démarrage et, d'autre part, aux conditions

anderzijds met problemen die zijn ontstaan als gevolg van winterse omstandigheden. De technici constateren dat de lijst van problemen als gevolg van kinderziektes slinkt en dat er voor veel zaken een oplossing is. NS meldt mij dat de beschadigingen die zijn opgelopen als gevolg van de winterse omstandigheden waarschijnlijk vragen om aanpassing aan de trein. Daar waar het gaat om communicatie tussen trein en baan zijn het interface problemen die ook bij de Thalys voorkwamen.

Worden u en NS geïnformeerd over deze bevindingen? Zo ja, hoe vaak en hoe? Zo nee, waarom niet?

NS heeft mij gemeld dat de technici en monteurs van NS Hispeed en NedTrain nauw samenwerken met medewerkers van AnsaldoBreda, en dat er dagelijks contact is op de werkvloer. Ik word hierover geïnformeerd door HSA.

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, dan wel niet winterklaar hebben?

HSA deelt mij mede dat, kort na ingebruikname van het V250-materiaal, technische problemen aan het materieel ontstonden als gevolg van het winterweer. Deze problemen worden in de analyse naar het materieel in de evaluatie meegenomen.

Zijn er gebruikershandleidingen voor winterweer meegeleverd met de treinen? Zo ja, is volgens deze handleidingen gewerkt?

NS heeft mij gemeld dat er geen handleidingen meegeleverd zijn die specifiek zien op het winterweer. Het V250-materieel is echter wel ontworpen voor gebruik onder alle in België en Nederland gebruikelijke weersomstandigheden.

hivernales. Les techniciens constatent que les problèmes qui sont liés au démarrage sont en voie de résolution. Les NS signalent que les dommages occasionnés par les conditions hivernales réclament sans doute des corrections techniques. Quant aux problèmes de communication entre le train et le quai, ce sont des problèmes d'interface qui se sont également produits au moment du lancement du Thalys.

Etes-vous, vous-même et les NS, informés de ces constatations? Dans l'affirmative, à quelle fréquence et selon quelles procédures? Dans la négative, pourquoi?

Les NS m'ont signalé que les techniciens et les monteurs de HS Hispeed et de NedTrain coopèrent étroitement avec des collaborateurs d'AnsaldoBreda et entretiennent des contacts quotidiens dont je suis informée par HSA.

Les problèmes pourraient-ils également être occasionnés par le gestionnaire du matériel, en l'occurrence les NS, qui auraient insuffisamment préparé le matériel aux conditions hivernales et notamment, à la neige et au gel?

HSA m'a fait savoir que des problèmes techniques occasionnés par les conditions hivernales se sont manifestés peu après la mise en service du matériel V250. Ces problèmes sont examinés dans le cadre de l'analyse du matériel qui est en cours d'évaluation.

Des manuels d'utilisation axés spécifiquement sur les conditions hivernales ont-ils été fournis avec le matériel V250? Dans l'affirmative, a-t-on agi conformément à ces manuels?

Les NS m'ont fait savoir qu'aucun manuel axé spécifiquement sur les conditions hivernales n'avait été fourni. Le matériel V250 a toutefois été conçu compte tenu de l'ensemble des conditions météorologiques qui peuvent se produire en Belgique et aux Pays-Bas.

Wie heeft de testprotocollen opgesteld en had NS hierbij inspraak?

De tests zijn onder verantwoordelijkheid van de fabrikant uitgevoerd en daarna gevalideerd door de aankopende partij. De testen worden uitgevoerd onder toezicht van een Notified Body (in Nederland) en een Designated Body (in België), op basis waarvan de toelatende instanties in Nederland (ILT) en België (DVIS) toelating hebben verleend.

Zijn de Fyra-treinen getest op vorstperiodes en sneeuwval, zoals deze zich de afgelopen weken hebben voorgedaan?

Ja. De V250-treinen zijn getest in winterse omstandigheden, zowel in de klimaatkamer in Wenen als op de testbaan in Tsjechië. In de vorige winter heeft HSA onder winterse omstandigheden getest in Nederland.

Klopt het dat de testritten onder winterse omstandigheden niet hebben plaatsgevonden bij hogere snelheden (meer dan 200 km/uur)?

Op de testbaan in Tsjechië is niet met hoge rij-snelheden getest, in Nederland wel.

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?

Ervan uitgaand dat u met uw vraag doelt op storingen in de communicatie tussen "trein en baan" verwijs ik naar het antwoord op een vorige vraag.

Het is correct dat er sprake is van twee zogenaamde RBC's: één voor de Noordsectie van de

Par qui les protocoles d'essai ont-ils été établis? Les NS ont-ils été associés à ce processus?

Les essais ont été réalisés sous la responsabilité du fabricant et validés ensuite par l'acquéreur. Ils étaient par ailleurs placés sous le contrôle d'un organisme de contrôle (un NoBo aux Pays-Bas et DeBo en Belgique). C'est sur la base des rapports de ces organismes que les autorités compétentes (ILT aux Pays-Bas et DVIS en Belgique) ont accordé leur autorisation.

Les trains Fyra ont-ils été testés quant à leur résistance au gel et aux chutes de neige, comme ils ont eu à les subir au cours des semaines écoulées?

Oui. Les V250 ont été testés quant à leur résistance à des conditions météorologiques hivernales. Ces tests ont été réalisés à Vienne (dans une "chambre climatique") et en Tchéquie (sur une "voie d'essai").

Est-il exact que les tests de résistance aux conditions hivernales n'ont pas été réalisés à des vitesses élevées (plus de 200 km/heure)?

Sur la voie d'essai en Tchéquie, les tests n'ont pas été effectués à des vitesses élevées. Aux Pays-Bas en revanche, des tests à vitesse élevée ont bel et bien été réalisés.

Pouvez-vous fournir des explications concernant la nature des perturbations du Radio Block Centre (RBC) mentionnées dans votre courrier du 14 janvier 2013? Est-il exact que le RBC constitue l'ordinateur de sécurité ETCS (European Train Control System) dont sont équipés l'ensemble des trains à grande vitesse (et donc également le Thalys) et qui fonctionne de manière double. Par ailleurs, une perturbation du RBC aurait-elle pour effet d'immobiliser l'ensemble du trafic sur la ligne à grande vitesse (et donc pas uniquement les V250 mais aussi le Traxx et le Thalys)?

Cette question concernant les problèmes de transmission sol-machine, je vous renvoie à ma réponse à une question précédente sur le même thème.

Il est exact que nous sommes en présence de deux RBC: l'un pour la section Nord du HSL-Zuid et

HSL-Zuid en één voor de Zuidsectie. Een RBC is “redundant” uitgevoerd dus er zijn twee computers. Bij een storing van één computer kan de RBC dus blijven functioneren. Wanneer een RBC-systeem compleet zou blijken uit te vallen, is geen treinverkeer mogelijk.

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?

Indien er sprake is van uitval van de communicatie tussen trein en baan, kan dit optreden bij alle materieelsoorten die over de HSL-Zuid rijden. Dit heeft dus niet uitsluitend met het V250-materieel te maken.

Hadden de genoemde problemen te maken met de veiligheidscomputer in het materieel (de European Vital Computer (EVC))?

Ja, dit speelt mee. Er zijn echter diverse oorzaken die ervoor kunnen zorgen dat de communicatie tussen de trein en de baan wordt verstoord. Deze kunnen ertoe leiden dat de trein gedwongen wordt tot stilstand te komen.

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?

Deze problemen zijn nog niet volledig opgelost. Partijen werken gezamenlijk aan onder andere aanpassingen aan het ERTMS-infrasysteem, die door Infrasppeed in opdracht van de Nederlandse Staat worden voorbereid en zullen worden uitgevoerd.

Zijn er volgens u in de aanbestedingsprocedure fouten gemaakt? Zo ja, welke zijn dit?

Ervan uitgaande dat u in deze vraag refereert aan de aanbestedingsprocedure voor het vervoer over de HSL-Zuid: onderdeel van de afspraken die volgen uit de aanbestedingsprocedure is dat de vervoerder verantwoordelijk is voor de inzet van materieel. HSA is dus verantwoordelijk voor het

l'autre pour sa section Sud. Un RBC fonctionne de manière “redondante” et est donc commandé par deux ordinateurs. En cas de panne de l'un de ces ordinateurs, il peut donc continuer de fonctionner. Une panne complète d'un système RBC empêche tout trafic ferroviaire.

Est-il exact que les problèmes concernaient uniquement les V250 et partagez-vous l'opinion selon laquelle il ne saurait par définition être question d'un problème RBC?

L'ensemble du matériel ferroviaire en circulation sur la *HSL-Zuid* peut être touché par une panne de la transmission sol-machine. Ce problème ne concerne donc pas uniquement le matériel V250.

Les problèmes précités étaient-ils liés à l'ordinateur de sécurité (European Vital Computer ou EVC) dont est équipé le matériel?

Oui, cet aspect a joué. Les causes des problèmes de transmission sol-machine peuvent toutefois être multiples et peuvent contraindre le train à l'immobilisation.

Les problèmes posés par le GSM-R, évoqués précédemment dans les rapports d'état d'avancement de la HSL-Zuid, ont-ils été résolus? Dans la négative, pourquoi ces problèmes n'ont-ils pas encore été résolus et quelle instance est responsable de cette absence de solution?

Les parties travaillent conjointement, notamment, à des aménagements du système ERTMS. Ces aménagements sont préparés et seront réalisés par Infrasppeed pour le compte de l'État néerlandais

A votre estime, des erreurs ont-elles été commises dans le cadre de la procédure d'adjudication? Dans l'affirmative, lesquelles?

La réponse que l'on trouvera ci-après part du principe que votre question porte sur la procédure d'adjudication pour le transport sur la *HSL-Zuid*. Dans le cadre de la procédure d'adjudication, il a notamment été convenu que la responsabilité relative à la mise en service du matériel incombe

tijdig beschikken over voldoende treinen voor het rijden van de diensten over de HSL-Zuid. Het ministerie van IenM heeft in de rol van contractmanager in de periode 2001 – 2004 voortdurend bij HSA aangedrongen op een tijdige bestelling van de hogesnelheidstreinen. In de aanbestedingsprocedure voor de treinen door NS/HSA heeft het ministerie van IenM, zoals eerder gemeld, geen rol gespeeld.

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?

NS deelt mij het volgende mede “De Raad van Commissarissen heeft tot taak toezicht te houden op het beleid van het bestuur en de algemene gang van zaken en staat het bestuur met raad ter zijde. Bij de vervulling van hun taak richten de commissarissen zich naar het belang van de onderneming.”.

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?

Er is nauw contact tussen de genoemde partijen. Dit heeft op de korte termijn geresulteerd in de totstandkoming van een tijdelijke treindienst zoals vermeld in mijn brief van 1 februari 2013. HSA houdt mij op de hoogte van acties en inspanningen inzake het oplossen van de problemen met het V250-materieel. Zoals ook in mijn brief van 1 februari 2013 genoemd, heb ik in de afgelopen weken meermaals overleg gehad met mijn collega aan de Belgische zijde. Uiteraard heb ik hierover ook overleg gevoerd met mijn collega, de minister van Financiën.

au transporteur. HSA est donc tenue de mettre à disposition en temps utile un nombre de trains suffisant pour assurer les services ferroviaires sur la *HSL-Zuid*. En sa qualité de gestionnaire du contrat, le ministère de l'Infrastructure et de l'Environnement n'a cessé d'insister, au cours la période 2001-2004, auprès de HSA pour qu'elle procède à temps à la commande de trains à grande vitesse. Comme il a été indiqué précédemment, le ministère de l'Infrastructure et de l'Environnement n'a joué aucun rôle dans la procédure d'adjudication des trains pour les NS et HSA.

Quel rôle le Conseil des Commissaires des NS a-t-il joué dans le cadre de l'appel d'offres pour la HSL-Zuid et de l'adjudication pour le matériel à grande vitesse?

A cet égard, les NS me font savoir que le rôle du Conseil des Commissaires est de contrôler la politique mise en œuvre par la direction et d'assister cette dernière dans la gestion des dossiers. Les commissaires accomplissent leur mission au mieux des intérêts des l'entreprise.

Comment la coopération entre les NS, HSA, le ministère de l'Infrastructure et de l'Environnement, la SNCB et les autorités belges compétentes a-t-elle été organisée afin d'apporter une solution aux problèmes qui se sont posés? Quel est, à cet égard, le rôle de l'actionnaire, en l'occurrence, le ministère des Finances?

Les parties précitées entretiennent d'étroits contacts qui ont rapidement débouché sur la mise en service d'une liaison provisoire, comme précisé dans mon courrier du 1er février 2013. HSA m'informe des actions et efforts entrepris en vue de la résolution des problèmes que pose le matériel V250. Comme je l'ai également indiqué dans mon courrier du 1^{er} février 2013, je me suis concertée à plusieurs reprises au cours des semaines écoulées avec mon homologue belge. Et je me suis évidemment aussi concertée avec mon collègue des Finances.

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?

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?

Bij een Europese aanbesteding is het uiteraard mogelijk op de economisch meest voordelige bieding te selecteren. Er bestaat echter geen verplichting om in alle gevallen voor de economisch meest voordelige bieding te kiezen.

NS heeft mij gemeld dat er in het bestek voor de aanbesteding van het materieel vijf subcriteria zijn opgenomen: prijs per volwaardige zitplaats, technische en functionele kwaliteit, de mate waarin de aangeboden technologieën al zijn bewezen, de geschatte levensduur en de nazorg.

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?

In de Invitation to tender is destijds aan inschrijvers een performance bond (bankgarantie) gevraagd van 100 miljoen euro. In de opvolgende fase van de tender, de onderhandelingen met NS/KLM in de zomer van 2001, is dit bedrag verhoogd tot 200 miljoen euro (prijspeil 2000). Dit bedrag wordt volledig aangesproken om de verliezen van HSA op de *businesscase* af te dekken.

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?

HSA heeft mij gemeld dat de aanbesteding van het materieel uit twee fasen bestond: een selectiefase en een gunningsfase. In de selectiefase

La procédure d'adjudication européenne permet-elle de choisir l'offre la plus avantageuse ou impose-t-elle le choix de l'offre la moins chère?

Est-il exact que NS Hispeed souhaitait commander le matériel le moins cher possible parce que des montants (trop) importants avaient été consacrés à la concession pour la HSL-Zuid?

La procédure d'adjudication européenne permet évidemment un choix en faveur de l'offre la plus avantageuse sur le plan économique. Il n'y a toutefois aucune obligation de choisir systématiquement l'offre la moins chère.

Les NS m'ont indiqué que le cahier des charges pour l'adjudication du matériel prévoyait les cinq sous-critères suivants: le prix par place assise correcte, la qualité technique et fonctionnelle, le choix en faveur de technologies ayant déjà fait leurs preuves, la durée de vie estimée et le service après-vente.

Dans le cadre de la procédure d'adjudication pour l'exploitation de la HSL-Zuid, les parties soumissionnaires ont-elles dû fournir des garanties? Sous quelle forme, avant et après le dépôt de l'offre, ces garanties ont-elles été données? Quelle est actuellement, à cet égard, la situation de HSA et/ou des NS?

En son temps, l'appel d'offres réclamait aux soumissionnaires une garantie bancaire de 100 millions d'euros. Dans la phase suivante — les négociations des soumissionnaires avec les NS/KLM, qui se sont déroulées à l'été 2001 —, le montant de la garantie a été porté à 200 millions d'euros (niveau des prix de 2000). Ce montant a été intégralement utilisé pour couvrir les pertes de HSA dans le cadre du *business case*.

Que s'est-il précisément passé entre la première soumission de sept offres pour le matériel et le choix final en faveur d'AnsaldoBreda, alors que les autres soumissionnaires s'étaient retirés?

HSA m'a indiqué que la procédure d'adjudication pour le matériel s'est déroulée en deux phases: une phase de sélection et une phase d'attribution.

hebben zich zeven marktpartijen aangemeld. Eén partij voldeed niet aan de selectiecriteria, zodat zes partijen doorgingen naar de gunningsfase en een bieding mochten indienen. Van deze zes partijen hebben vier partijen een offerte ingediend. Bij het beoordelen van de inschrijvingen bleken niet alle kandidaten aan de criteria te voldoen. Vervolgens is HSA in onderhandeling gegaan met de overgebleven twee kandidaten: AnsaldoBreda en Alstom. Nadat Alstom zich terugtrok n.a.v. het gewijzigde aantal treinen (van 23 treinstellen in totaal naar drie voor NMBS en negen voor NSFSC met een optie van zeven extra treinstellen) bleef AnsaldoBreda als enige partij over.

De onderhandelingen zijn vervolgens met AnsaldoBreda voortgezet en afgerond. Op 20 mei 2004 is de overeenkomst voor de aankoop van het V250-materieel ondertekend.

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 erop aandrong, dat de treinen tenminste 250 km/uur zouden rijden of anderszins (aanvullende) eisen stelde aan het materieel die niet in de oorspronkelijke aanbestedingsvoorwaarden stonden?

Het ministerie van IenM heeft in de aanbestedingsvoorwaarden voor het vervoer over de HSL-Zuid geen eisen geformuleerd ten aanzien van de snelheid van de treinen. Het ministerie van IenM heeft er in correspondentie op gewezen dat de eisen uit de Concessieovereenkomst inzake reistijden dienen te worden nageleefd. De keuze voor het materieel en de aanbesteding die tot aankoop hiervan moest leiden is altijd de verantwoordelijkheid van HSA geweest. Er heeft na ondertekening van de Concessieovereenkomst op 5 december 2001 veelvuldig overleg plaatsgevonden tussen het ministerie van IenM en HSA inzake de materieelbestelling. Hierbij is door IenM steeds benadrukt dat een tijdige materieelbestelling van groot belang is om een tijdige start van het vervoer mogelijk te maken.

Dans la phase de sélection, sept soumissionnaires se sont manifestés. L'un d'entre eux ne satisfaisait pas aux critères de sélection, si bien que six soumissionnaires seulement ont participé à la phase d'attribution et ont été autorisés à introduire une offre. Après évaluation des offres, il est apparu que tous les candidats ne satisfaisaient pas aux critères. Par la suite, HSA a entamé des négociations avec les deux candidats restants: AnsaldoBreda et Alstom. Alors qu'Alstom s'était retiré, en raison de la modification du nombre de trains concernés (sur 23 rames au total, on était passé à trois pour la SNCB et neuf pour les NSFSC, avec une option pour sept trains supplémentaires), seul AnsaldoBreda restait en lice.

Les négociations ont ensuite été poursuivies et clôturées avec AnsaldoBreda. Le 20 mai 2004, un contrat a été signé pour l'acquisition du matériel V250.

Est-il exact que, comme on a pu le lire dans le NRC, le ministère est intervenu pour exiger que les trains atteignent une vitesse de 250 km/heure ou, en tout cas, pour insister en ce sens, et pour formuler des exigences (complémentaires) qui ne figuraient pas au nombre des critères d'adjudication définis à l'origine?

S'agissant des conditions d'adjudication pour le transport sur la HSL-Zuid, le ministère de l'Infrastructure et de l'Environnement n'a formulé aucune condition concernant la vitesse des trains. Il a toutefois insisté, dans sa correspondance, sur la nécessité de respecter les exigences, inscrites dans le Contrat de concession, concernant les temps de trajet. Le choix du matériel et de l'offre qui ont finalement été retenus a toujours été du ressort de HSA. Après la signature, le 5 décembre 2001, du Contrat de concession, les commandes de matériel ont toujours fait l'objet d'une intense concertation entre le ministre de l'Infrastructure et de l'Environnement et HSA. A cet égard, le ministère de l'Infrastructure et de l'Environnement a toujours insisté sur la nécessité de commander le matériel à temps pour pouvoir assurer un service optimal.

Waarom is de omvang van de bestelling in deze periode verlaagd?

NS heeft mij gemeld dat beide vervoerders constateerden dat het traject Breda-Brussel sterk verliesgevend zou zijn. Hierop hebben de vervoerders besloten om het aantal te bestellen V250-treinen te verminderen.

Hoe hoog was de bezettingsgraad in de businesscase op basis waarvan NS haar 'bid' samenstelde en van welke capaciteit per trein werd daarin uitgegaan?

Door NS werd in de *businesscase* van het 'bid' gerekend met uiteenlopende bezettingsgraden; per treindienst en vooral ook per moment van de dag. In de destijds (financieel) geoptimaliseerde *businesscase* werd uitgegaan van een behoefte van ongeveer 550 stoelen in de spitsuren; in de daluren lag deze behoefte uiteraard aanzienlijk lager. HSA is bij het bestellen van het materieel uitgegaan van de spitsbehoefte, afgezet tegen de prijsstelling die HSA zou gaan rekenen.

Klopt het bericht dat er omwille van budgettaire redenen gevraagd werd naar een trein met een maximumsnelheid van 200 km per uur?

Zie het antwoord op een vorige vraag: de vervoerder is verantwoordelijk voor het inzetten van materieel waarmee de eisen gesteld in de Concessieovereenkomst, onder andere met betrekking tot reistijd, kunnen worden gerealiseerd.

Wat was de rol van het criterium "referenties" (ervaring met het bouwen van hogesnelheidstreinen) in het aanbestedingsdossier?

NS heeft mij gemeld dat het criterium 'referenties' een rol speelde in de selectiefase. In die fase diende een gegadigde aan de hand van van tevoren vastgestelde criteria aan te tonen dat hij geschikt is om de aanbestede opdracht uit te voeren. Door middel van referenties kon dan worden aangetoond dat aan de vereiste ervaring werd voldaan.

Op basis van welke criteria werd er voor AnsaldoBreda gekozen, gelet op het feit dat er

Pourquoi l'ampleur de la commande a-t-elle été revue à la baisse au cours de cette période?

Les NS m'ont indiqué que les deux transporteurs avaient constaté que le trajet Breda-Bruxelles leur ferait subir des pertes importantes. C'est pour cette raison qu'ils ont décidé de réduire leur commande de V250.

Sur la base de quel taux d'occupation, prévu dans le business case, les NS ont-ils constitué leur cahier des charges? Sur quelle capacité par train se sont-ils fondés à cet égard?

Le *business case* des NS était fondé sur plusieurs taux d'occupation, en fonction du service ferroviaire et, surtout, du moment de la journée. Le *business case* (financièrement) optimisé était basé sur un besoin de 550 sièges environ aux heures de pointe; pendant les heures creuses, les besoins prévus étaient en effet sensiblement moins importants. Pour sa commande, HSA s'est fondée sur les besoins aux heures de pointe, compte tenu également des tarifs qu'elle allait fixer.

Les informations selon lesquelles on n'aurait, pour des raisons budgétaires, exigé qu'une vitesse maximum de 200 k/heure sont-elles exactes?

Voir la réponse une question précédente sur le même thème: le transporteur a la responsabilité de ne mettre en service que du matériel pouvant satisfaire aux exigences formulées dans le Contrat de concession concernant, notamment, les temps de trajet.

Quel a été le poids du critère relatif aux références pouvant être présentées par les soumissionnaires (expérience dans le domaine de la construction de trains à grande vitesse)?

Les NS m'ont indiqué que le critère des références a joué un rôle dans la phase de sélection, au cours de laquelle les soumissionnaires étaient invités à démontrer, sur la base de critères fixés préalablement, qu'ils avaient la capacité de réaliser le contrat. Cette capacité pouvait être établie par la production de références.

Sur la base de quels critères le choix s'est-il porté sur AnsaldoBreda, compte tenu du fait

dikwijls wordt gezegd dat het prijscriterium 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?

NS heeft mij gemeld dat het gunningscriterium de 'economisch meest voordelige bieding' betrof en niet de laagste prijs. Voor de beoordeling van het gunningscriterium vond een onderverdeling in vijf subcriteria plaats. Zoals gemeld in het antwoord op een vorige vraag waren deze subcriteria: prijs per volwaardige zitplaats, technische en functionele kwaliteit, de mate waarin de aangeboden technologieën al zijn bewezen, de geschatte levensduur en de nazorg. Op al deze subcriteria is de bieding van AnsaldoBreda beoordeeld.

Waarom is er gekozen voor een prototype en niet voor een 'proven technology model'?

Was de Fyra-trein nu een nieuwe techniek of een beproefde techniek?

De keuze voor het materieel is een zaak van de vervoerders. Het ministerie van IenM heeft hierbij als randvoorwaarde gesteld dat de overeengekomen reistijden en andere contractvoorwaarden nageleefd worden. NS heeft mij gemeld dat door AnsaldoBreda zoveel mogelijk gebruik is gemaakt van bestaand ontwerp. Zo zijn de rijtuigen afgeleid van de in Italië rijdende hogesnelheidstrein ETR500 waaraan AnsaldoBreda heeft meegebouwd.

Klopt het dat een bezoek aan Denemarken in 2003 heeft uitgewezen dat het materieel van AnsaldoBreda daar probleemloos functioneerde?

NS heeft mij gemeld dat er een bezoek aan Denemarken heeft plaatsgevonden om daar te spreken over de ervaringen met AnsaldoBreda. Op dat moment waren er nog geen problemen met de productie van de Deense treinen.

qu'il se dit fréquemment que c'est le critère du prix qui l'a finalement emporté et que l'on a sans plus recherché la solution la moins onéreuse? Confirmez-vous ou contestez-vous ces rumeurs? Si le prix n'a pas été le critère déterminant, quels critères ont fait peser la balance en faveur d'AB?

Les NS m'indiquent que le critère d'attribution portait sur "l'offre la plus avantageuse sur le plan économique" et sur le prix le plus bas. Ce critère a été évalué sur la base de cinq sous-critères, déjà énoncés dans la réponse une question précédente, qui sont: le prix par place assise correcte, la qualité technique et fonctionnelle, le choix en faveur de technologies ayant déjà fait leurs preuves, la durée de vie estimée et le service après-vente. L'offre d'AnsaldoBreda a été évaluée sur la base de l'ensemble de ces cinq sous-critères.

Pourquoi a-t-on opté pour un prototype et non pour un proven technology model?

Le train Fyra correspond-il à une technique nouvelle ou déjà éprouvée?

Le choix du matériel relève de la compétence des transporteurs. Le ministère de l'Infrastructure et de l'Environnement a posé à cet égard une condition marginale, à savoir le respect des temps de trajet inscrits dans le Contrat de concession et le respect de l'ensemble des conditions contractuelles. Les NS m'indiquent qu'AnsaldoBreda a recouru dans la mesure du possible à des projets existants. Ainsi, les rames V250 sont dérivées des trains à grande vitesse ETR250, qui circulent en Italie et à la construction desquels AB a participé.

Est-il exact qu'une visite de travail effectuée en 2003 au Danemark a permis de constater que le matériel d'AnsaldoBreda y fonctionnait sans problèmes?

Les NS m'indiquent qu'une visite de travail a en effet été effectuée au Danemark, pour s'enquérir de l'expérience danoise avec le matériel d'AnsaldoBreda. A l'époque, la production de trains danois ne posait aucun problème.

Wat was de aard van de problemen die zich de jaren daarna in Denemarken voordeden?

Het materieel dat door de Deense Spoorwegen DSB is besteld bij AnsaldoBreda betreft ander materieel, namelijk dieseltreinen. Dit is een heel ander product dan de door HSA bestelde elektrische hogesnelheidstreinen. De problemen in Denemarken zijn grotendeels van een andere aard. Het betreft specifiek problemen met de motoren, deuren, toiletten, ventilatiesystemen, verwarming en de computertechnologie. Wel is het zo dat de dieseltreinen in Denemarken ook niet tijdig konden worden geleverd. Overigens worden deze dieseltreinen sinds medio 2012 geleidelijk in de dienstregeling in Denemarken ingezet.

Kunnen wij die problemen ook verwachten?

NS heeft mij gemeld dat dit niet te verwachten is, omdat het ander materieel betreft.

Hebben NS en NMBS na het bekend worden van de problemen in Denemarken actie ondernomen? Zo ja, wat hebben ze gedaan? Zo nee, waarom niet?

Van NS heb ik begrepen dat zij gedurende de hele looptijd van het contract maximale druk heeft uitgeoefend op AnsaldoBreda om zo spoedig mogelijk treinen te leveren van goede kwaliteit.

In hoeverre is gekeken naar de aankoop van treinen van AnsaldoBreda in Noorwegen?

Tijdens de onderhandelingen met AnsaldoBreda is gekeken naar de kwalificaties. Er heeft een objectieve Europese aanbesteding plaatsgevonden.

Hoe verliep de opstart van de nieuwe treinen in Noorwegen? Waren daar problemen? Zo ja, welke, en welke lessen hebben NS en NMBS hieruit getrokken?

Ik heb uit de media begrepen dat er ook bij een levering van AnsaldoBreda aan de Noorse spoorwegen problemen zijn geweest met het materieel.

Quelle était la nature des problèmes qui se sont posés au Danemark au cours des années suivantes?

Le matériel commandé auprès d'AnsaldoBreda par la compagnie de chemins de fer danoise DSB était différent des trains à grande vitesse électriques commandés par HSA, puisqu'il s'agissait de trains diesel. Les problèmes rencontrés au Danemark sont d'une nature très différente de ceux qui nous occupent aujourd'hui et concernaient spécifiquement les moteurs, les portes, les toilettes, les systèmes de ventilation, le chauffage et la technologie informatique. Il est vrai par ailleurs que le matériel diesel commandé par les Danois n'a pu être livré à temps. Ces trains diesel sont progressivement mis en service au Danemark depuis 2012.

Pouvons-nous nous attendre à des problèmes analogues?

Les NS m'indiquent que, s'agissant de matériel différent, des problèmes analogues ne sont pas attendus.

Les NS et la SNCB ont-ils pris des initiatives après avoir appris l'existence des problèmes au Danemark? Dans l'affirmative, lesquelles? Dans la négative, pourquoi pas?

Les NS m'indiquent que, pendant toute la durée du contrat, ils ont mis une pression maximale sur AnsaldoBreda pour que du matériel de qualité soit fourni dans les meilleurs délais.

Dans quelle mesure s'est-on intéressé aux trains d'AnsaldoBreda livrés à la Norvège?

Les qualifications d'AnsaldoBreda ont été examinées dans le cadre des négociations avec cette dernière. Une procédure d'adjudication européenne objective a été organisée.

Comment s'est déroulée la mise en service des nouveaux trains en Norvège? Des problèmes ont-ils été constatés? Dans l'affirmative, quels enseignements les NS et la SNCB en ont-ils tirés?

J'ai moi aussi pris connaissance dans les médias des problèmes qui se seraient posés en Norvège dans le cadre d'une livraison de matériel

De Noorse spoorwegen hebben op basis van de afname van de eerste reeks treinen besloten af te zien van hun vervolgoptie om meer treinen af te nemen. NS heeft mij nogmaals bevestigd dat zij gedurende de hele looptijd van het contract maximale druk uitoefent op AnsaldoBreda om zo spoedig mogelijk treinen te leveren van goede kwaliteit.

Waarom is er geen plan B opgesteld in 2007/2008, toen de problemen aan de oppervlakte kwamen in Nederland, maar ook in Denemarken?

Zoals ook aan u is gemeld in de voortgangsrapportages over de HSL-Zuid en tijdens verschillende debatten met uw Kamer heeft HSA, zodra bekend werd dat de levering van de V250-treinen vertraging opliep, tijdelijke treinstellen (Traxx-Prio-materieel) ingezet om de binnenlandse Fyra treindiensten tussen Amsterdam, Rotterdam en Breda uit te voeren.

Wat is de reistijd tussen Amsterdam en Brussel met V250-materieel, wat is de reistijd met het oorspronkelijk gevraagde en door meerdere treinstbouwers aangeboden V220-materieel en wat is de reistijd zoals vereist in de concessie?

De reistijd zoals vereist in de Vervoerconcessie voor het hogesnelheidsnet bedraagt 102 minuten voor de reis Amsterdam Centraal- Brussel Zuid, inclusief een stationnement van twee minuten op de tussengelegen stations. Omdat ook te Brussel-Centraal gehalteerd gaat worden mag deze tijd met vier minuten verhoogd worden. De maximaal toegestane reistijd wordt daarmee 106 minuten.

Dit zijn overigens waarden die zijn overeengekomen na behandeling van het rijtjendossier met de Belgische Staat en NMBS. In de oorspronkelijke Invitation To Tender stond een maximum reistijd Amsterdam-Brussel van 93 minuten gespecificeerd; deze reistijd bleek later geheel niet realiseerbaar omdat in België de infrastructuur afweek van de oorspronkelijk gespecificeerde situatie.

Met het V250-materieel van AnsaldoBreda is de reistijd van 104 minuten realiseerbaar. Met V220-materieel zou dit volgens HSA ook het geval

d'AnsaldoBreda. Après réception d'une première série de trains, les chemins de fer norvégiens ont décidé de renoncer à l'option qu'ils avaient prise de commander d'autres trains par la suite. Les NS m'ont une nouvelle fois confirmé que, pendant toute la durée du contrat, ils ont mis une pression maximale sur AnsaldoBreda pour que du matériel de qualité soit fourni dans les meilleurs délais.

Pourquoi n'a-t-on pas établi de plan B en 2007/2008, lorsque les problèmes ont commencé à surgir aux Pays-Bas, mais aussi au Danemark?

Comme indiqué dans les rapports de suivi de la HSL-Zuid et lors des différents débats consacrés par votre Chambre à HSA, dès qu'il est apparu que la livraison des trains V250 avait pris du retard, des rames temporaires (du matériel Traxx-Prio) a été mis en service pour garantir les liaisons internes entre Amsterdam, Rotterdam et Breda, qui devaient être assurées par le Fyra.

Quel est le temps de trajet Amsterdam-Bruxelles avec du matériel V250? Quel est le temps de trajet initialement demandé et offert par plusieurs constructeurs avec du matériel V220? Quel est le temps de trajet exigé dans le Contrat de concession?

Le temps de trajet exigé dans le Contrat de concession pour la ligne à grande vitesse est de 102 minutes pour le trajet Amsterdam Central-Bruxelles-Midi, en ce compris un arrêt de deux minutes dans les gares intermédiaires. Etant donné que le train fera également arrêt à Bruxelles-Central, ce temps de trajet peut être allongé de 4 minutes. Le temps de trajet maximum autorisé est donc de 106 minutes.

Ces valeurs ont par ailleurs été convenues après examen du dossier des temps de trajet avec l'État belge et la SNCB. L'appel d'offres initial prévoyait, pour la liaison Amsterdam-Bruxelles, un temps de trajet maximum de 93 minutes. Il est apparu ultérieurement que ce temps de trajet n'était pas du tout réaliste dans la mesure où l'infrastructure belge différait des spécifications initiales.

Le matériel V250 d'AnsaldoBreda permet un temps de trajet de 104 minutes. Selon HSA, le matériel V220 le permettrait tout autant, mais ce train

zijn, maar dan zou de trein een aanzienlijk hogere aanzetversnelling moeten hebben ('sneller moeten kunnen optrekken'). Om efficiencyredenen heeft AnsaldoBreda uiteindelijk gekozen voor het bieden van een hogere maximumsnelheid, zodat met een lagere aanzetversnelling de eisen met betrekking tot de reistijden gehaald kunnen worden.

Klopt de bewering van NS en NMBS dat de dienstregeling van de concessie haalbaar is met V220 materieel?

Hierover is in 2003 veelvuldig discussie gevoerd tussen het ministerie van IenM en HSA. Het toenmalig ministerie van Verkeer en Waterstaat heeft altijd duidelijk gesteld dat er in de Concessieovereenkomst voor het vervoer over de HSL-Zuid verplichte totale maximale reistijden zijn overeengekomen voor binnenlandse en internationale treindiensten. Het onderscheid tussen V220-materieel of ander materieel is daarbij irrelevant. Het ministerie van IenM heeft HSA er daarom in 2003 op gewezen dat zij onverkort nakoming verlangt van het halen van deze reistijden.

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)?

HSA deelt mij mede dat de oorspronkelijke leverdatum voor de eerste zes treinen maart 2007 was. Aan het opschuiven van de leverdatum lag onder andere ten grondslag dat de fabrikant meer tijd nodig bleek te hebben voor het design en de bouwphase dan waar van te voren op was gerekend. De correspondentie tussen de vervoerders en de fabrikant hierover is niet bekend bij het ministerie van IenM in verband met de bedrijfsvertrouwelijkheid hiervan.

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?

Welke ruimte en mogelijkheden biedt het contract tussen HSA en AnsaldoBreda om de schade

devrait dans ce cas avoir une vitesse d'accélération sensiblement supérieure. Pour des raisons d'efficacité, AnsaldoBreda a finalement choisi d'offrir une vitesse maximum supérieure, afin qu'il puisse être satisfait aux temps de trajet exigés avec du matériel offrant une vitesse d'accélération moindre.

L'affirmation des NS et de la SNCB selon laquelle les horaires de la concession pourraient être respectés avec du matériel V220 correspond-elle à la réalité?

Cette question a fait l'objet, en 2003, de discussions abondantes entre le ministère de l'Infrastructure et de l'Environnement et HSA. Le ministre du *Verkeer et Waterstaat* de l'époque a toujours indiqué clairement que les temps de trajet maximums totaux sur la *HSL-Zuid* inscrits dans le Contrat de concession concernaient tant le trafic interne qu'international. A cet égard, la distinction avec le matériel V220 ou tout autre matériel n'est pas pertinente. C'est pourquoi le ministère de l'Infrastructure et de l'Environnement a fait savoir à HSA qu'il exigeait le respect de ces temps de trajet.

Quelle était la date de livraison initialement prévue pour les trains Fyra? Quels faits ont été à l'origine du report de cette date? Ce glissement peut-il être illustré documents (change-orders) à l'appui?

HSA m'indique que la livraison des six premiers trains avait été prévue à l'origine en 2007. Si cette date a été reculée, c'est notamment parce qu'il est apparu que le constructeur avait besoin de plus de temps qu'initialement prévu pour les phases de design et de construction. La correspondance éventuelle relative à cette question relevant de la confidentialité entre entreprises, le ministère de l'Infrastructure et de l'Environnement n'en a pas connaissance.

Les NS et HSA envisageant d'entamer une ou plusieurs demandes d'indemnisation, quelles sont ces demandes? Quelles demandes ou pénalités concernant les retards de livraison ont déjà été imposées?

Quelles marge de manœuvre et possibilités le contrat conclu entre HSA et AnsaldoBreda offre-t-il

op AnsaldoBreda te verhalen? Zijn er omstandigheden geweest die deze contractpositie hebben ondermijnd? Zijn alle mogelijkheden in het contract gebruikt?

Ik heb van NS vernomen dat NS/HSA maximaal aanspraak zal maken op de in het contract vastgelegde boetebepalingen voor te late levering.

Welke verplichting bestaat er om alle treinen af te nemen?

Indien de treinen voldoen aan de afgesproken specificaties bestaat er een verplichting tot afnemen.

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?

ILT heeft geen onderzoek uitgevoerd naar de kwaliteit van AnsaldoBreda in financiële zin, aangezien dit niet tot de taak van ILT behoort. Zoals eerder gemeld heb ik NS/HSA en NMBS verzocht een uitgebreide evaluatie uit te voeren naar het V250-materieel.

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?

Zoals ik in mijn brieven van 28 januari 2013 en 1 februari 2013 heb gemeld zal NS hier uitgebreid op ingaan in de evaluatie die wordt uitgevoerd naar de inzet van het V250-materieel.

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?

s'agissant de récupérer les dommages auprès d'AnsaldoBreda? Quelles circonstances ont éventuellement affaibli cette position de négociation?

Les NS m'indiquent qu'eux-mêmes et HSA feront jouer au maximum les clauses de retard.

Y a-t-il une obligation de réceptionner l'ensemble des trains prévus?

Oui, si les trains satisfont aux spécifications convenues.

Les NS et HSA et/ou l'Inspection de l'Environnement et des Transports (Inspectie Leefomgeving en Transport ou ILT) se sont-ils enquis de la qualité, au sens financier du terme, d'AnsaldoBreda? Cette démarche a-t-elle, le cas échéant, été consignée dans un rapport? Ces documents peuvent-ils être consultés?

ILT, dont ce n'est pas la compétence, n'a réalisé aucune enquête concernant la qualité, au sens financier, d'AnsaldoBreda. Comme indiqué précédemment, j'ai demandé aux NS/HSA et à la SNCB de procéder à une évaluation approfondie du matériel V250.

Quand a-t-il été décidé de procéder à la mise en service de la liaison Fyra entre Amsterdam et Bruxelles? Qui a décidé que le Fyra était prêt? Des "tests d'acceptation" ont-ils été réalisés à cet effet? Qui a donné l'autorisation, au nom de la SNCB et/ou d'Infrabel, de la mise en service du Fyra pour le transport de passagers? Comment cette procédure se déroule-t-elle?

Comme indiqué dans mes courriers des 28 janvier et 1er février 2013, les NS s'intéresseront de très près à cette question dans le cadre de l'évaluation actuellement en cours de la mise en service du matériel V250.

Quand le ministère a-t-il été informé de l'interruption (effective ou imminente) de la ligne de production du Fyra et de l'impossibilité de livrer la vingtième rame commandée par la SNCB?

Mijn ambtsvoorgangers hebben, zoals hierboven ook gesteld, de Belgische collega's altijd op de afspraken over de aanschaf van het twintigste treinstel aangesproken. Afbraak van de fabriekslijn van AnsaldoBreda is nooit formeel aan het ministerie van IenM bevestigd door AnsaldoBreda, noch door de vervoerders HSA en NMBS. In september 2010 is uw Kamer via Voortgangsrapportage HSL-Zuid 27 geïnformeerd dat toenmalig minister Vervotte NMBS opdracht zou hebben gegeven om over te gaan tot bestelling van het twintigste V250-treinstel. Dit naar aanleiding van een gesprek tussen de toenmalige ministers Vervotte en Eurlings. Deze bestelling heeft zoals inmiddels bekend niet plaatsgevonden.

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?

Mijn ambtsvoorgangers hebben de Belgische collega's altijd aan de afspraken gehouden over het twintigste treinstel (Kamerstuk 22026, nr. 371 d.d. 3 december 2012). Tijdens het rondetafelgesprek over de HSA-problematiek en de vervoerconcessie voor het hoofdrailnet op 26 januari 2012 heeft de vertegenwoordiger van NMBS gemeld dat NMBS een verzoek had gekregen van minister Vervotte en dat NMBS daaraan vervolg heeft gegeven door met AnsaldoBreda in overleg te treden over het twintigste treinstel. Volgens NMBS bleek echter dat de fabriekslijn op dat moment al werd afgebouwd.

Door Nederland is ambtelijk en bestuurlijk aan België meermaals de suggestie gedaan om eventueel een ander type hogesnelheidstrein aan te schaffen of te leasen. Pas bij het afronden van de onderhandelingen die geleid hebben tot afspraken over de bediening van Breda en Antwerpen, waarover ik u in december 2012 heb ingelicht (Kamerstuk 22026, nr. 371 d.d. 3 december 2012 en Kamerstuk 22026, nr. 372 d.d. 5 december 2012) is definitief geworden dat NMBS het 20e treinstel niet zou aanschaffen.

Comme indiqué précédemment, mes prédécesseurs ont toujours entretenu avec nos homologues belges des contacts étroits concernant l'acquisition de la vingtième rame. L'interruption de la ligne de production d'AnsaldoBreda n'a jamais été confirmée officiellement au ministère de l'Infrastructure et de l'Environnement, ni par AB, ni par les transporteurs HSA ou la SNCB. Votre Chambre a été informée en septembre 2010, par le 27^{ème} Rapport de suivi concernant la *HSL-Zuid*, que la ministre de l'Infrastructure belge de l'époque, Mme Vervotte, avait, dans le prolongement d'un entretien qu'elle avait eu avec le ministre Eurlings, chargé la SNCB de procéder à la commande de la vingtième rame V250. Comme l'on sait depuis, cette commande n'a jamais été livrée.

Quand la Deuxième Chambre a-t-elle été informée de cette situation? Est-il exact que cette information n'a été transmise que fin 2012, alors que l'on savait depuis bien longtemps déjà que cette ligne de production avait été ou allait être interrompue? Pourquoi n'en avez-vous pas averti la Chambre plus tôt?

Mes prédécesseurs n'ont eu de cesse de rappeler à leurs homologues belges les engagements qu'ils avaient contractés concernant la vingtième rame (Doc. 22026, n° 371 du 3 décembre 2012). Lors de la table ronde consacrée le 26 janvier 2012 à la problématique HSA et à la concession de transport pour le réseau ferroviaire principal, le représentant de la SNCB a indiqué que cette dernière avait été chargée par la ministre Vervotte d'entamer avec AnsaldoBreda des discussions concernant la vingtième rame. Selon la SNCB, il est toutefois apparu que la ligne de production avait déjà été démantelée.

Tant au niveau administratif que politique, les Pays-Bas ont suggéré à plusieurs reprises à la Belgique d'acheter ou de prendre en *leasing* un autre modèle de train à grande vitesse. Ce n'est qu'à la clôture des négociations qui ont précédé les accords relatifs à la desserte de Breda et d'Anvers — à propos desquelles je vous informais en décembre 2012 (Doc. 22026, n° 371 du 3 décembre 2012 et Doc. 22026, n° 372 du 5 décembre 2012) — qu'il est apparu définitivement que la SNCB ne procéderait pas à l'acquisition d'une vingtième rame.

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?

Het is niet aan mij om hier een oordeel over te geven.

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?

NS en NMBS hebben de aanbestedingsprocedure gezamenlijk georganiseerd en uitgevoerd. De vervoerders zouden elk drie treinstellen bestellen voor de treindienst Amsterdam-Brussel v.v.. De resterende V250-treinstellen die door NS zijn besteld, zijn bedoeld voor het rijden van de binnenlandse dienstregeling over de HSL-Zuid.

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?

Eventuele verschillen in de contracten van de vervoerders met AnsaldoBreda zijn mij niet bekend.

Wat zijn de gevolgen voor de Nederlandse treinreiziger wanneer NMBS besluit geheel te stoppen met de V250?

In het geval NMBS besluit de door haar te leveren drie V250-treinen niet in te zetten voor het rijden over de HSL-Zuid dan kan de Fyra dienstregeling Amsterdam-Brussel v.v. niet worden gereden conform de afspraak in de Vervoerconcessie voor het hogesnelheidsnet en de Samenwerkingsovereenkomst. Op basis van de wet en de concessie heeft HSA in dat geval de verplichting te zorgen voor vervangend vervoer.

Peut-il être exclu que les intérêts détenus par la SNCB dans le Thalys aient joué un rôle dans l'attitude négative de la SNCB à l'égard d'AnsaldoBreda? Dans l'affirmative, pourquoi? Dans la négative, pourquoi pas? Et quel peut être l'impact de cette situation?

Il ne m'appartient pas de formuler un jugement à cet égard.

Quelle partie a joué un rôle moteur dans la commande du matériel ferroviaire? Est-il exact que la SNCB n'a joué à cet égard qu'un rôle de junior partner, le rôle moteur ayant été joué par les NS et HSA? Pouvez-vous expliquer pourquoi ces derniers souhaitaient commander seize trains alors que la SNCB n'en voulait que trois?

La procédure d'adjudication a été organisée et mise en œuvre conjointement par les NS et la SNCB. Les transporteurs acquerraient chacun trois rames pour la liaison Amsterdam-Bruxelles. Les autres rames V250 commandées par les NS étaient destinées au trafic intérieur sur la HSL-Zuid.

Pourquoi les NS ne considèrent-ils le rejet du Fyra que comme une option théorique, alors que la SNCB l'envisage comme une réelle possibilité? Cette différence d'attitude s'explique-t-elle par des différences dans les contrats qui lient le constructeur à chacune des compagnies ferroviaires?

Je ne suis pas au courant d'éventuelles différences dans les contrats qui lient les transporteurs à AnsaldoBreda.

Quelles seraient, pour les voyageurs néerlandais, les conséquences d'une éventuelle décision de la SNCB de se retirer du projet V250?

Si la SNCB devait décider de ne pas mettre les trois V250 qu'elle doit fournir en service sur la HSL-Zuid, la liaison Fyra Amsterdam-Bruxelles ne pourrait être assurée conformément au Contrat de concession pour la ligne à grande vitesse et à l'Accord de coopération. Sur la base de la loi et de la concession, HSA aurait dans ce cas l'obligation de fournir un transport de remplacement.

HSA zal vervolgens met NMBS in gesprek gaan over het niet naleven van afspraken.

Op welke punten verschillen de contracten van NS en NMBS met AnsaldoBreda? Kunt u deze contracten naar de Kamer sturen?

Het ministerie van IenM beschikt niet over deze contracten. NS deelt mij mede dat de contracten nagenoeg gelijk zijn, en er sprake is van kleine verschillen in verband met het verschil in aantallen treinen die NS respectievelijk NMBS afnemen. NS meldt mij dat deze contracten bedrijfsvertrouwelijke informatie bevatten en daarom niet openbaar zijn.

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?

Aan de zijde van NS/HSA heeft men besloten tot voorlopige overname van een deel van het materieel om hiermee ritten voor het opleiden van personeel en testritten uit te voeren. De overwegingen van de NMBS zijn mij niet bekend.

Kan deze voorlopige overname financiële consequenties hebben voor de Nederlandse Staat of NS/HSA?

Er zijn op dit moment geen specifieke gevolgen voorzien.

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?

NS deelt mij mede dat zij en NMBS nagenoeg identieke contracten hebben gesloten met AnsaldoBreda voor de aanschaf en levering van de

HSA se retournerait contre la SNCB à propos du non-respect par cette dernière de ses engagements.

Sur quels points les contrats des NS et de la SNCB avec AnsaldoBreda diffèrent-ils? Pouvez-vous transmettre un exemplaire de ces contrats à la Chambre?

Le ministère de l'Infrastructure et de l'Environnement n'est pas en possession de ces contrats. Les NS m'indiquent que ces contrats sont quasi identiques et ne présentent que de légères différences concernant notamment le nombre de trains commandés respectivement par les NS et la SNCB. Les NS précisent que ces contrats comportent des informations confidentielles pour les entreprises concernées et ne peuvent donc être rendus publics.

Pouvez-vous indiquer pourquoi les NS ont procédé à la réception provisoire (d'une partie) du matériel d'AnsaldoBreda, alors que la réception du matériel a été refusée à deux reprises par la SNCB?

Les NS et HSA avaient décidé de procéder à la réception provisoire d'une partie du matériel afin de le faire rouler pour effectuer des essais et assurer la formation du personnel. Les considérations sous-tendant le refus de la SNCB me sont inconnues.

Cette réception provisoire peut-elle avoir des conséquences financières pour l'État néerlandais ou les NS et HSA?

Aucune conséquence particulière n'est actuellement envisagée.

Quels accords avaient été conclus avec la Belgique concernant l'acquisition de trains Fyra? La SNCB peut-elle décider unilatéralement de renoncer à l'acquisition de trains? Quels sont les effets de cette renonciation sur l'acquisition de trains Fyra par les Néerlandais? Quand cette décision a-t-elle été prise?

Les NS m'indiquent que la SNCB et eux-mêmes ont conclu avec AnsaldoBreda des contrats quasi identiques pour l'acquisition et la livraison de trains

V250-treinen. NS en NMBS hebben daarin beide een eigen verantwoordelijkheid om te zorgen voor adequaat materieel om de contractsverplichtingen uit te voeren. In feite kan NMBS eenzijdig besluiten geen V250-treinen af te nemen.

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?

In 2002 waren de vervoerders voornemens in totaal 26 treinen aan te schaffen, waarvan maximaal tien voor NMBS. Uiteindelijk heeft dit geresulteerd in 19 treinstellen, waarvan drie voor de NMBS. Zoals bekend heeft aanschaf van het vierde treinstel voor NMBS, oftewel het 20e treinstel in de totale set, nooit plaatsgevonden.

Welke consequentie had deze keuze voor de aangeboden dienstregeling in relatie tot de concessie?

Met het omzetten van de Concessieovereenkomst in een publiekrechtelijke Vervoerconcessie voor het hogesnelheidsnet zijn de diensten 16 keer per dag Breda — Brussel v.v. en vier keer per dag Den Haag — Brussel v.v. vervangen door acht keer per dag Den Haag — Breda — Brussel v.v.. Dit naar aanleiding van de gesprekken tussen Nederland en België uit 2005. Voor het uitvoeren van deze treindienst Den Haag — Breda — Brussel en de andere treindiensten in de concessie, zouden 20 treinstellen nodig zijn.

Zoals bekend is de dienstregeling, mede door het uitblijven van het 20e treinstel, gewijzigd: de treindienst Den Haag -Breda-Brussel v.v. is eind 2012 vervangen door Breda-Antwerpen v.v..

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?

In totaal hebben de vervoerders uiteindelijk vier treinstellen niet besteld (19 in plaats van 23). Het

V250. Ils ont chacun la responsabilité de fournir le matériel adéquat leur permettant de remplir leurs obligations contractuelles. En fait, la SNCB peut décider unilatéralement de ne pas prendre livraison des trains V250.

En 2012, combien de trains les NS et la SNCB avaient-ils exprimé l'intention d'acquérir? Est-il exact que les NS en souhaitaient à l'origine seize, pour dix ou onze du côté de la SNCB, qui n'en aurait finalement acheté que trois en 2005?

En 2002, les transporteurs avaient exprimé l'intention d'acquérir 26 trains, dont dix au maximum pour la SNCB. Finalement, 19 trains ont été commandés, dont trois pour la SNCB. Comme l'on sait, la quatrième rame qui devait être acquise par la SNCB — c'est-à-dire la vingtième si l'on considère la commande dans son ensemble — ne l'a jamais été.

Quelles ont été les conséquences de cette renonciation pour les services ferroviaires offerts sur la concession HSL-Zuid?

Consécutivement à la transformation du Contrat de concession en une Concession de transport de droit public pour le réseau à grande vitesse, les 16 trajets quotidiens Breda-Bruxelles et les quatre trajets quotidiens La Haye-Bruxelles ont été remplacés par huit trajets quotidiens La Haye-Breda-Bruxelles. Ces changements sont intervenus à l'issue de négociations entre les Pays-Bas et la Belgique en 2005. La mise en service de cette liaison La Haye-Breda-Bruxelles et d'autres liaisons dans le cadre de la concession requerrait 20 rames.

Comme l'on sait, les horaires ont été modifiés, en raison notamment de l'absence de la 20ème rame. La liaison La Haye-Breda-Bruxelles a été remplacée fin 2012 par la liaison Breda-Anvers.

Quelle était, à l'origine, la destination des six trains qui n'ont finalement pas été commandés par la SNCB, compte tenu du fait qu'il a toujours été question aux Pays-Bas de l'acquisition de la vingtième rame pour la liaison La Haye-Bruxelles?

Les transporteurs ont finalement renoncé à la commande de 4 rames au total (ils en ont donc

verschil is vooral te verklaren uit het niet doorgaan van de uurdienst Breda-Brussel v.v. uit het afspraken in 2001 (hiervoor zouden drie treinstellen nodig zijn) en het niet bestellen door NMBS van het 20e treinstel voor de in 2005 genoemde treindienst Den Haag-Breda-Brussel v.v..

Waarom heeft NS zestien treinstellen besteld en NMBS maar drie?

NS heeft meer treinen besteld dan NMBS omdat deze ook voor binnenlands vervoer over de HSL-Zuid bestemd zijn.

Wat hebben de beide partijen tot nu toe betaald en wat moeten ze beiden in totaal betalen?

NS deelt mij mede dat beide partijen een deel van de kosten hebben betaald en een deel nog niet. De financiële gegevens zijn bedrijfsvertrouwelijk.

Waarom heeft NMBS tot twee maal toe de levering van de treinstellen geweigerd?

De achterliggende reden is mij niet bekend: hiervoor verwijst ik u naar NMBS.

Wat mankeerde er toen aan de treinen?

HSA heeft mij gemeld dat de betreffende treinen op dat moment formeel nog niet waren toegelaten voor reizigersvervoer en onder een testregime reden.

Waren dat exact dezelfde treinen als de treinen die NS wel toeliet op het spoor?

Ja.

Waarom heeft NS deze treinen wel toegelaten op het spoor?

NS/HSA gaat niet over toelating van treinen, dat is aan ILT. De treinen reden met toestemming van ILT onder een testregime.

commandé 19 au lieu des 23 initialement prévues). Cette différence s'explique par la suppression de la liaison Breda-Bruxelles conformément aux accords conclus en 2001 (pour laquelle trois rames étaient nécessaires) et la non-commande par la SNCB de la 20^{ème} rame pour la liaison La Haye-Breda-Bruxelles.

Pourquoi les NS ont-ils commandé 16 rames alors que la SNCB n'en a commandé que 3?

Si les NS ont commandé davantage de trains que la SNCB, c'est parce qu'ils les destinent également au trafic intérieur sur la HSL-Zuid.

Quelles sommes les deux parties ont-elles versées à ce jour et que doivent-elles encore payer au total?

Les NS m'indiquent que les deux parties n'ont payé qu'une partie des montants prévus. Les données financières relèvent de la confidentialité d'entreprise.

Pourquoi la réception des trains a-t-elle été refusée jusqu'à deux reprises par la SNCB?

J'ignore les motifs de ce refus et je vous renvoie à cet égard à la SNCB.

Quels défauts les trains présentaient-ils?

HSA m'a indiqué qu'à ce moment-là, les trains concernés n'avaient pas encore obtenu l'autorisation nécessaire pour le transport de passagers et roulaient dans le cadre d'un régime expérimental.

Les trains provisoirement réceptionnés par HSA étaient-ils les mêmes que ceux dont les NS ont autorisé la mise en service?

Oui.

Pourquoi les NS ont-ils autorisé la mise en service de ces trains?

Cette autorisation ne relève pas de la compétence des NS et de HSA mais d'ILT qui avait autorisé la circulation de ces trains dans le cadre d'un régime expérimental.

Was er verschil in de informatie die NS en NMBS van AnsaldoBreda hebben gekregen, op basis waarvan ze beiden een andere beslissing namen?

NS deelt mij mede dat hier geen sprake van is geweest.

Waarom was er geen afstemming tussen NS en NMBS, zodat ze richting producent gezamenlijk konden optreden?

NS meldt mij dat zij gedurende de uitvoering van het contract met NMBS heeft afgestemd en gezamenlijk heeft opgetreden. Beide vervoerders hebben echter een andere afweging gemaakt in de voorlopige overname van de treinen.

Gaan NS en NMBS vanaf heden gezamenlijk optreden richting AnsaldoBreda?

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?

NS deelt mij mede dat NS en NMBS al sinds de start van de aanbestedingsprocedure gezamenlijk optrekken richting AnsaldoBreda. Dit blijkt bijvoorbeeld uit het feit dat, sinds de ondertekening van de overeenkomsten met AnsaldoBreda, NS en NMBS gezamenlijk het projectmanagement voeren.

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?

Volgens de in Nederland van kracht zijnde wet- en regelgeving voldeden de treinstellen AnsaldoBreda V250 aan de formele eisen en werden deze daarom toegelaten. Tijdelijke vergunningen worden in Nederland niet verstrekt.

Les NS et la SNCB ont-ils reçu d'AnsaldoBreda des informations différentes qui justifieraient qu'ils n'aient pas pris la même décision?

Les NS m'indiquent que cette éventualité est totalement exclue.

Pourquoi les NS et la SNCB n'ont-ils pas aligné leur attitude, pour pouvoir agir conjointement à l'égard du producteur?

Les NS m'indiquent que tout au long de l'exécution du contrat, ils se sont concertés avec la SNCB et ont adopté une attitude commune à l'égard d'AB. Les deux transporteurs se sont toutefois fondés sur des considérations différentes s'agissant de la réception provisoire des trains.

Les NS et la SNCB prendront-ils ensemble attitude à l'égard d'AB?

Les NS et la SNCB se concertent-ils pour définir une attitude commune à l'égard d'AB et éviter que la SNCB dénonce le contrat alors que les NS poursuivraient l'acquisition des trains?

Les NS m'indiquent que, depuis le début de la procédure d'adjudication, ils adoptent à l'égard d'AB une attitude commune à celle de la SNCB. Ainsi, depuis la signature des contrats avec AB, les NS et la SNCB assurent conjointement la gestion du projet.

Pourquoi la circulation du matériel n'est-elle autorisée que jusqu'au 31 janvier 2013 en Belgique alors qu'aux Pays-Bas les trains sont autorisés sans restriction? Pourquoi les NS et la SNCB n'ont-ils pas adopté en la matière une attitude commune?

Aux termes de la législation et de la réglementation en vigueur aux Pays-Bas, les rames AnsaldoBreda V250 satisfaisaient aux critères formels. C'est pour cette raison que leur mise en service a été autorisée. Les Pays-Bas ne délivrent pas d'autorisations provisoires.

Welke gevolgen hebben de huidige problemen voor de verbinding Antwerpen - Breda?

Ook de treindienst Breda-Antwerpen v.v. over de HSL-Zuid was voorzien met V250-materieel. De huidige problematiek betekent dat deze verbinding helaas pas later van start kan gaan dan eerder afgesproken. Met de tijdelijke vervangende treindienst tussen Den Haag HS en Brussel Zuid is daarom ook expliciet gekeken naar de bediening van Zuid-Nederland. Dit is vormgegeven middels een stop van deze trein in Roosendaal.

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?

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?

Met de vervoerders was overeengekomen om met één V250-treinstel één keer per twee uur een treindienst Breda-Noorderkempen-Antwerpen v.v. te bieden. Daartussendoor zou NMBS in de spitsuren met het nu rijdende materieel van NMBS nog een aantal extra ritten Noorderkempen-Antwerpen v.v. rijden ten behoeve van het bieden van een hogere spitsfrequentie.

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?

Nee. Met één V250-treinstel kan niet ieder uur een verbinding Breda-Antwerpen v.v. worden geboden. De rij- en keertijden samen maken dat een

Quelles sont les conséquences des problèmes actuels pour la liaison Anvers- Breda?

La liaison Breda-Anvers via la ligne HSL-Zuid était prévue avec du matériel V250. Les problèmes actuels entraînent malheureusement le report de la remise en service de cette ligne. Le service de remplacement temporaire La Haye HS-Bruxelles-Midi a explicitement pour vocation, notamment, de desservir les Pays-Bas méridionaux, sous la forme d'un arrêt à Roosendaal.

Selon les accords conclus en 2012, comment devraient être organisées à partir de 2013 (en termes de fréquence et de temps de trajet) les liaisons entre Breda et Anvers, d'une part, et Breda et la Campine septentrionale, d'autre part? Est-il exact qu'un train par heure et par sens (comme c'est le cas actuellement) reliera la Campine septentrionale et Anvers, et que, parallèlement, un train assurerait toutes les deux heures la liaison entre Breda, la Campine septentrionale et Anvers?

Est-il exact que la liaison Breda-Anvers a été dans l'intervalle suspendue sine die et ne sera pas remise en service dès avril 2013? Dans l'affirmative, quelles sont les possibilités que cette ligne soit remise en service au plus tard en avril 2013, notamment par le prolongement vers Breda de l'actuelle liaison entre Anvers et la Campine septentrionale?

Il avait été convenu avec les transporteurs qu'une rame V250 assurerait une fois toutes les deux heures une liaison Breda-Campine septentrionale-Anvers. Dans l'intervalle, la SNCB assurerait une fréquence plus élevée en faisant circuler aux heures de pointe des trains supplémentaires (avec du matériel qui roule déjà actuellement) entre la Campine septentrionale et Anvers.

Pensez-vous qu'un train Breda-la Campine septentrionale-Anvers réduirait sensiblement les coûts en matériel et en personnel? Pourquoi cette formule n'a-t-elle pas été retenue?

Non, je ne le pense pas. Une rame V250 par heure ne permettrait pas d'assurer la liaison Breda-Anvers. Les temps de roulage et de changement

treinstel daarvoor te lang onderweg zou zijn. Inzet van het nu rijdende Belgische treinstel in Nederland (waarmee samen met het V250-treinstel wel een uurdienst zou kunnen worden geboden) is niet mogelijk omdat dit materieel niet toegelaten is in Nederland. Dit materieel is bijvoorbeeld niet voorzien van ATB-vv.

Bent u bereid dit alsnog overeen te komen met de vervoerders en dit af te dwingen in de hoofd-railnetconcessie? Zo nee, waarom niet?

De nu overeengekomen treindienst Breda - Antwerpen is overeengekomen met NMBS na een intensief traject van onderhandelen. Dit is mede ingegeven door het feit dat de treindienst zeer waarschijnlijk niet rendabel kan worden geëxploiteerd. Het verhogen van de frequentie naar ieder uur blijft een nadrukkelijke wens, maar is zonder aanzienlijke financiële compensatie naar NMBS niet realiseerbaar.

Welke betekenis gaat u toekennen aan de evaluatie die NS Hispeed gaat opstellen met betrekking tot de Fyra?

Zoals ik ook in mijn brief van 28 januari 2013 heb gemeld, heb ik NS en HSA opgedragen dat de door hen uit te voeren evaluatie in ieder geval de volgende elementen mee te nemen: aanbesteding van het materieel, de uiteindelijke keuze, de certificering van de treinen, het proefbedrijf, welke partijen op welk moment een rol hebben gespeeld, de prestaties van AnsaldoBreda en de oorzaak van de problemen met de V250-treinstellen sinds de ingebruikname. Ik ga ervan uit dat een duidelijk beeld zal ontstaan van de oorzaken van de problematiek.

Waarom is ervoor gekozen om NS Hispeed de evaluatie zelf te laten doen?

NS en HSA zijn zoals eerder vermeld verantwoordelijk voor de aanschaf en inzet van adequaat materieel om de concessieverplichtingen in te vullen. Het is dan ook aan hen om onderzoek te doen naar de problematiek en mij als opdrachtgever hierover volledig te informeren.

de direction contraindraient ce train à rester trop longtemps en route. La mise en service aux Pays-Bas de matériel belge (qui pourrait assurer en complément de la rame V250 un service d'un train par heure) n'est pas praticable parce que le matériel belge, qui n'est notamment pas équipé du système ATB, n'est pas autorisé à circuler sur le réseau néerlandais.

Etes-vous disposée à trouver un accord en ce sens avec les transporteurs et à imposer l'insertion de ce sillon dans la concession du réseau principal? Dans la négative, pourquoi pas?

L'actuelle liaison Breda-Anvers a été convenue avec la SNCB au terme d'intenses négociations. Le choix opéré est notamment motivé par le fait que ce service se révélera sans doute non rentable. L'augmentation de la fréquence (un train par heure au lieu d'un train toutes les deux heures) correspond certes à un souhait fréquemment exprimé, mais n'est tout simplement pas réalisable sans l'octroi de substantielles compensations à la SCNB.

Quelle importance accorderez-vous à l'évaluation du Fyra actuellement réalisée par NS Hispeed?

Comme je l'ai indiqué dans mon courrier du 28 janvier 2013, j'ai chargé les NS et HSA d'une évaluation qui doit en tout état de cause porter sur les éléments suivants: l'adjudication du matériel, le choix opéré *in fine*, la certification des trains, la phase d'expérimentation, le rôle des différentes parties dans les différentes phases de la procédure, les prestations d'AnsaldoBreda et les causes des problèmes que posent les rames V250 depuis leur mise en service. Je pars du principe que cette évaluation nous donnera une image précise des causes des problèmes qui nous occupent.

Pourquoi avoir choisi de confier à l'entité NS Hispeed le soin de réaliser elle-même cette évaluation?

Comme indiqué précédemment, les NS et HSA doivent veiller à l'acquisition et à la mise en service de matériel adéquat pour satisfaire aux obligations résultant de la concession. Il leur appartient dès lors de déterminer les causes des problèmes et de m'informer au mieux, en ma qualité de commettant.

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?

ILT ziet erop toe dat de ondertoezichtstaanden hun verplichtingen uit hoofde van het hun wettelijk voorgeschreven veiligheidszorgsysteem (Spoorwegwet artikel 33 lid 2) nakomen (systeemtoezicht). Dat is in dit geval ook gebeurd. Zou de vervoerder (HSA) nagelaten hebben de V250-treinstellen uit de dienst te nemen, dan had ILT op basis van de risico's zoals zij die had aangetroffen indien nodig handhavend opgetreden.

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?

In dit geval heeft vervoerder HSA zelf zijn verantwoordelijkheid genomen en zelf besloten de V250-treinstellen uit de dienst te nemen. Er was daarom geen titel meer voor handhavend optreden door ILT. ILT heeft de directie van HSA in kennis gesteld dat de treinen pas weer commercieel mogen rijden na toestemming van ILT. Er vindt daarbij overleg plaats tussen ILT en de directie van HSA, waarbij is afgesproken dat HSA periodiek aan de ILT rapporteert over de voortgang in deze problematiek.

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?

Als ILT bestuursdwang zou hebben toegepast, dan zouden de gebruikelijke juridische mogelijkheden uit de Algemene Wet Bestuursrecht open staan (beroep en bezwaar). HSA heeft in deze echter zijn verantwoordelijkheid genomen en zelf besloten de V250-treinstellen uit de dienst te nemen.

Les défauts présentés par le Fyra auraient-ils incité l'ILT (l'inspection de l'environnement et des transports) à le retirer de la circulation si cette décision n'avait été prise par les NS? Quelles règles s'appliquent-elles en la matière?

L'ILT veille à ce que les entités placées sous son contrôle remplissent leurs obligations légales en matière de sécurité (loi sur les chemins de fer, article 33, paragraphe 2). C'est ce qui s'est produit en l'occurrence. Si le transporteur (HSA) avait négligé de retirer les rames V250 de la circulation, l'ILT serait intervenue sur la base des risques constatés par elle.

Pourquoi l'ILT n'a-t-elle pas décidé, contrairement aux instances de sécurité du rail belges, d'interdire jusqu'à nouvel ordre l'exploitation commerciale des rames V250?

En l'occurrence, c'est le transporteur HSA qui pris ses responsabilités en décidant de retirer les rames V250 de la circulation. L'ILT n'avait donc plus aucun motif d'intervenir. Elle a informé la direction de HSA que l'exploitation commerciale des trains ne pourrait reprendre qu'après son autorisation expresse. Dans le cadre de la concertation que mènent actuellement à ce sujet l'ILT et la direction de HSA, il a été convenu que HSA ferait régulièrement rapport à l'ILT sur l'état d'avancement de ce dossier.

Le fait que la décision relative au retrait de la circulation du Fyra n'ait pas été prise par l'ILT mais par les NS et HSA pourrait-il avoir des conséquences juridiques ou financières pour les NS et HSA ou l'État néerlandais?

Le recours par l'ILT à la contrainte administrative aurait ouvert les voies judiciaires habituelles (recours/réclamation) prévues par la loi générale de droit administratif. En l'espèce, HSA a pris ses responsabilités et décidé elle-même de retirer les rames V250 de la circulation.

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?

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?

Klopt het dat in het contract ‘alles opnieuw bekijken’ zal worden, zoals NMBS aangaf?

HSA werkt hiertoe momenteel scenario's uit in een taskforce. Hierop wil ik niet vooruitlopen. Hierbij gelden voor mij de bestaande afspraken in de Vervoerconcessie voor het hogesnelheidsnet als het uitgangspunt.

De bestaande afspraken die onder andere zijn vastgelegd in de Vervoerconcessie voor het hogesnelheidsnet zijn voor mij het uitgangspunt.

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?

Daar is op dit moment geen sprake van. Alle betrokkenen richten zich nu op de oplossing van de problemen en het zo snel mogelijk weer inzetbaar maken van het V250-materieel.

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?

Fabrikanten geven aan dat voor het bestellen van nieuw materieel een doorlooptijd geldt van ongeveer drie tot zes jaar. Voor mij staat voorop dat nu wordt bekeken hoe het V250-materieel weer zo snel mogelijk op een veilige en betrouwbare manier kan worden ingezet.

Si AnsaldoBreda ne parvenait pas à résoudre les problèmes des V250 dans le délai de trois mois cité dans la mise en demeure officielle, quel serait le plan B pour le Fyra?

S'il apparaissait à l'expiration du délai de trois mois que les trains d'AnsaldoBreda doivent être renvoyés en Italie et que la commande doit être annulée, quelles seraient, dans les grandes lignes, les solutions alternatives?

Est-il exact que, comme l'a indiqué la SNCB, tous les éléments du contrat seraient réexaminés?

HSA élabore actuellement plusieurs scénarios au sein d'une Taskforce, dont je ne souhaite pas anticiper les conclusions. Pour moi, les accords conclus dans le cadre de la Concession de transport pour le réseau à grande vitesse constituent la référence.

A mes yeux, les accords conclus dans le cadre de la concession relative au transport par ligne à grande vitesse constituent le point de départ.

A quel moment ou dans quelle situation l'État néerlandais se verrait-il contraint de réattribuer le marché pour le transport par la ligne HSL-Zuid? Une telle réattribution est-elle envisageable dans le contexte actuel des défauts présentés par le matériel d'AnsaldoBreda?

Ce scénario n'est aucunement à l'ordre du jour. Tous les acteurs se concentrent actuellement sur la recherche de solutions et la remise en service du matériel V250 dans les meilleurs délais.

Si l'on devait décider de commander du nouveau matériel auprès d'un fournisseur capable de proposer un concept qui a déjà fait ses preuves ailleurs, combien de temps faudrait-il avant que ce matériel soit disponible?

Les producteurs annoncent, pour la fabrication de nouveau matériel, un délai de trois à six ans. Ce qui importe à mes yeux, c'est que le matériel V250 soit remis en service le plus rapidement possible dans de bonnes conditions de sécurité et de fiabilité.

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?

De treinstellen die werden gebruikt voor de voormalige Beneluxtrein bestonden uit Traxx-locomotieven van NMBS en rijkstuggen van NS. Deze treinen beschikken niet over ERTMS en zijn niet toegelaten op de HSL-Zuid. De treinen die momenteel door HSA worden gebruikt voor de dienst Amsterdam — Breda maken eveneens gebruik van Traxx-locomotieven (en zijn wél voorzien van ERTMS). Deze treinen zijn echter niet toegelaten op de HSL in België en kunnen daardoor niet over de Belgische HSL naar Brussel rijden.

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?

Zoals eerder aan uw Kamer gemeld wordt door andere vervoerders gestudeerd op een mogelijke verbinding naar Londen via de HSL-Zuid. Dit staat echter los van de huidige problematiek met het V250-materieel.

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?

Dit is nu niet aan de orde. Alle betrokken partijen richten zich nu op de oplossing van de problemen met het V250-materieel.

Welke gevolgen heeft de huidige desastreuze prestatie voor de voorgenomen opname van de HSL-Zuid in de hoofdrailnet (HRN-)concessie?

Zowel onder de huidige concessie van HSA als onder een geïntegreerde concessie aan NS zullen de afspraken over de inzet van treinen, het rijden van de dienstregeling over de HSL-Zuid en de bijbehorende reistijden moeten worden nageleefd. Dit

Les locomotives Traxx sont-elles encore disponibles/peuvent-elles encore être rendues disponibles pour assurer une liaison temporaire Amsterdam-Bruxelles sur la HSL-Zuid? A moins qu'elles ne doivent toutes être affectées à la liaison Amsterdam-Breda?

Les rames utilisées pour l'ancien train Benelux étaient constituées de locomotives Traxx de la SNCB et de wagons des NS. Ces trains ne sont pas équipés de l'ERTMS et ne peuvent circuler sur la HSL-Zuid. Les trains actuellement utilisés par HSA pour la liaison Amsterdam-Breda utilisent également des locomotives Traxx qui sont, quant elles, bel et bien équipées du système ERTMS. Ces trains ne peuvent toutefois circuler sur le réseau à grande vitesse belge et ne peuvent donc pas rouler jusqu'à Bruxelles.

Avez-vous des contacts avec d'autres transporteurs concernant le trafic sur la HSL-Zuid? Est-il exact que plusieurs transporteurs seraient intéressés?

Comme indiqué précédemment à votre Chambre, les autres transporteurs étudient actuellement la possibilité d'une liaison, par le HSL-Zuid, vers Londres. Ce dossier est toutefois totalement indépendant du dossier des défauts présentés par le matériel V250.

Dans quelles conditions le contrat de concession qui unit l'État néerlandais aux NS et à HSA pourrait-il être dénoncé? Cette question est-elle à l'ordre du jour? Pourrait-elle l'être à l'avenir?

Cette question n'est pas à l'ordre du jour. Tous les acteurs concernés se concentrent actuellement sur la recherche d'une solution aux problèmes du matériel V250.

Quelles conséquences l'actuelle prestation désastreuse de HSA pourrait-elle avoir sur l'intégration de la HSL-Zuid dans la concession du réseau ferroviaire principal?

Tant dans le cadre de la concession actuelle de HSA que dans celui d'une concession intégrée attribuée aux NS, les accords relatifs à la mise en service des trains, aux horaires sur la HSL-Zuid et aux temps de trajet correspondants doivent être

verandert niet. Zoals bij uw Kamer bekend, staat NS garant voor HSA, waardoor ook de afgesproken betaling van concessievergoedingen door HSA aan IenM wordt nagekomen.

Per 18 februari 2013 is er sprake van een tijdelijke vervangende treindienst tussen Den Haag en Brussel, tegelijkertijd zal HSA alles op alles moeten zetten om het V250-materieel weer inzetbaar te krijgen en de concessieverplichtingen na te komen.

Is de voorgenomen opname van de HSL-Zuid in het HRN onder de gestelde condities nog mogelijk, dan wel verstandig? Zijn hierover schriftelijk afspraken gemaakt? Indien ja, kunnen deze naar de Kamer worden gestuurd?

Ja, het beleidsvoornemen zal conform de afspraken met uw Kamer worden ingevuld en omgezet in een geïntegreerde concessie voor het hoofdrailnet inclusief HSL-Zuid treindiensten. NS staat garant voor HSA. Uw Kamer is per brief van 18 november 2011 en tijdens het debat van 15 februari 2012 uitgebreid geïnformeerd over de afspraken.

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?

NS is in Nederland vervoerder en NMBS in België. Het is dus niet zo dat NMBS aan ProRail betaalt voor het gebruik van het spoor in Nederland, dit doet NS. Het materieel van NMBS dat wordt gebruikt voor de stoptreindienst tussen Roosendaal en Antwerpen kan zonder problemen rijden onder de Nederlandse bovenleidingspanning. Daarom wordt hiervoor materieel van NMBS gebruikt.

respectés. Rien ne change en la matière. Comme votre le Chambre ne l'ignore pas, les NS se portent garants pour HSA, ce qui assure le respect par HSA des rémunérations dues au ministère de l'Infrastructure et de l'Environnement en vertu de la concession.

Un service de remplacement temporaire devrait être mis en service le 18 février 2013 entre La Haye et Bruxelles. Dans le même temps, HSA devra tout mettre en œuvre pour assurer la remise en service du matériel V250 et respecter les obligations qui sont les siennes dans le cadre de la concession.

L'intégration prévue de la HSL-Zuid dans le réseau ferroviaire principal est-elle encore possible, voire souhaitable dans les conditions actuelles? Dans l'affirmative, ces conditions peuvent-elles être communiquées à la Chambre?

Oui. Les décisions déjà prises seront mises en œuvre conformément à ce qui a été convenu avec votre Chambre sous la forme d'une concession intégrée dans le réseau ferroviaire principal. Cela concerne également les services ferroviaires sur la HSL-Zuid. Votre Chambre a été abondamment informée au sujet des accords par courrier du 18 novembre 2011 et lors du débat du 15 février 2012.

Quelle rémunération la SNCB verse-t-elle à ProRail pour l'utilisation du tronçon entre la frontière belge et Roosendaal? Pourquoi la SNCB n'assure-t-elle le trafic que sur le tronçon frontalier et les NS ne rouleraient-ils pas, par exemple, jusqu'à Essen? Comment s'effectue financièrement la répartition du trafic frontalier sur la ligne 12?

Aux Pays-Bas, le rôle de transporteur est assuré par les NS, en Belgique, il l'est par la SNCB. Pour l'utilisation du tronçon situé aux Pays-Bas, ProRail n'est donc pas rémunéré par la SNCB, mais par les NS. Le matériel de la SNCB qui assure la liaison L entre Roosendaal et Anvers peut circuler sans problèmes sous les lignes à haute tension du côté néerlandais. C'est pour cette raison que cette liaison s'effectue avec du matériel de la SNCB.

Voor het grensoverschrijdend vervoer bestaan contracten tussen NS en NMBS waarin afspraken zijn gemaakt over de verdeling van kosten en opbrengsten. Dit is bedrijfsvertrouwelijke informatie.

De voorzitter,

Willem DRAPS

De rapporteurs,

Jef VAN den BERGH
Bart TOMMELEIN

Le transport transfrontalier fait l'objet de contrats conclus entre les NS et la SNCB et réglant notamment la répartition des coûts et des recettes. Il s'agit en l'occurrence d'informations confidentielles.

Le président,

Willem DRAPS

Les rapporteurs,

Jef VAN den BERGH
Bart TOMMELEIN