

29 984            Spoor: vervoer- en beheerplan

Nr. 922            Brief van de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 17 februari 2021

Recent heeft NS mij geïnformeerd over de gevolgen van de voortdurende impact van COVID-19 en een sleepongeval met een goederenlocomotief in Duitsland (oktober 2020), die op dat moment twee ICNG-transporttreinen vervoerde, voor de ontwikkeling en realisatie van de Intercity Nieuwe Generatie (ICNG)<sup>1</sup>. Door deze gebeurtenissen zijn er naar verwachting van NS niet voldoende ICNG treinen tijdig beschikbaar om de beoogde dienstregeling 2023 te kunnen realiseren. In de bijgevoegde brief gaat NS nader in op de oorzaken hiervan en de ondernomen stappen om verdere vertraging op de introductie van de ICNG te minimaliseren.

#### *HSL Amsterdam-Breda*

In juni 2020 heb ik uw Kamer reeds gemeld<sup>2</sup> dat NS, mede vanwege de impact van COVID-19, niet meer kon voldoen aan de concessieverplichting om de ICNG op het traject Amsterdam-Breda in dienstregelingsjaar 2021 volledig te laten instromen. Ik heb uw Kamer gemeld dat de instroom nog wel in 2021 start, maar dat NS verwacht dat deze volledig is afgerond in de loop van 2022 en dat hierna de snelheidsverhoging van 160 naar 200 km per uur kan plaatsvinden. NS heeft bevestigd dat de volledige instroom van de ICNG op dit traject, ondanks de hiervoor genoemde ontwikkelingen, geen verdere vertraging ten opzichte van deze bijgestelde planning oploopt. Zoals eerder gemeld aan uw Kamer, blijft het belangrijkste principe bij de introductie van nieuwe treinen dat dit op een zorgvuldige, betrouwbare en verantwoorde manier gebeurt. Hierbij zijn de lessen uit de Parlementaire Enquête Fyra (Kamerstuk 33 678, nr. 11) leidend. Onderdeel hiervan is ook het *back-up* beleid dat NS hanteert en in haar brief nader heeft toegelicht, waarbij NS aangeeft hoe zij verdere vertraging van levering en toelatingsproblemen zoveel mogelijk wil beperken.

Naast een betrouwbare introductie, vind ik het ook van belang dat de reiziger zo goed mogelijk geïnformeerd wordt. NS informeert mij maandelijks over de voortgang en planning van de introductie van de ICNG zodat ik actief een vinger aan de pols kan blijven houden. Ik maak met NS in het kader van de concessie nieuwe afspraken over de aangepaste planning van de infasering van de ICNG en het verhogen van de snelheid. De haalbaarheid van deze nieuwe afspraken worden daarbij eerst extern getoetst. Ik informeer uw Kamer over de voortgang hiervan voor de zomer.

#### *Dienstregeling 2023*

Zoals hierboven beschreven heeft NS aangegeven dat zij voor het HSL-traject

<sup>1</sup> Raadpleegbaar via [www.tweedekamer.nl](http://www.tweedekamer.nl)

<sup>2</sup> Kamerstuk 29 984, nr. 898, Midterm reviews van de concessies van NS en ProRail en de internationale benchmark NS en ProRail, 11 juni 2020.

Amsterdam-Breda voldoende ICNG-treinen kan leveren. Echter, als gevolg van de in de brief van NS genoemde ontwikkelingen is volgens NS een reëel risico ontstaan dat door leverancier Alstom niet voldoende beschikbare en betrouwbare ICNG-treinstellen kunnen worden geproduceerd om de geplande nieuwe dienstregeling 2023 op de rest van het Hoofdrailnet te kunnen rijden. Deze vertraging in de levering van het benodigd aantal ICNG-treinen heeft volgens NS consequenties voor een aantal productintroductions van NS die belangrijk zijn voor de beoogde dienstregeling van 2023. Deze productintroductions zijn bijvoorbeeld het doorrijden van de ICNG vanaf de HSL-Zuid naar Noord- en Oost-Nederland en de start van de sprinter tussen Hoofddorp en Amsterdam-Centraal. NS geeft aan een betrouwbare dienstregeling te willen bieden en in afspraken met (regionale) partners een betrouwbare partner te willen zijn. Dit kan volgens NS alleen als er voldoende en betrouwbare ICNG-treinen zijn. Daarom heeft NS besloten om de dienstregeling voor 2023 met minimaal een jaar uit te stellen. Een grote dienstregelingswijziging is volgens NS dermate complex dat dit alleen per start van een nieuwe jaardienst ingevoerd kan worden en niet gedurende het jaar. Dit betekent dat NS de dienstregeling van 2022, met een aantal kleine aanpassingen, in 2023 zal continueren.

Ik betreur deze vertraging die weliswaar is ontstaan door externe omstandigheden, maar wel als gevolg heeft dat de nieuwe ICNG treinen minder snel kunnen worden ingezet. Daarom zal ik NS actief aanspreken om zo snel mogelijk de introductie te laten plaatsvinden, uiteraard met inachtneming van de zorgvuldigheid die vereist is bij de inzet van nieuw materieel. Zo heeft NS om nog meer vertraging te voorkomen samen met leverancier Alstom een aantal maatregelen getroffen, zoals bijvoorbeeld het herstarten van de serieproductie in Polen met extra COVID-19 gerelateerde aanpassingen en een wekelijkse monitoring van onder-leveranciers. NS verwacht dat zij door middel van deze maatregelen dit jaar de treinen nog uitgebreid kan testen.

De staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat,  
S. van Veldhoven - Van der Meer