

Vergaderjaar 2021–2022

29 984

Spoor: vervoer- en beheerplan

Nr. 949

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 3 december 2021

Met 200 kilometer per uur van Amsterdam naar Breda, dat is het toekomstperspectief als NS de nieuwe Intercity Nieuwe Generatie (ICNG) gaat inzetten op het spoor. NS heeft deze treinen in 2016 bij Alstom besteld als vervanger van de Fyra en haar tijdelijke opvolger, de IC-direct. Ze zullen o.a. worden ingezet op de Hogesnelheidslijn-Zuid (HSL-Zuid). Voor dit traject is in de vervoersconcessie namelijk opgenomen dat NS in dienstregelingsjaar 2021 rollend materieel introduceert dat tussen Amsterdam en Breda tenminste 200 kilometer per uur kan en mag rijden en dit materieel volledig laat instromen. In juni 2020 is uw Kamer op de hoogte gesteld¹ dat NS, o.a. vanwege de impact van de coronapandemie, niet meer kon voldoen aan de concessieverplichting om de ICNG op de Hogesnelheidslijn (HSL) in dienstregelingsjaar 2021 volledig te laten instromen. Mijn voorganger heeft uw Kamer in februari jl. toegezegd² dat er nieuwe afspraken met NS worden gemaakt over de planning van de introductie van de ICNG op de HSL en het verhogen van de snelheid naar 200 km/u. Op deze nieuwe afspraken zou een externe toets plaatsvinden. Met deze brief informeer ik uw Kamer over de stand van zaken van de introductie, waarbij ik tevens inga op de uitkomsten van de externe toets.

Afgelopen periode heeft NS met de introductie van de ICNG op diverse vlakken vooruitgang geboekt. Zo zijn onder andere de toelatingstesten van de ICNG in Nederland afgerond en zijn de eerste twee treinen voor het NS proefbedrijf geleverd. Tevens is de opleiding van monteurs gestart en zijn de leermiddelen voor machinisten ontwikkeld. In 2022 zal NS samen met haar leveranciers de nodige stappen zetten met betrekking tot de verdere ontwikkeling, productie en toelating van de ICNG. Zo zal NS in 2022 starten met het integraal proefbedrijf, waaronder de opleiding van machinisten en de eerste testritten met reizigers. Deze ervaringen neemt zij mee in het ingebruiknameadvies (IGA) aan het Ministerie van Infra-

¹ Kamerstuk 29 984, nr. 898.

² Kamerstuk 29 984, nr. 922.

structuur en Waterstaat, dat de basis is voor de uiteindelijke volledige instroom van de ICNG in de dienstregeling.

Helaas heeft de coronapandemie nog steeds impact op verschillende onderdelen van de introductie van de ICNG. NS heeft mij in bijgaande brief laten weten dat ondanks alle stappen die NS en haar leveranciers nemen, NS de instroom van de ICNG in de reizigersdienst pas in 2022 kan starten en dat zij deze naar verwachting in 2023 zal afronden³. In de externe toets van Railistics die ik heb laten uitvoeren (bijgevoegd bij deze brief)⁴ wordt deze conclusie van NS bevestigd. Er wordt verder geconcludeerd dat het afgeven van een nieuwe, harde planning voor de volledige instroom van de ICNG op dit moment niet realistisch is. Zoals eerder aan uw Kamer gemeld⁵ heeft NS ook ICNG-België besteld voor de verbinding met Brussel. De huidige vertraging op de binnenlandse ICNG-treinen werkt door op het testen en toelaten van de ICNG-België, maar brengt de afspraak om aan het einde van de concessieperiode voldoende materieel beschikbaar te hebben voor de verbinding naar Brussel voorsnog niet in gevaar. Ik houd hierover een vinger aan de pols.

Ik betreur dat de voortgang van de introductie van de ICNG vertraagd is en daarmee ook impact heeft op daarmee samenhangende verbeteringen in de dienstregeling. Denk daarbij aan de introductie van de Airport-sprinter (Schiphol-Amsterdam Centraal) en de doorkoppeling van de verbinding via de HSL-Zuid naar het noorden en oosten van land. NS bevestigt in haar brief dat deze productintroducties ook vertraagd zijn. Echter het belangrijkste principe bij de introductie van treinen is en blijft dat dit op een betrouwbare en verantwoorde manier gebeurt, in het belang van de reiziger. Hierbij vind ik de lessen uit de Parlementaire Enquête Fyra leidend en dat betekent dat betrouwbaarheid boven snelheid gaat. De externe toets bevestigt dit ook.

NS blijft mij frequent informeren over de voortgang van de introductie van de ICNG en de inspanningen die NS en haar partners leveren om vooruitgang te boeken, waaronder het starten van het integraal proefbedrijf. Het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat zal op basis hiervan beoordelen of er nog steeds sprake is van een overmachtssituatie. Hierbij neem ik in acht dat NS in hoge mate afhankelijk is van de resultaten van haar leveranciers. Indien daartoe aanleiding is, informeer ik uw Kamer over de tussentijdse resultaten uit het proefbedrijf zonder reizigers, waarvan NS de eerste analyse voor de zomer van 2022 verwacht. In lijn met het advies van de externe adviseur zal NS aan het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat in 2022 (uiterlijk vierde kwartaal) een concreet voorstel doen voor de volledige instroom van de ICNG op de HSL-verbinding Amsterdam-Breda. Dit voorstel van NS laat ik wederom extern toetsen. Daarbij verwacht ik dat NS de reiziger zo goed mogelijk informeert over de vertraging en de gevolgen voor de reiziger hiervan zoveel mogelijk beperkt. Ook ben ik met NS in gesprek over de gevolgen van het arbitraal vonnis inzake spoorstaafschade op de HSL-Zuid⁶. De vertraagde introductie van de ICNG wordt meegenomen in de gesprekken die hierover lopen.

Ik blijf NS actief aanspreken om de introductie van de ICNG zo spoedig mogelijk te laten plaatsvinden, uiteraard met de zorgvuldigheid die vereist

³ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl.

⁴ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl.

⁵ Kamerstuk 29 984, nr. 783.

⁶ Kamerstuk 22 026, nr. 516.

is bij de introductie van nieuw materieel. Zowel NS als ik hopen dat de introductie vanaf nu voorspoedig zal verlopen en dat in 2022 de eerste reizigers verwelkomd kunnen worden in de ICNG op de HSL.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat,
S.P.R.A. van Weyenberg