

Vergaderjaar 2013–2014

**22 026**

## **Nederlands deel van een hogesnelheidsspoorverbinding Amsterdam-Brussel-Parijs en Utrecht-Arnhem-Duitse grens**

**Nr. 454**

### **BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 20 maart 2014

Naar aanleiding van het Notaoverleg over het Fyra-alternatief van 4 november 2013 (Kamerstuk 22 026, nr. 451) heeft uw Kamer de volgende motie, ingediend door de leden De Boer en Hoogland, aangenomen (Kamerstuk 22 026, nr. 440):

«De Kamer verzoekt de regering, om NS, in de studiefase, de mogelijkheden te laten onderzoeken om met de nieuwe IC sneller dan 200 km/uur op de binnenlandse corridors van de HSL te rijden, waarbij het streven erop gericht moet zijn om de eerste treinen al vanaf 2018 in te zetten.»

In deze brief leg ik uit hoe ik deze motie uitvoer, waarbij zorgvuldigheid in het proces om dit nieuwe materieel te bestellen en in te faseren voorop staat.

De wens van uw Kamer is helder. NS is zeer bereid om hieraan mee te werken. Ik heb met NS afgesproken dat zij in de studiefase grondig onderzoek verricht naar de rijsnelheid van het materieel en het moment van infaseren in de (commerciële) treindienst. Om op een goede manier invulling te geven aan de motie zal ik een onafhankelijke partij een audit laten uitvoeren op zowel het plan van aanpak voor het nadere onderzoek als de onderzoeksresultaten.

#### Rijsnelheid

NS onderzoekt de snelheid van het nieuw aan te schaffen IC-materieel, en welke consequenties hierbij horen. NS onderzoekt of een snelheid van 220 km per uur mogelijk is. In het onderzoek zal aan de orde komen in welke mate hogere snelheid daadwerkelijk reistijdwinst oplevert op de HSL-Zuid (en daarmee verbonden trajecten).

Het is van belang dat NS een totaalafweging kan maken tussen alle ontwerpelementen. De rijsnelheid van het IC-materieel is één van de ontwerpelementen. Daarnaast speelt een groot aantal andere zaken waaraan het materieel moet voldoen, waarover NS nu een keuze moet maken om een goede aanbesteding te kunnen uitvoeren. Het gaat bijvoorbeeld om veiligheidseisen, vervoercapaciteit en zelfstandige toegankelijkheid voor mindervalide reizigers. Het nieuwe IC-materieel dat op de HSL-Zuid wordt ingezet is onderdeel van een grote bestelling – ca. 300 treinstellen – die gedurende een lange tijd op het hoofdrailnet inclusief HSL-Zuid rijden.

### Instroomplanning

Naar aanleiding van het Notaoverleg met uw Kamer heb ik nader met NS gesproken over de instroomplanning. Zoals met uw Kamer gedeeld heeft NS oorspronkelijk gemeld dat IC-materieel voor de HSL-treindiensten per 2021 in de dienstregeling zal gaan instromen<sup>1</sup>. Ik heb nu met NS afgesproken dat zij ook in 2021 de instroom afrondt, en dus het binnenlandse bedieningspatroon op het HSL-traject Amsterdam-Rotterdam-Breda uitvoert met het IC-materieel. NS zal de snelst mogelijke realistische instroomplanning van het IC-materieel nader onderzoeken.

Genoemde instroomplanning dient ambitieus en tegelijkertijd realistisch te zijn. De doorlooptijd voor het aantrekken van nieuw materieel en het inzetten hiervan hangt nauw samen met de vaste termijnen en fases die gelden voor aanbestedingsprocedures en het feit dat het nieuwe IC-materieel aan een groot aantal (toelatings)eisen en specificaties moet voldoen.

NS zal mij uiterlijk op 1 juli 2014 rapporteren over de uitkomsten van het nadere onderzoek. Vanzelfsprekend blijf ik tot 1 juli en ook gedurende het daaropvolgende proces toezien op het tempo van de implementatie, waarbij ook zorgvuldigheid een belangrijk element vormt.

Ik zal uw Kamer nader rapporteren wanneer de resultaten van de audit en het nadere onderzoek beschikbaar zijn. Daarnaast wil ik aanbieden uw Kamer in een vertrouwelijke briefing te informeren over het proces van het bestellen van nieuw materieel en de afwegingen die hierin worden gemaakt.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,  
W.J. Mansveld

---

<sup>1</sup> Bijlage 253749 bij Kamerstuk 22 026, nr. 430 d.d. 27 september 2013.