



Memo

NS

Stakeholder- en Concessiemanagement

Aan

Van  
Telefoon

**Datum** 5 juni 2020

**Kenmerk** CCA/2020/068

**Onderwerp** ICNG – stand van zaken

Geachte

De afgelopen periode hebben NS en het ministerie van IenW op regelmatige basis contact gehad over de gevolgen van COVID-19 voor de concessieverplichtingen van NS. Dit betreft ondermeer wijzigingen in de dienstregeling, internationale treinen en proposities. De staatssecretaris van IenW heeft aangegeven hier pragmatisch mee om te gaan.

Op deze wijze informeren wij het ministerie van IenW over de stand van zaken van de concessieverplichtingen die samenhangen met de infasering van ICNG en de impact van COVID-19 hierop. Deze impact is fors en heeft direct consequenties voor de ontwikkel- en realisatiefase van de ICNG en daarmee op concessieverplichtingen. Leidend principe van het ICNG-programma is en blijft het zorgvuldig introduceren van een goede trein in een betrouwbare treindienst voor reizigers.

Over de ontwikkelingen ten aanzien van de planning en het risicoprofiel van de infasering van de ICNG in de dienstregeling hebben wij het ministerie IenW de afgelopen maanden geregeld geïnformeerd. Op uw verzoek hebben we de recente inzichten op een rij gezet.

#### *Concessie afspraak in de vervoerconcessie 2015-2025*

NS heeft de concessieverplichting om ICNG in het dienstregelingsjaar 2021 volledig in te faseren op de HSL-Zuid-verbinding tussen Amsterdam en Breda met een dienstregelings-snelheid van 160 km/u. Vanaf het dienstregelingsjaar ná de volledige infasering (normaliter dus 2022) moet reistijdwinst worden verzilverd door de snelheid te verhogen van 160 naar 200 km/u. Dit zijn twee majeure, volgtijdelijke productstappen die in samenhang bestuurd worden en waarbij NS de geleerde lessen van de parlementaire enquête Fyra toepast.

#### *Planningsverloop pré-COVID-19*

In de ambitieuze planning voor de introductie van de ICNG zijn buffers opgenomen om tegenvallers in het ontwerp van de trein, de productie en het testen op te vangen. NS en Alstom hebben samen een uitgebreid test- en validatieprogramma om te borgen dat de nieuwe trein aan de hoogste kwaliteitstandaarden voldoet voor de daadwerkelijke introductie in de dienstregeling. Het is bij de ontwikkeling van een nieuwe trein gebruikelijk dat zich issues voordoen in de ontwikkelfase, zoals bv. aanpassingen aan het ontwerp en optimalisatie van productiemethoden. Alstom en NS hebben ervoor gekozen om deze zoveel mogelijk op te lossen voor start van de serieproductie en zitten daardoor momenteel tegen de grenzen van de buffers in de planning aan.

#### *Impact COVID-19 op infasering 2021*

COVID-19 en de maatregelen die door overheden begrijpelijkerwijs zijn genomen om de pandemie te bestrijden hebben forse impact op de ontwikkeling van de ICNG. Hieronder schetsen wij u de impact:



Alstom heeft NS op 10 februari 2020 geïnformeerd over de impact van COVID-19 die zich toen nog beperkte tot leveringen van grondstoffen en onderdelen uit China. Op 15 maart 2020 is een update ontvangen, aangezien toen de impact in Europa duidelijk begon te worden; de testritten in Tsjechië zijn stilgelegd en experts mogen niet meer naar andere landen reizen. Op 2 april 2020 is gemeld dat ook de serieproductie in Polen is stilgelegd wegens gebrek aan onderdelen. In de laatste voortgangsrapportage heeft Alstom gemeld dat ook de softwareontwikkeling in India geraakt wordt.

De exacte impact van deze ontwikkelingen kan pas vastgesteld worden nadat er weer vrij verkeer van personen mogelijk is en alle leveranciers van de Alstom-fabriek in Polen weer in voldoende mate de benodigde onderdelen en software kunnen leveren.

Een risico waarmee Alstom serieus rekening houdt, is dat enkele leveranciers onvoldoende robuust zijn voor de economische impact van COVID-19, waardoor hun bedrijfscontinuïteit in gevaar is. Een definitief beeld hierover is ten tijde van het opstellen van deze brief nog niet voorhanden.

*Handelingsperspectief: mitigerende maatregelen*

Alstom en NS proberen samen de impact van COVID-19 zo veel mogelijk te beperken door waar productie toegestaan en mogelijk is onder strikte condities zo veel mogelijk door te werken. Voorbeelden hiervan zijn:

- Herstart van de serieproductie in Polen met beperkte capaciteit.
- Overleg met de testbaan in Tsjechië over de herstart van de testen medio juni 2020.
- Wekelijkse monitoring van leveranciers op financiën en productieplanning.
- Training en ondersteuning van lokale medewerkers om werkzaamheden uit te voeren onder begeleiding van buitenlandse specialisten door middel van een videoverbinding.

Daarnaast is er periodiek overleg (tenminste tweewekelijks) tussen de directies van Alstom en NS om de voortgang te monitoren en worden oplossingen gezocht om met meerdere personen in een cabine te kunnen zijn tijdens testritten. De voorbereidingen voor de testritten in Nederland en de daarvoor benodigde toelating van de Inspectie voor Leefomgeving & Transport lopen onverminderd voort.

Inmiddels zijn de eerste opleidingstrein en de eerste testtrein in juni 2020 naar Nederland gekomen, zodat opleiding en testen kunnen starten. De levering van alle treinen die nodig zijn voor testen en operationele voorbereiding is echter nog onzeker door tekort aan onderdelen en achterstand in de software ontwikkeling. Ook meldt Alstom enkele maanden impact als gevolg van aangepaste regelgeving rondom toelating in het 4<sup>e</sup> Spoorwegpakket. Daarnaast gaat er door Alstom en NS het komende jaar nog uitgebreid getest worden. De testen zijn bedoeld om problemen vroegtijdig te ontdekken en deze dienen voor de start van het reizigersbedrijf opgelost te worden.

Als gevolg van deze situatie ontstaat de vraag hoe hiermee om te gaan. NS wil geen concessies doen aan het NS Proefbedrijf en de beheerste infasering (beide belangrijke lessen van de parlementaire enquête Fyra). Zekerheid over kwaliteit en betrouwbaarheid van de dienstverlening voor reizigers zijn naar ons inzicht belangrijker dan tijdigheid. We zitten tegen de grenzen van de buffers in de planning aan en er is nog geen definitief zicht op het volledig hervatten van de ontwikkeling, testen en productie. De planningsachterstand en onzekerheden die zich door COVID-19 voordoen kunnen en willen wij niet opvangen door een korter NS Proefbedrijf, een verkort opleidingstraject, of een versnelde infasering van materieel. De consequentie is dat de volledige infasering van ICNG niet in december 2021 maar in de loop van 2022 zal zijn voltooid.



Dit onderstreept ook de noodzaak van het voorgenomen besluit om de omklap naar 200 km/u niet per start dienstregeling 2022 te doen<sup>1</sup>.

#### *Omklap 200 km/u en reistijden*

Op 24 maart 2020 informeerden wij het ministerie van IenW dat NS voornemens is het besluit over de omklap van ICNG van 160 km/u naar 200 km/u pas te nemen na afronding van het NS Proefbedrijf, op basis van voldoende ervaring in de reizigersdienst en een onderbouwd Ingebruiknameadvies, in lijn met de aanbevelingen uit de Parlementaire Enquête Fyra. Dat houdt in dat de omklap per start van dienstregeling 2023 zal plaatsvinden, of eerder indien blijkt dat de treindienst met ICNG voldoende betrouwbaar is en een tussentijdse aanpassing in dienstregeling 2022 mogelijk is.

Voor het traject Amsterdam – Rotterdam zal de reistijd na de omklap conform de concessie 38 minuten bedragen en voor het traject Amsterdam – Breda 66 minuten; dat is 3 minuten meer dan de concessie aangeeft. Op het traject Rotterdam – Breda, waarvoor geen reistijdnorm geldt, zal de reistijd 22 minuten bedragen (ca. 2 minuten sneller dan heden ten dage).

Bij de inpassing van ICNG in de dienstregeling houdt NS rekening met behoud van de aansluiting in Breda op de IC naar 's-Hertogenbosch vanwege de grote reizigersstroom<sup>2</sup>. Behoud van de aansluiting is in de dienstregeling van 2022 alleen mogelijk met een planmatig langere stop in Rotterdam. Dit betekent dat de reistijdreductie van 3 minuten voor doorgaande reizigers in Rotterdam (ca. 10% van de IC Direct reizigers reist het gehele traject Amsterdam/Schiphol – Breda) op dat moment nog niet wordt gerealiseerd, waardoor de reistijd tussen Amsterdam en Breda voor hen 66 minuten zal blijven bedragen. Reizigers die in- of uitstappen in Rotterdam (ca. 90%) ervaren vanaf dat moment wel de overeengekomen reistijdreductie. In 2023 is een grote productstap in de dienstregeling gepland, namelijk de introductie van de Airportsprinter. Hiermee gaan aanpassingen in de dienstregeling gepaard die het onder meer mogelijk maken dat de reistijd Amsterdam – Breda 63 minuten kan zijn én de aansluiting in Breda behouden blijft<sup>3</sup>.

Het voornemen van NS is om dienstregeling 2022 te starten met een snelheid van 160 km/u en te versnellen naar 200 km/u zodra ICNG volledig is ingefaseerd en zich heeft bewezen. NS houdt in 2021 en 2022 het huidige materieel (Traxx locomotieven met ICR rijkundigen met een maximumsnelheid van 160 km/u) als fallback beschikbaar, maar de kans dat deze ingezet moet worden is vanaf dat moment significant lager.

#### *Tot slot: zorgvuldige introductie en hoge klantwaarde*

De introductie van ICNG is na de uitbreiding van het aantal Thalys frequenties en de komst van Eurostar de volgende grote productstap op de HSL-Zuid. Uiteraard zijn de realisatie van het pakket verbetermaatregelen aan de infrastructuur van de HSL-Zuid ter waarde van €60 mln. en de lange termijnvisie voor de HSL van NS en ProRail daarnaast van belang voor goede prestaties op de HSL. Verwachtingen van reizigers zijn begrijpelijkerwijs hoog. Wij gaan tot het uiterste om de introductie van de ICNG zo soepel en zorgvuldig mogelijk te laten verlopen en laten ons hierbij in belangrijke mate leiden door de lessen die geleerd zijn uit de Fyra-introductie. Belangrijke elementen hierin zijn het uitvoeren van een volwaardig NS Proefbedrijf, uitgebreide opleiding van rijdend personeel en onderhoudspersoneel, borgen van een adequate fallback bij groepsuitval, vergewissen van de betrouwbaarheid van

<sup>1</sup> De volledige infasering van ICNG op de route Amsterdam – Breda is hiervoor eveneens een randvoorwaarde; zie concessie artikel 61, vijfde lid.

<sup>2</sup> Mede gezien artikel 43 van de concessie.

<sup>3</sup> Voor de Airportsprinter zijn aanpassingen aan de infrastructuur nodig (onder meer plaatsen wissels en seinen en perronverlenging). In het geval dat dit niet lukt is de verwachting dat op de HSL dienstregeling 2022 nog een jaar wordt voortgezet.



**Kenmerk** CCA/2020/068

**Pagina** 4/4

de dienstverlening door een Ingebruiknameadvies (IGA) en een beheerste, gefaseerde introductie.

Als gevolg van bewuste keuzes van NS en de genoemde externe omstandigheden zal de introductie op onderdelen afwijken van de verplichtingen in de concessie. Wij hopen hiermee de oorzaken helder te hebben toegelicht. De kern is dat ICNG een goede trein in een betrouwbare treindienst moet zijn met een hoge klantwaarde. Wij hebben vertrouwen dat ICNG dit gaat bieden en werken hier hard aan met alle betrokken partijen.

Uiteraard zijn wij bereid om nader toelichting te geven en van gedachten te wisselen over de vervolgstappen.

Met vriendelijke groet,