

29 984                      Spoor: vervoer- en beheerplan

Nr. 1215      Brief van de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 4 november 2024

Via deze brief wordt de Kamer geïnformeerd over de prestaties van ProRail en NS en andere belangrijke ontwikkelingen op en rondom het spoor in de eerste helft van 2024. De halfjaarrapportages van ProRail en NS treft u bijgaand aan. In deze brief staat ook meer informatie over de besteding van de boetes die ProRail en NS opgelegd hebben gekregen voor het niet behalen van de bodemwaarde van de prestatie-indicator Reizigerspunctualiteit 5 minuten op de hogesnelheidslijn (HSL) in 2023. Bovendien bevat deze brief een update over de instroom van de Intercity Nieuwe Generatie (ICNG) en een reactie op de toezegging aan Kamerlid Heutink om te onderzoeken of het mogelijk is om indien nodig een back-up van de dienstregeling te hanteren om sneller onderhoud aan het spoor uit te kunnen voeren.<sup>1</sup>

Sinds het einde van 2023 staan de prestaties van ProRail en NS volop in de aandacht. Ook in de eerste helft van 2024 zijn de prestaties nog niet op het niveau dat de reiziger van ProRail en NS mag verwachten. Het spoorstelsel blijft onder druk staan. Eerder hebben ProRail en NS aangegeven dat een combinatie van drie hoofdoorzaken hieraan bijdraagt<sup>2</sup>: tijdelijke snelheidsbeperkingen (TSB's), verminderde materieelbeschikbaarheid en hinder tijdens werkzaamheden.

Er zijn verschillende tijdelijke snelheidsbeperkingen ingesteld. Zo zijn er impactvolle TSB's van kracht op de Hogesnelheidslijn (HSL) vanwege constructiefouten in viaducten. Met name in het tweede helft van 2023 ontstonden er tekorten aan beschikbaar treinmaterieel door omstandigheden op het spoor en krapte bij het onderhoudspersoneel. Op dit moment is er weer voldoende beschikbaar materieel. Werving en behoud van technisch personeel blijft een aandachtspunt. Daarnaast moeten er vanwege de onderhoudscyclus van het spoor veel werkzaamheden uitgevoerd

---

<sup>1</sup> Toezegging TZ202409-097.

<sup>2</sup> Kamerstukken 29984, nr. 1181 en 29984, nr. 1203.

worden. Hierbij is hinder onvermijdelijk. Werkzaamheden, TSB's, of storingen op een specifieke plek hebben al snel effecten op andere delen van het spoorstelsel. Dit blijft een punt van aandacht. ProRail en NS beschrijven dat de prestaties ook in de tweede helft van 2024 onder druk zullen blijven staan. De uitdagingen op het spoor zijn groot, juist daarom is het van groot belang dat ProRail en NS alles op alles zetten om de prestaties weer te verbeteren. Dat doen ze ook en daar blijft IenW ook op toezien.

### **Prestaties NS en ProRail**

Via de in de beheer- en vervoerconcessies vastgelegde prestatie-indicatoren rapporteren ProRail en NS over de operationele prestaties. In de halfjaarrapportages staat hoe ProRail en NS in de eerste helft van het jaar scoorden op deze prestatie-indicatoren. In deze brief wordt daar verder duiding aan gegeven. Hiermee wordt ook aan voldaan aan de toezegging om de Kamer ruim voor het Kerstreces te informeren over de actuele prestaties.<sup>3</sup> De meest recente prestaties zijn ook altijd terug te vinden op de prestatiedashboards van ProRail<sup>4</sup> en NS<sup>5</sup>.

Er zijn drie prestatie-indicatoren waar ProRail en NS gezamenlijk over rapporteren, te weten de reizigerspunctualiteit 5 minuten op het hoofdrailnet (HRN), de reizigerspunctualiteit 15 minuten op het HRN en de reizigerspunctualiteit 5 minuten op de HSL.

#### *Reizigerspunctualiteit 5 en 15 minuten op het HRN*

Op het HRN was de reizigerspunctualiteit gemeten op 5 minuten 89,3% in de eerste helft van 2024. Gemeten op 15 minuten was de score 97,0%. Hiermee scoorden ProRail en NS over de eerste zes maanden boven de voor heel 2024 afgesproken bodemwaarden: 88,9% respectievelijk 96,7%. De scores zijn wel lager dan in de eerste helft van 2023: 91,5% gemeten op 5 minuten en 97,5% gemeten op 15 minuten. Voor beide prestatie-indicatoren scoorden ProRail en NS in de eerste helft van 2024 nog onder de streefwaarden, die voor heel 2024 gelden: 91,5% respectievelijk 97,4%. Dat de scores nog niet op het gewenste niveau liggen, komt door een aantal hoofdoorzaken die ProRail en NS eerder al beschreven hebben:<sup>6</sup> tijdelijke snelheidsbeperkingen, verminderde materieelbeschikbaarheid en hinder tijdens werkzaamheden. De materieelbeschikbaarheid is inmiddels echter weer op een goed niveau.

---

<sup>3</sup> Toezegging TZ202409-096.

<sup>4</sup> Zie: <https://prestaties.prorail.nl/>

<sup>5</sup> Zie: <https://dashboards.nsjaarverslag.nl/prestaties>

<sup>6</sup> Kamerstukken 29984, nr. 1181.

Ondanks dat de scores op het HRN over de eerste zes maanden van 2024 boven de bodemwaarden liggen, hebben ProRail en NS eerder aangegeven dat het behalen van de bodemwaarde over 2024 zeer onzeker is. In het najaar zijn de prestaties normaliter lager vanwege weerseffecten en drukte. Een formeel oordeel wordt begin 2025 geveld aan de hand van de jaarrapportages over 2024. Tussentijds blijven ProRail, NS en IenW zich inzetten om de prestaties zo hoog mogelijk te laten zijn.

### *Betrouwbaar Beter*

Deze zomer is het plan van aanpak voor het verbeterprogramma Betrouwbaar Beter met uw Kamer gedeeld.<sup>7</sup> Binnen dit verbeterprogramma richten ProRail en NS zich op het oplossen van de hoofdoorzaken achter de tegenvallende prestaties. Het gaat dan bijvoorbeeld om het versneld wegnemen van tijdelijke snelheidsbeperkingen, het voorkomen en snel oplossen van defecten aan treinen en het bieden van een betrouwbare dienstregeling en het verbeteren van de informatievoorziening aan de reiziger tijdens werkzaamheden.

ProRail en NS laten weten dat een aantal maatregelen al tot verbetering leidt. Zo is een groot aantal tijdelijke snelheidsbeperkingen versneld opgelost en is de materieelbeschikbaarheid verbeterd, met een positief effect op de zitplaatskans en de punctualiteit. Ook is er een pilot uitgevoerd met een verbeterde informatievoorziening tijdens de werkzaamheden in Amersfoort deze zomer. De lessen uit deze pilot zullen worden toegepast bij toekomstige werkzaamheden. IenW zal via de stuurgroep van het programma de uitvoering van het programma monitoren en samen met ProRail en NS bekijken hoe het snelst verbeteringen kunnen worden gerealiseerd.

### *Reizigerspunctualiteit 5 minuten op de HSL*

Op de HSL scoren ProRail en NS ver onder de bodemwaarde. In de eerste helft van 2024 was de score 66,2%, terwijl de bodemwaarde 82,1% is. Deze score is ook nog eens vele malen lager dan in de eerste helft van 2023 (78,2%). ProRail en NS geven aan de bodemwaarde voor heel 2024 niet te zullen halen.

---

<sup>7</sup> Kamerstukken 29984, nr. 1203.

De slechte prestaties op de HSL worden voornamelijk veroorzaakt door de tijdelijke snelheidsbeperkingen. Ook waren er materieel gerelateerde problemen. Op viaduct Zuidweg is sinds het najaar van 2022 een snelheidsbeperking van 80 km/u van kracht. Door geconstateerde constructiefouten in de negen overige viaducten geldt sinds januari 2024 een TSB van 120 km/u.<sup>8</sup> Door geconstateerde betonschade op viaduct N445 is de snelheid op dit viaduct in februari 2024 verder verlaagd naar 80 km/u. In juli 2024 is door geconstateerde betonschade op nog eens vier viaducten de snelheid verder verlaagd naar 80 km/u. Daarmee wordt op zes van de tien viaducten momenteel 80 km/u gereden en op de overige vier viaducten wordt 120 km/u gereden, in plaats van de reguliere 300 km/u. Daarop zijn ook aanpassingen in de dienstregeling gekomen, zoals het schrappen van één trein tussen Amsterdam en Breda vanaf februari van dit jaar. Daarnaast viel de levering van de ICNG tegen in het eerste halfjaar, wat impact heeft gehad op de materieelbeschikbaarheid samen met het verouderen van het oude TRAXX en rijtuigmaterieel. Hierover is de Kamer geïnformeerd in mei.<sup>9</sup>

Om de impact voor de reizigers te verminderen, is de extra reistijd deels in de dienstregeling opgenomen. Ook heeft NS maatregelen genomen om het tekort aan materieel te beperken. Over de instroom van de Intercity Nieuwe Generatie (ICNG) is verderop in deze brief meer te lezen.

Zoals aangegeven in de Elfde voortgangsrapportage PHS werkt ProRail samen met Infrasppeed hard om de snelheid op de viaducten op de HSL te verhogen naar 120 km/u.<sup>10</sup> Alle betrokken partijen spannen zich maximaal in om de werkzaamheden voor start van de nieuwe dienstregeling 2025 af te ronden. IenW zal daar op toezien.

### *Prestaties NS*

Naast de drie gezamenlijke prestatie-indicatoren (PI) gelden er acht prestatie-indicatoren specifiek voor NS, te weten: zitplaatskans spits HRN, zitplaatskans spits HSL, aantal drukke treinen in de spits HRN, gebruiksvriendelijke reisinformatie en Kwaliteit van

---

<sup>8</sup> Kamerstukken 22026, nr. 523.

<sup>9</sup> Kamerstukken 29984, nr. 1201.

<sup>10</sup> Kamerstukken 32404, nr. 124.

aansluitingen en Algemeen Klantoordeel HRN, Algemeen Klantoordeel HSL; en Klantoordeel Sociale Veiligheid.<sup>11</sup>

NS scoort boven de bodemwaarden voor heel 2024 van de prestatie-indicatoren, met uitzondering van Kwaliteit van Aansluitingen (KvA). Wel scoort NS op alle prestatie-indicatoren lager dan in de eerste helft van 2023. IenW verwacht op dit punt dan ook verbeteringen van NS. NS merkt op dat de prestaties ten opzichte van de tweede helft van 2023 een verbetering laten zien.

NS wijst voor de lagere score van de prestaties naar de effecten van de snelheidsbeperkingen op de HSL-zuid. Deze snelheidsbeperkingen hebben ook effecten op het HRN. Verder hebben er enkele grote werkzaamheden plaatsgevonden. In januari en februari waren er onderhoudswerkzaamheden bij Schiphol. Verder zijn er werkzaamheden in Duitsland bij Emmerich en Oberhausen. Hier gaan zowel de treinen vanuit Arnhem als de Betuweroute over de grens en dit heeft dus effect op het Nederlandse spoor, mede omdat goederenvervoer werd omgeleid over de Brabantroute en wat effect had op het personenvervoer. Ook de verlate instroom van de ICNG heeft invloed gehad op prestaties van de HSL.

NS geeft aan dat de prestatie-indicator KvA negatief is beïnvloed door tijdelijke snelheidsbeperkingen en werkzaamheden tussen Emmerich en Oberhausen. Met het verbeterprogramma zet NS - samen met ProRail - in op het verbeteren van de prestaties en de eerste effecten zijn zichtbaar. Desondanks wordt het voor NS een uitdaging om de KvA in 2024 te halen, omdat er geen buffer is om de herfstdip op het spoor op te vangen. Met de inzet op onderhoud van defecte treinen is de materieelbeschikbaarheid op dit moment wel weer op orde. Dit is terug te zien aan prestatiecijfers rondom de zitplaatskans.

### *Prestaties ProRail*

ProRail rapporteert naast de drie gezamenlijke prestatie-indicatoren in de halfjaarrapportage ook over twee prestatie-indicatoren die

---

<sup>11</sup> De drie prestatie-indicatoren die worden gepresenteerd in de OV-Klantenbarometer, te weten Algemeen Klantoordeel HRN, Algemeen Klantoordeel HSL en Klantoordeel Sociale Veiligheid, zijn jaarlijkse indicatoren waarover in de jaarverantwoording wordt gerapporteerd.

specifiek voor ProRail gelden.<sup>12</sup> Dit zijn de prestatie-indicatoren betrouwbaarheid regionale series en impactvolle verstoringen op de infra.

De score voor de prestatie-indicator betrouwbaarheid regionale series in de eerste helft van 2024 was 91,9%. Dit is ruim boven de bodemwaarde (90,7%), maar nog onder de streefwaarde van 93,7%. De score is aanzienlijk beter dan in de eerste helft van vorig jaar (87,8%), met name vanwege de stakingen die plaatsvonden in het eerste kwartaal van 2023. ProRail heeft de treinseries met de grootste negatieve impact in kaart gebracht en is op dit moment bezig met verbetermaatregelen in overleg met de regionale vervoerders. Het is goed dat ProRail zich ook juist inzet voor het verbeteren van de punctualiteit buiten het HRN. Dat wordt ook van haar verwacht. Desalniettemin geeft ProRail aan de bodemwaarde mogelijk niet te gaan halen. De prognose in de halfjaarrapportage voor heel 2024 is 90,3%.

In de eerste helft van 2024 waren er 289 impactvolle verstoringen. Dit zijn aanzienlijk meer storingen dan in de eerste helft van 2023 (208). Volgens de prognose in de halfjaarrapportage (514) zal ProRail net iets beter scoren dan de bodemwaarde (520). ProRail werkt aan verbetermaatregelen voor op de korte en lange termijn. Het is van groot belang dat de toename van het aantal storingen wordt tegengehouden. Storingen kunnen immers voor veel hinder zorgen.

### **Halfjaarrapportages NS en ProRail**

Conform de afspraken in de concessies geven ProRail en NS via de halfjaarrapportages ook een beeld van de uitvoering van het huidige vervoer- (NS) en beheerplan (ProRail). Hieronder worden een aantal inhoudelijke onderwerpen benoemd.

#### *Halfjaarrapportage NS*

Op 20 april jl. heeft NS alle treinen om 22:30 uur drie minuten stilgezet naar aanleiding van een geweldsactie waarbij een conducteur in een trein van een trap is geduwd. Het stilzetten van de treinen was een signaal om aan te geven dat NS dit

---

<sup>12</sup> Voor ProRail gelden ook de prestatie-indicatoren Klantoordeel reizigersvervoerders en Klantoordeel goederenvervoerders, maar daar wordt alleen in de jaarrapportage over gerapporteerd.

onacceptabel vindt. IenW steunt dit signaal. Het stoppen van geweld in en rond de trein is een absolute prioriteit. Samen met NS en ProRail wil IenW zich volop inzetten om dit te bereiken.

De afgelopen periode is er al veel gebeurd om de sociale veiligheid te vergroten. Zo zijn er beveiligers ingezet en is er een pilot met bodycams gestart. NS en IenW spreken de komende tijd verder over een pakket aan maatregelen om de veiligheid van reizigers en personeel te vergroten en geweld in en rond de trein te stoppen.

NS kampt nog steeds met operationele uitdagingen, hoewel er ten opzichte van 2023 ook grote verbeteringen zijn gemaakt. Door de snelheidsbeperkingen op de HSL-Zuid kan hier niet de geplande dienstregeling worden gereden, ook was er sprake van een vertraagde instroom van de ICNG, de nieuwe intercity die zowel op de HSL als het HRN rijdt. De afgelopen tijd is er veel nieuwe personeel (met name hoofdconducteurs en machinisten) aangetrokken, maar het is voor NS nog steeds een uitdaging om voldoende personeel aan te trekken door de aanhoudende krapte op de arbeidsmarkt.

### *Halfjaarrapportage ProRail*

In de eerste helft van 2024 heeft ProRail weer een hoop werk verzet. De meeste activiteiten die zijn opgenomen in het beheerplan liggen op schema. Zo is op 23 februari het vernieuwde station Ede-Wageningen geopend, dat tot de grootste houtbouwprojecten van het land behoort. Met name afgelopen zomer vonden veel werkzaamheden plaats. Zo heeft ProRail op de emplacementen Leeuwarden en Amersfoort West het spoor, wissels en de bovenleiding vernieuwd en verbeterd. Ook is er verder gewerkt aan nieuwe tunnels in Maarsbergen en Ede en de spoorvernieuwing bij Schiphol.

In de eerste helft van 2024 vonden er ook een aantal grote storingen plaats. Zo liep de avondspits rondom Utrecht vast op 22 januari door een storing bij Abcoude. Ook was er op 8 maart een dag vertraging bij de werkzaamheden rondom Schiphol, wat een aanzienlijke impact had op het treinverkeer in de rest van het land. Daarnaast stond het treinverkeer rondom Utrecht op 5 juni enkele uren stil door een grote ICT-storing bij de verkeersleidingspost. Dit soort storingen zorgen altijd voor veel hinder, wat erg vervelend is voor de reizigers die ermee worden geconfronteerd. Het is daarom

erg belangrijk dat wordt geleerd van de storingen, zodat hier in de toekomst op geanticipeerd kan worden.

### **Besteding boetes HSL 2023**

In 2023 haalden ProRail en NS de bodemwaarde van de gezamenlijke prestatie-indicator Reizigerspunctualiteit 5 minuten op de HSL niet.<sup>13</sup> Hiervoor hebben beide organisaties boetes opgelegd gekregen van €2,625 miljoen respectievelijk €500.000.<sup>14</sup> IenW heeft deze boetes geïnd. De besteding van de boetes dient, zoals is vastgelegd in de toelichting op de concessies, ten goede te komen aan de reiziger. Ook dient afstemming met consumentenorganisaties plaats te vinden. IenW heeft op 30 juli 2024 de voorstellen voor de besteding van de boetes ter advies aan het Landelijk Overleg Consumentenbelangen Openbaar Vervoer (Locov) voorgelegd. Het Locov heeft positief op de voorstellen geadviseerd. Ook heeft het Locov twee aanvullende voorstellen gedaan, die met de huidige boetegelden niet gerealiseerd kunnen worden. De boetes zullen daarom, conform de adviesaanvraag van IenW, als volgt besteed worden.

In lijn met de aangenomen motie Kamerlid Heutink<sup>15</sup> zal de boete van NS bestemd worden voor de aankoop van bodycams. De boete van ProRail zal worden bestemd voor twee initiatieven. Een deel van de boete wordt besteed aan een informatieplatform en een informatiecampagne om reizigers en omwonenden ruim op tijd te informeren over (de impact van) werkzaamheden en de impact op hun reis. Dit is ook opgenomen in het plan van aanpak van het verbeterprogramma dat uw Kamer in juli heeft ontvangen.<sup>16</sup> Een ander deel wordt besteed aan slimme camera's op een aantal locaties langs het spoor ten behoeve van suïcidepreventie. ProRail zal beide initiatieven structureel met eigen middelen voortzetten.

### **Kwartsloze ballast**

---

<sup>13</sup> ProRail heeft ook een boete ontvangen voor de onvoldoende die ze van de goederenvervoerders kreeg. Er moet nog een besluit worden genomen over de besteding hiervan.

<sup>14</sup> De hoogte van de boetes is bepaald aan de hand van de berekeningsmethodiek zoals beschreven in de vervoer- en beheerconcessie.

<sup>15</sup> Kamerstuk 23645, nr. 820.

<sup>16</sup> Kamerstukken 29984, nr. 1203.



Tijdens het commissiedebat Spoor op 8 juni 2023 (Kamerstuk 29984, nr. 1122) is toegezegd aan Kamerlid Van Ginneken (D66) om de Kamer te informeren over de gevolgen, waaronder de kosten, van het verplicht maken van het gebruik van kwartsloze ballast.<sup>17</sup> ProRail geeft aan te werken aan een volledige transitie naar kwartsloze ballast. Er is echter nog niet genoeg beschikbaar om al het werk nu kwartsloos uit te voeren. Van het gemiddelde jaarverbruik (500.000 ton ballast) was in 2023 10% kwartsloos. In 2024 is dit 40% en in 2025 zal dit maximaal 70% zijn. Een verdere toename van het aandeel kwartsloze ballast is afhankelijk van onderzoeken die ProRail doet naar potentiële groeves. ProRail schat in dat de transitie naar kwartsloze ballast structureel ca. 15 miljoen euro per jaar kost.

### **Back-up dienstregeling bij werkzaamheden**

Zoals toegezegd aan Kamerlid Heutink (PVV)<sup>18</sup> is uitgezocht of het mogelijk is om een back-up dienstregeling te hanteren om sneller onderhoud aan het spoor uit te kunnen voeren. Kamerlid Heutink onderstreepte tijdens het betreffende debat het belang van goede dienstverlening aan de reiziger. Dit doel wordt door IenW ondersteund. Het voorstel van een back-updienstregeling is onder de aandacht gebracht bij NS en ProRail. Er bestaat niet letterlijk zoiets als een back-updienstregeling tijdens onderhoud. Wel hebben ProRail en vervoerders, waaronder NS, verschillende instrumenten tot hun beschikking om dienstregelingen (tijdelijk) aan te passen. Vaak is daarbij sprake van maatwerk vanwege de diversiteit aan werkzaamheden op specifieke locaties. Met de volgende toelichting wordt invulling gegeven aan de gedane toezegging inzake de back-up dienstregeling.

Vervoerders stellen een dienstregeling op: welke treinen rijden er wanneer. ProRail verdeelt de capaciteit op het spoor. Daarbij moet ook rekening gehouden worden met werkzaamheden. Daarvoor zijn er zogenoemde treinvrijeperiodes (TVP's). Vervoerders rijden tijdens die TVP's een aangepaste dienstregeling (bijvoorbeeld geen treinen, minder treinen of andere aankomst- en vertreksporen). In het verleden concentreerden de geplande werkzaamheden zich in de nachten, weekenden en vakantieperiodes. Door onder andere de toename van geplande werkzaamheden en personeelskrapte is dat niet langer mogelijk. ProRail plant daarom nu ook treinvrijeperiodes overdag, doordeweeks. Ook deze worden door de vervoerders in

---

<sup>17</sup> Toezegging TZ 202306-120.

<sup>18</sup> Toezegging TZ202409-097.

hun dienstregelingen verwerkt en gecommuniceerd aan de reizigers.

Soms is er sprake van tijdelijke snelheidsbeperkingen (TSB's). Tijdelijk wordt er dan langzamer gereden op delen van het spoor, ten behoeve van de veiligheid. In eerste instantie ligt de prioriteit van de infrastructuurbeheerder bij het oplossen van de oorzaak van de TSB. Lukt dat niet op korte termijn, dan is het soms mogelijk om de TSB tijdelijk te verwerken in de dienstregeling. Er is een aantal momenten in het jaar waarop zo'n wijziging in de dienstregeling verwerkt kan worden. Namelijk wanneer de jaardienstregeling geüpdatet wordt. Dat gebeurt zo'n zes keer per jaar.

Dan is er ook nog de situatie waarbij in specifieke weersomstandigheden aangepaste dienstregelingen ingezet kunnen worden, zoals de Landelijk Uitgedunde Dienstregeling (LUD). In situaties met minder beschikbare infrastructuur (met name wissels) kan dan een afgeschaalde dienstregeling gereden worden. Een LUD leent zich niet voor inzet tijdens werkzaamheden. Tijdens een LUD rijden er weliswaar (veel) minder treinen, maar blijven er wel treinen rijden op alle baanvakken. Daarom is het niet mogelijk om tegelijkertijd aan het spoor te werken, omdat deze infrastructuur niet veilig buiten dienst gesteld kan worden.

Bij ongeplande werkzaamheden, bijvoorbeeld door verstoringen, is de situatie weer anders. Wanneer er een verstoring optreedt, dan sturen de verkeersleiders van ProRail het treinverkeer bij. Dat gebeurt volgens protocollen. Treinen moeten bijvoorbeeld even wachten, worden naar een ander spoor geleid of vallen uit. Ondertussen wordt de verstoring zo snel mogelijk opgelost. Vervolgens wordt de dienstregeling door vervoerders, met instructies van ProRail, zo snel mogelijk weer hervat.

Met het onlangs gestarte verbeterprogramma Betrouwbaar Beter wordt nadrukkelijk aandacht besteed aan een betrouwbare dienstregeling bij geplande werkzaamheden. NS en ProRail zoeken hierbij naar een balans tussen het bieden van een frequente en robuuste dienstregeling. Deze werkwijze moet leiden tot het kunnen blijven bieden van een kwalitatief en betrouwbaar product met voldoende vervoerscapaciteit voor de reizigers dat minder vatbaar is voor dispunctualiteit.

## **Instream ICNG**

Via de Verantwoordingsbrief is de Kamer in mei jl. geïnformeerd over de introductie van de Intercity Nieuwe Generatie (hierna: ICNG).<sup>19</sup> Op 19 april 2024 reed de ICNG een jaar in de reizigersdienst. Afgelopen zomer is er een software update uitgevoerd op alle ICNG-treinen die een aantal veel voorkomende problemen verholpen heeft en geleid heeft tot betere en stabielere prestaties van de ICNG. Inmiddels heeft NS 36 van de 99 ICNG's geaccepteerd, waarvan 27 van de 79 voor de reizigersdienst in Nederland (zowel HSL als HRN) en 9 van de 20 voor de diensten naar België. Vanaf 2 september is het Proefbedrijf met reizigers gestart met de ICNG-België naar Brussel.

Vanwege de materieelbeschikbaarheid op de HSL en de tijdelijke snelheidsbeperkingen is vanaf 26 februari de frequentie tussen Amsterdam en Breda met één trein per uur verminderd om reizigers een voorspelbare en betrouwbare treinreis te kunnen bieden. Vanaf september zijn extra spitstreinen toegevoegd tussen Rotterdam en Breda.

De prioriteit van de instroom ligt nog steeds op volledige instroom op de HSL. De instroom op het HRN tussen Groningen en Schiphol Airport is voorzien vanaf juni 2025. Vanaf de dienstregeling van 2025 rijden Intercity's op de HSL door naar Amsterdam Zuid en vervolgens naar Lelystad of Amersfoort Schothorst. IenW is blij met de stappen die gezet zijn, maar verwacht van NS dat zij per dienstregeling 2025 voldoet aan de eis uit de concessie om het volledige bedieningspatroon op de HSL-Zuid uit te voeren met materieel dat 200 km/u kan rijden.

## **Tot slot**

Via het verbeterprogramma Betrouwbaar Beter werken ProRail en NS aan het oplossen van de hoofdoorzaken achter de tegenvallende prestaties. ProRail en NS zetten alles op alles om de prestaties te verbeteren. De verwachting is echter dat niet alle problemen de komende maanden worden opgelost gezien de grote uitdagingen op het spoor. Deze uitdagingen vragen nadrukkelijk van ProRail, NS, IenW en alle andere betrokken partijen om met

---

<sup>19</sup> Kamerstukken 29984, nr. 1201.

elkaar te kijken hoe weer tot een stabiele basis kan worden gekomen. Daar moet de reiziger op kunnen rekenen. Het doel is weer trots te kunnen zijn op het treinvervoer in Nederland.

De staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat,  
C.A. Jansen