



Aan Staatssecretaris

nota

Voortgang introductie ICNG

**TER BESLISSING**

**Datum**

11 april 2023

**Onze referentie**

IENW/BSK-2023/70293

**Opgesteld door**

Bestuurskern

Dir. Openbaar Vervoer en

Spoor

Aansturing NS en ProRail

**Beslistermijn**

18 april 2023

**Bijlage(n)**

4

**Aanleiding**

In 2016 heeft NS de Intercity Nieuwe Generatie (hierna: ICNG) bij Alstom besteld als vervanger van de Fyra en haar tijdelijke opvolger (IC-direct) op de Hogesnelheidslijn-Zuid (HSL). Hierover is in de concessie opgenomen dat NS in dienstregelingsjaar 2021 rollend materieel introduceert tussen Amsterdam en Breda dat tenminste 200 kilometer per uur kan en mag rijden.

De Kamer is op diverse momenten geïnformeerd over de stand van zaken waarbij IenW een aantal keer heeft moeten melden dat de levering en instroom van de ICNG wederom was vertraagd.

U heeft zelf de kamer geïnformeerd over wederom een vertraging, namelijk dat dat de start van de instroom van de ICNG in de reizigersdienst op de HSL in 2022 niet meer haalbaar was<sup>1</sup>. Vervolgens heeft NS in september 2022 een nieuwe planning gecommuniceerd met IenW en op die nieuwe planning is een externe toets uitgevoerd.

**Geadviseerd besluit**

1. Ondertekenen bijgevoegde Kamerbrief,
2. Kamerbrief inclusief de reactiebrief van NS op het externe rapport, onze brief aan NS hierover en het externe rapport van Railistics zo spoedig aan de Kamer te sturen,
3. Onze reactiebrief aan NS naar NS sturen.

**Kernpunten**

- De conclusie van het externe rapport is dat de planning die NS in september 2022 heeft afgegeven voor de instroom van de ICNG op de HSL niet meer haalbaar is. NS zou volgens die planning in Q1 2023 al met reizigers gaan rijden, maar dat schuift naar achter. Dit komt door nieuwe problemen in de productie, aanpassing van reeds geproduceerde treinen en het moeten wennen van Alstom aan de werkwijzen van o.a. IL&T en ProRail.
- NS voldoet **niet** aan de concessieafspraken en door NS actief aan te blijven spreken hierop, stimuleert u dat de introductie van de ICNG zo spoedig mogelijk plaatsvindt. Daarbij staat voorop dat de introductie zorgvuldig verloopt. Omdat het een concessieafpraak betreft moet er door IenW beoordeeld worden of de vertraging te wijten is aan overmacht of aan

<sup>1</sup> Kamerstuk 29984, nr. 1076.

factoren binnen de invloedssfeer van NS. In het laatste geval kunnen maatregelen door IenW als concessieverlener getroffen worden, zoals een last onder dwangsom. Vooralsnog is de vertraging te wijten aan overmacht (externe factoren) en beheerst NS de risico's op vertraging zoveel mogelijk binnen haar macht.

- NS geeft in bijgaande brief (bijlage 3) haar reactie op het rapport. De *verwachting* is dat NS in het tweede kwartaal van 2023 kan starten met inzet van de ICNG in de reizigersdienst en dat zij de instroom op het HSL-traject Amsterdam-Breda in 2023 zal afronden. Deze verwachting wordt bevestigd in de concrete nieuwe planning die NS met IenW gedeeld heeft: de inzet is om in de tweede helft van april 2023 te starten in de reizigersdienst. Het Ingebruikname Advies (Hierna: IGA) zal volgens de huidige planning in juni 2023 met IenW besproken worden.
- Aansluitend daarop volgt de start van de instroom op het traject Den Haag – Eindhoven, via de HSL, aan het einde van 2023. De opschaling naar 200 km/u op het gehele traject Amsterdam – Breda wordt verwacht in december 2024, aan het einde van de huidige concessieperiode. De ICNG-treinen voor de verbinding met Brussel zullen naar verwachting (afhankelijk van het toelatingsproces in België), na commerciële testen in 2024 vanaf 15 december 2024 gaan rijden, net voor het einde van de concessieperiode.
- Op basis van de bovenstaande bevindingen stellen wij de volgende afspraken met NS voor:
  1. NS legt zo snel mogelijk een concrete nieuwe planning voor aan IenW. Dit heeft NS inmiddels gedaan.
  2. NS blijft IenW in de reguliere verantwoordingsmomenten informeren over de voortgang van de introductie van de ICNG.

**Datum**

11 april 2023

**Onze referentie**

IENW/BSK-2023/70293

**Opgesteld door**Bestuurskern  
Dir. Openbaar Vervoer en  
Spoor  
Aansturing NS en ProRail**Aan**

Staatssecretaris

**Bijlage(n)**

4

**Krachtenveld**

Alle partijen hebben er belang bij dat de ICNG zo snel mogelijk gaat rijden, in het bijzonder de reiziger. Daarbij blijft het voorop staan dat de introductie zorgvuldig verloopt.

**Toelichting***Samenvatting uitkomsten externe toets door Railistics*

- De huidige werkplanning van NS is niet meer haalbaar. De instroom op Amsterdam-Breda vindt naar verwachting nog wel plaats in 2023, maar er is een vertraging van minimaal enkele maanden van de introductie van de eerste treinen. Opschaling naar 200 km/u en tijdswinst op het gehele traject Amsterdam-Breda is staat gepland aan het einde van deze concessieperiode.
- Voor de instroom van treinen op de verbindingen naar Groningen/Leeuwarden en Enschede vormt de retrofit van al geproduceerde treinen het grootste risico. Andere risico's dan de retrofit betreffen de serieproductie, de snelheid van acceptatie door NS en de verlening van de ontheffing voor ATB-only door de Europese Commissie. Mitigerende maatregelen door Alstom en NS kunnen verdere vertraging van de instroom potentieel beperken.
- In de afgeschaalde dienstregeling van 2023 is er voldoende back-up voor de HSL tot september 2023. Vanaf 2023 bouwt de back-up voor de ICNG geleidelijk af, waardoor NS bij groepsuitval de volledige dienstregeling niet meer kan rijden.

**Informatie die niet openbaargemaakt kan worden**

Niet van toepassing.