

Vergaderjaar 2013–2014

22 026

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

Nr. 461

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 26 juni 2014

Ik heb uw Kamer op 20 maart 2014 geïnformeerd (Kamerstuk 22 026, nr. 454) over de manier waarop ik de motie De Boer/Hoogland (Kamerstuk 22 026, nr. 440) uitvoer. De tekst van de motie De Boer/Hoogland luidt:

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

Onderzoek NS

NS heeft, conform de motie, grondig onderzoek verricht naar de meest ambitieuze maar tegelijkertijd realistische instroomplanning voor het IC-materieel dat op de HSL-Zuid moet gaan rijden. NS heeft daarnaast de snelheid van het nieuw aan te schaffen IC-materieel onderzocht, en welke consequenties hierbij horen. De resultaten van het onderzoek staan beschreven in bijgevoegde brief van NS (bijlage I)¹.

Op basis van haar onderzoek heeft NS als hoofdconclusie dat de meest optimale keuze één materieelpark Inter City Nieuwe Generatie (ICNG) is voor zowel de HSL- als HRN-treindiensten. De ervaringen en lessen uit het V250-project vormden belangrijke uitgangspunten in de studie naar nieuw IC-materieel.

Audits

Om op een goede manier invulling te geven aan de motie heb ik het onafhankelijke bureau ADSE, expert op het gebied van rollend materieel,

¹ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl

een audit laten uitvoeren op zowel het plan van aanpak voor het hierboven genoemde onderzoek van NS als de onderzoeksresultaten. ADSE heeft zich gericht op de volgende onderzoeksvragen:

1. Audit het proces om te komen tot inzetbaar materieel;
2. Audit het plan van aanpak voor vaststelling van de materieelspecificaties (materieelconcept);
3. Audit de keuze voor de maximumsnelheid voor de HSL-Zuid geschikte deelserie;
4. Audit de planning;
5. Geef een algemeen oordeel over de diepgang en volledigheid van de aanpak van NS.

Het rapport van ADSE is bijgevoegd (bijlage II)².

De hoofdconclusie van ADSE luidt als volgt:

«Er is vertrouwen in de diepgang en volledigheid van de huidige aanpak van het project. Dit vertrouwen is gebaseerd op de zorgvuldigheid van de keuze van het materieelconcept, de marktconsultatie, de goed onderbouwde afweging met betrekking tot de maximumsnelheid, de kennis en ervaring binnen de organisatie en de aanwezigheid van de basisprocessen. Op programmaniveau moet er meer borging plaatsvinden op het vlak van project management en documentatie. Op corporate niveau moet meer aandacht gegeven worden aan standaardisatie van processen en vastlegging in richtinggevende documenten.»

ADSE concludeert ten aanzien van de instroomplanning:

«De voorgenomen aanpak van het programma en de keus van de NS om eind 2021 in een nieuwe dienstregeling met de ICNG te kunnen rijden is ambitieus, maar met een strakke sturing op de interne en externe risico's haalbaar. Rijden in 2018 is niet realistisch.»

Over de rijsnelheid concludeert ADSE:

«Bij beschouwing van de aspecten die de kosten en baten bepalen, zoals life cycle cost, schaalgrootte, synergie, zelfstandige toegankelijkheid, geluid, duurzaamheid en concurrentie bij aanbesteding blijkt een IC-concept optimaal te zijn. De, vanuit de concessie, vereiste reistijd kan voor het beoogde traject worden bereikt met materieel dat in staat is 200 km/u te rijden.»

En:

«Er is nog geen definitief besluit genomen over de maximumsnelheid, maar het pakket aan eisen leidt tot een optimale keuze waaruit de maximale snelheid als consequentie volgt. Het omklappunt voor synergiewinst met de binnenlandse vloot is 200 km/u.»

NS heeft na haar onderzoek besloten om over te gaan tot de aanschaf van een integraal park ICNG-materieel met daarin een deelpark dat geschikt wordt gemaakt voor de binnenlandse HSL-Zuid treindiensten. De resultaten van de audits van ADSE onderschrijven deze aanpak.

NS heeft de maximumsnelheid onderzocht, met een zoekrichting tussen 200 en maximaal 249 kilometer per uur. Hiervoor heeft NS ook een informele marktconsultatie verricht. Marktpartijen melden NS dat een trein maakbaar is met het eisenpakket dat NS gegeven de ambities en concessieverplichtingen heeft opgesteld, maar enkel met een maximum-

² Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl

snelheid van 200 kilometer per uur. Met een hogere uitgevraagde snelheid zal de markt komen met varianten van een hogesnelheidstrein en niet een Intercity. In dat geval kunnen leveranciers niet meer aan alle eisen voldoen, zoals de eisen met betrekking tot zelfstandige toegankelijkheid voor mindervalide reizigers en de rijtijden.

Uit de marktconsultatie is naar voren gekomen dat meerdere leveranciers een trein met een maximumsnelheid van 200 kilometer per uur kunnen leveren die voldoet aan de gestelde eisen. Ook werd duidelijk dat treinen met een maximale snelheid van 200 kilometer per uur door meerdere leveranciers zijn verkocht of al worden gebruikt. Het gebruik van bewezen technologie en keuze uit meerdere leveranciers is één van de lessen die NS heeft getrokken uit het V250-project.

NS onderschrijft de resultaten uit de audits van ADSE. NS meldt mij dat de aanbeveling inzake borging van projectmanagement en documentatie op het niveau van het programma, in de volgende fases van het ICNG-programma ingevuld zal worden door gericht de administratieve organisatie te versterken. In de aanbevelingen op corporate niveau ziet NS een bevestiging dat de in 2013 ingeslagen weg naar vereenvoudiging en verhogen van de effectiviteit van de interne organisatie de juiste is. NS zal deze weg dan ook onverminderd voortzetten.

Vervolgproces IC-materieel

NS zal de Europese aanbesteding voor de zomer starten. De start van de aanbesteding ligt op het kritieke pad van de planning om de met uw Kamer afgesproken mijlpalen te realiseren.

Gegeven de conclusies van ADSE en de onderzoeksresultaten van NS beschouw ik de motie De Boer/Hoogland hiermee als uitgevoerd.

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