



NS

**Mr. R.H.L.M. van Boxtel**  
President-directeur

Laan van Puntenburg 100  
Postbus 2025  
3500 HA Utrecht  
Nederland  
[www.ns.nl](http://www.ns.nl)

Postbus 2025, 3500 HA Utrecht  
Ministerie van Infrastructuur en Milieu  
T.a.v. Staatssecretaris, Mw. S. Dijkema  
Postbus 20901  
2500 EX Den Haag

**Datum** 16 juni 2017  
**Ons kenmerk** RvB/JM/2017/090  
**Onderwerp** Introductie Intercity Amsterdam – Brussel over de HSL

Geachte mevrouw Dijkema,

In deze brief informeer ik u over de stand van zaken ten aanzien van de start van de intercity Amsterdam / Den Haag – Brussel (IC Brussel) via Breda over de HSL. NS heeft medio juni 2017, vanuit haar eigen verantwoordelijkheid en na constructief overleg met NMBS, moeten besluiten dat een introductie van deze treindienst per start dienstregeling 2018 niet mogelijk is. Dit omdat NS niet tijdig beschikt over materieel met de vereiste toelating voor de HSL en de Belgische hogesnelheidslijn Lijn 4 door vertragingen in de levering van geschikte en toegelaten software voor de locomotieven door Bombardier. NS heeft alle mogelijkheden bezien om deze dienst per start dienstregeling 2018 te introduceren, maar moet concluderen dat dit niet kwalitatief verantwoord kan. Tot het startmoment blijft deze treindienst rijden over het conventionele spoor, via Roosendaal.

Ik wil u in deze brief ons besluit nader toelichten en aangeven wat een verantwoord tijdpad is voor de introductie van deze belangrijke treindienst. Immers, wij willen in het belang van de reiziger een snelle, maar ook zorgvuldige introductie. Tevens wil ik u danken voor uw inzet gedurende de afgelopen periode om samen met NS overleg te voeren met Bombardier vanuit ons gezamenlijke belang deze treindienst te realiseren. Ik hoop onze gezamenlijke inzet te continueren de komende maanden om zo snel als mogelijk en op een zorgvuldige wijze, de directe verbinding Amsterdam–Brussel over de HSL te realiseren voor onze reizigers.

#### **Directe verbinding Amsterdam-Brussel over de HSL**

Het realiseren van de intercity Amsterdam / Den Haag – Brussel over de HSL en Lijn 4 is onderdeel van het ‘alternatieve HSL aanbod’. Deze intercity gaat een snelle, laagdrempelige (geen reservering) en betaalbare verbinding tussen Nederland en België bieden. De exploitatie zal worden uitgevoerd met TRAXX locomotieven van Bombardier en rijtuigen in zogeheten ‘sandwich bedrijf (met een locomotief vóór en achter de rijtuigen), een treinsamenstelling die in Nederland reeds is toegelaten en wordt gebruikt voor IC direct en de intercity Den Haag – Eindhoven (over de HSL). Deze treinsamenstelling is echter nog niet



toegelaten op de hogesnelheidslijn (Lijn 4) in België. Hiervoor moet een softwareversie worden ontwikkeld door Bombardier, zodat treinen zowel in Nederland als in België op de hogesnelheidslijn kunnen rijden. Deze nieuwe softwareversie moet zowel in België als in Nederland worden toegelaten (“gehomologeerd”).

#### **Software verdraagd geleverd door Bombardier**

De levering van de software door Bombardier is sinds 2016 verdraagd en de verdraging is steeds verder opgelopen. NS en NMBS hebben intensief en formeel bij Bombardier geageerd tegen de olopende verdraging en zich maximaal ingespannen (en zullen zich blijven inspannen) om verdere verdraging te voorkomen door onder meer ondersteuning te bieden, zoals het beschikbaar krijgen van capaciteit voor de zogenoemde cross-border testen. Ook hebben op uw initiatief drie sessies plaatsgevonden in uw bijzijn met de CEO van Bombardier om de situatie en mogelijke oplossingsrichtingen te bespreken. Dit leidde initieel tot een aanpassing in de planning van Bombardier waardoor NS en NMBS alsnog zes maanden tijd zouden hebben voor de voorbereidingen ten behoeve van introductie in december 2017. Echter de actuele planning van Bombardier is dat software uiterlijk 31 juli 2017 pas wordt toegelaten, zodat nu nog slechts vier maanden voorbereidingstijd resteren.

#### **Afwegingskader voor NS bij de introductie van deze verbinding**

In het licht van de verdraagde software levering dient NS een afweging te maken wat dit betekent voor de introductie van deze verbinding. NS heeft -in overeenstemming met de ‘lessons learned’ van de Parlementaire Enquête naar de Fyra- na de oplevering van de toegelaten software minimaal een voorbereidingsperiode van zes maanden nodig voor de introductie van deze nieuwe dienst. Deze periode start na het verkrijgen van toelating van het materieel en is inclusief ruimte om tegenvallers in de voorbereiding op te kunnen vangen. De levering van geschikte en toegelaten software (incl. documentatie) voor de locomotieven door Bombardier is inmiddels dermate verdraagd dat bij oplevering op de laatst afgesproken datum nog slechts vier maanden resteren tot introductie per start dienstregeling 2018. NS acht daarmee de risico’s op een slechte startprestatie, met impact op overige HSL-treindiensten, te groot om per start dienstregeling 2018 (10 december 2017) te introduceren. Daarnaast dient er te allen tijden een fallback beschikbaar te blijven, zodat de reiziger altijd een verbinding heeft.

#### **Verkorten voorbereidingsperiode voor introductie niet mogelijk**

NS en NMBS hebben, na het laatste gesprek met u en de CEO van Bombardier op 19 april 2017 waarin de huidige plandatum door Bombardier formeel is bevestigd, onderzocht of het mogelijk is om tot een betrouwbare introductie per start dienstregeling 2018 te komen. Dit ondanks de voorgenoemde sterk verkorte voorbereidingstijd en daarmee samenhangend de toename van het risicoprofiel en met oog voor bovenstaand afwegingskader.

Deze verkenning leidde naar het oordeel van NS tot een negatief resultaat; het is niet mogelijk om een betrouwbare introductie te doen met een korte voorbereidingsperiode van vier maanden. Dit vanwege:

1. Onacceptabele risico’s op een slechte startkwaliteit van de IC Brussel bij introductie met uitstraling naar andere HSL treindiensten (IC direct, intercity Den Haag – Eindhoven en Thalys);
2. Het niet beschikbaar hebben van een fallback (over de conventionele route (via Roosendaal)) tot start dienstregeling 2018.



Ik licht dit hieronder toe.

Ad 1. NS heeft ná het afgeven van de toelating in Nederland (Vergunning Voor Indienststelling (VVI)) en België (Authorisation de Mise en Service (AMS)) voor de software minimaal zes maanden nodig om een betrouwbare introductie van deze treindienst met een voldoende startprestatie voor te bereiden. De voorbereiding bestaat uit de volgende activiteiten:

- Theoretisch opleiden van Nederlands en Belgisch personeel,
- Ombouw van de 24 TRAXX-locomotieven (Belgische en Nederlandse) naar de nieuwe software incl. aanpassen hardware,
- Uitvoering van een oefenbedrijf waarin personeel in de praktijk wordt opgeleid en
- Rijden van een proefbedrijf waarin het materieel technisch beproefd wordt, het personeel routine opbouwt en de logistieke processen en organisatie (be- en bijsturing) in de praktijk getoetst worden.

Deze activiteiten hebben een doorlooptijd van circa zes maanden, inclusief ruimte om op grond van de resultaten tussentijds bij te sturen.

Het verkorten van deze periode naar vier maanden gaat ten koste van de ingeplande tijd voor het kunnen bijsturen wat kan leiden tot het (deels) niet kunnen uitvoeren van een proefbedrijf. Dat zou betekenen: een complexe productintroductie zónder tevoren te beproeven. Dit leidt tot grote en onaanvaardbare risico's op negatieve gevolgen voor de (introductie-) prestaties en grote impact voor reizigers. Het is niet in overeenstemming met de lessons learned van de Parlementaire Enquête naar de Fyra, waarin veel nadruk wordt gelegd op het uitvoeren van een proefbedrijf en het hebben van een fallback. Als de prestaties van de intercity Amsterdam / Den Haag – Brussel slecht zijn, straalt dit bovendien uit naar de IC direct, de intercity Den Haag – Eindhoven en Thalys. Daarbij zijn de prestaties van de bestaande HSL-diensten nog niet op het gewenste niveau, iets waaraan NS en ProRail hard werken door middel van een verbeterprogramma. Een onzorgvuldig voorbereide productuitbreiding op de HSL doorkruist de positieve ontwikkeling die is ingezet.

Ad 2. Het risicoprofiel van een (te) korte voorbereidingstijd wordt verder vergroot omdat er bij een keuze voor introductie per start dienstregeling 2018 en dus het accepteren van slechts vier maanden voorbereidingstijd, geen fallback meer beschikbaar is over de conventionele route (via Roosendaal). ProRail moet immers de capaciteit op het spoor non-discriminatoir verdelen en kan niet toestaan dat NS voor dezelfde treindienst capaciteit op twee verschillende routes reserveert. Als NS de reservering van het huidige conventionele pad via Roosendaal laat vervallen en kiest voor het HSL-pad, wordt het conventionele pad verdeeld naar andere vervoerders en is dan niet meer beschikbaar voor NS. Dit is onomkeerbaar. Indien in het najaar problemen bij de voorbereidingen ontstaan die een betrouwbare introductie belemmeren kan NS dus niet meer terugvallen op een planmatige fallback over conventioneel spoor. Het niet beschikbaar hebben van een fallback ten tijde van het voorbereiden van een complexe treindienst is niet in overeenstemming met lessons learned van de Parlementaire Enquête naar de Fyra.

#### **Haalbare introductie en effect op Vervoersplan 2018-2020 in België**

NS heeft zes maanden nodig voor de voorbereiding, gerekend vanaf de start van het verkrijgen van de geschikte en toegelaten software ("homologatie"). Dit betekent, zoals gezegd, dat een introductie per start dienstregeling 2018 niet haalbaar is. De inzet is om zo snel mogelijk daarna te introduceren, rekening houdend met zes maanden voorbereidingstijd. Wij blijven ons maximaal inzetten richting alle partijen om de nu voorliggende planning (31 juli a.s. toelating en voorts alle andere voorbereidingen) te



realiseren. Wij doen dit onder meer door het gezamenlijk met NMBS en Bombardier uitvoeren van validatietesten van de software en door een intensieve, wekelijkse afstemming met de toelatingsinstanties in Nederland om eventuele vragen en issues direct te adresseren. Tevens hebben wij met alle partijen (NMBS, Bombardier en de diverse toelatende instanties in Nederland en België) intensief, regulier overleg om de voortgang te waarborgen.

In het constructieve overleg tussen NS en NMBS is duidelijk geworden dat uitstel van de introductie mogelijk leidt tot impact op het op 2 juni jl. door de Belgische regering geaccordeerde Vervoersplan 2017-2020. Dit Vervoersplan treedt vanaf december 2017 in werking en bevat onder meer een noodzakelijke uitbreiding van het voorstadsverkeer ten noorden van Antwerpen voor het ontlasten van de Ring rond Antwerpen vanwege werkzaamheden. Deze uitbreiding gaat uit van het herrouteren van de intercity naar Brussel over de Belgische hogesnelheidslijn Lijn 4. Door de latere introductie van de intercity naar Brussel over de hogesnelheidslijnen blijft deze langer dan voorzien over de conventionele route rijden en komt de uitbreiding mogelijk in het gedrang. NS heeft begrip voor het probleem dat hierdoor ontstaat en is uiteraard bereid mee te werken aan oplossingen om de mogelijke impact van het uitstel van introductie te minimaliseren. Binnen de huidige concessieverplichtingen kan dit leiden tot een verschuiving van enkele minuten in de dienstregeling van enkele treindiensten met een mogelijk effect op de reistijd. Wij zullen de mogelijke overlast hiervan voor reizigers tot een minimum beperken en uiteraard zorg dragen voor tijdige reisinformatie.

#### **Samengevat: zorgvuldigheid voor snelheid**

NS besluit om de introductie van de intercity Amsterdam / Den Haag – Brussel over de HSL per start dienstregeling 2018 uit te stellen. Dit gezien het niet tijdig beschikbaar zijn van materieel met de vereiste toelating voor de voorbereiding op inzet op de HSL en Lijn 4 en de risico's daarvan voor de kwaliteit van de introductie én het vroegtijdig vervallen van een fallback. Wij achten het in het belang van de reiziger om een zo snel mogelijke, maar ook zorgvuldige introductie te doen van deze treindienst. Daarbij blijft de huidige conventionele verbinding tussen Amsterdam en Brussel natuurlijk in dienst totdat NS en NMBS de intercity Amsterdam / Den Haag – Brussel via de HSL Zuid / Lijn 4 gaan introduceren. NS en NMBS houden maximale druk op alle partijen om de huidige planning te realiseren (onder meer de toelating van de software), zodat de introductie zo snel mogelijk na toelating kan plaatsvinden, rekening houdend met zes maanden voorbereidingstijd. Intussen werken NMBS en NS actief samen om eventuele risico's rond het uitbreiden van het voorstadsverkeer ten noorden van Antwerpen te minimaliseren.

NS gaat er van uit dat de afwegingen die ten grondslag liggen aan haar besluit om de introductie van de intercity Amsterdam / Den Haag – Brussel over de HSL uit te stellen voldoende zijn beschreven en rekent er op dat u ons hierin wilt steunen.

Altijd tot nadere toelichting bereid.

Met vriendelijke groet,

R.H.L.M. van Boxtel

C.c. mevrouw S. Dutordoir / NMBS