



NS

Corporate Affairs

Datum 9 november 2021
Ons kenmerk 20211109
Onderwerp Planning ICNG

Als gevolg van o.a. de COVID-19 pandemie heeft de introductie van de ICNG vertraging opgelopen¹. In uw opdracht heeft Railistics GmbH (hierna: Railistics) recent een extern onderzoek uitgevoerd naar de voortgang van het ICNG introductieprogramma. Op deze wijze wil ik u een voorstel doen hoe NS met de uitkomsten van dit onderzoek wil omgaan. Tevens geef ik u een update van de stand van zaken over het ICNG-introductieprogramma sinds juni 2021. Ook wil ik u informeren over de stand van zaken van de samenhangende productintroducties in onze dienstregeling: de Airportsprinter en de doorkoppeling van de ICNG via de HSL naar de Hanzelijn.

COVID-19 en nieuwe introductie-afspraken IenW-NS

In de kamerbrief van 30 juni 2021 is door het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (hierna: IenW) aangegeven dat zij met NS tot nieuwe afspraken wil komen over de infasering van de ICNG op Amsterdam-Breda (HSL-Zuid) en de snelheidsverhoging van 200 km/u. In dat kader heeft Railistics opdracht gekregen van het ministerie van IenW om de haalbaarheid en risico's van nieuwe afspraken over de planning te toetsen. Onlangs heeft NS kennis kunnen nemen van het externe onderzoek door Railistics. In reactie hierop treft u hierbij ons voorstel aan voor nieuwe afspraken. Op deze wijze geven wij uitvoering aan de aanbevelingen uit het onderzoek van Railistics. We beogen hiermee invulling te geven aan een betrouwbare introductie van de ICNG voor onze reizigers.

Onderzoek Railistics en nieuwe planningsafspraken

Aanleiding voor het Railistics-onderzoek is het feit dat een volledige instroom conform de afspraken in de vervoerconcessie voor het hoofdrailnet (artikel 61) niet meer haalbaar is.

¹ Zie bijlage 1 voor een overzicht van de informatievoorziening van NS aan het ministerie van IenW in 2021 over de introductie van de ICNG



Resultaten onderzoek Railistics

Railistics concludeert dat de volledige infasering van de ICNG op Amsterdam – Breda niet meer in 2022 kan plaatsvinden. De nog benodigde software updates en het bijbehorende (her-)testen van de software is hiervoor hoofdzakelijk de oorzaak, in combinatie met het al volledige verbruik van de buffers in de werkplanning. Railistics concludeert verder dat het afgeven van een nieuwe, harde planning voor de volledige infasering op dit moment niet realistisch is vanwege de actuele onzekerheden en risico's in het ICNG-programma. Ook wijzen de onderzoekers op de lessen van de Parlementaire Enquête Fyra (hierna: PEF), waarbij een betrouwbare introductie uitgangspunt is. Deze verwijzing sluit aan bij het kabinetsbesluit van 2016 hierover en het concessieartikel 30a ("Introductie nieuw materieel") dat op 1 januari 2021 aan de vervoerconcessie is toegevoegd. Zij adviseren dat NS eerst haar proefbedrijf uitvoert en bij het opleveren van het formele Ingebruiknameadvies (IGA) een concrete infaseringplanning voor Amsterdam – Breda aan het ministerie van IenW voorlegt.

Voorstel NS: opvolging onderzoek

Wij onderkennen de conclusies en aanbevelingen van Railistics. NS stuurt primair op een betrouwbare introductie. Wij laten ons hierbij leiden door de PEF-lessen. Dit betekent dat wij betrouwbaarheid c.q. kwaliteit bóven tijdigheid stellen en geen concessies doen aan het NS proefbedrijf en een beheerste, stapsgewijze infasering. Wij maken hierin een bewuste afweging tussen enerzijds de concessieverplichtingen die gaan over de tijdigheid van de volledige infasering van ICNG en anderzijds concessie-artikel 30a dat ziet op een betrouwbare introductie van nieuw materieel.

Op dit moment zijn er nog diverse onzekerheden die de planning kunnen beïnvloeden:

- Het verdere wereldwijde verloop van de COVID-19 pandemie en de impact die (eerdere) maatregelen nog steeds hebben op de productie (b.v. reis- en productiebeperkingen);
- De nog onbekende doorlooptijd voor het doorontwikkelen en hertesten van de software;
- Het nog lopende testprogramma waarvan de resultaten kunnen leiden tot aanpassingen in de trein;
- Eventuele kinderziektes die kunnen blijken tijdens het NS proefbedrijf en opgelost moeten worden voor start van de reizigersdienst en een nog onbekende doorlooptijd van de definitieve toelating;
- Eventuele aanvullende maatregelen die kunnen voortvloeien uit het onderzoek n.a.v. een sleepongeval bij ICNG-transport door Duitsland door de Bundesstelle für Eisenbahnunfalluntersuchung (dat nog niet is afgerond).

Gegeven de uitkomsten van het onderzoek door Railistics stelt NS voor om in het vierde kwartaal 2022 afspraken te maken voor de volledige infasering op Amsterdam – Breda. NS verwacht dat na de systeemtesten, de validatie van de interactie met de infrastructuur en eerste ervaringen met het proefbedrijf met reizigers een voldoende mate van inzicht in de betrouwbaarheid en prestaties (o.a. punctualiteit en uitval) van de ICNG aanwezig is om - vooruitlopend op het formele ingebruiknameadvies (IGA) - met het ministerie van IenW in gesprek te gaan over de infasering in de reizigersdienst. De eerste trein met reizigers heeft dan dus al gereden en ook deze ervaringen neemt NS mee in het IGA. Pas na afronding van het IGA wordt ICNG grootschaliger ingezet. NS blijft u periodiek en tussentijds informeren over de voortgang van het introductieprogramma, waaronder tussentijdse resultaten uit het proefbedrijf zonder reizigers, waarvan we de eerste analyse voor de zomer van 2022 verwachten.



Update - stand van zaken derde kwartaal 2021

Sinds juni 2021 is er op diverse vlakken voortgang geboekt. Tegelijkertijd leiden ontwikkelingen die de planning negatief beïnvloeden ertoe dat de start van het NS proefbedrijf opnieuw uitgesteld moet worden. Wij hebben de ambitie om de instroom in de reizigersdienst te starten in 2022 en de volledige infasering te voltooien in 2023. Hieronder treft u een activiteitenoverzicht van ontwikkelingen (positief en vertragende factoren):

- De toelatingstesten van ICNG in Nederland zijn afgerond;
- We hebben de nieuwe software veel en goed kunnen testen;
- De ICNG-productie in Katowice (Polen) is weer gestabiliseerd;
- Ook zijn de eerste twee treinen voor het NS proefbedrijf geleverd;
- Tevens is de opleiding van de monteurs gestart en zijn de leermiddelen voor machinisten ontwikkeld;
- De leveranciers van Alstom in Polen ervaren nog veel impact door COVID-19. Door geldende maatregelen is een tekort van diverse onderdelen voor de treinen, waardoor deze niet afgebouwd konden worden;
- Door de impact en restricties van COVID-19 in India is de softwareontwikkeling nog niet geheel afgerond en komen uit de typetesten met de trein nog bevindingen die leiden tot nieuwe software updates. Hiermee zijn vervolgens hertesten noodzakelijk en loopt ontheffing voor het NS proefbedrijf en de toelating uit. Ook is hierdoor de benodigde functionaliteit van de software voor de start van de opleidingen in het NS proefbedrijf nog niet gereed;
- De Bundesstelle für Eisenbahnunfalluntersuchung in Duitsland werkt nog aan haar onderzoek naar het sleep ongeval in Duitsland. Uit eigen onderzoek van Alstom is gebleken dat een probleem met de gebruikte sleeplocomotief de oorzaak kan zijn en een vergelijkbaar ongeluk in de toekomst voorkomen zou kunnen worden door een aanpassing aan het remsysteem van de gesleepte trein, in dit geval de ICNG. De Inspectie voor Leefomgeving & Transport (IL&T) en het Belgische DVIS hebben op basis hiervan aanvullende eisen gesteld aan het remsysteem van ICNG in het kader van de toelating. Alstom en NS hebben inmiddels besloten deze wijziging mee te nemen in de lopende productie en de aanvraag voor de toelating.

Gevolgen voor de NS dienstregeling

Op 15 januari 2021 hebben wij u geïnformeerd over de impact van COVID-19 op de ontwikkeling van de ICNG en de gevolgen daarvan door de dienstregeling 2023. Wij hebben toen moeten besluiten om introducties van de Airportsprinter en de ICNG-doorkoppeling van de HSL-Zuid naar de Hanzelijn (incl. de snelheid die mogelijk is), die mede steunen op de instroom van ICNG en voorzien waren in dienstregeling 2023, met minimaal een jaar uit te stellen. De ICNG-vertraging is inmiddels verder opgelopen en NS doet zoals gezegd geen concessies aan een betrouwbare introductie. Dit betekent dat de beoogde productintroducties nog niet gaan plaatsvinden per dienstregeling 2024. Ons doel is en blijft om de ICNG- treinen tussen Amsterdam en Breda te laten rijden, daarna op het traject Den Haag- Eindhoven en vervolgens de productintroducties op andere baanvakken die onderdeel uit maken van het hoofdrailnet.



Ons kenmerk 20211109

Pagina 4/5

Tot slot

Wij blijven met elkaar in gesprek over alle ontwikkelingen en stellen een betrouwbaar product in het belang van de reizigers in onze afwegingen voorop.

Ik hoop u met bovenstaande voldoende geïnformeerd te hebben en graag vernemen wij uw reactie.

Met vriendelijke groet,



BIJLAGE 1: OVERZICHT INFORMATIEVOORZIEIING NS-IenW ICNG 2021

Vanwege de impact die COVID-19 heeft op de voortgang van de ontwikkeling en introductie van de ICNG informeer ik u periodiek hierover. Hieronder een overzicht:

- Brief NS inzake stand van zaken ICNG (2021, 29 juni), Kenmerk 20210629. Bijlage bij Kamerstuk 29984-932 (2021, 30 juni). Geraadpleegd via https://www.tweedekamer.nl/kamerstukken/brieven_regering/detail?id=2021Z12197&did=2021D26302
- Brief NS over vertraging infasering ICNG (2020, 5 juni). Kenmerk CCA/2020/068. Bijlage Kamerstuk 2020D23506 (2020, 12 juni). Geraadpleegd via <https://www.tweedekamer.nl/kamerstukken/detail?id=2020D23506&did=2020D23506> en
- Brief NS Impact Covid-19 op dienstregeling 2023 (2021, 15 januari). Kenmerk 20210115. Bijlage bij Kamerstuk 29984-922 Vertraging introductie van de Intercity nieuwe Generatie-transporttreinen (ICNG). Geraadpleegd via https://www.tweedekamer.nl/kamerstukken/brieven_regering/detail?id=2021Z03298&did=2021D07300
- Brief NS d.d. – 9 november 2021 over opvolging van het externe onderzoek door Raillistics en statusupdate ICNG-programma.