

Vergaderjaar 2022–2023

29 984

Spoor: vervoer- en beheerplan

Nr. 1097

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 18 april 2023

De Intercity Nieuwe Generatie (hierna: ICNG) is een snelle trein die de reizigers tijdswinst zal bieden op de HSL-Zuid. De trein kan 200 kilometer per uur rijden en vervangt de IC-direct, die 160 kilometer per uur rijdt. Sinds juni 2020¹ is uw Kamer regelmatig geïnformeerd over de vertraging van de introductie van de ICNG op de HSL-Zuid. In december 2021² is uw Kamer geïnformeerd over de toenmalige planning van NS en de uitkomsten van de eerste externe toets die hierop is uitgevoerd. Uit deze externe toets kwam naar voren dat de door NS afgegeven planning niet meer haalbaar was en dat het op dat moment niet mogelijk was om een concrete datum af te geven vanwege de vele risico's in de planning. Afgesproken is toen dat NS uiterlijk in het vierde kwartaal van 2022 een nieuwe instroomplanning af zou geven.

Ik heb uw Kamer eind november 2022 geïnformeerd³ over de nieuwe planning, die NS in september 2022 met mij heeft gedeeld. Volgens het toenmalige planningscenario bleef het haalbaar om de volledige instroom van de ICNG tussen Amsterdam en Breda in 2023 te voltooien en zou de start in de reizigersdienst in het eerste kwartaal van 2023 plaatsvinden. Ik heb daarnaast met uw Kamer gedeeld dat ik wederom een externe toets hierop zou laten uitvoeren. NS heeft in de brief die ik eind november 2022 met uw Kamer gedeeld heb al aangegeven dat deze planning niet meer gehaald zou worden, maar dat de verwachting was dat de start van de reizigersdienst in het tweede kwartaal van 2023 plaats zal vinden. In deze brief en bijlagen leest u over de voortgang van de introductie en de uitkomsten van deze externe toets.

Zoals ik in november 2022 heb gemeld heeft NS met de introductie van de ICNG op diverse vlakken vooruitgang geboekt. Zo zijn de eerste drie

¹ Kamerstuk 29 984, nrs. 898, 922, 932, 949 en 1076.

² Kamerstuk 29 984, nr. 949.

³ Kamerstuk 29 984, nr. 1076.

treinen, die bestemd zijn voor de reizigersdienst, aangekomen in Nederland. Deze treinen maken nu, zonder reizigers, testritten op het hoofdrailnet en de HSL om de nieuwste software en hardware te testen. Ook heeft de Inspectie voor Leefomgeving en Transport (ILT) eind december toelating verleend voor het gebruik van de ICNG voor het reizigersvervoer, waarmee een belangrijke stap is gezet richting de start van de reizigersdienst.

Ondanks deze voortgang blijkt uit de externe toets (bijgevoegd bij deze brief) dat de door NS afgegeven planning in september 2022 voor de introductie van de ICNG niet meer haalbaar is. Dit wordt bevestigd door NS in haar brief. Er is een vertraging van enkele maanden opgetreden. De verwachting is nu dat NS in het tweede kwartaal van 2023 kan starten met de reizigersdienst en dat zij de introductie op het traject Amsterdam–Breda in 2023 zal afronden. NS heeft met mij een planning gedeeld die dit bevestigt: de ambitie is om in de tweede helft van april 2023 te starten in de reizigersdienst en deze in het vierde kwartaal van 2023 af te ronden. Naar verwachting start aansluitend op de afronding van de instroom op Amsterdam–Breda de instroom op het traject Den Haag–Eindhoven. De opschaling naar 200 km/u op het gehele traject Amsterdam–Breda wordt verwacht in december 2024, aan het einde van de huidige concessieperiode. Tussen Amsterdam en Rotterdam wordt verwacht dat deze opschaling per 2024 ingaat. Dit is helaas later dan verwacht, maar gegeven de overstaprelaties voor de reiziger de beste keuze.

In het rapport van Railistics wordt een aantal risico's voor de planning benoemd. Deze zitten niet zozeer op de instroom op de HSL. Er wordt geconcludeerd dat er in het bijzonder een risico bestaat voor de introductie van de treinen op de verbindingen naar Groningen/ Leeuwarden en Enschede, waar NS voornemens is de treinen vanaf 2025 in te zetten. Dit risico wordt veroorzaakt door de laskwaliteit bij een deel van de al geproduceerde treinen. In maart 2022 is vastgesteld dat de laskwaliteit bij deze treinen niet voldoet aan de eisen van NS⁴. Bij de drie treinen die al geleverd zijn en de treinen die vanaf nu geleverd worden, speelt dit probleem niet. Alle treinen die daarvoor gebouwd zijn, zullen nog een keer terug de fabriek in gaan voor een retrofit. De retrofit houdt in dat de treinen worden aangepast om aan de eisen van NS te voldoen, waarbij (onder)delen worden vervangen, gerepareerd of aangepast. Deze hersteloperatie kost veel tijd en de verwachting is dat de laatste treinen pas in 2025 van de band rollen.

Concluderend is de introductie van de ICNG helaas opnieuw met een aantal maanden vertraagd, maar de ambitie van NS blijft staan om in 2023 de ICNG volledig in te laten stromen op de HSL. Zowel NS als ik hopen dat het proces verder voorspoedig zal verlopen en dat als het goed is zeer binnenkort al de eerste reizigers kunnen worden verwelkomd in de ICNG op de HSL.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat,
V.L.W.A. Heijnen

⁴ Kamerstuk 29 984, nr. 1076.