**Aan** Ministerie van IenW

**NS**

**Communicatie**
**& Corporate Affairs**

**Datum** 15 januari 2021
**Kenmerk** 20210115
**Onderwerp** Impact COVID-19 op dienstregeling 2023

Geachte,

In het “Toekomstbeeld OV 2040” hebben Rijk, decentrale overheden en de OV-sector gezamenlijke ambities voor het openbaar vervoer geformuleerd. Eén van die ambities is het vaak en snel verbinden van steden en regio’s. Ambities die van belang zijn voor onze reizigers. NS heeft dit o.a. vertaald in de ambitie om meer steden in het noorden en oosten van Nederland via de Hogesnelheidslijn Zuid (HSL) en (deels) via de Hanzelijn rechtstreeks met de Randstad te verbinden met een kortere reistijd. Doel is om de nieuwe ICNG-treinen vanaf de HSL via Amsterdam-Zuid te vertakken naar Lelystad Centrum, Amersfoort Schothorst, Enschede, Leeuwarden en Groningen. Tegelijkertijd maakt dit de start van de Airport Sprinter tussen Hoofddorp en Amsterdam Centraal mogelijk die randvoorwaardelijk is voor de benodigde ruimte voor de verbouwing van Amsterdam Centraal. Deze nieuwe productintroducties stonden gepland met ingang van dienstregeling 2023. De COVID-19-pandemie raakt echter de infasering van de ICNG-treinen[1] en dat heeft gevolgen voor dienstregeling 2023. Het risicoprofiel van deze introductie is zodanig vergroot dat NS heeft besloten de beoogde dienstregeling met minimaal een jaar uit te stellen. In deze brief ga ik nader in op de oorzaken van het verhoogde risicoprofiel en welke stappen NS onderneemt om onze ambities uit Toekomstbeeld OV zo snel als mogelijk en verantwoord te realiseren.

**COVID-19 vergroot risicoprofiel**
Productintroducties kennen altijd enig risico, zo ook in dienstregeling 2023. Om die reden is altijd een zorgvuldige voorbereiding nodig. Door COVID-19 is het risicoprofiel van de infasering van ICNG-treinen de afgelopen periode verder toegenomen. Wereldwijd zijn landen genoodzaakt tot het treffen van maatregelen (o.a. reisrestricties, quarantaine, vertraging bij toelevering onderdelen, etc.) en die hebben ook zijn weerslag op de doorlooptijd van het ICNG-programma (ontwikkelen, bouwen, testen, toelaten en introductie in de dienstregeling). Daarnaast zijn testritten stilgevallen na de ontsporing van twee ICNG-testtreinen tijdens het transport in Duitsland. Wij hebben u over deze ontwikkelingen en de impact hiervan op 18 november 2020 geïnformeerd.

[1] *Memo NS aan IenW van 5 juni 2020 met kenmerk CCA/2020/068 over de impact van COVID/19 op de infasering van ICNG en mitigerende maatregelen.*

Deze ontwikkelingen hebben ervoor gezorgd dat het risicoprofiel van deze grote aanpassingen in dienstregeling 2023 zodanig is toegenomen dat NS heeft besloten dit met minimaal een jaar uit te stellen. Dit betekent dat de dienstregeling van 2022 in 2023 wordt voortgezet, eventueel met kleine aanpassingen.

**Instroom van voldoende en betrouwbare ICNG-treinen**
De maatregelen die overheden hebben genomen als gevolg van COVID-19 hebben een groeiende impact op de ontwikkeling en realisatie van de ICNG. Het is onduidelijk hoe lang dit impact blijft houden op de productie in Polen, de softwareontwikkeling in India en het testen in Tsjechië, Duitsland en Nederland. Naast een tekort aan personeel door ziekteverzuim en quarantaine heeft leverancier Alstom – als gevolg van COVID-19 – te maken met problemen in de toelevering van grondstoffen en onderdelen, uitstel van testen en beperkingen in het reisverkeer.

Op 16 oktober 2020 ontspoorde in Duitsland bovendien een goederenlocomotief met daarachter twee ICNG-testtreinen waarbij één van de treinstellen zwaar beschadigd is geraakt. Door het ongeluk heeft Alstom nu een testtrein minder. Ook zijn door het ongeval en in afwachting van onderzoek door Alstom, het Eisenbahn Bundesamt en de Bundespolizei de testritten stilgevallen en loopt het testprogramma hierdoor een nog onbekende vertraging op. Het kritieke pad tot inzet in de reizigersdienst wordt vooral bepaald door het testen en toelaten, dat hierdoor geraakt wordt.

Vanzelfsprekend doen wij er samen met Alstom alles aan om ondanks alle beperkingen maximale voortgang te realiseren. Een groeiende impact op de infasering van ICNG is in deze situatie echter onvermijdelijk. Het is in het belang van NS en Alstom om waar mogelijk de ontwikkel-, productie-, test-, opleidings- en toelatingswerkzaamheden met alle beperkingen die er zijn door te zetten en de opgelopen en nog te verwachten vertraging waar mogelijk te mitigeren (zie bijlage 1 voor mitigerende maatregelen). Ondanks de druk op de planning zal hierbij altijd voorop blijven staan dat de ICNG veilig en betrouwbaar kan starten en in beheersbare stappen wordt geïntroduceerd in de reizigersdienst.

Om de beoogde dienstregeling te kunnen rijden, is het noodzakelijk dat er voldoende betrouwbare ICNG-treinen beschikbaar zijn voor de reizigersdienst. Er is een reëel risico dat per dienstregeling 2023 niet genoeg ICNG-treinen beschikbaar en voldoende getest zijn om de beoogde dienstregeling te kunnen rijden[2] en er dan niet voldoende back-up materieel is om de dienstregeling betrouwbaar te kunnen starten.

**ICNG-treinen nodig voor beoogde dienstregeling**
Doorkoppeling van de HSL-Zuid naar Noord- en Oost-Nederland inclusief Hanzelijn volgt na vervanging van het huidige materieel door de ICNG op de HSL. Volledige infasering van de ICNG op de HSL tussen Amsterdam Centraal en Breda zal conform de huidige planning nog steeds in de loop van 2022 zijn voltooid zoals ook beschreven in onze brief aan het ministerie van IenW van 5 juni 2020 (CCA/2020/068), waarbij het risicoprofiel door de recente ontwikkelingen wel is toegenomen.

[2] *Dit heeft geen consequenties voor de HSL, waar NS ook ICNG-treinstellen gaat inzetten.*

Bij de infasering van nieuwe treinen is er altijd sprake van inleereffecten met een verhoogd risico op groepsuitval. Vandaar dat NS zolang de betrouwbaarheid niet bewezen is altijd wil beschikken over een terugvalscenario om te voorkomen dat de dienstverlening op enkele lijnen weg kan vallen (zie bijlage 2).

Als de betrouwbaarheid van ICNG in de reizigersdienst op de HSL voldoende is aangetoond kan NS besluiten de ICNG-inzet door te trekken naar nieuwe bestemmingen. Deze uitbreiding van HSL-gerelateerde inzet van materieel is alleen mogelijk na instroom van ICNG.

- Bij introductie van de Airport Sprinter van Hoofddorp en Schiphol Airport over de Westtak naar Amsterdam Centraal gaan de HSL-treinen[3] van Schiphol Airport doorrijden via Amsterdam Zuid (en deels via de Hanzelijn) naar het Noorden en Oosten van Nederland.
- Nieuwe wissels bij Amsterdam Zuid zijn voorwaardelijk om ruimte te maken op Amsterdam Centraal voor de Airport Sprinter. De realisatie van deze wissels heeft geen speling op de planning.

**Capaciteit op het spoor**
Ondanks dat er in deze coronatijd minder reizigers met de trein reizen, moeten we naar de toekomst blijven kijken en voorbereid zijn op groei op de lange termijn. Het openbaar vervoer is onmisbaar voor de maatschappelijke opgaven in ons land. Op het gebied van o.a. wonen, klimaat en verbinden van steden en regio's. NS blijft inzetten op verdere uitbreiding van de dienstverlening. Hoogfrequent rijden is daarbij een ontwikkeling die de kwaliteit voor de reiziger verhoogt en de capaciteit van het spoor beter benut. Dat betekent dat we onverminderd aandacht blijven houden voor onderhoud en aanleg van (nieuwe) infrastructuur. Gegeven de beschikbare infrastructuur zoekt NS naar een zo optimaal mogelijke landelijke dienstregeling waar reizigers profijt van hebben. Dat is een uitdaging, zeker op plaatsen waar de infrastructuur krap is en wensen als bijvoorbeeld versnelling niet (direct) gerealiseerd kunnen worden zonder negatieve impact op andere lijnen. Op dit moment heeft bijvoorbeeld het spoor bij Schiphol en Zwolle nog onvoldoende capaciteit om alle ambities voor 2023 waar te maken.

**Consequenties uitstel dienstregeling 2023**
Het risicoprofiel van infasering van ICNG is zodanig vergroot dat NS heeft besloten om de dienstregeling 2023 minimaal een jaar uit te stellen. Dit heeft als gevolg dat dienstregeling 2022 wordt voortgezet voor minimaal 1 jaar. Daarmee blijven we een bekende, betrouwbare dienstregeling van kwaliteit bieden. Deze dienstregeling is al een grote stap vooruit ten opzichte van 2021, want in 2022 gaan op Schiphol – Leiden – Rotterdam, Arnhem – Schiphol en Dordrecht – Rotterdam zes treinen per uur rijden.

We hebben met het continueren van dienstregeling 2022 meer tijd om ervoor te zorgen dat alle randvoorwaarden voor de introductie van de Airport Sprinter en het doorrijden van de ICNG vanaf de HSL naar Noord- en Oost-Nederland worden ingevuld.

[3] *De Thalys en Eurostar blijven van en naar Amsterdam Centraal rijden, de IC Brussel wordt met ICNG gereden..*

En er zal meer duidelijkheid komen over prestatie en beschikbaarheid van ICNG. Aan de andere kant heeft het voortzetten van dienstregeling 2022 als consequentie dat ook in 2023:

- De Sprinter Hoofddorp – Hoorn Kersenboogerd een langere halteertijd houdt in Zaandam in de spits (7-8 minuten langer t.o.v. 2021).
- Niet wordt voldaan aan de concessieafspraak reistijd Amsterdam-Breda (66 minuten i.p.v. 63 minuten) bij 200 km per uur op de HSL. Dit is besproken met het ministerie van IenW en opgenomen in de Kamerbrief van 11 juni 2020[4] over o.a. MTR NS en ProRail.

**Tot slot: ambities en zorgvuldigheid**

Het besluit om de dienstregelingstappen in 2023 met minimaal 1 jaar uit te stellen wordt ingegeven door bovenstaande ontwikkelingen en afwegingen. NS wil een betrouwbare dienstregeling bieden en in afspraken met (regionale) partners een betrouwbare partner zijn. Dit kan als wij voldoende, bewezen betrouwbare ICNG-treinen hebben. Dat is gegeven de recente ontwikkelingen door COVID-19 voor 2023 niet realistisch. We zetten daarom dienstregeling 2022 in 2023 voort, zodat we een voorspelbare en betrouwbare dienstregeling blijven rijden. Onze ambitie om met ICNG regio's sneller te verbinden en het rijden van een hoogfrequente sprinterdienst tussen Schiphol en Amsterdam blijft onverminderd van kracht en we onderzoeken per wanneer deze ambitie maakbaar is. Hierover zullen wij het ministerie van IenW tijdig informeren. Daarnaast blijven wij in gesprek over de ontwikkelingen met onze partners en stakeholders.

Met vriendelijke groet,

**Bijlage(n)** 2

[4] *Brief IenW aan de Tweede Kamer van 11 juni 2020 met kenmerk IENW/BSK-2020/90720.*

## Bijlage 1: Handelingsperspectief: mitigerende maatregelen COVID-19

Alstom en NS doen er uiteraard alles aan om samen de impact van COVID-19 zoveel mogelijk te beperken door waar dit toegestaan en mogelijk is onder strikte condities door te werken. Voorbeelden hiervan zijn:

- Herstart van de serieproductie in Polen op 20 april 2020 met extra COVID-19 gerelateerde aanpassingen en daardoor een lagere productiesnelheid
- Overleg met de testbaan in Tsjechië en de klimaatkamers in Oostenrijk en Frankrijk over de herstart van de testen na maanden van sluiting middels training van lokale medewerkers om werkzaamheden uit te voeren onder begeleiding van buitenlandse specialisten door middel van een videoverbinding.
- Wekelijkse monitoring van onderleveranciers op financiën en productieplanning en het contracteren van 'second sources'.
- Komst eerste opleidingstrein en testtrein in Nederland in juni 2020 en start van het testen in Nederland met aangepaste werkinstructies en beschermende maatregelen om met meerdere personen in een cabine te kunnen zijn tijdens testritten.
- Voortzetting van het toelatingsproces en afstemming over het oplossen van gevonden issues vanuit het testen door video-overleg.

Daarnaast is er frequent periodiek overleg tussen de directies van Alstom en NS om de voortgang te monitoren. De levering van alle treinen die nodig zijn voor testen, toelating en operationele voorbereiding in Nederland is nog onzeker door een tekort aan onderdelen en achterstand in de softwareontwikkeling. Als dit opgelost is, gaat er door Alstom en NS dit jaar nog uitgebreid getest worden. Deze testen zijn ook bedoeld om problemen vroegtijdig te ontdekken en deze voor de start van het reizigersbedrijf op te lossen.

## Bijlage 2: Back-upbeleid

NS hanteert sinds 2016 het beleid een back-up met reservematerieel aan te houden bij instroom van nieuw materieel. Dit is een risicomitigatie (en invulling van de aanbevelingen Parlementaire Enquêtecommissie Fyra) om grootschalige uitval te voorkomen of te beperken. Uitgangspunt 0,5 jaar voor HRN en 1 jaar voor HSL/internationaal materieel t.b.v. late levering en toelatingsproblemen. Daar bovenop 1 jaar t.b.v. grootschalige uitval en materieeltekorten. Deze termijn is gebaseerd op het feit dat dan alle seizoenen zijn gepasseerd en er voldoende kilometers gereden zijn om zicht te hebben op de materieelprestaties.

Voor dienstregeling 2022 is er back-up voor instroom ICNG op de HSL met TRAXX-ICR op 160 km per uur. Zodra de doorkoppeling naar Noord- en Oost-Nederland en de HSL via Amsterdam Zuid zijn gekoppeld, is er geen back-up materieel meer, omdat de ICNG de enige trein is die 200 km per uur op de HSL kan rijden en met 160 km per uur door kan rijden op de Hanzelijn. Als er geen back-up is, kan een productstap alleen plaatsvinden als het materieel voldoende beschikbaar en bewezen betrouwbaar is.