



NS

Postbus 2025, 3500 HA Utrecht

Ministerie van Infrastructuur en Milieu
T.a.v. de Staatssecretaris, mevrouw W. Mansveld
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Drs. T.H. Huges
President-Directeur

Hoofdgebouw IV
Laan van Puntenburg 100
Postbus 2025
3500 HA Utrecht
Nederland

Datum 19 juni 2014
Ons kenmerk TH/JM/027
Onderwerp Intercity Nieuwe Generatie

Telefoon 030 450 1500

Zeer geachte mevrouw,

Middels deze brief wil ik u informeren over de studiefase van NS aangaande de aanschaf van de Intercity Nieuwe Generatie.

Door het uitvoeren van een onderzoek als onderdeel van de studiefase voor aanschaf van de Intercity Nieuwe generatie geeft NS uitvoering aan het verzoek van het Ministerie van infrastructuur en Milieu om de motie De Boer/Hoogland (22026, nr. 440), die vraagt om te onderzoeken of de instroom kan worden versneld van 2021 naar 2018 en of sneller dan 200 kilometer per uur op de binnenlandse corridors van de HSL kan worden gereden, uit te voeren. De twee aspecten (instroomplanning en maximale snelheid) adressen wij in deze brief.

Daarnaast heeft het Ministerie van Infrastructuur en Milieu het proces en de resultaten van de studiefase laten onderzoeken door middel van een onafhankelijke audit. In deze brief ga ik in op enkele opmerkingen die in de audit-rapportage zijn gemaakt, specifiek ten aanzien van governance.

Allereerst wil ik de context en de ambities van NS schetsen waarin de aanbesteding plaatsvindt. Vervolgens ga ik in op het proces van specificeren van de nieuwe Intercitygeneratie en daarin gemaakte keuzes van onder meer de maximumsnelheid, ten behoeve van de aanbesteding.

Ambities NS

De komende periode staan voor NS diverse verbeteringen op stapel om het treinverkeer in Nederland te verbeteren. De reiziger moet frequenter, betrouwbaarder en veiliger over het spoor kunnen reizen. NS wil hiermee een belangrijke bijdrage leveren aan de bereikbaarheid van Nederland.

Programma Hoogfrequent Spoor

NS wil op een groot aantal corridors in de brede Randstad 6 Intercity's en 6 Sprinters per uur rijden. Hierdoor kunnen reizigers daar *spoorboekloos* rijden. Het eerste traject waarop elke tien minuten een trein rijdt, is Amsterdam – Eindhoven. Ook zijn de trajecten Rotterdam – Den Haag HS, Amsterdam – Alkmaar, Arnhem – Schiphol en Almere – Amsterdam in onderzoek om hoogfrequent te rijden in de komende periode. Daarvoor is nieuw Intercity- en Sprintermaterieel benodigd dat hoogfrequent met snelle rijtijden kan rijden.

Lange termijn Spoor Agenda

In de Lange Termijn Spoor Agenda (LTSA) zijn uitgangspunten meegegeven hoe de prestaties op het spoor kunnen worden verbeterd. Op de kortere termijn maken NS en ProRail reizen met de trein structureel betrouwbaarder en daarmee aantrekkelijker voor reizigers door de prestaties te verhogen en verstoringen te verminderen. Daarvoor worden de prestaties verbeterd op specifieke plekken in het land, momenten op de dag en seizoenen waarin prestaties op het spoor onvoldoende zijn. De reis van deur tot deur van de reiziger verbetert door een betere aansluiting van de trein op voor- en natransport als de fiets, taxi, bussen en trams.

ERTMS

In de Railmap 3.0 geeft het Ministerie van Infrastructuur en Milieu invulling aan het voornemen tot een gefaseerde implementatie van ERTMS. Het voorkeursscenario houdt in dat ERTMS met beproefde technologie van Level 2 in de periode tot en met 2028 wordt ingevoerd in grote delen van de brede Randstad. De invoering van ERTMS heeft als doel de vervanging en verbetering van de treinbeveiliging.

Integratie HSL en Hoofdrailnet: periode 2015-2025

NS heeft in het najaar van 2013 een alternatief vervoersaanbod gepresenteerd voor de treinverbinding tussen Nederland en België en over de HSL-zuid. Hierin worden meer steden met elkaar verbonden en krijgt de reiziger keuze op basis van bewezen technologie en betrouwbare dienstverleningsconcepten. Tussen Amsterdam en Rotterdam rijden hoogfrequent treinen over de HSL. Ook worden het hoofdrailnet en de HSL geïntegreerd. De HSL wordt daardoor beter benut voor binnenlands verkeer: zo worden Den Haag, Tilburg en Eindhoven aangesloten op de HSL waardoor reizigers sneller op hun bestemming zijn. Hiervoor schaft NS nieuw Intercitymaterieel aan. De Beneluxtrein wordt in ere hersteld en rijdt vanuit Amsterdam via Den Haag naar Rotterdam om daar vervolgens over de HSL via Breda naar België te rijden.

Modernisering van treinen en aanschaf van nieuwe treinen

Om alle plannen mogelijk te maken, renoveert NS treinen en schaft NS nieuwe treinen aan.

De eerste generatie van de VIRM-dubbeldekkers, die in de jaren negentig van de vorige eeuw in dienst kwamen bij NS, worden vanaf deze zomer compleet gemoderniseerd. De eerste vernieuwde VIRM's komen naar verwachting in 2016 op het spoor. Meer ICRm-rijtuigen worden omgebouwd om over de HSL te kunnen rijden en tevens gemoderniseerd.

NS is verder bezig met de aanbesteding van de Sprinter Nieuwe Generatie (SNG). De nieuwe Sprinters kunnen naar verwachting in 2018 in dienst komen. De nieuwe Sprinter wordt gebaseerd op bewezen technologie en bouwt voort op de ervaringen met de eerste (SGM) en tweede (SLT) generatie Sprinters die zich inmiddels volop hebben bewezen.



Ook schaft NS nieuw Intercitymaterieel aan, dat een belangrijke drager zal worden van de uitvoering van Programma Hoogfrequent Spoor, de Lange Termijn Spooragenda en de integratie van de HSL en het Hoofdrailnet. Om die redenen zoekt NS naar een type trein die als beste kan voldoen aan alle eisen om die plannen te verwezenlijken. De Intercity Nieuwe Generatie zal het mogelijk moeten maken om hoogfrequent te rijden, steden met steden te verbinden over zowel de HSL als het Hoofdrailnet, de beoogde rijtijden in de dienstregeling te halen, zelfstandig toegankelijk te zijn en voldoende vervoerscapaciteit te bieden.

Intercity Nieuwe Generatie

NS heeft zorgvuldig onderzocht wat de specificaties moeten worden van het nieuwe materieel. Hierbij heeft NS in de studiefase van het project een aantal stappen doorlopen. In deze fase wordt het materieelconcept en de uitgangspunten voor de aanbesteding vastgesteld.

In het onderzoek heeft NS zich laten leiden door uitgangspunten volgend uit de *lessons learned* van eerdere materieelprojecten, waaronder het V250-project. Deze zijn onder andere:

- Gebruik maken van bewezen technologie en goed kijken naar de beschikbare kennis bij leveranciers.
- Keuze bieden voor reizigers in termen van verschillende treindiensten.
- Geen klein en daarmee kwetsbaar materieelpark meer.

Het nieuwe Intercitymaterieel moet de ambities van NS kunnen waarmaken en moet voldoen aan bijvoorbeeld eisen die voortvloeien uit de concessie en wettelijke verplichtingen. Op basis daarvan zijn de volgende eisen voorzien aan het te verwerven materieel (niet limitatief):

- Treinstellen op basis van één platform die over de HSL en het Hoofdrailnet kunnen rijden.
- Zelfstandige toegankelijkheid, conform geldende wet- en regelgeving.
- Een snelle dienstregeling kunnen rijden, om de gestelde rijtijden te halen die nodig zijn voor het realiseren van het Programma Hoogfrequent Spoor en de gestelde concessie-eisen voor het hoofdrailnet en de HSL.
- Voorzien van ERTMS.
- Aansluiting bij internationale standaarden.
- Geluidsnormen, conform Europese eisen.
- Reizigerscomfort op Intercityniveau met aandacht voor aspecten als geluid, drukverschillen, klimaat en trillingen.
- Hoge betrouwbaarheid, lage Life Cycle Costs.
- Geschikt voor alle Nederlandse condities en gebruik (waaronder weersomstandigheden).
- Duurzaam door onder andere een hoge energie-efficiënte.
- Voldoen aan de veiligheidseisen, voortkomend uit de concessie en wetgeving.
- Efficiënt onderhoudbaar en een goede beschikbaarheid van reserveonderdelen.

Maximumsnelheid van de Intercity Nieuwe Generatie

Tijdens de genoemde studiefase heeft NS onderzocht wat de maximumsnelheid zou moeten zijn, met een zoekrichting tussen 200 en maximaal 249 kilometer per uur, mede naar aanleiding van de Kamermotie de Boer/Hoogland. Hiervoor heeft NS een marktconsultatie verricht. Marktpartijen geven aan dat een trein maakbaar is met dit eisenpakket dat NS

gegeven de ambities en concessieverplichtingen heeft opgesteld, maar enkel met een maximumsnelheid van 200 kilometer per uur. Met een hogere uitgevraagde snelheid zal de markt komen met varianten op een hogesnelheidstrein en kan niet meer aan alle eisen worden voldaan, namelijk:

- De gestelde eisen met betrekking tot toegankelijkheid kunnen niet worden gehaald. Bestaande hogesnelheidstreinen zijn namelijk niet voorzien van een lage vloer. Motoren en remmen zijn bijvoorbeeld groter voor snellere treinen, waardoor onder de vloer meer ruimte nodig is voor technische apparatuur, wat strijdig is met een vloer die aansluit op perronhoogte.
- Brede deuren zijn benodigd om snel in en uit te kunnen stappen. Bij hogere snelheden dan 200 kilometer per uur zijn sterkere deuren benodigd als gevolg van hogere aerodynamische belasting. De industrie heeft dergelijke sterke brede (dubbele) deuren nog niet ontwikkeld. Hierdoor zal de trein een krappere (enkelvoudige) deur bevatten, waardoor de halteertijden op de stations vergroot moeten worden. Dit levert over het gehele HSL-traject extra reistijd op.
- De acceleratie en deceleratie van hogesnelheidstreinen zijn langzamer dan Intercitytreinen, omdat deze zijn ontworpen voor lange afstanden. In het Nederlandse netwerk liggen de stations relatief dicht bij elkaar. Een snelle acceleratie, waarbij treinen voor en na halteringen in korte tijd op snelheid komen, is een belangrijke factor voor het realiseren van snelle reistijden. Treinen met een maximale snelheid van 200 kilometer per uur met een snelle acceleratie en deceleratie dragen bij aan het verkorten van de rijtijden. Een langzaam acceleratievermogen leidt er toe dat gewenste rijtijden niet gehaald kunnen worden.
- Een hogere snelheid betekent een geluidstoename. Bij een groeiend treinverkeer worden de geluidsnormen eerder bereikt bij hogere maximale snelheden. De industrie geeft aan dat zij niet kan garanderen aan de concessie-eisen met betrekking tot geluid te kunnen voldoen.

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, inclusief de gestelde rijtijden. Treinen met een maximale snelheid van 200 kilometer per uur met een snelle acceleratie en deceleratie dragen bij aan het verkorten van de rijtijden. Ook werd duidelijk dat treinen met een maximale snelheid van 200 kilometer per uur door meerdere leveranciers zijn verkocht. Het gebruik van bewezen technologie en keuze uit meerdere leveranciers is één van de lessen die NS heeft getrokken.

De instroom van het nieuwe Intercitymaterieel (ten behoeve van de HSL-Zuid Intercity diensten Amsterdam – Rotterdam en Amsterdam – Breda) zal in 2021 starten en worden afgerond. Dit is het vroegst mogelijke moment. Het proces van specificeren, aanbesteden en contracteren vergt ruim twee jaar. Ontwerp, bouw, certificering en toelating kosten circa vier jaar. Voor testen en voorbereiden van de operatie is ruim een jaar nodig, waarna kan worden gestart met het introduceren in de reizigersdienst. Ervaring, zowel bij NS als bij andere Europese vervoerders, heeft geleerd dat deze tijd nodig is voor een gedegen en succesvolle introductie van nieuw materieel. De afgelopen maanden is met leveranciers van materieel gesproken over deze planning. Ook zij beoordelen deze als ambitieus, maar haalbaar en geven aan geen mogelijkheden te zien om dit traject verder te versnellen.



Opmerkingen uit het audit-rapport over governance bij NS

Zoals eerder aangegeven, heeft het Ministerie van Infrastructuur en Milieu het proces en de resultaten van de studiefase laten onderzoeken door middel van een onafhankelijke audit. In de audit is een aantal opmerkingen gemaakt over de besturing (governance) van het aanbestedingsproject, waar ik hieronder op in ga.

In de audit is vastgesteld dat genomen besluiten worden vastgelegd, maar dat de overwegingen en discussies voorafgaand aan het besluit vollediger vastgelegd kunnen worden om in de toekomst hierop terug te kunnen grijpen. Traceerbaarheid en transparantie van besluitvorming kunnen daarmee worden verbeterd. NS neemt deze constatering ter harte en zal de daarom de ondersteunende en administratieve organisatie van het programma versterken, met als doel een achteraf navolgbare besluitvorming gedocumenteerd te hebben.

NS heeft verschillende lessen getrokken uit V250 en deze in het programma Intercity Nieuwe Generatie geïmplementeerd. Met betrekking tot de governance gaat het bijvoorbeeld om een directe rapportagelijijn vanuit de programmadirecteur naar de NS-directie (CFO). Dit past bij de vereenvoudigde topstructuur die onlangs is ingevoerd. Daarnaast worden de projectmanagers en specialisten die momenteel bezig zijn met de aankoop van nieuw sprintermaterieel, nauw betrokken bij het programma Intercity Nieuwe Generatie.

Ik ga ervan uit dat ik u hiermee een goed beeld heb geschetst van de resultaten van de studiefase van NS aangaande de aanschaf van de Intercity Nieuwe Generatie, waarbij ik tevens ben ingegaan op de relatie met de motie De Boer/Hoogland en de in opdracht van het Ministerie van infrastructuur en Milieu uitgevoerde audit op de resultaten van de studiefase.

Hoogachtend,

Timo Huges