



**Aan** Ministerie van IenW  
Directie OVS  
Postbus 20901  
2500 EX Den Haag

**NS**

**Corporate Affairs**

29 juni 2021

**Datum** 20210629

**Kenmerk** ICNG - Stand van zaken

**Onderwerp**

In het afgelopen jaar hebben NS en het ministerie van IenW regelmatig contact gehad over de gevolgen van de voortdurende impact van COVID-19 op de ontwikkeling en realisatie van de Intercity Nieuwe Generatie (ICNG). De coronapandemie raakt de ontwikkeling van ICNG hard, waardoor de voorgenomen planning van de instroom van ICNG niet meer haalbaar is. Zo werd vorig jaar juni duidelijk dat volledige infasering van ICNG op het traject Amsterdam – Breda in december 2021 niet langer haalbaar is. Ook heeft NS in januari 2021 moeten besluiten om productintroducties, die mede steunen op de instroom van ICNG op de Hogesnelheidslijn-Zuid (HSL) en het hoofdrailnet (HRN) en voorzien waren in dienstregeling 2023, met minimaal een jaar uit te stellen<sup>1</sup>. In navolging van onze eerdere brieven schets ik hieronder de huidige stand van zaken.

### **Impact COVID-19: instroom ICNG in reizigersdienst start in 2022**

De wereldwijde impact van corona heeft brede invloed op de ontwikkeling en realisatie van de ICNG. Extra COVID-19-maatregelen in productie en tijdens testen, vertragen de voortgang evenals reisrestricties, ziekteverzuim en vertraging in levering van software en onderdelen bij onderleveranciers. Dit heeft invloed op ontwikkeling, productie, testen en het oplossen van issues. Met name de benodigde softwareaanpassingen die volgen uit de uitgevoerde testen liggen momenteel op het kritieke pad. Dit betekent dat hertesten nodig zijn, toelating langer duurt en opleidingen later starten. Voor de instroom van ICNG in de reizigersdienst heeft dit inmiddels tot gevolg dat de start hiervan niet langer haalbaar is in 2021 en verschuift naar 2022. Voor de instroom van ICNG op het traject Amsterdam – Breda blijft, zoals gemeld in onze brief van 15 januari 2021, de ambitie om deze volledig te realiseren voor het einde van dienstregeling 2022. Als gevolg van de onvoorziene impact van COVID-19 kunnen we nog geen harde uitspraak doen over een concrete planning. Onzekerheden die de planning kunnen beïnvloeden zijn:

- o de nog onbekende doorlooptijd voor het oplossen en hertesten van de huidige software issues

---

<sup>1</sup> 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 en memo NS aan IenW van 15 januari 2021 met kenmerk 20210115 over de impact van COVID-19 op dienstregeling 2023.



- o het verdere verloop van de COVID-19 pandemie
- o de kans op toename van ontbrekende onderdelen van toeleveranciers
- o het nog lopende testprogramma waarvan de resultaten kunnen leiden tot noodzakelijke aanpassingen
- o een langere doorlooptijd van de toelating doordat materieeltoelating sinds het 4<sup>e</sup> Spoorwegpakket loopt via de European Union Agency for Railways (ERA) en
- o de kans dat er nog noodzakelijke maatregelen kunnen volgen uit het onderzoek naar het sleepongeval in Duitsland wat nog niet is afgerond.

### **Effect op verdere dienstregelingstappen**

Mocht de instroom van ICNG door bovengenoemde risico's alsnog doorlopen in 2023 dan heeft dit geen impact op de huidige dienstregelingsontwerp voor 2023 door het eerdere besluit de dienstregelingstructuur van 2022 door te zetten in 2023. In het lopende ontwerp van dienstregeling 2024 nemen we bovenstaande ontwikkelingen mee. Wij blijven het ministerie van IenW en andere stakeholders hierover informeren in de reguliere overleggen over de ontwikkeling van de dienstregeling.

### **Betrouwbare en zorgvuldige introductie**

NS blijft primair sturen op een betrouwbare en zorgvuldige introductie. Dit betekent dat wij geen concessies doen aan het NS Proefbedrijf en een beheerste, stapsgewijze infasering conform de geleerde lessen uit de Parlementaire Enquête Fyra. We gaan door met testen binnen de mogelijkheden die er in deze tijd zijn (zoals recent de start van de testen met het eerste 8-wagenstel en de opleidingen voor onderhoud). Samen met onze leverancier werken we hard aan een betrouwbare introductie van ICNG in de reizigersdienst in 2022. Zie ook bijlage 1 voor enkele voorbeelden van genomen mitigerende maatregelen.

Ik hoop u met bovenstaande voldoende geïnformeerd te hebben over de huidige stand van zaken. Wij blijven met elkaar in gesprek over alle ontwikkelingen. Zo hebben we afgesproken dat we na de zomer bespreken wat dan de huidige stand van zaken is en het moment en de wijze waarop een externe toets kan plaatsvinden. Uiteraard ben ik bereid tot nadere toelichting.

Met vriendelijke groet,

Directeur Communicatie & Corporate Affairs



## **Bijlage 1: Handelingsperspectief: Update 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 en draaiend houden van de productie in Polen ondanks het hoge ziekteverzuim door COVID-19 reducerende maatregelen zoals extra beschermingsmiddelen en reiniging, werken in kleinere teams en het breder opleiden van productiemedewerkers om uitval van collega's op te vangen.
- Continu monitoren en prioriteren van materiaalstromen om materiaaltkortten in productie te beperken.
- Blijvende monitoring van onderleveranciers op financiën en productieplanning en het contracteren van 'second sources'.
- Inhuren en training van lokale medewerkers om testwerkzaamheden uit te voeren onder begeleiding van buitenlandse specialisten door middel van een videoverbinding.
- Contracteren van alternatieve testfaciliteiten in Duitsland en het verplaatsen van een aantal testen naar Nederland om aanwezigheid van specialisten mogelijk te maken.
- Testen in Nederland met aangepaste werkinstructies en beschermende maatregelen om met meerdere personen in een cabine te kunnen zijn tijdens testritten.
- Alstom heeft de doorontwikkeling van software voor ICNG de hoogste prioriteit gegeven en gesplitst in meerdere levering om de punten die relevant zijn voor toelating en het proefbedrijf zo snel mogelijk op te kunnen lossen.
- Inhuren van ervaren Nederlandse toelatingsmanagers die betrokken zijn geweest bij meerdere Nederlandse toelatingstrajecten. Zij begeleiden de buitenlandse specialisten om het toelatingsdossier voor het indienen bij de ERA al op een zo hoog mogelijk kwaliteitsniveau te krijgen en daarmee de doorlooptijd van de beoordeling te minimaliseren. ILT wordt voorafgaand aan de formele beoordeling al zo veel mogelijk geïnformeerd en betrokken.
- Zo veel mogelijk uitvoeren van voorbereidende werkzaamheden voor het onderhoud en de operatie in Nederland op basis van een statische, nog niet toegelaten trein.

Daarnaast is er nog steeds frequent periodiek overleg tussen de directies van Alstom en NS om de voortgang te monitoren. De levering van treinen die nodig zijn voor de operationele voorbereiding in Nederland is nog onzeker door een achterstand in de softwareontwikkeling. Als dit opgelost is, kan NS haar proefbedrijf starten. Deze testen zijn eveneens bedoeld om problemen vroegtijdig te ontdekken en deze voor de start van het reizigersbedrijf op te lossen.