

## **Adviesaanvraag nieuw materieel**

Datum: 27 januari 2020  
Kenmerk: CC/PA/TD-870  
Telefoon: 06 - 23 06 89 43  
E-mail: Thijs.Douma@ns.nl

Geachte vertegenwoordigers van de consumentenorganisaties,

Goed en voldoende materieel is erg belangrijk om ook in de toekomst een goed product voor de reiziger te kunnen bieden. Met deze brief informeer ik u over de uitgangspunten van de uitvraag aan de markt voor het verwerven van een nieuwe Intercitytrein conform onze voorgaande Locov-themasessies en vraag ik uw advies over het vervolgtraject.

### **Aanleiding: voldoende materieel, ook in de toekomst**

De reizigersgroei overstijgt in de komende jaren de prognoses van de Nationale Markt en Capaciteit Analyse (NMCA). NS stuurt actief met haar materieelparkbeleid (*voetnoot: Het materieelparkbeleid van NS wordt beschreven in een brief van NS aan IenW d.d. 5 september 2019 met kenmerk NS/CCA/20190905. Deze brief is op 10 oktober 2019 naar de Tweede Kamer gezonden als bijlage bij de Voortgangsrapportage HSL Zuid nr. 42.*) en heeft in de komende periode voldoende treinen op het hoofdrailnet (HRN) én de hogesnelheidslijn (HSL) voor de groeiende vervoervraag. Daartoe heeft NS in de lopende concessieperiode een investeringspakket van €3,8 miljard voor uitbreiding, vervanging en modernisering van materieel. Een randvoorwaarde voor de effectieve inzet van deze extra capaciteit is dat ook de infrastructuur meegroeit.

Om de grote groei van reizigers ook in het komende decennium op te vangen, wil NS nieuwe Intercitytreinen aanschaffen ter vervanging en uitbreiding van het materieelpark. Deze treinen moeten diverse eigenschappen combineren die op gespannen voet met elkaar kunnen staan. In de eerste plaats moet de trein een grote capaciteit bieden, zodat zoveel mogelijk reizigers een zitplaats hebben in de trein. De trein moet passen binnen de typisch Nederlandse infrastructuur van o.a. perronhoogtes, beperkte perronlengtes, omgrenzingsprofiel, maximale aslast, beveiligingssysteem en energievoorziening. Daarnaast moet de trein toegankelijk zijn voor rolstoelgebruikers. Gezien het intensief benutte Nederlandse netwerk moet de trein ook snel kunnen halteren, waarbij reizigers vlot kunnen in- en uitstappen.

Door een dialoog met de markt wil NS zich ervan vergewissen dat leveranciers in staat zijn om binnen het palet van eisen tot een passend aanbod te komen.

## **Uitgangspunten en afwegingen nieuwe trein**

NS heeft met de consumentenorganisaties in het Locov in de afgelopen twee jaar uitgebreid gesproken over de uitgangspunten voor een nieuwe Intercitytrein en de dilemma's die daarbij speelden. In de laatste Locov-themasessie op 13 januari 2020 heeft NS u geïnformeerd over de uitkomsten van verkenningen en gesprekken met diverse materieelleveranciers. Daaruit blijkt een voorkeursrichting voor een trein waarbij een treinstel bestaat uit een combinatie van zowel een enkeldek (waarmee toegankelijkheid voor rolstoelgebruikers kan worden gerealiseerd) als dubbeldek rytuigen (meer capaciteit dan bij een geheel enkeldeks treinstel).

Tijdens de studiefase zijn de uitgangspunten voor de nieuwe trein vastgesteld. Deze focussen op invulling van de lange termijn dienstregelingsbehoefte respectievelijk het accommoderen van de reizigersgroei. Hieronder worden de uitgangspunten en afwegingen voor de nieuw te verwerven trein nader toegelicht.

### **Inzet en snelheid**

De nieuwe trein wordt gezien de behoefte primair ingezet op het conventionele hoofdrailnet (160 km/uur). NS heeft daarnaast het voornemen de mogelijkheid voor o.a. een hoofdrailnet-Duitsland-variant (160 km/uur) op te nemen. Op dit moment is er geen concreet investeringsplan voor uitbreiding van de infrastructuur waar met 200 km/uur gereden kan worden. Onze nieuwste Intercity, de Intercity Nieuwe Generatie (ICNG), is geschikt voor 200 km/uur. Deze trein is in beeld voor de trajecten waar al wel voorzien is dat 200km/uur gereden kan worden en stroomt in 2021 in op het Nederlandse spoor. NS volgt de infrastructurele ontwikkelingen op de voet en zorgt voor een zo flexibel mogelijk materieelbeleid. Bij verwachte nieuwe ontwikkelingen (bijvoorbeeld veranderingen in de infrastructuur) kan NS dit tijdig meenemen bij het aanschaffen van nieuwe treinen.

Marktconsultatie wijst uit dat een hoofdrailnet-HSL-variant (200 km/uur) die voldoet aan alle eisen niet realistisch is. Deze eisen leiden bovendien tot aantoonbaar hogere complexiteit en daarmee een toename van kosten, doorlooptijd en risico's. Een dergelijke variant die rekening houdt met o.a. hoge capaciteit, drukdichtheid, zelfstandige toegankelijkheid en ruimte voor additionele apparatuur om te kunnen rijden op HSL (25Kv) en conventioneel spoor {1500V} gaat ten koste van de benodigde capaciteit op het HRN en past niet binnen de eisen vanuit de infrastructuur zoals de toegestane aslast. Daarnaast heeft NS voor inzet op de HSL-Zuid reeds de ICNG.

### **Treinsamenstelling**

De nieuwe trein is zowel enkeldeks als dubbeldeks en zal ten opzichte van de huidige dubbeldekstreinen een enkeldeksbak hebben waarmee invulling kan worden gegeven aan de afspraken met betrekking tot zelfstandige toegankelijkheid voor rolstoelgebruikers. Uit de studie is daarnaast gebleken dat een symmetrische treinconfiguratie ook tot de mogelijkheden behoort. NS is van plan om binnen mogelijke (verschillende) varianten ook een symmetrische treinsamenstelling uit te vragen voor de nieuwe trein.

Daarnaast zal de trein voldoen aan de wettelijke verplichtingen en Europese standaarden met betrekking tot het aantal rolstoelplaatsen en het PRM-toilet.

### **Omgrenzingsprofiel**

NS overweegt een ruimer omgrenzingsprofiel voor de nieuwe trein dat op het bovendeck ruimer is en tevens volledig aansluit bij de Europese standaard. Dit ruimere profiel creëert meer comfort voor reizigers op het bovendeck van een dubbeldeks rijktuig. Voor dit profiel zijn op enkele plaatsen in Nederland aanpassingen in de infrastructuur nodig. NS is hierover in overleg met ProRail.

### **Aslasten**

Inzet van materieel met hogere capaciteit betekent hogere maximale aslasten dan nu toegelaten (de specifiek Nederlandse maximale aslastnorm op het hoofdrailnet is 20 ton). De nieuwe trein moet uiteraard geschikt zijn voor het rijden op de Nederlandse infrastructuur. Een basisafspraken is gemaakt tussen het ministerie van IenW, ProRail en NS over de norm en mitigerende maatregelen bij overschrijding. Met de huidige scope voor de nieuwe trein is geconstateerd dat de kans op en impact van een overschrijding zeer beperkt is.

### **Planning**

Instream in de commerciële dienst van de te bestellen treinen is op basis van de huidige inzichten voorzien in 2027 tot en met 2030 onder voorbehoud van het aanbod van de markt en de ontwikkelingen binnen Nederland. In de planning wordt nadrukkelijk ook rekening gehouden met een introductieperiode waarbij het nieuwe materieel stap voor stap op het Nederlandse spoor wordt geïntroduceerd. NS zal in het af te sluiten contract een mate van flexibiliteit contracteren, zodat ingespeeld kan worden op veranderende inzichten in de behoefte aan capaciteit en daarmee anticiperen op wijzigingen in de infrastructuur of reizigersvraag.

### **Aansluiten bij marktstandaard**

NS kiest waar mogelijk voor bewezen technologie. Echter, bestaande buitenlandse treinconcepten zijn niet zonder aanpassingen toepasbaar op de Nederlandse situatie (bijvoorbeeld vanwege andere perronhoogte, dus niet zelfstandig toegankelijk). NS streeft er wel naar zo min mogelijk maatwerk/innovatierisico's te introduceren (lessons learned naar aanleiding van de Parlementaire Enquête Fyra).

### **Vervoerconcessie voor het hoofdrailnet**

Volgens de vervoerconcessie voor het hoofdrailnet heeft NS de verplichting om te zorgen voor voldoende materieel om de concessie uit te voeren tot 2025, daarnaast moeten wij zorgen voor continuïteit ook na deze concessieperiode. De nieuwe trein zal in de volgende concessieperiode instromen en de eisen die dan zullen gelden zijn op dit moment nog niet bekend. Wij gaan ervan uit dat de huidige basiseisen, zoals bijvoorbeeld voor toegankelijkheid voor rolstoelgebruikers en het opvangen van de stijgende vervoersvraag ook dan zullen gelden.

## **Adviesaanvraag en vervolgtraject**

De eerste stap in de verwerving van het nieuwe materieel is het starten van een Europese aanbesteding met een Request for Information (RFI). Op basis van deze RFI worden meerdere leveranciers geselecteerd die ervaren zijn in het leveren van een dergelijke nieuwe trein op basis van de eerder genoemde uitgangspunten (*voetnoot: De RFI wordt uitgevraagd aan de markt met de hierboven genoemde uitgangspunten. Hierbij geldt het voorbehoud dat er altijd een mogelijkheid bestaat dat er uit de RFI andere uitkomsten komen dan vooraf verwacht*). Deze RFI is gepland voor Q2 2020. Vervolgens zal aan de geselecteerde leveranciers een offerte gevraagd worden (Request for Proposal) die uiteindelijk zal leiden tot een contract met één leverancier dat vooralsnog is voorzien in 2022.

Wij gaan ervan uit dat wij u met bovenstaande voldoende hebben geïnformeerd over ons voornemen om nieuwe treinen te verwerven. Wij blijven u betrekken zoals ook in de afgelopen periode is gebeurd via themasessies over de studie naar nieuw materieel. Wij vernemen naar aanleiding van het gestelde in deze brief graag uw advies om te komen tot de aanschaf van een nieuwe vloot treinen die de reizigers optimaal tot nut is, aan alle wet- en regelgeving voldoet en waarbij de kans op een succesvolle verwerving en indienststelling maximaal geoptimaliseerd is.

Mocht u nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om deze te beantwoorden of een nadere toelichting te geven.

Met vriendelijke groet,

Roel Ockhuijsen

Directeur Nieuw Materieel en ERTMS

Laan van Puntenburg 100, Postbus 2025, 3500 HA Utrecht.