



Postbus 2025, 3500 HA Utrecht  
ProRail B.V.  
S. Heijstek  
Postbus 2038  
3500 GA Utrecht

NS

Commercie & Ontwikkeling

Postbus 2025  
3500 HA Utrecht

**Datum** 18 februari 2019  
**Ons kenmerk** 20190702  
**Onderwerp** Onderbouwing ontheffing GPP's HSL-Zuid

**Telefoon**  
**E-mail**

Geachte heer Heijstek,

De komende jaren introduceert NS nieuw materieel op de HSL-Zuid. Voor de introductie van dit zogenaamde Intercity Nieuwe Generatie-materieel (hierna: ICNG-materieel) zijn test- en beproevingsritten op de HSL-Zuid noodzakelijk van februari 2019 tot eind 2021. De verwachting is dat als gevolg van deze en andere test- en beproevingsritten de geluidsproductieplafonds op de HSL-Zuid worden overschreden. Nader onderzoek heeft dit bevestigd. Met deze brief wil ik u verzoeken om ontheffing op het naleven van de geluidproductieplafonds aan te vragen (zoals omschreven in artikel 11.24 van de Wet milieubeheer).

De aanleiding voor het verzoek tot ontheffing is de noodzaak om testcapaciteit aan te vragen bij u als verantwoordelijke voor de capaciteitsverdeling van de HSL-Zuid ten behoeve van het testen van ICNG-materieel (bijlage 1). Het testen van dit materieel zorgt voor een tijdelijke overschrijding van de geluidproductieplafonds. Het betreft een overgangssituatie waarbij het stillere ICNG-materieel naar verwachting vanaf december 2020 gefaseerd de 'sandwich-treinstellen' IC Direct met ICR-rijtuigen en twee Traxx locomotieven gaat vervangen. ProRail heeft aangegeven dat zij de noodzaak begrijpt maar de testcapaciteit zonder ontheffing niet kan verdelen.

Volgens de vervoerconcessie 2015-2025 heeft NS de verplichting om rollend materieel dat tenminste 200 km/u kan en mag rijden te introduceren. De NS geeft met de aanschaf van het ICNG-materieel invulling aan deze concessieverplichting. Het ICNG-materieel zal getest worden om, in overeenstemming met de vervoerconcessie, geschikt te zijn voor het berijden van zowel HSL-Zuid als de conventionele infrastructuur.



In het kader van het verkrijgen van de Vergunning voor het op de markt brengen (voorheen VVI), het Ingebruikname Advies aan het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en de acceptatie van individuele treinstellen, zijn testen met het ICNG-materieel verplicht.

Deze testen zijn noodzakelijk om de resultaten van typegoedkeuringstesten die in Duitsland en Tsjechië worden uitgevoerd te valideren ten behoeve van de inzet van het ICNG-materieel op de Nederlandse infrastructuur, waaronder de HSL-Zuid.

Middels deze testen wordt ook de HSL-Zuid infra-comptabiliteit, ofwel het goed functioneren van de trein op de HSL-Zuid infrastructuur onder het op de HSL-Zuid geldende beveiligingssysteem ERTMS en onder 25 kV bovenleidingspanning, met inbegrip van de aansluitingen op het conventionele netwerk, aangetoond. Dit is enkel op de HSL-Zuid mogelijk omdat nergens anders in Nederland een vergelijkbare configuratie in de infrastructuur aanwezig is.

Ook zijn er testen noodzakelijk voor de implementatie van de treinstellen in het vervoerssysteem op de HSL-Zuid, waaronder de opleiding van het rijdend personeel en het zekerstellen van een betrouwbare dienstregeling.

De testen met het ICNG-materieel in Nederland, waaronder op de HSL-Zuid, zijn gepland aan te vangen in oktober 2019 en zullen doorlopen tot de eerste commerciële ingebruikname in dienstregeling 2021. De levering van de ICNG-treinstellen duurt tot en met oktober 2022, en tot dan zullen dan ook de vereiste acceptatieritten uitgevoerd moeten worden. Deze acceptatieritten zijn voorwaardelijk voor de overdracht van het eigendom van de treinstellen van leverancier naar de Nederlandse Spoorwegen.

Naast bovenstaande capaciteit voor de ICNG verwachten wij nog testcapaciteit ten behoeve van testritten voor de Eurostar E320 / CI374, Thalys-materieel en 'sandwich treinstellen'. Dit betreft onder andere maar niet uitsluitend capaciteit voor ERTMS Baseline 3-testritten. Naar verwachting leiden ook deze testritten tot een overschrijding van het geluidsproductieplafond en daarom vraag ik ook hier ontheffing voor aan. Deze capaciteit is onderdeel van ons verzoek tot ontheffing. Voor een nadere specificatie van de capaciteitsbehoefte verwijs ik u naar bijlage 1.

Het testen van het ICNG-materieel op de HSL-Zuid infrastructuur is verplicht alsmede noodzakelijk om aan de concessieverplichtingen te voldoen. Het testprogramma, de beperkte capaciteit gedurende de dag en de contractuele verplichtingen tussen het ministerie Infrastructuur en Waterstaat en Infrasppeed, de infraprovider van de HSL-Zuid, maken dat het overgrote deel van de testen in de nacht uitgevoerd moet worden. De beschikbare capaciteit voor het uitvoeren van de benodigde testritten op de HSL-Zuid gedurende de nacht is zeer beperkt. Er is ruimte in slechts drie nachten; de nacht van donderdag op vrijdag, vrijdag op zaterdag en zaterdag op zondag. De Nederlandse Spoorwegen beogen het testen in de nacht en de daarmee gepaard gaande overlast voor de omgeving tot een minimum te beperken door waar mogelijk, met minimaal risico op



Ons kenmerk 20190702

Pagina 3/3

verstoring van het commerciële verkeer, testen gedurende de dag tussen de dienstregeling plaats te laten vinden.

Middels deze schriftelijke onderbouwing en bijlage 1 hebben wij alle onderliggende documenten geleverd waarmee u de ontheffing kunt aanvragen. Wij verzoeken u deze op korte termijn aan te vragen. Op 7 maart aanstaande hebben ProRail en NS een overleg met het Ministerie van Verkeer en Waterstaat om de concept aanvraag te bespreken.

Mocht u naar aanleiding van bovenstaande een verdere toelichting wensen, dan zijn wij uiteraard bereid deze schriftelijk of mondeling te geven.

Hoogachtend,

Jantina Woudstra  
Directeur Netwerkontwikkeling en Ontwerp

Specificatie geplande ritten op HSL Zuid bovenop verdeling in jaardienst 2019  
 ten behoeve van ontheffingsaanvraag GPP voor HSL Zuid 2019-2021  
 Versie 1.0 Datum 8 november 2018  
 Status: Definitief

	2019				2020				2021			
	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4
Commerciële dienstregeling			Eurostar + 1 slag per dag		Eurostar + 3 slagen per dag				Eurostar + 3 slagen per dag			
					Traxx -ICRmh: verlenging compositie				Traxx- ICRmh verlenging compositie/ ICNG			
					ICNG Acceptance runs: 90 runs				ICNG Acceptance runs 73 runs			
Testritten			Eurostar: 10 testshifts				Thalys: 10 shifts		Eurostar: 10 testshifts			
					ICNG BO PB: 20 runs	ICNG BO PB: 288 runs	ICNG BO PB: 1008 runs	ICNG BO PB: 224 runs				
		Thalys: 10 shifts			ICNG B: 25 shifts							
		Traxx: 10 shifts		ICNG BO: 100 shifts				ICNG B cross border: 30 shifts				

- Thalys** shifts zijn nachtshifts in het weekend, per shift worden 6 ritten op de Noord- en Zuidsectie gereden
- Traxx** shifts zijn nachtshifts in het weekend, per shift worden 6 ritten op de Noord- en Zuidsectie gereden in composities met 7 rytuigen
- Traxx - ICRmh** 2 materieelcomposities worden verlengd met ieder 2 rytuigen. Delta op serie 900 (Asd -Bd) 17% van de ritten met 9 ipv 7 rytuigen. Delta op serie 1100 (Gvc - Ehv) 13% van de ritten met 9 ipv 7 rytuigen
- Eurostar** shifts zijn nachtshifts in het weekend, per shift worden 6 ritten op de Noord- en Zuidsectie gereden
- Eurostar** Eurostar verhoging frequentie van 2 slagen in 2018 naar 3 slagen in 2019 en 5 slagen in 2020. 1 slag is 2 ritten op Noord- en Zuidsectie.
- ICNG BO (base order)** per nachtshift in het weekend worden 6 ritten Noord- en Zuidsectie gereden, op donderdagnacht worden 10 ritten op Noordsectie gereden. Verhouding weekendshifts en donderdagse shift is: circa 2:1. In 2019 wordt getest met een 5-wagenstel en gecombineerd ( 2x 5-wagenstellen). In 2020 wordt vooral enkelvoudig met 8 wagenstellen en diverse combinaties multiple units gereden. Goed uitgangspunt voor berekening in 2020 zijn composities van 1x8 + 1x5 wagenstel
- ICNG acceptance runs** run = 1 rit per dag overdag (7-19 uur) op zowel Noord- als Zuidsectie waarbij gebruik gemaakt wordt van het Eurostarpad in de basisurenverdeling. Acceptatie ritten worden uitgevoerd met enkelvoudige treinstellen, voor GPP in verhouding 5-wagenstel : 8-wagenstel = 1:1.
- ICNG BO ( base order)proefbedrijf** Proefbedrijf run = rit op Noord- en Zuidsectie , Eurostar pad in basisurenpatroon waarin in BDU geen Eurostar rijdt. 50% overdag ( 7 - 19 uur) en 50% in avond ( 19-23 uur). Voornamelijk enkelvoudige composities , 50% 8-wagenstel en 50% 5-wagenstel
- ICNG B (Belgium)** shifts zijn nachtshifts in het weekend, per shift worden 6 ritten op de Noord- en Zuidsectie gereden
- ICNG B cross border** shifts zijn nachtshifts in het weekend per shift worden 8 ritten van Antwerpen (Belgie) naar Rotterdam gereden (met 200 km/h)

