

Vragen en antwoorden testritten ICNG op de HSL

Hoeveel testen vinden er op de HSL plaats?

Het gaat in totaal om circa 100 testritten in de nacht en 1650 testritten overdag. De testnachten zullen medio juni 2020 beginnen en doorlopen tot medio 2021, op de donderdag-, vrijdag- en zaterdagnachten. De testen vinden plaats op het spoor tussen Hoofddorp en Hazeldonk. De aantallen zijn ongeveer als volgt verdeeld:

- Van medio juni 2020 t/m medio 2021: 10-20 nachttestritten per week tussen Hoofddorp en Rotterdam, verdeeld over de donderdag-, vrijdag- en zaterdagnacht.
- In dezelfde periode tot 20 nachttestritten per week tussen Rotterdam en Hazeldonk op de vrijdag- en zaterdagnacht.
- De nachttesten vinden plaats van 00.00 t/m 06.00 uur, op het moment dat de HSL gesloten is voor reizigersvervoer en het spoor niet in gebruik is voor onderhoud
- In 2021 zijn er overdag in totaal ca. 1650 testritten tussen de reguliere reizigerstreinen.

Welke treinen worden er getest?

De Intercity Nieuwe Generatie in drie varianten die gebruikt worden voor de binnenlandse reizigersdienst en de reizigersdienst naar België.

Waarom moet er getest worden op de HSL?

De ICNG gaat rijden op de HSL en moet daarom ook worden getest op de HSL. Voor een betrouwbare en veilige indienstname is het noodzakelijk om nieuw materieel te testen op het traject waar het uiteindelijk wordt ingezet. Dit zijn verplichte testen voor de toelating van het materieel die op afgesloten spoor moeten plaatsvinden en aansluitend, de praktijktesten die NS doet om de dienstverlening te testen voor het reizigersvervoer betrouwbaar kan starten.

Kan er niet over een langere periode worden getest om hinder te verlagen?

Testen met een lagere frequentie verlengt de testtijd waardoor ICNG pas later in de reizigersdienst kan worden ingezet. De huidige treinen met Traxx-locomotieven kan vervangen.

Kan er niet minder getest worden?

Het ministerie van Infrastructuur & Waterstaat, NS en ProRail willen de hinder zo veel mogelijk beperken. Daarom zijn zoveel mogelijk testen in het buitenland of via simulaties gedaan. Het is echter noodzakelijk en verplicht om het nieuwe materieel ook te testen op het traject waar het uiteindelijk wordt ingezet.

Waarom kunnen testen niet gewoon overdag plaatsvinden?

Testritten zijn nodig om het materieel toegelaten te krijgen door de Inspectie van Leefomgeving en Transport (IL&T). De vervoerder moet aantonen dat het materieel geschikt is voor het baanvak waar het moet gaan rijden. Hiervoor zijn deze testritten nodig. De eerste serie testritten mag niet plaatsvinden tussen de reguliere reizigerstreinen. Zodra de benodigde toestemming van IL&T is verkregen zal de betreffende trein zoveel mogelijk overdag worden getest. Dit zal eerst leeg gebeuren en later ook met reizigers. Doel is uiteindelijk om de trein zo veilig en betrouwbaar mogelijk in te zetten voor het reizigersvervoer op de hogesnelheidslijn

Wat wordt er gedaan om de hinder van de testen zoveel mogelijk te beperken?

NS heeft maatregelen genomen om de hinder te beperken voor de omgeving:

- Er worden zo veel mogelijk testen uitgevoerd in het buitenland en via computersimulaties o.a. in het testcentrum in Amersfoort.
- De eisen schrijven voor dat elk nieuw treinstel ook getest moet worden op de baanvakken waar het materieel ook daadwerkelijk gaat rijden, omdat elk baanvak weer anders is.

Wat is de verwachte geluidsoverlast?

Op de HSL geldt dat er geluidproductieplafonds (GPP's) zijn. ProRail is verantwoordelijk voor de naleving van deze plafonds. Voor het testen van de nieuwe trein heeft ProRail onderzoek gedaan naar de geluidproductie van de testritten. Op basis van dit onderzoek blijkt dat dit tot een tijdelijke

overschrijding van een deel van deze GPP's leidt in de gemeenten Haarlemmermeer, Kaag en Braassem, Lansingerland en Zwijndrecht.

De verwachte overschrijding van de geluidproductieplafonds varieert per locatie. Deze bedraagt 1 – 2,5 db, op 1 referentiepunt 2,6 db. ProRail heeft voor de periode 2020-2022 een ontheffingsaanvraag bij het ministerie van I&W ingediend en deze is toegekend.

De aanvraag en het rapport vindt u op de website van Bureau Sanering Verkeerslawaaï:

<https://www.bureausaneringverkeerslawaaï.nl/rijksinfrastructuur/bekendmakingen/tijdelijke-ontheffingen-gpps/archief/tijdelijke-ontheffing-naleving-geluidproductieplafonds-hsl-zuid-tussen-nieuw-vennep-rotterdam-en-heerjansdam-hazeldonk/>

Hoe ziet het geluidproductieplafond er op de HSL uit?

De hoogte van de geluidproductieplafonds langs de HSL is te raadplegen op

www.geluidregisterspoor.nl

Wordt het uiteindelijk stiller op de HSL?

De ICNG gaat naar verwachting in de loop van 2021 de rijkswagen met Traxx-locomotieven vervangen.

Verder is de ICNG bij dezelfde snelheid stiller. De ICNG kan echter tot 200km/u rijden. Op dat snelheidsniveau zal het verschil met de Traxx (bij 160 km/u) naar verwachting klein zijn.

Waarom kunnen de testen niet gecombineerd worden met onderhoudswerk van de aannemer?

Er is tijdens de onderhoudsnacht een snelheidsbeperking, waardoor de meeste testen dan niet kunnen plaatsvinden.

Kan er niet worden getest in de randen van de nacht?

Dit kan niet. Het veilig in- en uit dienst nemen van het spoor heeft tijd nodig. Daardoor blijft er al beperkt tijd over voor het testen. Hiervoor is alle capaciteit in de nacht nodig.

Waarom wordt er niet gewacht met testen totdat de geluidschermen zijn geplaatst?

Het plaatsen van de geluidschermen duurt langer dan gepland. Dit heeft met veel factoren te maken, o.a. met de complexiteit van het contract met de aannemer en het feit dat het technisch complex is. Het laten testen van de nieuwe trein heeft zo'n grote maatschappelijke meerwaarde dat dit niet kan wachten.

Hebben de testritten invloed op de planning voor het plaatsen van de geluidschermen?

Nee. De onderhoudsnachten en de treinvrije periodes die beschikbaar zijn voor de aannemer staan vast. Dit staat los van de nachten die beschikbaar zijn voor het testen.