

Vragen van het lid Dik-Faber (ChristenUnie) aan de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu over snelheidsbeperkingen in de Drontermeertunnel en de spoortunnel Best.

1. Kent u het bericht “Intercity Hanzelijn op halve snelheid”?¹
2. Herinnert u zich het rapport “Capaciteitseffecten ERTMS level 2” waarin wordt gesteld dat de potentiële reistijdwinst tussen Lelystad en Zwolle 2 tot 2,4 minuten is bij 160 km/uur op 40 km van dit traject maar dat deze winst vooralsnog niet gehaald kan worden vanwege luchtdrukproblematiek in de Drontermeertunnel die nog moet worden opgelost?²
3. Hoe lang is het probleem met de Drontermeertunnel al bij ProRail bekend? Wanneer is uw Ministerie hier voor het eerst van in kennis gesteld?
4. Deelt u de mening dat de snelheidsbeperking door machinisten bij de Drontermeertunnel niet machinisten kan worden verweten, maar dat het hier gaat om een ontwerpfout van beide tunnelbuizen?
5. Kunt u aangeven of de beide buizen van de Drontermeertunnel aan alle geldige constructienormen bij 200 km/u voor reizigerscomfort, veiligheid en interoperabiliteit voldoen zoals die gelden op basis van de spoorwegwet en lagere regelgeving, interne ProRail-normen en normen op grond van EU-richtlijnen? Zo nee, wat is hiervan de oorzaak? Zo ja, zal de regelgeving worden aangepast zodat reizigerscomfort, veiligheid en interoperabiliteit in tunnels wel goed wordt verankerd ook wanneer gereden wordt met regulier materieel³?
6. Deelt u de mening dat de Hanzelijn door de snelheidsbeperking nog niet voldoet aan het Tracébesluit Hanzelijn waarin staat dat het hele traject (met uitzondering van de passage bij Kampen-Zuid) geschikt is voor 200 km/uur?
7. Wanneer zal ProRail deze ontwerpfout herstellen zodat het reizigerscomfort wordt verbeterd, treinen niet meer met een beperkte snelheid hoeven te rijden en ook de snelheid van 200 km/u gereden kan worden met regulier V200-geschikt materieel ?
8. Wordt de schade verhaald op de bouwer van de tunnel aangezien het hier gaat om een design & construct contract?⁴
9. Waarom is in het rapport “capaciteitseffecten ERTMS” slechts gerekend met 160 km/uur terwijl het Tracébesluit uitgaat van 200 km/uur? Kunt u alsnog aangeven wat de reistijdwinst zou zijn bij 200 km/uur, inclusief de passagemogelijkheid met deze snelheid van de Drontermeertunnel?
10. Is bij het ontwerp over de verdiepte ligging van het spoor in Vught rekening gehouden met de lessen van de Drontermeertunnel? Voor welke maximum snelheid wordt deze nieuwe tunnel ontworpen?
11. Waarom is de spoortunnel bij Best slechts ontworpen voor 140 km/uur terwijl het traject Boxtel-Eindhoven één van de trajecten is die geschikt is voor 160 km/uur? Is het mogelijk hier alsnog de snelheid te verhogen zodat er

¹ Telegraaf, 3 juli 2013,

http://www.telegraaf.nl/binnenland/22812097/_Intercity_Hanzelijn_op_halve_snelheid_.html

² Brief staatssecretaris Infrastructuur en Milieu, 2 juni 2014, Kamerstuk 33652 nr 17, Bijlage “Capaciteitseffecten ERTMS level 2”, blz. 14 en 48

³ Met “regulier materieel” worden treinen bedoeld die geschikt zijn voor snelheden tot 200 km/uur maar niet specifiek ontworpen zijn voor hogesnelheidsverkeer met daarbij behorende kostbare drukbestendige constructies

⁴ http://www.bne.ballast-nedam.nl/page_1500.asp

daadwerkelijk 160 km/uur gereden kan worden op het hele traject Boxtel-Eindhoven zodra hier ERTMS is ingevoerd?⁵

⁵ Brief staatssecretaris Infrastructuur en Milieu, 2 juni 2014, Kamerstuk 33652 nr 17, Bijlage "Capaciteitseffecten ERTMS level 2", blz. 49