

2011Z15382

Vragen van het lid **Slob** (ChristenUnie) aan de minister van Infrastructuur en Milieu over *kosteneffectieve capaciteitsuitbreiding van de Valleilijn en andere kleinschalige spoorprojecten* (ingezonden 11 juli 2011).

Vraag 1

Welke criteria zijn door u gehanteerd bij de quick-scan naar de capaciteitsuitbreiding van de Valleilijn¹ voor het beoordelen van de in de motie Slob/Dijsselbloem² verwoorde eis van kosteneffectiviteit van onderzochte maatregelen?

Vraag 2

Op grond van welke spoorregelgeving is het verplicht om spoorwegovergangen te vervangen door tunnels bij uitbreiding van de capaciteit en/of het gebruik van het spoor, zoals wordt geconcludeerd in de quick-scan naar maatregelen voor uitbreiding van de capaciteit van de Valleilijn?

Vraag 3

Wat verstaat u onder «proportionele maatregelen»? Wat zijn hiervoor de normen en wie beoordeelt dit? Wat is hierin precies de rol van de Inspectie Verkeer en Waterstaat (IVW)?

Vraag 4

Kunt u specifiek aangeven waarom er bij de Valleilijn op grond van regelgeving de plicht zou zijn om vier tunnels te bouwen bij de beoogde frequentieverhoging?

Vraag 5

Kunt u aangeven hoeveel meter extra spoor er indicatief nodig is volgens de quick-scan en hoeveel euro dan elke meter spoor kost, uitgaande van de geraamde investering van 120 miljoen? Hoe verhoudt dit zich tot de kosten per meter voor de Hanzelijn? Welke conclusie trekt u uit deze enorme kostenverschillen met betrekking tot de door ProRail in de quick-scan gehanteerde uitgangspunten? Wat betekent dit voor de haalbaarheid van toekomstige kleinschalige spoorprojecten in Nederland, zoals oplossingen

¹ Brief minister Infrastructuur en Milieu, 5 juli 2011, over de quick scan maatregelen kosteneffectieve capaciteitsuitbreiding Valleilijn (2011Z15154).

² Kamerstuk 32 500-A, nr. 31.

voor de in de NMCA³ geconstateerde knelpunten op diverse regionale spoorlijnen?

Vraag 6

Wat is uw oordeel over de kosteneffectiviteit van de voorgestelde veiligheidsmaatregelen voor de Valleilijn? Is het niet veel effectiever en goedkoper om onbewaakte overwegen te beveiligen?

Vraag 7

Klopt het dat er bij uitbreiding van spoorcapaciteit wordt uitgegaan van gelijkwaardige veiligheid ten opzichte van de huidige situatie op elke overgang, zodat per definitie veiligheidsmaatregelen nodig zijn omdat toename van het treinverkeer in absolute zin sowieso leidt tot toename van de risico's?

Vraag 8

Deelt u de mening dat voor een goede beoordeling van de proportionaliteit van maatregelen het beter zou zijn om te kijken naar de integrale effectiviteit van veiligheidsmaatregelen voor het hele spoorwagennet en dus naar het feitelijke gebruik van het spoor en de spoorwegovergang op een specifieke locatie in relatie tot het gebruik bij overwegensituaties op andere spoortrajecten? Zo nee, waarom niet?

Vraag 9

Bent u bereid genoemde regels aan te passen zodat op spoorlijnen zoals de Valleilijn kosteneffectieve capaciteitsuitbreiding mogelijk wordt?

Vraag 10

Welke vervoerkundige- en exploitatievoordelen zijn er bij de door ProRail niet onderzochte variant? Klopt het dat deze variant het benutten van de Valleilijn als omleidingsroute wel mogelijk maakt? Zo ja, waarom is deze variant, die dan in tegenstelling tot de onderzochte variant volledig voldoet aan het dictum van de motie Slob/Dijsselbloem, niet verder onderzocht? Is het tevens waar dat deze variant door het vervallen van het passeerspoor te Ede Centrum al op voorhand aanzienlijk minder overweg- en geluidsknelpunten kent, terwijl juist deze knelpunten de kosten enorm doen stijgen?

³ Brief minister van Infrastructuur en Milieu, 14 juni 2011, over de Nationale Markt- en capaciteitsanalyse (31 305-196).