

2014Z13030

Vragen van het lid **Dik-Faber** (ChristenUnie) aan Se staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu over *snelheidsbeperkingen in de Drontermeertunnel en de spoortunnel Best* (ingezonden 4 juli 2014).

Vraag 1

Kent u het bericht «Intercity Hanzelijn op halve snelheid»?¹

Vraag 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 kilometer per uur op 40 kilometer van dit traject, maar dat deze winst vooralsnog niet gehaald kan worden vanwege luchtdrukproblematiek in de Drontermeertunnel die nog moet worden opgelost?²

Vraag 3

Hoe lang is het probleem met de Drontermeertunnel al bij ProRail bekend? Wanneer bent u hier voor het eerst van in kennis gesteld?

Vraag 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?

Vraag 5

Kunt u aangeven of de beide buizen van de Drontermeertunnel voldoen aan alle geldige constructienormen bij 200 kilometer per uur voor reizigerscomfort, veiligheid en interoperabiliteit, 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

¹ Telegraaf, 3 juli 2014

² Kamerstuk 33 652, nr. 17, Bijlage «Capaciteitseffecten ERTMS level 2», blz. 14 en 48. ERTMS = European Rail Traffic Management System

interoperabiliteit in tunnels wel goed worden verankerd ook wanneer gereden wordt met regulier materieel?³

Vraag 6

Deelt u de mening dat de Hanzelijn door de snelheidsbeperking bij de Drontermeertunnel 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 kilometer per uur?

Vraag 7

Wanneer zal ProRail deze ontwerpfout herstellen zodat het reizigerscomfort wordt verbeterd, treinen niet meer met een beperkte snelheid hoeven te rijden en ook met een snelheid van 200 kilometer per uur gereden kan worden met regulier V200-geschikt materieel?

Vraag 8

Wordt de schade verhaald op de bouwer van de tunnel, aangezien het hier gaat om een «design and construct» contract?⁴

Vraag 9

Waarom is in het rapport «Capaciteitseffecten ERTMS level 2» slechts gerekend met 160 kilometer per uur terwijl het Tracébesluit uitgaat van 200 kilometer per uur? Kunt u alsnog aangeven wat de reistijdwinst zou zijn bij 200 kilometer per uur, inclusief de passagemogelijkheid met deze snelheid van de Drontermeertunnel?⁵

Vraag 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?

Vraag 11

Waarom is de spoortunnel bij Best slechts ontworpen voor 140 kilometer per uur, terwijl het traject Boxtel-Eindhoven één van de trajecten is die geschikt zijn voor 160 kilometer per uur? Is het mogelijk hier alsnog de snelheid te verhogen zodat er daadwerkelijk 160 kilometer per uur gereden kan worden op het hele traject Boxtel-Eindhoven, zodra hier ERTMS is ingevoerd?

³ Met «regulier materieel» worden treinen bedoeld die geschikt zijn voor snelheden tot 200 kilometer per uur, maar niet specifiek ontworpen zijn voor hogesnelheidsverkeer met daarbij behorende kostbare druckbestendige constructies

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

⁵ Kamerstuk 33 652, nr. 17, Bijlage «Capaciteitseffecten ERTMS level 2», blz. 49