

Ministerie van Infrastructuur en Milieu

de voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Binnenhof 4
2513 AA DEN HAAG

**Ministerie van
Infrastructuur en Milieu**

Plesmanweg 1-6
2597 JG Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

T 070-456 0000
F 070-456 1111

Ons kenmerk
IENM/BSK-2011/107141

Datum 9 september 2011
Betreft Antwoorden op vragen van het lid Slob over
kosteneffectieve uitbreiding van de Valleilijn en andere
kleinschalige spoorprojecten

Geachte voorzitter,

Hierbij stuur ik u de antwoorden op de vragen van het lid Slob over kosten-
effectieve capaciteitsuitbreiding van de Valleilijn en andere kleinschalige
spoorprojecten.

1

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

1

De criteria die bij het opstellen van de quick scan zijn gehanteerd zijn de criteria
voor de capaciteitsverdeling, zoals die zijn opgenomen in de netverklaring van
ProRail voor 2012. Deze criteria zijn speciaal ontwikkeld voor enkelsporige
baanvakken. Verder zijn de bestaande veiligheidsregelgeving en de Derde
Kadernota Railveiligheid kaderstellend.
Daarnaast, zoals ik in mijn brief van 5 juli aan uw Kamer heb aangegeven, is voor
het bieden van een kwartierdienst op de Valleilijn een substantieel bedrag nodig,
terwijl het absolute vervoersvolume op deze lijn vergeleken met de rest van het
spoor net beperkt is.

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?

¹ Kamerstuk 32 500 A, nr. 99.

² Kamerstuk 32 500-A, nr. 31

2

Er is geen wettelijke verplichting om spoorwegovergangen te vervangen door tunnels bij wijziging van de verkeersfunctie. Wel is het zo dat in de vigerende Derde Kadernota railveiligheid de eis is opgenomen dat de overwegveiligheid, bij een toename van de treinintensiteit, niet verslechtert. Dit is de reden waarom ProRail in de quick scan heeft opgenomen dat een aantal spoorwegovergangen vervangen moet worden door tunnels.

Vervolgonderzoek zou nodig zijn om de feitelijke noodzaak, de inpasbaarheid en de kosten van de maatregelen beter in beeld te krijgen en te beoordelen of de veronderstelde veiligheidsmaatregelen proportioneel zijn. In dit stadium is de conclusie in ieder geval gerechtvaardigd dat kleine capaciteitsuitbreidingen alleen niet zullen volstaan om op de Valleilijn een kwartiersdienst te kunnen rijden.

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)?

3

In de Derde Kadernota Railveiligheid wordt aangegeven dat de kosten van maatregelen in verhouding dienen te staan met de te realiseren veiligheids-winst. Concrete normen voor de proportionaliteit van veiligheidsmaatregelen zijn er niet. Voor wat betreft de rol van de IVW is de gangbare praktijk dat de initiatiefnemer (in dit geval de provincie Gelderland) een kwalitatieve risicoanalyse opstelt c.q. laat opstellen. Deze wordt door de IVW binnen 6 weken beoordeeld. De inspectie informeert ProRail en de minister van IenM; bij een verschil van opvatting tussen ProRail en IVW neemt de minister van IenM een besluit.

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?

4

In de quick scan is aangenomen dat – naast het beter beveiligen van bestaande overwegen - vier overwegen vervangen moeten worden door ongelijkvloerse kruisingen. Dit is nodig om te kunnen voldoen aan de eis uit de Derde Kadernota Railveiligheid dat de overwegveiligheid – bij een toename van de treinintensiteit – niet verslechtert. Zoals in de beantwoording van de vragen 2 en 3 is aangegeven is een uitgebreide risicoanalyse nodig om te kunnen beoordelen of deze aanname correct is en welke veiligheidsmaatregelen exact noodzakelijk zijn.

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

**Ministerie van
Infrastructuur en Milieu**

5

De hoeveelheid nieuw aan te leggen spoor is vrij beperkt. Het gaat om een passeerspoor bij Ede Centrum van ongeveer 300 meter en een stuk dubbelspoor tussen Barneveld Centrum en Lunteren. De lengte van dit laatste stuk dubbelspoor is sterk afhankelijk van de tijdwinst die met andere maatregelen gehaald kan worden (snelheidsverhoging tussen Barneveld Centrum en Lunteren en optimalisering stop-door schakelingen). De verwachting is dat de lengte van dit stuk dubbelspoor ook beperkt kan blijven (maximaal 2 kilometer, maar kan ook nog wel iets minder zijn). De kosten zijn dan ook slechts ten dele het gevolg van de aanleg van extra spoor, maar vooral een gevolg van de benodigde compenserende veiligheids- en geluidsmaatregelen. Grofweg driekwart van de €120 mln. is geraamd voor veiligheids- en geluidsmaatregelen.

Ons kenmerk
IENM/BSK-2011/107141

Ten aanzien van de vergelijking met de kosten van aanleg van de Hanzelijn merk ik op dat die kosten onderling niet vergelijkbaar zijn. Dit zijn twee totaal verschillende projecten op twee totaal verschillende plekken. Bovendien gaat het over een nieuwbouwproject versus een project, waarbij de bestaande infrastructuur aangepast moet worden. Dat is per definitie onvergelijkbaar.

Over de haalbaarheid van toekomstige spoorprojecten in het algemeen kan ik op dit moment geen uitspraak doen. De haalbaarheid hangt ondermeer sterk af van de uitkomsten van de risicoanalyses. Wel merk ik op dat de Valleilijn – in vergelijking tot andere (regionale) spoorlijnen – een zeer hoge overwegdichtheid kent.

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?

6

Ik heb de kosteneffectiviteit van de voorgestelde veiligheidsmaatregelen niet separaat laten beoordelen. Ik heb de geraamde kosten van aanpassing van de infrastructuur afgewogen met de huidige vervoeromvang en het feit dat die vervoeromvang momenteel adequaat wordt verwerkt met de huidige treindienst. Verder verwijs ik u naar mijn antwoord op vraag 4.

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?

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

7

Het overwegveiligheid beleid is verwoord in de Derde Kadernota Railveiligheid. Het is correct dat de verkeersfunctie van bestaande overwegen niet mag worden gewijzigd tenzij door de initiatiefnemer aan de hand van een risicoanalyse kan worden aangetoond dat de risico's worden beheerst (het zogenoemde "nee tenzij principe"). Daarbij geldt overigens het proportionaliteitsbeginsel: de kosten van maatregelen dienen in verhouding te staan met de te realiseren veiligheidswinst.

**Ministerie van
Infrastructuur en Milieu**

Ons kenmerk
IENM/BSK-2011/107141

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 spoorwegnet en dus naar het feitelijke gebruik van het spoor en de spoorwegovergang op een specifieke locatie in relatie tot het gebruik bij overwegsituaties op andere spoortrajecten? Zo nee, waarom niet?

8

Risicoanalyses en -beoordelingen zijn maatwerk, omdat er vaak sprake is van specifieke en situatiegebonden kenmerken van overwegen, weg- en overweg-situaties. Ook verwijs ik u naar mijn antwoorden op de vragen 3 en 4.

9

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

9

Het vigerende beleid vormt geen belemmering om tot kosteneffectieve capaciteitsuitbreiding te komen. Ik verwijs u hierbij naar mijn antwoord op vraag 8.

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?

10

Ik ga er vanuit dat met "de door ProRail niet onderzochte variant" een variant bedoeld wordt zonder inhaalpoor te Ede-Centrum en met o.a. partiële dubbelsporigheid tussen Ede-Centrum en Ede-Wageningen en ten zuiden van Lunteren. Deze 'variant' zou als voordeel kunnen hebben dat de reistijd tussen Ede Wageningen en Amersfoort en vice versa met ongeveer 6 minuten zou kunnen worden teruggebracht. Dat maakt de Valleilijn aantrekkelijker voor reizigers. Het exploitatievoordeel is dat in de toekomst mogelijk volstaan kan worden met de inzet van minder materieel. Daar staat echter tegenover dat het niet klopt dat in deze variant én een kwartiersdienst op de Valleilijn kan worden gereden én tegelijkertijd andere treinen via de Valleilijn kunnen worden omgeleid. De reden

dat deze variant verder niet is uitgewerkt in de quick scan, is dat deze variant naar alle waarschijnlijkheid aanzienlijk duurder is dan de variant met alleen een passeerspoor bij Ede Centrum, omdat voor deze variant drie maatregelen nodig zijn:

- een snelheidsverhoging tussen Lunteren en Ede Centrum en tussen Ede Centrum en Ede Wageningen;
- een stuk dubbelspoor tussen Ede Wageningen en Ede Centrum;
- het verlengen van het dubbelspoor bij Lunteren in zuidelijke richting.

In plaats van één maatregel (Ede Centrum) moeten er dan dus drie forse maatregelen worden gerealiseerd.

De variant leidt ook niet direct tot minder overweg- en geluidsknelpunten. Weliswaar zijn de overwegrisico's bij Ede Centrum naar verwachting kleiner, maar daar staat tegenover dat de overwegrisico's in een ander deel van Ede (waar een stuk dubbelspoor nodig is) en in Lunteren (waar een extra stuk dubbelspoor nodig is) naar verwachting toenemen. Wel zal de geluidsoverlast rond Ede Centrum in deze variant naar verwachting geringer zijn, maar daar staat tegenover dat de geluidsoverlast in andere delen van Ede toeneemt doordat treinen in deze variant sneller door Ede zullen moeten rijden.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU,

mw. drs. M.H. Schultz van Haegen

**Ministerie van
Infrastructuur en Milieu**

Ons kenmerk
IENM/BSK-2011/107141