

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

1895

Vragen van het lid **Slob** (ChristenUnie) aan de minister van Infrastructuur en Milieu over *goedkope groeikansen op het spoor Zwolle–Utrecht* (ingezonden 25 februari 2011).

Antwoord van minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus** (Infrastructuur en Milieu) (ontvangen 22 maart 2011).

Vraag 1

Kent u het bericht «Geen geld, toch volop kansen»?¹

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Herinnert u zich uw reactie op de ChristenUnie-notitie «Impuls voor de Veluwelijn»?²

Antwoord 2

Ja, deze reactie heb ik u 16 november 2010 toegezonden, met kenmerk VenW/BSK-2010/173236.

Vraag 3

Deelt u de mening van de onderzoekers van advies- en ingenieursbureau DHV dat station Nijkerk Corlaer wel inpasbaar is als de sprinter op de Veluwelijn doorrijdt als zónetrein naar Utrecht en de Valleilijn de bediening van de stations in Den Dolder, Bilthoven en Utrecht Overvecht overneemt? Zo nee, kunt u dit onderbouwen?

Antwoord 3

Nee. Dit idee is mijns inziens geen goedkope groeikans voor het vervoer en er is sprake van een onevenredig groot effect van een mogelijk nieuw station Nijkerk Corlaer. Zoals bij elk nieuw station moet de meerwaarde ervan voldoende zijn gezien de effecten op andere treinen en de benodigde investeringen.

Het idee wijzigt een groot deel van de treindienst en verhoogt per saldo de frequenties tussen Zwolle-Amersfoort en tussen Amersfoort-Utrecht waarvoor

¹ OV-Magazine, 9 december 2012.

² Kamerstuk 32 404, nr. 30, 16 november 2010.

infrastructurele uitbreidingen nodig zullen zijn. Het idee staat haaks op de door de regio gewenste verhoging van de Sprinterfrequentie tot Harderwijk, gezien het regionale belang hiervan. Voor het rijden van de 4 Sprinters per uur tussen Amersfoort en Harderwijk zijn reeds afspraken gemaakt in het MIRT-overleg met de regio in het voorjaar 2009.

Vraag 4

Deelt u de mening dat een kwartierfrequentie van de intercity Zwolle–Utrecht kan leiden tot een hogere vervoervraag en dat het voor de reiziger aantrekkelijker is als er 4 keer per uur een wat kortere trein rijdt dan 2x per uur een trein op volle lengte?

Antwoord 4

De verhoging van frequenties van 2 naar 4 treinen per uur kan leiden tot meer reizigers. Bij de opening van de Hanzelijn zal via twee routes vanuit Zwolle naar de Randstad kunnen worden gereisd. Dat is een verhoging van het aantal reismogelijkheden. Zoals blijkt uit mijn antwoord van 16 november jl ontbreekt de noodzaak tot het verhogen van de frequenties op de Veluwe-lijn, mede door de wijziging van de vervoerstromen door de opening van de Hanzelijn. Uit de NMCA spoor is gebleken dat twee intercity's toereikend zijn voor het verwerken van de vervoervraag tot 2028.

Kortere treinen betekent dat er sprake zal zijn van meer treinen per baanvak – gezien de huidige treinaantallen – en daarmee de noodzaak om de infrastructuur uit te breiden. Dit is meer dan nu voorzien is in de planstudie Amersfoort–Harderwijk; meer (kortere) treinen kunnen op de beschikbare infrastructuur de betrouwbaarheid en robuustheid van de dienstregeling negatief beïnvloeden.

Vraag 5

Deelt u de mening van de onderzoekers van advies- en ingenieursbureau DHV dat een kwartierdienst van de intercity Zwolle–Utrecht mogelijk wordt door van het in het kader van Randstadspoor geplande keerspoor Harderwijk een volwaardig inhaalpoor te maken?

Antwoord 5

Nee, aangezien voor het rijden van meer Intercities meer infrastructuur nodig zal zijn dan alleen maatregelen in Harderwijk. Of dat een inhaalpoor moet zijn is nu niet aan te geven, omdat dit samenhangt met de aantallen treinen en verdeling tussen Intercities en Sprinters op de gehele corridor Utrecht–Zwolle.

Vraag 6

Bent u bereid bij Harderwijk volwaardige inhaalsporen te realiseren in plaats van een keerspoor? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 6

Zie hiervoor de antwoorden op vraag 4 en 5. De meerkosten van een eventueel benodigd inhaalpoor zijn niet te financieren uit het planstudieproject Amersfoort-Harderwijk.

Vraag 7

Zijn de gevolgen van de frequentieverhoging van Randstadspoor tussen Amersfoort en Harderwijk onderzocht voor de regionale bereikbaarheid en specifiek voor de vijf drukke spoorovergangen in Ermelo? Zo ja, kunt u de resultaten naar de Kamer sturen?

Antwoord 7

De planstudie naar 4 Sprinters Amersfoort-Harderwijk is nog gaande. De komende maanden zullen ook de eventuele consequenties voor de overwegveiligheid worden gezien en zal nagegaan worden welke maatregelen nodig zijn om te voldoen aan de normen uit de Kadernota Railveiligheid.

Vraag 8

Wat is de stand van zaken met de uitvoering van de motie-Slob³ over de kosten voor de realisatie van inhaalsporen bij station Bilthoven ten behoeve van een betrouwbaarder dienstregeling op de corridor Zwolle–Utrecht en het doortrekken van de Valleilijn richting Utrecht?

Antwoord 8

Ik ben – zoals aangegeven in het MIRT overleg eind 2010 – in contact getreden met ProRail en de gemeente De Bilt. Beide partijen geven aan dat er wat betreft de voorgenomen aanpassingen van de spoorwegovergangen in Bilthoven (Soestdijkseweg waarvan de ondertunneling reeds in uitvoering is en de Leijenseweg waarvan de planvorming start) er geen ruimte is voor de door de heer Slob gevraagde reservering. Twee extra inhaalsporen kunnen wat betreft de beschikbare ruimte in de gemeente niet ingepast worden. Wat betreft de motie van de heer Slob (kamerstuk 32 500 A, nr. 31) – die de regering verzoekt om in samenwerking met Gelderland een quick scan te maken van maatregelen die leiden tot een kosteneffectieve capaciteitsuitbreiding van de Valleilijn om een kwartierdienst mogelijk te maken en deze lijn tevens geschikt te maken als omleidingroute bij calamiteiten te Utrecht – kan ik u mededelen dat ik ProRail in overleg met Gelderland heb verzocht het benodigde onderzoek uit te voeren. Ik zal de Kamer, zoals verzocht, vóór 1 juli 2011 informeren.

³ Kamerstuk 32 500 A, nr. 29.