

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

## 1800

Vragen van het lid **Dik-Faber** (ChristenUnie) aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu over *de realisatie van Randstadspoor Utrecht-Harderwijk en de ontwikkeling van de spoorcorridor Utrecht-Zwolle* (ingezonden 17 maart 2014).

Antwoord van Staatssecretaris **Mansveld** (Infrastructuur en Milieu) (ontvangen 25 april 2014). Zie ook Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2013–2014, nr. 1732.

Vraag 1

Kent u het bericht «Nog geen oplossing voor Utrecht – Harderwijk»?<sup>1</sup>

Antwoord 1

Ja

Vraag 2

Herinnert u zich de uitspraak van uw ambtsvoorganger dat het streven blijft dat bij Randstadspoor Utrecht-Harderwijk uiteindelijk alle vier Randstadspoortreinen zullen stoppen in Putten?<sup>2</sup>

Antwoord 2

Ja, dit is meegenomen in het onderzoek naar de 3<sup>e</sup> en 4<sup>e</sup> Sprinter waarbij er naar gestreefd is ook station Putten vier keer per uur te kunnen bedienen hetgeen niet mogelijk bleek.

Vraag 3a

Kunt u aangeven wat de actuele stand van zaken is van het project Randstadspoor Utrecht-Harderwijk?

Antwoord 3a

Na een verkenning (2008) is door de regio – in afstemming met lenM – besloten een planstudie te starten in 2010. Op basis van de planstudie hebben de regionale bestuurders en lenM in mei 2013 vastgesteld dat – ondanks een extra perronspoor in Harderwijk – een 3<sup>e</sup> en 4<sup>e</sup> Sprinter Utrecht-Harderwijk niet robuust inpasbaar is in de dienstregeling. Voor de

<sup>1</sup> <http://www.randstadspoor.nl/content/berichten.asp?action=bericht&id=127> 14-12-2012

<sup>2</sup> Kamerstuk 22 026, nr. 369, blz. 21

geconstateerde knelpunten zijn binnen het door lenM en de regio beschikbaar gestelde budget en scope géén voor alle partijen acceptabele oplossingen gevonden. In onderling overleg tussen betrokken regionale overheden en lenM is vastgesteld dat de planstudie voortzetten op basis van de oorspronkelijke scope en budget niet haalbaar en zinvol was.

Vraag 3b

Klopt het dat de planstudie die sinds 2010 liep inmiddels is stopgezet en dat er een Meerjarenprogramma Infrastructuur Ruimte en Transport (MIRT)-onderzoek is gestart?

Antwoord 3b

De regionale overheden hebben besloten een regionaal MIRT-onderzoek op te starten waarbij integraal zal worden gekeken naar de ontwikkeling van het spoorvervoer in relatie tot ruimtelijke ontwikkelingen en hetgeen benodigd is om de toekomstige vervoersvraag te faciliteren. Hierbij is lenM, evenals NS en ProRail, betrokken. In dit integrale onderzoek zal breed worden gekeken naar de alternatieven (met inbegrip van de Beter benutten aanpak) om de ontwikkelingen te faciliteren. In het MIRT-onderzoek wordt inhoudelijk niet alleen het traject Utrecht – Harderwijk (en Zwolle) betrokken, maar ook de relatie met andere trajecten zoals:

- Utrecht – Baarn (in verband met treinen tussen Utrecht CS en Den Dolder);
- Hilversum – Amersfoort (in verband met treinen tussen Utrecht CS en Blauwkapel);
- Het MIRT-onderzoek OV-Utrecht 2020–2040. De probleemstelling en globale oplossingsrichtingen van dat MIRT-onderzoek zullen expliciet worden betrokken, waarbij vooral wordt gekeken in welke mate knooppunten op deze corridor een bijdrage kunnen leveren aan het optimaliseren van de deur-tot-deur verbinding conform de ambitie in de LTSA 2.0.

De provincies Utrecht en Gelderland treden gezamenlijk op als opdrachtgever voor het MIRT-onderzoek. De doorlooptijd van het MIRT-onderzoek corridor Utrecht – Harderwijk zal ongeveer één jaar zijn. Naar verwachting worden begin 2015 de resultaten opgeleverd. In het MIRT-overleg 2015 kunnen besluiten worden genomen. In dit onderzoek zullen diverse bij de vervoersvraag aansluitende treindienstmodellen worden onderzocht samen met NS en ProRail. lenM zal erop toezien dat de aanpak aansluit bij de LTSA en de bereikbaarheidsaanpak.

Vraag 3c

Zo ja, waarom is de Kamer niet geïnformeerd over het stopzetten van deze planstudie en wat zijn de kaders en de planning van het nieuwe MIRT-onderzoek?

Antwoord 3c

De planstudie is in overleg tussen de betrokken partijen omgezet in een MIRT-onderzoek dat diepgaander en integraler van karakter zal zijn. Ik informeer u hierover zodra op basis van de uitkomsten in 2015 nadere besluiten worden genomen.

Vraag 3d

Is het nog steeds de bedoeling dat Randstadspoor Utrecht-Harderwijk vanaf uiterlijk 2018 elk kwartier gaat rijden?

Antwoord 3d

In het bestuurlijk overleg van 23 mei 2013 hebben regionale bestuurders afgesproken een nieuw MIRT-onderzoek te starten met een bredere scope. Daarbij zullen nut en noodzaak van meerdere dienstregelingsvarianten worden meegenomen waaronder de 3<sup>e</sup> en 4<sup>e</sup>sprinter. Op basis van de resultaten en de besluiten daarover is er aan te geven of en wanneer er sprake zal zijn van uitbreiding van de treindienst.

Vraag 3e

Zo nee, welke actie heeft u ondernomen richting ProRail en wat is dan de nieuwe planning?

Antwoord 3e  
Zie het antwoord op vraag 3b.

Vraag 4a  
Klopt het dat de planstudie is stopgezet omdat de geplande derde en vierde Randstad -spoonsprinter niet passen op de huidige infrastructuur, zelfs niet als station Putten wordt overgeslagen?

Antwoord 4a  
Met de alternatieven die zijn uitgewerkt in de planstudie waren de 3<sup>e</sup> en 4<sup>e</sup> sprinter niet goed inpasbaar voor een betrouwbare dienstregeling.

Vraag 4b  
Klopt het dat dit onder meer wordt veroorzaakt door recent aangescherpte veiligheids- en robuustheidsnormen en nieuwe langere halteertijden van ProRail?

Antwoord 4b  
Er waren geen nieuwe normen. Wel wordt sinds 2012 strenger getoetst op bestaande normen hetgeen inderdaad invloed heeft gehad evenals het herzien van de eerdere aannames over de halteertijden op basis van de praktijk.

Vraag 4c  
Kunt u een verklaring geven voor deze langere halteertijden en hierbij de toezegging van uw voorganger betrekken dat het nieuwe sprintermaterieel juist zou leiden tot een sneller in- en uitstapproces?<sup>3</sup>

Antwoord 4c  
Ten behoeve van studies omtrent Randstadspoor en PHS is een uitgangspunt geformuleerd voor de halteertijd van het nieuwe, toen nog niet in dienst genomen Sprintermaterieel. In de praktijk bleken de halteertijden langer dan ten behoeve van de studies was verondersteld. In 2010 heeft NS nader bezien waarom de in de studies gehanteerde halteertijd in de praktijk niet gehaald wordt. Daarbij is de halteertijd in diverse relevante stappen ontleed en is gekeken naar welke maatregelen zouden kunnen worden genomen om de halteertijd te verkorten. Op basis van de analyses kan worden geconstateerd dat er mogelijkheden zijn om de halteertijd ten opzichte van het huidige niveau van 0,7 minuten terug te brengen tot 0,5 à 0,6 minuten maar niet tot het oorspronkelijk veronderstelde niveau. De hiervoor mogelijke maatregelen vergen deels een aanpassing van de huidige processen (bijvoorbeeld de zogenaamde eenmansbediening van de deuren) en dienen nader te worden bezien en te worden beoordeeld, onder meer ten aanzien van het generieke service- en veiligheidsbeleid van NS.

Vraag 5  
Is er een doorrekening gemaakt van de gevolgen van deze nieuwe veiligheids- en robuustheidsnormen en deze nieuwe halteertijden voor de bestaande dienstregeling en voor de mogelijkheden van betere benutting van het spoor in heel Nederland?

Antwoord 5  
De bestaande normen zijn strenger toegepast mede naar aanleiding van aanbevelingen door de Onderzoeksraad voor Veiligheid en de ILT naar aanleiding van het ongeval bij Singelgracht in 2012. De strengere toepassing van deze normen zijn meegewogen in de nieuwe doorrekeningen die zijn gemaakt in het kader van de landelijke capaciteitsverdeling. In de nieuwe landelijke dienstregeling is hiermee rekening gehouden. De gevolgen hiervan voor de landelijke dienstregeling zijn op enkele uitzonderingen beperkt.

---

<sup>3</sup> Kamerstuk 29 984, nr. 82, blz. 8 en 9

#### Vraag 6

Bent u bereid om samen met NS te onderzoeken hoe de procestijden bij stations door technische en organisatorische (innovatieve) maatregelen kunnen worden verkort om te komen tot integraal-optimale benutting van materieel en infrastructuur?

#### Antwoord 6

In het kader van de LTSA 2.0 wordt door ProRail en NS een onderzoek gedaan om onder andere de procestijden te verbeteren. Ook wordt de nut en noodzaak van 3 kV onderzocht. In het kader van de door NS en ProRail opgestelde verbeteraanpak «Beter en Meer» zijn eveneens maatregelen geformuleerd om de capaciteit te vergroten via nieuwe technologieën. Voorbeelden daarvan zijn het onderzoek Maatregelen Verkorting Opvolgtijden, «Trein op Lijn» met snelheidsadviezen voor de machinist en innovatie op het gebied van roodseinnadering.

#### Vraag 7

Herinnert u zich de motie-Slob c.s. en de motie-Cramer c.s.<sup>4</sup> waarin de regering wordt verzocht in kaart te brengen welke infrastructurele maatregelen (zoals inhaalsporen) nodig zijn om een kwartiersdienst van zowel sprinters als intercity's op het traject Utrecht-Zwolle mogelijk te maken met een betere aansluiting van de sprinters op de intercity's en de reacties van uw ambtsvoorganger daarop?<sup>5</sup>

#### Antwoord 7

Ja. Zoals aangegeven in de Kamerbrief over de groeikansen Utrecht-Zwolle (d.d. 21 maart 2011, Aangangsels van de Handelingen nr. 1895) is er gezien de vervoervraag en de effecten van de opening van de Hanzelijn geen noodzaak tot het verhogen van de frequenties van de intercity's tussen Zwolle en Utrecht. Dit inzicht is tot op heden niet veranderd.

#### Vraag 8

Hoe kijkt u er tegenaan dat na acht jaar van vele vragen en aangenomen moties en een Kamernotitie<sup>6</sup> er nog steeds geen integraal beeld is van mogelijke oplossingen van huidige en toekomstige knelpunten op de corridor Utrecht-Bilthoven-Amersfoort-Zwolle?

#### Antwoord 8

De tot nu toe uitgevoerde onderzoeken zijn vooral gericht op het mogelijk maken van specifieke productverbeteringen. Het opgestarte MIRT-onderzoek heeft juist als doel om breder en integraler te kijken naar de verbinding Utrecht – Zwolle.

#### Vraag 9

Deelt u de mening dat het, gezien de actuele problemen van Randstadspoor, beter was geweest als bij de ontwikkeling van het stationsgebied Bilthoven, in tegenstelling tot de antwoorden van uw ambtsvoorganger op meerdere vragen<sup>7</sup>, wel rekening was gehouden met toekomstige inhaalsporen omdat de realiteitswaarde van deze inhaalsporen wel degelijk hoog was? Deelt u de mening dat er wel aanleiding was voor een ruimtereservering bij Bilthoven voor deze inhaalsporen omdat ook toen al een capaciteitsprobleem te voorzien was? Hoe gaat u in de toekomst voorkomen dat ruimte voor inhaalsporen verloren gaat?

#### Antwoord 9

Nee. In de uitgevoerde analyses voor een 3<sup>e</sup> en 4<sup>e</sup> Sprinter zijn geen knelpunten geconstateerd te Bilthoven. Destijds was er, met de toen gehanteerde uitgangspunten en scope van het onderzoek, geen aanleiding

<sup>4</sup> Kamerstuk 29 984, nr. 67 en Kamerstuk 29 984, nr. 190

<sup>5</sup> Kamerstuk 29 984, nr. 146 en Kamerstuk 32 123-A nr. 79, blz. 24 en 43

<sup>6</sup> Notitie «Impuls voor de Veluwelijn» van het lid Slob (CU), 7 oktober 2010 (2010Z14421)

<sup>7</sup> Kamerstuk 32 500-A, nr. 5 vraag 118, 17 november 2010, Kamerstuk 29 893 nr. 119, 17 mei 2011, Kamerstuk 32 500-XII, nr. 72, vraag 24, 18 mei 2011, Kamerstuk 29 893 nr. 122, 30 juni 2011, Kamerstuk 32 500-A nr. 29, 6 december 2010, Kamerstuk 32 500-A, nr. 63 blz. 107, 6 december 2010

voor een ruimtereservering voor inhaalsporen bij Bilthoven. Er is geen knelpunt geconstateerd die de reservering van inhaalsporen noodzakelijk maakt (zie ook de brief van de Minister aan de Tweede Kamer d.d. 17 mei 2011, IENM/BSK-2011/60393).