

2014Z04884

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).

Vraag 1

Kent u het bericht «Nog geen oplossing voor Utrecht – Harderwijk»?¹

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?²

Vraag 3

Kunt u aangeven wat de actuele stand van zaken is van het project Randstadspoor Utrecht-Harderwijk? 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? 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? Is het nog steeds de bedoeling dat Randstadspoor Utrecht-Harderwijk vanaf uiterlijk 2018 elk kwartier gaat rijden? Zo nee, welke actie heeft u ondernomen richting ProRail en wat is dan de nieuwe planning?

Vraag 4

Klopt het dat de planstudie is stopgezet omdat de geplande derde en vierde Randstadspoorsprinter niet passen op de huidige infrastructuur, zelfs niet als station Putten wordt overgeslagen? Klopt het dat dit onder meer wordt veroorzaakt door recent aangescherpte veiligheids- en robuustheidsnormen en nieuwe langere halteertijden van ProRail? 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?³

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

² Kamerstuk 22 026, nr. 369, blz. 21

³ Kamerstuk 29 984, nr. 82, blz. 8 en 9

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?

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?

Vraag 7

Herinnert u zich de motie-Slob c.s. en de motie-Cramer c.s.⁴ 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?⁵

Vraag 8

Hoe kijkt u er tegenaan dat na acht jaar van vele vragen en aangenomen moties en een Kamernotitie⁶ er nog steeds geen integraal beeld is van mogelijke oplossingen van huidige en toekomstige knelpunten op de corridor Utrecht-Bilthoven-Amersfoort-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 vragen⁷, 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?

⁴ Kamerstuk 29 984, nr. 67 en Kamerstuk 29 984, nr. 190

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

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

⁷ 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