

## 2011Z03930

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).

Vraag 1

Kent u het bericht «Geen geld, toch volop kansen»?<sup>1</sup>

Vraag 2

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

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 zônetrein naar Utrecht en de Valleilijn de bediening van de stations in Den Dolder, Bilthoven en Utrecht Overvecht overneemt? Zo nee, kunt u dit onderbouwen?

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?

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 inhaalspoor te maken?

Vraag 6

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

<sup>1</sup> OV-Magazine, 9 december 2012.

<sup>2</sup> Kamerstuk 32 404 nr. 30, 16 november 2010.

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?

Vraag 8

Wat is de stand van zaken met de uitvoering van de motie-Slob<sup>3</sup> 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?

---

<sup>3</sup> Kamerstuk 32 500 A nr. 29.