

Vergaderjaar 2009–2010

**32 123 A**

## **Vaststelling van de begrotingsstaat van het Infrastructuurfonds voor het jaar 2010**

**Nr. 83**

### **BRIEF VAN DE MINISTER EN STAATSSECRETARIS VAN VERKEER EN WATERSTAAT**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 8 december 2009

Zoals toegezegd bij de schriftelijke antwoorden op de begrotingsvragen, MIRT 2010 (Kamerstuk 32 123 A, nr. 72) ontvangt u hierbij ons antwoord op de motie Cramer/Roefs (31 700 A-117)

De motie verzoekt de regering om de viaducten Kruidenwijk en Regge 2 (onderdeel van het Combiplan Nijverdal op de spoorcorridor Zwolle–Almelo) dubbelsporig uit te werken, een toekomstvastе oplossing voor het viaduct Kruidenwijk te onderzoeken en de Kamer binnen drie maanden te informeren over de voortgang inclusief de stand van zaken van te behalen quick-wins in de komende drie jaar en het onderzoek naar de integrale spoorverdubbeling.

Wij hebben de gevraagde uitwerking laten uitvoeren door Rijkswaterstaat. In onderstaand antwoord gaan wij achtereenvolgens in op de conclusies van die uitwerking, de feiten met betrekking tot de viaducten, quick-wins en het onderzoek naar de integrale spoorverdubbeling.

#### *Conclusie*

Uitgangspunt voor ons is dat het Combiplan volgens planning gereed komt. Wijzigingen in de lopende uitvoering achten wij alleen toelaatbaar indien de noodzaak en de acceptatie van de gevolgen voor de planning onomstreden zijn en er financiële dekking aanwezig is. In de gevraagde uitwerking is geconstateerd dat, van de gevraagde maatregelen die anticiperen op dubbelspoor, dit niet het geval is voor de viaducten Regge 2 en de nieuwe noord/zuidverbinding die de huidige overweg Kruidenlaan vervangt. Bovendien blijkt dat de huidige uitvoering een latere uitbreiding niet in de weg staat, in het geval dat het komende gesprek over decentralisatie leidt tot de conclusie dat op dit trajectdeel spoorverdubbeling noodzakelijk en financierbaar is.

Met betrekking tot de fiets/voetgangerstunnel (ter plaatse van de huidige overweg Kruidenlaan) blijkt anticiperen op een mogelijk toekomstige situatie voor spoor en N35 verantwoord. Deze aanpassing is inpasbaar in de planning, de kosten zijn beperkt en latere aanpassing is aanzienlijk ingrijpender. Deze aanpassing zal in de plannen worden verwerkt. Ik neem hierbij mede in overweging de reeds lopende discussie over verdere uitbreiding van de N35 (Marsroute).

#### *Toekomstvaste oplossing voor de viaducten*

In het kader van het Combiplan Nijverdal worden ten behoeve van het spoor de volgende viaducten/onderdoorgangen gerealiseerd (van west naar oost):

- Regge 1: de locatiekeuze van het station Nijverdal brengt met zich mee dat het dubbelsporige traject doorloopt tot en met het viaduct Regge 1. Dit viaduct wordt dubbelsporig uitgevoerd.
- Regge 2: dit viaduct over de te realiseren nevengeul van de Regge is thans in uitvoering. Het viaduct wordt conform de plannen enkelsporig uitgevoerd. De huidige enkelsporige uitvoering vormt echter geen belemmering om in een later stadium desgewenst alsnog tot verdubbeling aan de noordzijde over te gaan. Het nu alsnog wijzigen van de uitvoering ten behoeve van (eventueel) toekomstig dubbelspoor leidt tot aanzienlijke kostenverhoging en vertraging in de oplevering van het Combiplan (het totale project, inclusief het opnieuw in gebruik nemen van de spoorverbinding met ingang van 2013).
- Fiets/voetgangerstunnel ter plaatse van de huidige overweg Kruidenlaan: de huidige uitvoering voorziet noch in eventuele uitbreiding van het spoor aan de noordzijde, noch in mogelijke uitbreiding van de N35 (Marsroute N35). De werkzaamheden aan deze tunnel zijn nog niet gestart. De planning biedt ruimte om zonder onacceptabele risico's thans het ontwerp op beide punten aan te passen. De kosten hiervan zijn beperkt. Aanpassing in een later stadium zou neerkomen op verlenging van een bestaande tunnel en is ingrijpender en kostbaarder.
- De nieuwe noord/zuid-verbinding: ter vervanging van de overweg Kruidenlaan wordt voor het autoverkeer een nieuwe noord/zuid-verbinding aangelegd die aansluit op de N35. De verschoven spoorlijn ligt hier hoog en kruist deze nieuwe verbinding met een viaduct. De feiten met betrekking tot een uitbreiding van dit viaduct aan de noordzijde zijn gelijk aan hetgeen is opgemerkt bij het viaduct Regge 2. De huidige uitvoering met de uitbreidingsruimte conflicteert niet met mogelijke verdere uitbreiding van de N35 aan de zuidzijde.

#### *Quick-wins*

Wat betreft quick-wins op het traject Zwolle–Almelo verwijzen wij u naar onze brief van 10 november 2009 met antwoorden op de schriftelijke vragen over het MIRT. In het antwoord op vraag nr. 20 is aangegeven dat het traject Zwolle–Wierden, juist vanwege de inmiddels gestarte, langdurige en ingrijpende werkzaamheden aan de combitunnel te Nijverdal, geen deel uitmaakt van de afspraken die met Oost-Nederland zijn gemaakt over quick-wins op regionale spoorlijnen. Mede omdat van de Combitunnel, die wordt uitgevoerd met dubbelspoor, al een positief effect wordt verwacht op de punctualiteit van deze lijn. Daarenboven geldt dat de maatregelen in Zwolle in het kader van het Herstelplan Spoor en de opening van de Hanzelijn ook een positief effect zullen hebben. Het samenspel van deze maatregelen zal naar verwachting met ingang van de dienstregeling 2013 leiden tot een beter treinproduct.

*Onderzoek naar integrale spoorverdubbeling*

Onder meer in het notaoverleg MIRT op 15 december 2008 hebben wij naar aanleiding van vragen aangegeven een dergelijk onderzoek te willen betrekken bij de komende discussie over de decentralisatie van het spoorvervoer op deze verbinding. In bovengenoemde brief van 10 november hebben wij naar aanleiding van vragen aangegeven (vraag nr. 17) dat met Overijssel en de Regio Twente eerder is afgesproken dat het gesprek over decentralisatie van de treindienst begin 2010 zal worden gestart en dat in dat overleg ook de noodzaak van (al dan niet integrale) spoorverdubbeling aan de orde zal komen.

De minister van Verkeer en Waterstaat,  
C. M. P. S. Eurlings

De staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat,  
J. C. Huizinga-Heringa