

Vergaderjaar 2013–2014

33 750 A

Vaststelling van de begrotingsstaat van het Infrastructuurfonds voor het jaar 2014

Nr. 60

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 17 december 2013

Met deze brief wil ik u informeren over de besluiten die ik gezamenlijk met de regionale overheden heb genomen over het spoorknooppunt Zwolle. Dit naar aanleiding van de Alternatievenstudie ZwolleSpoort. Deze besluiten zijn genomen tijdens het Bestuurlijk Overleg van 17 december 2013 met de gedeputeerden van Groningen, Fryslân, Drenthe en Overijssel. Onder voorbehoud van instemming Gedeputeerde Staten/ Provinciale Staten en uw Kamer kan vervolgens zo snel mogelijk worden gestart met de uitvoering. Zowel de betrokken vervoerders (NS en Arriva) als ProRail steunen het besluit. Ook de vertegenwoordigers van de Consumentenorganisaties in het LOCOV zijn positief hierover. Een breed gedragen besluit dus waarmee knelpunten worden opgelost en een belangrijke kwaliteitsverbetering gerealiseerd wordt. Met deze brief geef ik invulling aan mijn brief van 16 oktober 2013 (Kamerstuk 33 750 A, nr. 11).

Zoals u weet is in het kader van deze alternatievenstudie integraal gekeken naar mogelijke oplossingen voor diverse spoorvraagstukken rondom Zwolle. Daarbij is bezien op welke wijze bestaande capaciteitsknelpunten kunnen worden opgelost maar vooral ook óf en hoe diverse door de betrokken partijen ingebrachte ambities kunnen worden ingevuld. Zwolle behoort tot de belangrijkste spoorknooppunten in Nederland en vervult een cruciale functie als scharnier tussen het spoorwegnetwerk van de brede Randstad en dat van de vier provincies Groningen, Fryslân, Drenthe en Overijssel. In Zwolle komen vijf Intercity-verbindingen en drie regionale spoorlijnen samen. Een goede kwaliteit van de «overstapknoop Zwolle» is daarom een belangrijk doel.

De resultaten van de alternatievenstudie ZwolleSpoort zijn inmiddels opgeleverd. Het rapport is als bijlage bijgevoegd¹. Samen met betrokken partijen heb ik geconstateerd dat hiermee voldoende beslisinformatie beschikbaar is om tot besluitvorming over te gaan.

Voorkeursalternatief

Op basis van de uitkomsten van de alternatievenstudie ZwolleSpoort heb ik gezamenlijk met de betrokken partijen besloten om in te zetten op een alternatief waarmee alle vervoerambities worden ingevuld en tevens doorgroeimogelijkheden voor de langere termijn behouden blijven. Het alternatief voorziet in:

- een uitbreiding van het spoor tussen Zwolle en de aansluiting bij Herfte van twee naar vier sporen inclusief aanleg van een vrije kruising voor deze sporen zodat de treinen van Zwolle richting Leeuwarden/Groningen en van Zwolle richting Emmen geen hinder van elkaar ondervinden.
- aanpassingen aan de oostzijde van het emplacement bij Zwolle zodat ook de treinen richting Enschede en Deventer tegelijk met de trein naar Leeuwarden/Groningen kunnen vertrekken (zogenaamde gelijktijdigheden).

Met deze maatregelen wordt de kwaliteit van de treindienst aanzienlijk vergroot, onder meer doordat:

- de wachttijd van de intercity van/naar Leeuwarden met 3 minuten kan worden verminderd.
- als gevolg van reistijdverkortingen op de trajecten Zwolle-Groningen/Leeuwarden een goede aansluiting op regionale treinen in Groningen en Leeuwarden kan worden geboden.
- een 3^e en 4^e trein per uur tussen Zwolle en Leeuwarden mogelijk wordt gemaakt.
- de overstaptijden en snelheden worden verbeterd.
- de robuustheid en betrouwbaarheid wordt verbeterd.

Vanwege de doorgroeimogelijkheden voor de lange termijn, de mogelijkheden om op termijn extra treinen vanuit Zwolle richting Enschede mogelijk te maken alsmede de flexibiliteit voor eventuele aanpassingen van de dienstregeling is deze variant meer toekomstvast.

Kosten en budget

De kosten voor de bovengenoemde maatregelen bedragen € 170 mln. inclusief BTW. Om ook de (toekomstige) behoefte aan opstel- en servicecapaciteit te kunnen faciliteren al dan niet in combinatie met een tweede toegang tot het emplacement wordt aanvullend € 55 mln. gereserveerd. De tweede toegang zou als bijkomend voordeel hebben dat de snelheid van treinen aan de westzijde van het emplacement kan worden verhoogd met als gevolg een verdere toename van de robuustheid. In de vervolgfase dient parallel aan de planuitwerking van de gekozen variant nader te worden gezien hoe op een kosteneffectieve wijze de behoefte aan opstel- en servicecapaciteit kan worden ingevuld binnen het taakstellende budget van € 55 mln.

De totale kosten van € 225 mln. worden voor € 93 mln. gedekt uit reeds hiervoor beschikbare middelen, waarvan € 70 mln. «Motie Koopmans» (Sporendriehoek Noord Nederland). De regio heeft aanvullend op dit budget € 36 mln. beschikbaar gesteld. Het resterende bedrag van € 96 mln. zal door het Rijk wordt gefinancierd. Aangezien het voorkeursal-

¹ Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

ternatief mede is gebaseerd op de regionale ambities wordt € 55 mln. hiervan gedekt uit de investeringsruimte Regionaal/Lokaal.

Planning

Conform de huidige planning kunnen eind 2017 de eerste onderdelen in dienst worden gesteld. Daarmee wordt de overstapknoop Zwolle en de robuustheid van de treindienst verbeterd. Het capaciteitsknelpunt op het baanvak tussen Zwolle en de aansluiting bij Herfte blijft vooralsnog bestaan totdat medio 2021 het gehele voorkeursalternatief is opgeleverd.

Met dit besluit wordt een belangrijke kwaliteitsverbetering gerealiseerd voor de reizigers van en naar Noord en Oost Nederland.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,
W.J. Mansveld