

Netelenbos

schijnlijk ook tot 2030. Waar kunnen we vastlopen omdat er lightrailachtige activiteiten komen? Dat is op de as Driebergen-Utrecht. Daar moet dan ook met de bestemmingsplannen van de verschillende gemeenten ruimte worden gereserveerd. Dat zal ik doen. Met uw motie ontkent u echter deze benadering en daarom kan ik daar niet mee werken. Je gaat namelijk niet 12 mld investeren als dat niet nodig is. Dat doet geen enkel kabinet. Dit kabinet niet en ik kan u voorspellen: ook het volgende niet. Het geld is er dooieenvoudig niet voor. De 12 mld is nodig als gevolg van de discussies die in de verschillende gemeenten zijn gestart. Met die discussies heeft men inpassingsmodellen ontwikkeld en die maken dat 10 à 12 mld moet worden geïnvesteerd. En het valt altijd tegen, nooit mee. Ik ontraad dus aanneming van de motie. De A12 dient op zeer korte termijn te worden verbeterd. De situatie daar is nu niet aanvaardbaar.

Voorzitter. Met de motie van de heer Feenstra wordt mij gevraagd de Kamer jaarlijks aan de hand van een monitor op de hoogte te stellen van de ontwikkeling van het traject Utrecht-Arnhem-Duitse grens. In zijn overwegingen en constatering herhaalt de heer Feenstra wat wij in het algemeen overleg hebben afgesproken. Deze motie lijkt mij zeer goed uitvoerbaar. Dat betekent dat ik samen met de vervoerders afspraken zal maken over het kunnen volgen van de passagiersstromen. Ik denk dat de Kamer het gemakkelijkst via de jaarlijkse begrotingen op de hoogte kan worden gehouden van de ontwikkeling van deze as. Op die manier kan de Kamer zelf volgen of alles gaat zoals wordt verwacht. Ik zie deze motie als ondersteuning van het beleid.

Tot slot kom ik toe aan de motie van de heren Stellingwerf en Van der Steenhoven over de reserveringen. De afspraken over de partiële reserveringen moeten via de bestemmingsplannen van de te onderscheiden gemeenten voor het traject Driebergen-Zeist-Utrecht worden gemaakt. Voor de overige delen hoeft dat niet, omdat er daar voldoende capaciteit is en er, gelet op de aard van het tracé, hoe dan ook 200 km/u kan worden gereden. Als de motie zo uitgelegd kan worden dat zij betrekking heeft op het partiële traject en dat niet aanwijzingen door het Rijk nodig zijn,

maar dat het nodige via de gemeentelijke bestemmingsplannen kan worden geregeld, kan ik de motie uitvoeren. Het is echter niet nodig haar in te tekenen op de NVVP-kaart, omdat hierbij niet sprake is van een tracéwetbeslissing. In de stukken die ik de Kamer heb doen toekomen, heb ik dat uitvoerig beschreven.

De heer **Stellingwerf** (Christen-Unie): Hoe de ruimtelijke reservering precies tot stand komt, zal mij worst wezen. Als dat kan via de bestemmingsplannen van de gemeenten, vind ik dat goed, maar dan moeten die wel voor het gehele tracé gelden. Uw benadering in het overleg was: tussen Driebergen en Utrecht is zoiets nodig, voor de rest hoeft dat niet. Wij willen nu juist voorkomen dat op de lange termijn de viersporigheid als het ware in de wielen wordt gereden door het ontbreken van ruimtelijke reserveringen. Als er bebouwing komt, kan die later in de weg blijken te staan.

Minister **Netelenbos**: Juridisch is het niet mogelijk voor het hele traject ruimte te reserveren. Dat zou voor de rechter niet houdbaar zijn. Dat maakt dat uitsluitend op het traject Driebergen-Zeist-Utrecht de reservering via bestemmingsplannen kan, althans wanneer wij de gemeenten ervan kunnen overtuigen dat dat noodzakelijk is. En dat kunnen wij; daar ga ik van uit. Ik zal de Kamer natuurlijk informeren over het verloop van het overleg en de uitkomst ervan. Het is niet nodig ook nog tussen Driebergen, Zeist en Zevenaar ruimte te reserveren. Dat kan ook niet. Als u dus de uitleg die u gaf handhaaft, moet ik aanneming van deze motie ontraden. Kunt u echter mijn redenering volgen, dat zie ik de motie als een ondersteuning. U kunt dus niet voor het hele traject ruimte reserveren, want zo'n reservering is bij de rechter niet houdbaar.

De heer **Stellingwerf** (Christen-Unie): Ik vind dat langs het hele tracé ruimte gereserveerd moet blijven. Het zal uiteraard in overleg met de gemeenten en provincies tot stand komen, maar het moet wél gebeuren.

Minister **Netelenbos**: Dan ontraad ik deze motie.

De beraadslaging wordt gesloten.

De **voorzitter**: Ik stel voor, na de middagpauze over de moties te stemmen.

Daartoe wordt besloten.

Aan de orde is het debat naar aanleiding van een algemeen overleg op 6 december 2001 over de **Hanzelijn**.

□

De heer **Feenstra** (PvdA): Voorzitter. Wij hebben een goed overleg gehad over het kabinetsvoorstel voor de Hanzelijn, waarbij het kopstation Lelystad feitelijk verplaatst wordt naar het noorden en het oosten van het land. Het voorstel ziet er goed en evenwichtig uit, kwalitatief, economisch en qua inpassing. Ik verwijs naar de uitbreiding van station Lelystad, de aanleg van een nieuw station Dronten, een nieuw station in Kampen, een tunnel onder het Drontermeer, de door ons sterk bepleite bundeling met de N50 en de ongelijkvloerse kruisingen.

Er resteerde één discussiepunt, namelijk de passage van de IJssel bij Hattum en Zwolle. Wordt dat een brug of een tunnel? Wij hebben heel nadrukkelijk aangegeven wat voor ons de voorwaarden zijn om die spiegeling, boven of onder de IJssel, te verkennen. Ik noem ze nog eens: de kosten en baten van beide varianten, het vasthouden aan het tracévoorstel en het onveranderd laten van de opleverdatum. In de media is goed opgepakt dat onze fractie op dat punt nog aarzelt. Wij hebben bemerkt dat sommige fracties al heel stellig zijn: wat er ook gebeurt, het wordt altijd een brug. Andere fracties willen zeker een tunnel. Voor ons ligt dat anders. Wij vragen om een serieus onderzoek. De minister heeft toegezegd dat zij met een brief zal komen. Wij schatten in dat de discussie met alleen een brief niet goed is af te ronden. Wij bepleiten een doorpakken. Gegeven de voorwaarden moet een serieus onderzoek worden verricht waarin brug en tunnel met elkaar worden vergeleken, zodat wij snel een definitieve keuze kunnen maken.

Feenstra

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende het tracévoorstel van de Hanzelijn;

constaterende dat de gemeente Hattem voor het tracédeel passage IJssel een quickscan heeft laten uitvoeren naar een spoortunnel als alternatief voor de voorgestelde brug;

overwegende dat nog onduidelijk is of een tunnelvariant past binnen de voorwaarden van kosten/baten en de gestelde opleveringstermijn;

constaterende dat zowel de gemeenten Hattem en Zwolle als de provincie Gelderland verzocht hebben in relatie tot de genoemde voorwaarden de gepresenteerde tunnelvariant serieus te onderzoeken;

verzoekt het kabinet, de tunnelvariant als zodanig te onderzoeken en de Kamer daarover te informeren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Feenstra, Rietkerk, Giskes, Stellingwerf, Van den Berg en Van der Steenhoven. Zij krijgt nr. 3 (27569).

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Hoe duidt de heer Feenstra dit onderzoek? Hij heeft zelf al aangegeven dat er verschillend wordt gedacht. De motie heeft meerdere ondertekenaars. Mag ik uit het betoog van de heer Feenstra concluderen dat de motie aangeeft dat het onderzoek de uitkomst nog openlaat?

De heer **Feenstra** (PvdA): Die vraag laat zich met een eenvoudig ja beantwoorden. Wij willen een serieuze vergelijking. Ik heb gesproken van spiegelen: gaan wij over de IJssel heen of gaan wij er onderdoor? Wij willen een serieus onderzoek om een definitieve keuze te kunnen maken.

Mevrouw **Giskes** (D66): Als mede-indiener voeg ik toe dat de termijn waarbinnen alles gerealiseerd kan worden weliswaar interessant is, maar dat niet van

tevoreen vastligt dat enige termijnoverschrijding meteen de dood voor de tunnel zou moeten zijn.

De heer **Feenstra** (PvdA): Dat lijkt mij een terechte toevoeging. Het steekt niet op een dag of een week. Wij willen wel voorkomen dat een variant wordt gepresenteerd die het overige tracé, dat een uniek breed draagvlak kent, opnieuw in discussie brengt omdat het om veel langere termijnen zou gaan. Volgens mij zijn wij het daar voldoende over eens.

De heer **Van den Berg** (SGP): Ik hecht eraan dezelfde toevoeging te maken als mevrouw Giskes.

De heer **Feenstra** (PvdA): Ook op dit punt is een breed draagvlak te constateren.

□

De heer **Stellingwerf** (Christen-Unie): Voorzitter. Ook wij willen die toevoeging maken. Wij constateren dat een goed voorstel is geproduceerd, bijna perfect zou ik haast zeggen. Dat is erg bijzonder voor zo'n groot project. Er resteert slechts één discussiepunt, en dat bedoel ik als een compliment aan de minister. Dat ene probleem is de tunnel, waarover net een motie is ingediend waar onze handtekening onder staat. Ik leg nog de nadruk op het feit dat dit niet tot vertraging behoeft te leiden. Ook bij andere trajecten is de tunnel er tijdelijk uitgehaald, zoals de tunnel bij Abcoude op het traject Amsterdam-Utrecht. Ook bij de Betuwelijn is een aantal trajectdelen er tijdelijk uitgehaald en er later weer ingevoegd. Dat behoeft dus in de totale projecttermijn niet tot vertragingen te leiden. Die aanpak willen wij dus ook bij de Hanzelijn voorstellen. Ik verzoek de minister om de ruimte in de tijd te zoeken, zodat wij niet onder druk van de tijd tot andere besluiten moeten komen. Ik hoop dus dat de minister zich ervoor sterk maakt, dat dat niet zal gebeuren.

□

De heer **Rietkerk** (CDA): Mijnheer de voorzitter. Het CDA was, is en blijft voorstander van de aanleg van de Hanzelijn. Deze is belangrijk voor de sociaal-economische ontwikkeling, maar ook voor het personenvervoer naar Noord- en Oost-Nederland en

ook voor het internationaal vervoer richting het oosten. Wij zijn blij met het voorkeustracé en met de tijdsplanning. Wij zijn ook verheugd over de verduidelijking van de minister over de vrijwaringszone van 30 meter. Dat betreft het effect van het goedertransport. Dit is belangrijk voor Flevoland, voor Almere-Dronten-Lelystad, maar ook voor Kampen en Zwolle. Kan de Hanzetrein al eerder rijden tussen Lelystad en Dronten?

Mijn tweede opmerking gaat over het onderzoek naar de tunnel bij Hattem. Naar ons idee is de tunneloptie in het voortraject onvoldoende aan de orde gekomen, wellicht om moverende redenen. Naar ons idee leidt de uitvoering van de motie, de mogelijke aanleg van een tunnel, niet tot vertraging. Ik sluit mij aan bij de opmerkingen van de heer Stellingwerf op dat punt. Het secretariaat van de commissie MER bevestigde ook dat er geen vertraging behoeft op te treden. Wellicht dat de minister daar nog iets over kan zeggen. Wat betreft de actie die het kabinet onderneemt, blijft het volgens ons nog iets te stil. Daarom hebben wij voor de kerstdagen van bezinning en inspiratie de motie op dit punt medeondertekend, zodat in ieder geval de Kamer duidelijk laat weten waar zij staat.

□

Minister **Netelenbos**: Voorzitter. De trein kan niet rijden op een tracé dat maar gedeeltelijk gebouwd is. De vraag van de heer Rietkerk kan ik dus duidelijk met nee beantwoorden. Dat levert immers allerlei complicaties met keersporen en dergelijke op. Helaas moet het tracé dus helemaal zijn afgebouwd voordat de trein kan rijden.

Wij hebben met elkaar afgesproken dat het belangrijk is dat de Hanzelijn in 2009 klaar is. Ik blijf daarom vinden dat het tijdsaspect in dit kader belangrijk is. Ik neem er kennis van dat er wat verschillend over wordt gedacht. Ik wijs er echter op dat ook de regio zelf zeer wenst dat 2009 wordt gehaald. Het duurt immers al langer dan men liever had gezien. De lijn levert een enorme verbetering voor de verbindingen in de regio op. Daarom moeten wij ervoor zorgen dat wij echt gaan bouwen als het geld er is.

Netelenbos

Dan kom ik op de motie. Ik heb de Kamer een brief toegezegd die er half februari had kunnen zijn. Zo'n brief schrijf ik natuurlijk niet uit de losse pols; ik zet daar allerlei zaken in die de werkelijkheid betreffen. Een haalbaarheidsstudie kost daarentegen zeker drie maanden. Als de Kamer niet eerst een brief maar meteen een haalbaarheidsstudie wil, dan duurt het dus langer. Dan ligt er pas begin april iets voor. Ik kan natuurlijk evengoed een brief schrijven, zodat de Kamer daar ook nog naar kan kijken. RIB heeft de kosten van de tunnel geraamd op een bedrag van tussen de 250 en 350 mln en dat is meer dan 15% van de totale kosten van de lijn. Daar komt bij dat de lijn matig scoort in het kader van de maatschappelijke kosten-batenanalyse. Ik kan nu al voorspellen dat, als het Rijk die 250 tot 350 mln gulden moet betalen, de MKBA niet goed uitpakt. Daarom roep ik de regio op, als zij inderdaad zo ongelooflijk veel waarde aan het project hecht, zelf voor het geld te zorgen. De ene regio is op dat punt overigens wel actiever dan de andere. De regio waarover wij nu spreken, is dat niet zo, maar misschien kan ze met het oog op de MKBA-uitkomst zelf op zoek gaan naar dat bedrag.

Mevrouw **Giskes** (D66): Voorzitter. De minister zegt dat de MKBA al slecht is. Je kunt ook andersom redeneren. Wat maakt een klein bedrag erbij dan nog uit?

Minister **Netelenbos**: Zo lust ik er nog wel een paar. Ik dacht dat mevrouw Giskes ook financieel woordvoerder was in dit huis!

Mevrouw **Giskes** (D66): Het is toch een reële vraag, want je hebt het tegelijkertijd over een verantwoorde inpassing en aanleg van een project dat je toch doet, ondanks een slechte MKBA.

Minister **Netelenbos**: Als wij zo met een MKBA omgaan, dan moeten wij daar onmiddellijk mee stoppen, want dan heeft het geen zin. Naarmate je meer investeert, wordt zo'n analyse steeds ongunstiger. Op een gegeven moment zakt die onder de nul. Wij hadden echter met elkaar afgesproken dat wij ons daar iets van aan zouden trekken, want het komt ons nooit uit. Ik heb nog geen debat meegemaakt waarbij dat wel het

geval is. Wij moeten onszelf bij de les houden. De regio kan ons zeer helpen door zelf op zoek te gaan naar 250 mln gulden.

De heer **Stellingwerf** (Christen-Unie): Ik denk dat de regio ons zeker kan helpen, maar over de hoogte van het bedrag wil ik mij niet uitlaten.

Minister **Netelenbos**: Daar heeft de heer Stellingwerf nooit last van.

De heer **Stellingwerf** (Christen-Unie): De regio moet op dit punt absoluut serieus meedenken. Terugkomend op het punt dat de MKBA het erg moeizaam zou maken, vind ik dat op zijn minst een vergelijking kan worden gemaakt met het Drontermeer, waaronder wel een tunnel wordt aangelegd. Dat gebeurt om allerlei redenen, onder andere vanwege de staandemastroute voor de recreatievaart. In dit geval zijn er zwaardere argumenten denkbaar dan in het geval van het Drontermeer. Die verhouding moeten wij wel in de gaten houden.

Minister **Netelenbos**: Daar is de regio het echter niet mee eens. Ik heb de discussie over de vraag of er een brug over of een tunnel onder het Drontermeer moet worden aangelegd, zelf gevoerd. Daarbij waren vele emoties aan de orde. Het valt mij op dat zowel de heer Stellingwerf als mevrouw Giskes voortdurend met omdraaiingen bezig is. Dat moeten zij niet doen, want daarmee wordt ieder project onbetaalbaar. Wij bekijken de haalbaarheid en laten de MKBA natuurlijk ook meewegen. Dat zijn wij aan onszelf verplicht. De regio kan ons helpen door te bekijken of men de 250 tot 350 mln gulden zelf wil voteren. De aanpassing is tenslotte niet echt nodig, maar men wil dat graag vanwege de visuele aspecten. Dan is men misschien ook zelf in staat om dit zelf te financieren.

Het leidt daarnaast tot een vertraging van minimaal een jaar. Daar moet de Kamer zich ook mentaal op instellen. De heer Stellingwerf zegt dat hij een voorbeeld bij Abcoude kent waar het anders lag, maar dat was op basis van de oude tracéwetprocedure. Die Tracéwet kende een andere procedure voor het aanbrengen van wijzigingen. De nieuwe Tracéwet zit anders in elkaar, als gevolg waarvan een partiële herziening niet zomaar

mogelijk is. Dat verzin ik niet. Dat zeg ik op basis van een juridische beoordeling. Je kunt tussentijds slechts heel geringe aanpassingen aanbrengen. Dit is echter geen geringe aanpassing, zodat de totale procedure opnieuw doorlopen moet worden. Dat kost een jaar. Ik stuur de Kamer een brief en ik begin met de haalbaarheidsstudie. Dan zien wij het wel.

De heer **Rietkerk** (CDA): Kan de minister toezeggen dat in die brief de netto kosten worden weergegeven? Kunnen de kosten voor de brug en het hele dijklichaam tot aan de A28, zo'n 50 tot 100 mln gulden, eraf worden getrokken, zodat wij de netto meerkosten in beeld krijgen?

Zegt de minister nu dat zij de verkenning wil doen en dat zij met een brief komt, maar dat iedere gulden meer voor rekening van de regio komt? Het is wel een rijksinfrastructuurproject.

Minister **Netelenbos**: Dat klopt, maar rijksinfrastructuur is ook gehouden aan budgettaire kaders. Het gaat hier natuurlijk om netto meerkosten. Door de RIB worden deze geraamd op een bedrag tussen de 250 en 350 mln gulden. Ik kan die niet zomaar uit de lucht plukken. Dit heeft te maken met de huidige MIT-procedure, die tot 2010 loopt en die met alle ICES-claims concurreert. Die hebben wij deze week miljardengewijs in het gelid gezet bij tal van debatten die wij hebben gevoerd. De regio kan ons dus zeer helpen door te zorgen dat zij de aanpassing voor eigen kosten mee helpt realiseren als men het per se wil. Of wij dat uiteindelijk gaan doen, hangt af van de verdere informatie die de Kamer krijgt. In februari ontvangt zij een brief van mij op dit punt. Daarnaast zullen wij met de haalbaarheidsstudie starten. Die duurt ten minste drie maanden. In februari moet de Kamer bekijken of zij het proces door wil zetten.

De beraadslaging wordt gesloten.

De **voorzitter**: Ik stel voor, na de middagpauze over de motie te stemmen.

Daartoe wordt besloten.