

Vergaderjaar 2003–2004

27 569

Hanzelijn

Nr. 10

BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 13 april 2004

Naar aanleiding van de toezending aan de Tweede Kamer van het tracébesluit Hanzelijn (Kamerstuk 27 569, nr. 8) alsmede de aanvulling op het tracébesluit Hanzelijn voor het trajectdeel Hattem-Zwolle (Kamerstuk 27 569, nr. 9) heeft de Vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat op 1 april 2004 gesproken over de Hanzelijn. Bij dit overleg heb ik de Commissie toegezegd drie punten schriftelijk nader toe te lichten. Het betreft:

1. Onderbouwing van de vertraging van de indienststelling van de Hanzelijn, indien de brug-oplossing alsnog zou worden gewijzigd in een tunnel.
2. De zorgen met betrekking tot de gevolgen voor Lelystad van het vervoer van gevaarlijke stoffen over de Hanzelijn.
3. Uiteenzetting over de wijziging van de hoogteligging van de Hanzelijn in Hattem, ten opzichte van het Ontwerp Tracébesluit en de daarmee gemoeide kosten. {begin
De toegezegde uiteenzetting treft u hierbij aan.

Ad. 1

Indien het huidige tracébesluit Hanzelijn m.b.t. de kruising met de IJssel alsnog zou moeten worden gewijzigd in een tunneloplossing, heeft dit gevolgen voor de procedure en de bouwtijd. Prorail schat de totale vertraging op circa anderhalf jaar, ten opzichte van de huidige planning. Bij deze inschatting is nog geen rekening gehouden met de mogelijke gevolgen van een tunnel voor het waterwinningsgebied op de Zwolse oever van de IJssel. De voorwaarden die deze waterwinning aan de aanleg van een tunnel stelt, kunnen leiden tot verlenging van de procedure- en bouwtijd en verhoging van de kosten. Het kiezen voor een tunnel sluit niet uit dat ook tegen deze oplossing beroep wordt ingesteld. Tenslotte is de ingebruikname afhankelijk van de mogelijkheden om de budgettaire gevolgen van een tunnel in de begroting in te passen.

Bij het bovenstaande moet worden bedacht dat de vertraging niet alleen de Hanzelijn zelf betreft, maar dat ook de effecten van de ingebruikname van Hanzelijn voor het bestaande net (betrouwbaarheid netwerk, benut-

ting Gooi/Veluwelijn, veiligheid goederenvervoer) evenzoveel later optreden.

Procedurele aspecten van een IJsseltunnel:

- Het tracé voor de Hanzelijn is vastgesteld. Tegen dit besluit zijn inmiddels beroepen ingesteld bij de Raad van State. Met betrekking tot de beroepen die zijn ingediend tegen de gekozen IJsselkruising is inmiddels een verweerschrift bij de Raad van State ingediend. Volgens de tracéwet beslist de Raad van State binnen twaalf maanden na ontvangst van een verweerschrift op beroepen tegen een tracébesluit. Het ministerie en de appellanten zijn thans in afwachting van de behandeling door de Raad van State. Naar mijn informatie is de Raad van State voornemens de beroepen nog dit jaar te behandelen. Ik verwacht dan ook dat deze behandeling nog dit jaar zal leiden tot een uitspraak. Op basis van de ingebrachte beroepen en gegeven de zorgvuldige voorbereiding van het tracébesluit heb ik geen aanleiding om te veronderstellen dat het tracébesluit (gedeeltelijk) vernietigd zal worden.

Gegeven deze stand van zaken brengt een wijziging van het vastgestelde tracé de volgende stappen met zich mee. De eerste drie kunnen gelijktijdig worden genomen:

- De procedure bij de Raad van State moet worden afgebroken, voor zover deze betrekking heeft op het te wijzigen deel van het besluit. Betrokkenen worden hiervan in kennis gesteld.
- Bij besluit van de minister van Verkeer en Waterstaat, in overeenstemming met de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, moet het te wijzigen deel van het tracébesluit worden ingetrokken. Betrokkenen worden hiervan in kennis gesteld. Daarmee worden tevens de eventueel lopende procedures voor aanpassing van bestemmingsplannen en verlening van vergunningen voor dit deel van het tracé beëindigd.
- Er dient een nieuw Ontwerp Tracébesluit (OTB) te worden voorbereid, met inbegrip van een aanvulling op het MER. De eerder aan de Kamer gezonden Quick scan «tunnelstudie IJsselpassage» dient hiervoor in principe als vertrekpunt. In deze quick-scan is een aantal varianten voor een tunnel op haalbaarheid onderzocht. Deze informatie dient, waar nodig, te worden geactualiseerd en, eventueel na voorselectie van varianten, te worden aangevuld. Daarbij kan niet op voorhand worden aangenomen dat, na afweging van veiligheid, milieu en functionaliteit, de goedkoopste variant ook de voorkeursvariant blijkt te zijn. Alle varianten worden in de aanvulling op het MER beschreven. Op basis van deze informatie wordt de variant gekozen die tot het detailniveau van het OTB wordt uitgewerkt.
- De aanvulling op het MER en het nieuwe OTB met de gekozen variant wordt ter inzage gelegd, aan de betrokken bestuursorganen gezonden en het MER ter toetsing aangeboden aan de Commissie m.e.r. en de wettelijke adviseurs (de wettelijk termijn voor bestuursorganen is twaalf weken).
- De Commissie m.e.r. betreft de inspraakreacties en het advies van de wettelijke adviseurs in het toetsingsadvies.
- Vaststelling van het nieuwe tracébesluit (TB) binnen vijf maanden na vaststelling van het OTB (wettelijke termijn).

Mede op basis van de informatie t.b.v. de aanvulling op het MER zou de uit te werken variant eind dit jaar kunnen worden gekozen. De uitwerking zelf, het opstellen van het OTB met de aanvulling op de MER, drukken, ter visie leggen zal er toe leiden dat een OTB eind 2005 bekendgemaakt kan worden. Na de inspraak kan het tracébesluit dan, volgens de wettelijke termijnen, in juni 2006 vastgesteld worden.

Indien in het derde kwartaal van 2006 de aanvullende beschikking zou worden verleend kan, na 2,5 jaar voorbereiding (grondaankoop, conditio-nering) de bouw van de tunnel starten in de zomer van 2009 (na het broedseizoen).

Zoals aangegeven in de bovengenoemde Quick scan «tunnelstudie IJssel-passage» is de bouwtijd van een tunnel ruimschoots langer dan van een brugoplossing. Vanwege de scheepvaart dient hier een zinktunnel te worden toegepast. Deze heeft een circa één jaar langere bouwtijd dan de tunnel onder het Drontermeer. Met de ruwbouw en afbouw is circa 5 jaar gemoeid, waarna het testen van de installaties en het proefrijden nog een half jaar vergt. De ingebruikname van de Hanzelijn kan daarna in het derde kwartaal van 2014 plaatsvinden.

Inpassing in de begroting van de meerkosten. Afhankelijk van de budget-taire mogelijkheden om de meerkosten van de gekozen tunnelvariant in de begroting in te passen, zullen de jaarlijks beschikbare middelen van invloed zijn op het bouwtempo en daarmee op de ingebruikname.

Ad. 2

Naar aanleiding van vragen die de verantwoordelijke wethouder van Lelystad na de publicatie van het OTB in april 2003 op de «informatie-markt» heeft gesteld heeft Prorail aan de gemeente Lelystad per brief technische informatie verschaft over de risicocontouren welke in het OTB zijn opgenomen. Een afschrift van deze brief treft u hierbij als bijlage aan¹. Het tracébesluit is in overeenstemming met het OTB en de in de brief gegeven uitleg. De externe veiligheid in Lelystad is daarnaast meermalen onderwerp van gesprek geweest in het kader van de afspraken die met de regio zijn gemaakt over de afstemming gedurende de voorbereiding van het tracébesluit (de Bestuurlijke begeleidingsgroep Hanzelijn). Voor het vervoer van gevaarlijke stoffen gelden de volgende uitgangspunten: De Regulering Vervoer van Gevaarlijke Stoffen per spoor (RVGS-spoor) is van kracht bij ingebruikname van de Betuweroute eind 2006. Dit instru-ment is derhalve ook tijdig beschikbaar voor de Hanzelijn.

In de RVGS-spoor zal de afspraak worden verwerkt die mijn ambts-voorganger heeft gemaakt met de gemeente Almere, namelijk dat de Flevo/Hanzelijn zal worden ingedeeld in de zogenaamde «categorie 2a» van deze regeling (zie voor een nadere toelichting Kamerstuk 2001–2002, 24 611, nr. 4, Tweede Kamer). In deze categorie geldt dat – in verband met het Plaatsgebonden Risico – een zone van 30 meter, gemeten uit het hart van de buitenste twee sporen, vrij moet zijn van kwetsbare bestem-mingen, zoals woningen. Voorts wordt in categorie 2a het vervoer van bepaalde stoffen zodanig beperkt dat er geen toetsing aan het Groeps-risico hoeft plaats te vinden: buiten de PR-zone van 30 meter gelden dus geen beperkingen ten aanzien van de stedelijke ontwikkeling langs de hele Flevolijn en Hanzelijn. Deze afspraak is in het tracébesluit als uitgangspunt opgenomen.

In de specifieke bestaande situatie te Lelystad is voor het vier-sporige deel bij het station, in verband met twee gebouwde objecten, in het tracé-besluit een verdere beperking opgenomen voor het gebruik van de buitenste sporen voor vervoer van gevaarlijke stoffen. Maatgevend voor het gebruik van de buitenste sporen is hier de afstand tot het gebouw van Getronics. Indien er meer treinen met gevaarlijke stoffen worden verwacht, zullen deze treinen alleen maar van de binnenste sporen gebruik mogen maken. Daarmee blijven de betreffende objecten buiten de maatgevende contour voor het plaatsgebonden risico (PR-contour 10–6). Op basis van deze uitgangspunten zijn de gevolgen van het gebruik van de Hanzelijn voor vervoer van gevaarlijke stoffen voor de ruimtelijke ontwikkeling van Lelystad geminimaliseerd.

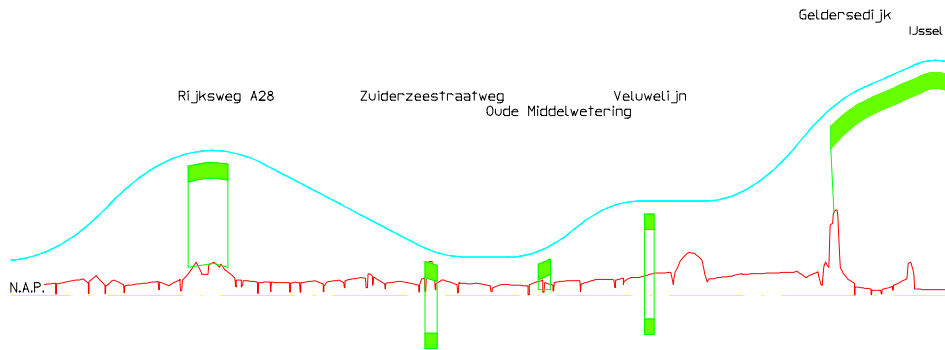
¹ Ter inzage gelegd bij het Centraal Informa-tiepunt Tweede Kamer.

ad 3.

De hoogteligging van de Hanzelijn in Hattem.

In het Standpunt (augustus 2001) is de hoogteligging van de Hanzelijn vastgelegd. Dit is uitgewerkt in het OTB (maart 2003). De A28 wordt hoog gekruist, waarna de Hanzelijn zoveel mogelijk op maaiveld ligt tot de intakking met de Veluwelijn. Vervolgens stijgt de Hanzelijn weer naar de oprit van de nieuwe brug. De Veluwelijn wordt via een dive onder de Hanzelijn doorgevoerd. De Zuiderzeestraatweg gaat met een tunnel onder de Hanzelijn door; de Oostersedijk en de Hilsweg worden omgelegd. (zie figuur 1)

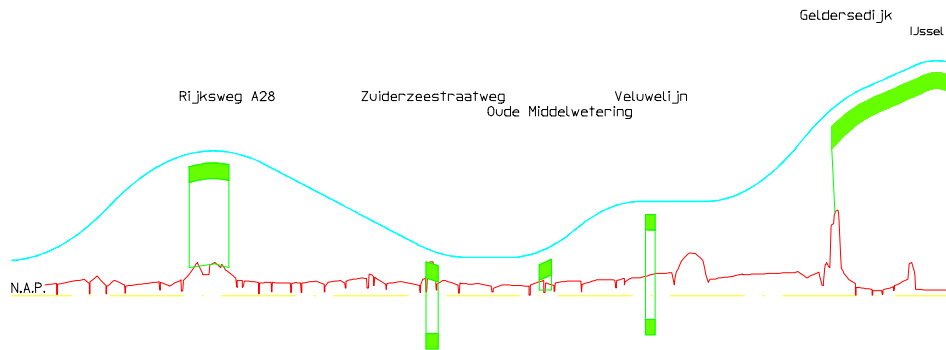
Figuur 1 Lengteprofiel variant maaiveldligging conform OTB



In de reactie op het OTB heeft de gemeente Hattem, naast de ondubbelzinnig uitgesproken voorkeur voor een IJsseltunnel, een «second best»-oplossing voorgesteld met als uitgangspunten het zo veel mogelijk behouden van de bestaande structuren, zichtlijnen en uitbreidingsmogelijkheden van het bedrijventerrein Netelhorst, bij een «zo laag mogelijke hoge ligging van de spoorlijn». Binnen het kader van de brief van mijn ambtsvoorganger over de uitvoeringswijze van de IJsselkruising (kamerstuk 27 569 nr. 5 van april 2002) bestond de mogelijkheid om aan de tweede voorkeur van de gemeente tegemoet te komen. Met de verwerking van deze specifieke aanpassing was meer tijd gemoeid, hetgeen geleid heeft tot gelijktijdige publicatie van het tracébesluit voor de Hanzelijn en de wijziging van het OTB (WOTB) voor het deel Hattem-Zwolle (december 2003). Aan de reactie van de gemeente Hattem op het WOTB kon, afgezien van de hernieuwd uitgesproken voorkeur voor een tunnel, wat betreft een verdere optimalisering van de «second best»-oplossing grotendeels worden tegemoet gekomen.

Deze wensen zijn meegenomen in de aanvulling op het tracébesluit voor het trajectdeel Hattem-Zwolle (maart 2004). Dit heeft geresulteerd in de onderstaande hoogteligging (figuur 2). Hierin blijft de Hanzelijn op een zodanige hoogte na de A28 te zijn gepasseerd, dat de kruisingen met het onderliggende wegennet op maaiveld gehandhaafd kunnen blijven. Ook voor de kruising met de Veluwelijn is een eenvoudiger oplossing mogelijk. Bovendien kan de wens van de gemeente gehonoreerd worden ten behoeve van de tweede ontsluiting van het industrieterrein Netelhorst onder de Hanzelijn door.

Figuur 2 Lengteprofiel variant verhoogde ligging, conform WOTB enTB



Eenzijds maken het hoge baanlichaam en het grotere ruimtebeslag deze variant duurder. Het vermijden van de tunnel voor de Zuiderzeestraatweg, de dive onder voor de Veluwelijn en het niet hoeven omleggen van de Oostersedijk en de Hilsdijk wegen hier echter ruimschoots tegen op. Binnen het vigerende Kabinetsstandpunt Inpassing Infrastructuur bood dit bovendien de ruimte om tegemoet te komen aan het nadere verzoek van de gemeente om het deel tussen de Oostersedijk en de Zuiderzeestraatweg niet op een aarden baan maar als kunstwerk uit te voeren.

Per saldo is daarmee de hoge ligging ten opzichte van de oorspronkelijke ligging kostenneutraal.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
K. M. H. Peijs