

Vergaderjaar 2003–2004

**27 569**

**Hanzelijn**

**Nr. 12**

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

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 26 april 2004

Bij brief van 13 april 2004 (kamerstuk 27 569, nr. 10) heb ik u ondermeer geïnformeerd over de vertraging die zou optreden met betrekking tot de ingebruikname van de Hanzelijn, indien alsnog zou worden gekozen voor een tunneloplossing. Naar aanleiding van deze brief heeft de gemeente Hattem opnieuw haar zienswijze onder uw aandacht gebracht.

Ik heb ProRail andermaal verzocht de door de gemeente Hattem aangevoerde argumenten tegen het licht te houden. Ik hecht er aan deze bevindingen<sup>1</sup> onder uw aandacht te brengen.

De doorlooptijd:

- Er bestaat geen verschil van mening over de tijd die benodigd is om een gewijzigd tracé voor een tunnel vast te stellen (tracébesluit medio 2006).
- ProRail constateert dat Haskoning de grondverwerving ten onrechte parallel schakelt met het doorlopen van de tracéwet-procedure voor de tunnel. Deze procesgang is in strijd met de tracéwet. Zonder tracébesluit ontbreekt de formeel juridische basis om tot (administratieve) onteigening over te gaan.
- Gelet op de mogelijke opstuwing van hoog water in de winter tijdens de bouw, de bescherming van overwinterende en broedende vogels (Vogelrichtlijngebied) en de maatregelen in relatie tot de doorsnijding van het waterwingebied, acht ProRail een doorlooptijd van de tunnel 5,5 à 6 jaar, met inbegrip van afbouw, testen en proefrijden, realistisch. Deze inzichten leiden tot een bouwtijd die een klein jaar langer is dan aangegeven door Haskoning.
- Omdat de grondverwerving niet parallel aan het doorlopen van de tracéwetprocedure kan plaatsvinden, ligt de bouw van de tunnel (in tegenstelling tot de brug) op het kritische pad van de planning en wordt daarmee bepalend voor de ingebruikname.
- ProRail geeft aan dat bij bovengenoemde planning voor de tunnelvariant geen rekening is gehouden met de beperkingen in de kasstromen die in het huidige MIT worden gehanteerd. Zonder deze

<sup>1</sup> Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

beperkingen kan het project in de tweede helft van 2014 gereed zijn (vertraging 1,5 jaar). Indien echter wordt gerekend met gelijke beperkingen als in het huidige MIT, bedraagt de vertraging 2 à 2,5 jaar.

De kosten:

- ProRail geeft aan dat de meerkosten van de goedkoopste tunnelvariant inmiddels € 127 mln bedragen en wijst er op dat de door Haskoning genoemde meerkosten (€ 100 mln) al eerder zijn weerlegd. Tevens wordt opnieuw gewezen op de risico's die aan deze variant zijn verbonden. Over deze risico's is de Kamer eerder (18 maart 2002 en 22 april 2002, resp. 27 569 nr. 4 en nr. 5) naar aanleiding van de motie Feenstra geïnformeerd, mede op basis van de tunnelstudie IJssel-passage en de eerdere toets van ProRail. De risico's van deze variant betreffen onder andere de interne veiligheid, de geluidsemissie en het verminderde doorstroomprofiel in relatie tot «ruimte voor de rivier». Ik kan mij vinden in de conclusie van ProRail dat op voorhand niet kan worden uitgesloten dat, als uitkomst van de tracéwet/MER-procedure niet de goedkoopste oplossing als voorkeursvariant wordt gekozen».

Het geluid:

- In tegenstelling tot eerdere aannames blijkt uit akoestisch onderzoek dat de nieuwe brug, ondanks de toename van het aantal treinbewegingen, stiller is dan de huidige brug.

De visuele impressie:

- Met betrekking tot de recente visualisaties in de brochure van Hattem en de pers verwijs ik naar de toezegging van het Kabinet in de eerder genoemde brief van 18 maart 2002. Daarin wordt de door het Kabinet gekozen brugoplossing aangemerkt als een bijzondere ontwerp-opgave, met een accent op ruimtelijke kwaliteit. Daarbij is toegezegd dat hierover in de vervolgfase met de regio overleg over zal worden gevoerd.

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