

Vergaderjaar 2003–2004

27 569

Hanzelijn

29 397

Trajectnota/MER RW 31 Zurich-Harlingen

Nr. 13

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 26 april 2004

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat¹ heeft op 1 april 2004 overleg gevoerd met minister Peijs van Verkeer en Waterstaat over:

- **de brief van de minister van 18 december 2003 inzake het tracébesluit Hanzelijn (27 569, nr. 8);**
- **de brief van de minister van 9 januari 2004 inzake rijksweg 31 Zurich-Harlingen (29 397, nr. 1);**
- **de brief van de minister met antwoorden op vragen van de VVD-fractie over de gesplitste aansluiting op de A12 bij Driebergen.**

Van dit overleg brengt de commissie bijgaand beknopt verslag uit.

Vragen en opmerkingen uit de commissie

De heer **Hofstra** (VVD) vindt het verbazingwekkend dat bij de aanpak van rijksweg 31 geen variant met een autosnelweg is voorgelegd. De flessenhals bij de brug over het Van Harinxmakanaal wordt gehandhaafd, waarmee een nieuw knelpunt wordt gecreëerd. De ontwerpnelheid moet op 120 km/u worden gesteld en de kunstwerken moet zo worden ontworpen, dat in de toekomst desgewenst een vluchtstrook kan worden toegevoegd. Helderheid moet worden geboden over de forse provinciale bijdrage van 11,3 mln. Het moet mogelijk zijn om direct te beginnen, zodat de oplevering in 2006 kan plaatsvinden. In de toekomst moet bij het bouwen van kunstwerken steeds van 2x2 rijstroken worden uitgegaan. Ondanks goede afspraken tussen minister en regio over de A12 bij Driebergen gaat de minister door met het voorbereiden van de volledige aansluiting, terwijl een gesplitste aansluiting veel beter is. De minister kiest hiervoor omdat de gemeente de bestemmingsplannen nog niet heeft aangepast. Het is echter onverantwoord om het volgens de oude variant te doen. Gekozen dient te worden voor de methode volgens de brief van minister De Boer van 17 maart 2003. Als de minister bij haar mening blijft, zal een VAO moeten worden gehouden.

Het is goed dat de Hanzelijn zal worden aangelegd. Belangrijk is dat op de hele lijn 200 km/u kan worden gereden. Op verzoek van de gemeente Hattem is gekozen voor een veel hogere aanleg van de spoorlijn ter plaatse. Dat roept onder meer de vraag op naar de meerkosten van deze oplossing. Oplevering van het hele project dient uiterlijk 15 december

¹ Samenstelling:

Leden: Duivesteyn (PvdA), Dijksma (PvdA), Hofstra (VVD), ondervoorzitter, Timmermans (PvdA), Van Bommel (SP), Van der Staaij (SGP), Oplaat (VVD), Geluk (VVD), Ten Hoopen (CDA), voorzitter, Dijsselbloem (PvdA), Depla (PvdA), Van As (LPF), Van Gent (GroenLinks), Duyvendak (GroenLinks), Koopmans (CDA), Gerkens (SP), Van Haersma Buma (CDA), Bruls (CDA), Van Lith (CDA), Van der Ham (D66), Haverkamp (CDA), Boelhouwer (PvdA), Dubbelboer (PvdA), De Krom (VVD), Hermans (LPF), Dezentjé Hamming (VVD) en Van Hijum (CDA).

Plv. leden: Heemskerk (PvdA), Samsom (PvdA), Snijder-Hazelhoff (VVD), Smeets (PvdA), De Ruiter (SP), Slob (ChristenUnie), Aptroot (VVD), Szabó (VVD), Van Winsen (CDA), Van Dijken (PvdA), Waalkens (PvdA), Herben (LPF), Vos (GroenLinks), Halsema (GroenLinks), Buijs (CDA), Vergeer (SP), Jager (CDA), Mastwijk (CDA), Eurlings (CDA), Giskes (D66), De Pater-van der Meer (CDA), Van Dam (PvdA), Verdaas (PvdA), Van Beek (VVD), Van den Brink (LPF), Luchtveld (VVD) en Hessels (CDA).

2012 te geschieden. Het werk kan technisch sneller worden gerealiseerd dan de minister van plan is. Daarvoor moet het geld wel tijdig beschikbaar worden gesteld.

De heer **Slob** (ChristenUnie) verwijst naar recente berichten in de media over een mogelijk afblazen van de Hanzelijn. De minister heeft al in de media aangegeven dat die berichten nergens op gebaseerd zijn. Het zou goed zijn als zij dat ook in deze vergadering nog eens doet.

Het tracébesluit ziet er voor 95% goed uit. Tussen Hattem en Zwolle moet echter gekozen worden voor een duurzame inpassing en dus voor een tunnel. In het gebied daar is onder meer met het oog op de geluidsbelasting, de landschapsbeleving en de natuur de optie van een tunnel verre te prefereren.

Bij de behandeling van het MIT is een motie voorgesteld gericht op de meerkosten van een tunnel. Gewezen werd op de Europese gelden voor trans-Europese netwerken (TEN), die voor niet-grensoverschrijdende projecten een maximumbijdrage van 10% kunnen belopen. Voor het voorbereidende traject zijn al TEN-gelden ontvangen. Is inmiddels een aanvraag voor het hele project ingediend? Daarnaast is het aanbestedingsklimaat aanzienlijk opgeklaard. Met scherp aanbesteden kan een flinke besparing worden gerealiseerd en ook dat geld zou voor de tunnel onder de IJssel kunnen worden gebruikt.

Er wordt gevreesd voor vertraging indien in dit stadium nog gekozen wordt voor een tunnel in plaats van een brug. In dit verband moet gewezen worden op het grote aantal beroep- en bezwaarschriften tegen de brugvariant. Een keuze voor een tunnel zal in dat opzicht weer een tijdsbesparing kunnen betekenen.

Mevrouw **Dijkma** (PvdA) vraagt de minister ook om een expliciete ontkenning van de geruchten als zou de Hanzelijn ter discussie staan. Het tracébesluit verdient ondersteuning, afgezien van de brug over de IJssel. De fractie van de PvdA heeft haar voorkeur voor een tunnel in het lange proces dat aan dit tracébesluit voorafgegaan is, regelmatig uitgesproken.

Met het oog op de financiering moet opnieuw gewezen worden op de Europese TEN-gelden. Zeker een kabinet dat herhaaldelijk ageert tegen het feit dat Nederland nettobetaler is, moet op zo'n punt op scherp staan. Daarnaast kan gerekend worden op een voordeliger aanbesteding. Verder moet natuurlijk bezien worden welke bijdrage de regio kan leveren. Het proces begint natuurlijk wel met een gezamenlijk commitment dat er een tunnel moet komen.

Het voorstel van de regering met betrekking tot rijksweg 31 verdient ook met het oog op de verkeersveiligheid ondersteuning.

De situatie rond de A12 is onduidelijk. Het geld is geen probleem: de regio wil de afsplitsing betalen. Waarom komt de regering de regio niet tegemoet?

De heer **Hermans** (LPF) herinnert aan de discussie bij het MIT over de brug over de IJssel. Bij die gelegenheid heeft de fractie van de LPF zich bij de woorden van de minister aangesloten dat TEN-geld geen optie was, dat een tunnelvariant tweemaal zo duur was en dat de milieuwinst beperkt was. Het standpunt van de LPF-fractie is veranderd. Het is de vraag of de tunnel en de brug wel op dezelfde criteria zijn beoordeeld. Met de brug komt er over een afstand van 2 km een spoorlijn op een hoogte van 8 meter. De visuele hinder daarvan moet niet worden onderschat. Een maatschappelijke kosten-batenanalyse blijkt niet te zijn uitgevoerd, hetgeen kan leiden tot procedurele problemen, bijvoorbeeld met de Vogel- en Habitatrichtlijn.

Voor de financiering van een tunnel zijn al mogelijkheden genoemd. Gezien het feit dat er TEN-geld in de studiefase is ontvangen, moet ook

voor de realiseringfase een Europese bijdrage mogelijk zijn. Daarnaast ligt het voor de hand dat forse voordelen kunnen worden bereikt bij de aanbesteding. Er wordt gesproken van dreigende vertraging, maar is het absoluut noodzakelijk om nu al een besluit te nemen over het stuk Hattem-Zwolle?

Voor rijksweg 31 is een goede variant gekozen. Er moet daar snel een veilige weg komen.

Welke vertraging voorziet de minister bij gesplitste aansluiting op de A12 bij Driebergen?

De heer **Van Haersma Buma** (CDA) herinnert aan de strijd om de Hanzelijn binnen het tijdpad gebouwd te krijgen. De lijn is van groot belang voor de regio. De provincies hebben er dan ook heel hard aan getrokken. De Hanzelijn zal worden gebouwd, ook omdat het nu ook een goederenlijn wordt. Dat roept vragen op over het vervoer van gevaarlijke stoffen. Zijn de voorzieningen in Lelystad en Dronten voldoende om de veiligheid te garanderen en stedelijke ontwikkeling niet te belemmeren?

De tunnel onder het Veluwemeer is noodzakelijk vanwege Europese regels. Mogelijk is een besparing te realiseren door de tunnel zo kort mogelijk te houden.

De discussie over een tunnel onder of een brug over de IJssel is in 2002 gevoerd. Daarbij werd door de Kamer een voorkeur voor een tunnel uitgesproken, waarbij gewezen werd op het regionale belang en dus op het belang van een regionale bijdrage. De provincie pleit voor een zo snel mogelijke aanleg van de Hanzelijn, maar stelt geen geld voor een tunnel beschikbaar. Het belang van de tunnel ligt niet in een betere doorstroming. De brug is een duidelijk regionaal probleem. Het Rijk bepaalt wat nodig is voor doorstroming, economische ontwikkeling, duurzaamheid en inpassing. Als de regio meer wil, dan hoort daar regionaal geld bij. Er ligt een brug en er komt een brug. De meerkosten van een tunnel ten opzichte van een brug kunnen niet in hun totaliteit voor rekening van het Rijk worden gebracht.

De minister heeft de knoop doorgehakt en met het oog op een snelle aanleg is het verstandig als de Kamer haar daarin volgt. Het grote probleem van de voorgestelde brug is de visuele hinder. Het talud aan de zuidkant moet derhalve zeer zorgvuldig worden ingepast. Hierbij kan onder meer aan de geluidsschermen, de lengte van het viaduct en de hoogte van het talud worden gedacht.

Het is goed dat rijksweg 31 eindelijk wordt aangepakt. Het verdient de voorkeur dat de hele weg, van de Afsluitdijk tot Harlingen, als snelweg wordt aangelegd. De middelen zijn echter beperkt. In de gekozen variant betaalt de provincie mee. Is het eenvoudig om later tot een ombouw tot autosnelweg te komen? Wordt in een volgend traject het onderdeel Harlingen aangepakt? Zal in de aan te leggen variant ook sprake zijn van gelijkvloerse kruisingen?

Over Driebergen meldde de minister eerder dat een gesplitste aansluiting mogelijk is, zij het dat de gemeente dan met voorstellen moet komen, de kosten moet dragen en vertraging moet voorkomen. De gemeente is met voorstellen gekomen en wil betalen, maar blijktbaar is er iets misgegaan in de communicatie. Het is niet goed voorstelbaar dat de gemeente geen bestemmingsplanwijziging wil doorvoeren. Als niet gekozen wordt voor een gesplitste aansluiting, moet de bestaande weg worden verbreed, hetgeen negatief uitpakt voor de ernaast liggende landgoederen. Daardoor zou mogelijk alsnog een gesplitste aansluiting moeten worden gerealiseerd.

De heer **Van der Staaij** (SGP) stelt vast dat het belang van een spoedige aanleg van de Hanzelijn onbetwist is. Een belangrijke schakel in het spoor-netwerk wordt gesloten, hetgeen een grote economische en maatschappelijke betekenis heeft voor het oosten en noorden van Nederland.

Wanneer zullen de eerste uitvoerende activiteiten kunnen worden verricht?

De oorspronkelijke bedoeling was een snelle verbinding ten behoeve van het personenvervoer. Thans heeft de Hanzelijn een belangrijke betekenis als overloop voor het goederenvervoer. Dit betekent een ingrijpende door kruising van het oorspronkelijke strategische kwaliteitsconcept. Te denken valt aan de overlast, de geluidhinder, de visuele hinder, de ruimtelijke ontwikkelingen en de afstandscriteria bij het vervoer van gevaarlijke stoffen. Zullen in Lelystad huizen moeten worden afgebroken als gevolg van het vervoer van gevaarlijke stoffen? Hoe verhoudt het combineren van personen- en goederenvervoer zich met het concept uit het NMP-4, waarin wordt gesteld dat deze stromen zoveel mogelijk moeten worden gescheiden met het oog op de externe veiligheid? Kan de consequentie zijn dat personentreinen moeten vervallen ter wille van het goederenvervoer?

Er is onderzoek verricht naar de mogelijkheden en de kosten van een tunnel onder de IJssel. Onder meer is naar voren gekomen dat een tunnel ruim twee maal zo duur is als een brug, terwijl de milieuwinst gering is. Een totale maatschappelijke kosten-batenanalyse is echter niet verricht. Vanuit een oogpunt van een duurzame en leefbare inpassing blijft de fractie van de SGP zich sterk maken voor een tunnel. Een hogere rijksbijdrage daarvoor is gewettigd, zij het dat het billijk en gerechtvaardigd zou zijn als ook de regio zou bijdragen. Is het een keihard gegeven dat de regio geen cent bijdraagt? Het waken voor de kwaliteit van de leefomgeving is bij uitstek een provinciale taak. Verder moet nagegaan worden wat de mogelijkheden voor de inzet van Europees geld zijn. Het is van groot belang dat de onveilige rijksweg 31 zo snel mogelijk wordt aangepakt. De gekozen variant is goed verdedigbaar, zowel vanuit een oogpunt van verkeersveiligheid, als vanuit regionaal-economische optiek.

Bij de gesplitste aansluiting op de A12 bij Driebergen heeft de regio wél de bereidheid om bij te dragen. Daartegenover hoort een uiterste inspanning van het kabinet te staan om daaraan medewerking te verlenen. Het momentum moet worden benut.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks) bepleit kalmte bij de minister inzake activiteiten rondom de A12 bij Driebergen. Hij is voorstander van het meest milieuvriendelijke alternatief bij de aanpak van rijksweg 31: 2x1 rijstrook met een flinke barrière in het midden. Met een maximumsnelheid van 80 km/u is het een zeer veilige variant.

De aanleg van de Hanzelijn verdient ondersteuning, zelfs opgewaarderd tot Hanzelijn-plus, een goed alternatief voor een miljardenverslindende magneetweeftrein naar het noorden. Het is altijd een reizigerslijn geweest, maar het wordt steeds meer ook een goederenlijn. Wat betekent dit voor de capaciteit, ook gezien het feit dat het een snelle verbinding moet zijn? Voor de dienstregeling mogen de goederentreinen geen beperking opleveren. Het goederenvervoer levert onmiskenbaar risico's op voor het omliggende gebied en de steden waar het spoor doorheen loopt. Het gaat om een gebied waar grote bouwambities leven. Kan de minister het vervoer van gevaarlijke stoffen reguleren? Een harde toezegging op dit punt is noodzakelijk om te voorkomen dat in de toekomst problemen ontstaan.

De aanleg van een tunnel onder de IJssel is te verkiezen boven de kabinetsvoorkeur voor een brug. Het is te hopen dat de afwezige fracties van de SP en D66 ook voor een tunnel zijn, zodat het kabinet tot een andere koers kan worden gedwongen. Het punt leeft sterk in de regio. Voor de financiering is al gewezen op de mogelijkheid van TEN-gelden. Daarnaast vallen de aanbestedingen aanzienlijk goedkoper uit. Verder moet ook worden gekeken naar de voor de Zuiderzeelijn gereserveerde gelden. Met een Hanzelijn-plus valt dat bedrag vrij.

Antwoord van de minister

De **minister** merkt allereerst op dat zij zich enorm heeft verbaasd over de recente commotie rond de Hanzelijn. Er is geen sprake van dat het project ter discussie zou staan.

Wat de financiën betreft deelt zij mee dat voor de studiefase 2 mln à 3 mln Europees geld is binnengekomen. De inschrijvingstermijn voor TEN-projecten is thans gesloten. In 2006 komt er een nieuwe ronde. Als er al iets komt, zal het hooguit 5% bedragen. Het kabinet zal dan voorstellen, dat geld af te trekken van het totale bedrag.

Rijksweg 31 wordt niet als autosnelweg aangelegd. Het aanvankelijke voorstel was een veilige 2x1-variant. De regio gaf de voorkeur aan 2x2 rijstroken en betaalt er zelf aan mee. Het geld wordt vermoedelijk gebruikt voor de volgende kruising. Het verantwoordelijkheidsgevoel van de regio is beloond. Er wordt een weg aangelegd die adequaat is tot 2030. Een snelweg is nodig bij een andere verkeersintensiteit. Het onderdeel Harlingen wordt niet meegenomen, omdat de gemeente nog geen duidelijkheid heeft over de ontwikkeling van de haven en het Van Harinxmakanaal. De meeste slachtoffers vallen op het zuidelijke deel. Mocht er vanuit het oogpunt van de verkeersveiligheid aanleiding toe bestaan, dan kan dit gedeelte op een later moment worden aangepakt. Alle kruisingen zullen ongelijkvloers worden aangelegd.

De A12 vormt een bottleneck. Via de spoedwet kan daar spoedig een einde aan komen. Op andere trajecten is gebleken dat de filezwaarte met 50% is teruggelopen. Een gesplitste aanleg betekent een vertraging van één tot twee jaar. Over de aanleg zijn overigens duidelijke bestuurlijke afspraken met de regio gemaakt. De regio zou het zelf betalen, voor draagvlak zorgen en de bestemmingsplannen aanpassen. Het geld heeft men bijna bij elkaar, maar draagvlak is er nog niet en de bestemmingsplannen zijn nog niet gewijzigd. Dat er nog geen draagvlak is, heeft te maken met het feit dat de tweede aansluiting dwars door een landgoed heengaat. De maatschappelijke organisaties en de departementen van LNV en van VROM zijn tegen. De bestaande weg hoeft overigens niet verbreed te worden.

Op de Hanzelijn zal 200 km/u kunnen worden gereden, afgezien van Lelystad, waar 180 km/u kan worden gereden, en Kampen, waar de maximumsnelheid 160 km/u is.

Het is duidelijk dat de gemeente Hattem voor de aanleg van een tunnel is. Indien dat niet mogelijk is, kiest de gemeente vanwege een bedrijventerrein voor een hoog talud. De rijksoverheid heeft besloten deze keuze te volgen, ook omdat dat geen meerkosten met zich meebrengt.

Voor de Hanzelijn is een budget van 901 mln beschikbaar. Er is gekozen voor een hoog kasritme overeenkomstig de motie van de heer De Nerée tot Babberich. Een en ander leidt tot een ingebruikname per 2012 of 2013. Een snellere oplevering vereist een herprioritering ten koste van de betrouwbaarheid van het spoor.

Met de keuze voor een tunnel worden de kosten van het hele project Hanzelijn verhoogd met 120 mln. Bovendien wordt een vertraging gecreëerd van één tot anderhalf jaar vanwege de herstart van de Tracéwetprocedure. De bouw van een tunnel onder de IJssel duurt ook circa één jaar langer dan de bouw van een tunnel onder het Drontermeer. Alles bij elkaar zal de toevoeging van een tunnel onder de IJssel ten minste twee jaar kosten.

Uit onderzoek van Alterra blijkt dat er geen probleem is met de Vogelen Habitatrichtlijn, omdat er al een brug ligt. Het ministerie van LNV heeft zich achter de conclusie van Alterra geschaard.

Er is een zodanige marktontspanning, dat de overheid gunstig kan aanbesteden. De besparing bedraagt tussen de 15% en 40%. Dat de oorzaak van de ontspanning in de bouwfraude ligt, is bepaald niet zeker. Verder kan de

markt natuurlijk altijd weer aantrekken. Het van tevoren inboeken van grote besparingen is niet aan de orde.

Voor de Hanzelijn als geheel is een maatschappelijke kosten-batenanalyse uitgevoerd in het rapport van ProRail van 2002. Van de tunnel is vastgesteld dat sprake is van een beperkte meerwaarde tegen zeer hoge meer-kosten.

Op grond van de Habitatrictlijn moet een tunnel onder het Drontermeer worden aangelegd. Een kortere tunnel zou een directe toename van het geluid betekenen en daarom negatief scoren. De gekozen variant betreft de Europees gezien kortst mogelijke tunnel.

Terecht is gewezen op de risico's van het vervoer van gevaarlijke stoffen. De Hanzelijnroute is aanmerkelijk veiliger dan de Veluwelijnroute. Er is 18 kilometer minder groepsrisico. Steden als Amersfoort worden deels verlost van het vervoer van gevaarlijke stoffen. De Hanzelijn kent geen gelijkvloerse kruisingen, terwijl de Gooi- en Veluwelijn er 97 heeft.

Per 2006 heeft het Rijk reguleringsinstrumenten voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. Er kan slechts worden bepaald via welke lijn vervoer moet plaatsvinden. Vanuit Europese regelgeving is er een vervoersplicht. Wel kunnen plafonds en corridors, ook in de tijd, worden vastgesteld.

Lelystad heeft na aanleg van de Hanzelijn twee buiten- en twee binnensporen. Met vervoer over de binnensporen is er voldoende afstand tot de bebouwing. Met twee gebouwen is het krap, maar het is een resultaatsverplichting dat de gebouwen kunnen blijven staan.

Scheiding van reizigers- en vervoersstromen is theoretisch ideaal. In Nederland is er slechts één lijn waarop die scheiding gestalte heeft gekregen, namelijk de Betuwelijn. In heel Europa is het praktijk dat spoorlijnen worden gebruikt voor reizigers en goederen. Op de autowegen is datzelfde aan de orde. De combinatie van reizigers- en goederentreinen leidt nergens tot problemen en helpt het spoorwegnet optimaal te benutten. De Hanzelijn wordt primair een reizigerslijn. Er zullen per richting 4 tot 6 reizigerstreinen per uur gaan rijden en ongeveer 24 goederentreinen per dag. Een en ander hoeft niet tot vertraging te leiden.

De voorbereidende werkzaamheden voor de aanleg van de Hanzelijn, zoals grondverwerving, starten nog dit jaar. In 2006 zal met de daadwerkelijke aanleg worden begonnen, in het bijzonder met de kunstwerken en de tunnel.

Nadere gedachtewisseling

De heer **Hofstra** (VVD) is verheugd over de aanleg van rijksweg 31 in een 2x2-variant. De brug bij Harlingen zal in de toekomst echter een probleem vormen. Mogelijk kan dit stuk alsnog worden meegenomen. Er moet bij de aanleg van kunstwerken rekening worden gehouden met de eventuele aanleg van een vluchtstrook.

Over de A12 dient de minister opnieuw in overleg te treden met de regio over het draagvlak, het geld en de bestemmingsplannen.

De voorstellen voor de Hanzelijn worden gesteund, zij het dat er twijfels leven over het lengteprofiel ten zuiden van de brug over de IJssel. Dat de verhoogde aanleg niets extra kost wekt overigens bevreemding. Op de tunnel bij het Drontermeer kan mogelijk nog worden bezuinigd. Voor de aanleg van de Hanzelijn blijkt het einddoel 2012 meer een kasritme-probleem dan een technisch probleem. Eventueel kan op het onderhoud van het spoor worden bezuinigd om de aanleg nog iets naar voren te halen.

De heer **Slob** (ChristenUnie) is teleurgesteld over de opvatting van de minister over het tracé tussen Hattem en Zwolle. De minister wil gewoon geen tunnel. De risico's van tijdverlies door de inpassing van een tunnel worden door haar sterk vergroot. De argumenten vóór de tunnel worden geminimaliseerd. Bovendien kunnen er wel degelijk problemen ontstaan

rond de Vogel- en Habitatrichtlijn. Als de minister persisteert bij haar standpunt, zal de Kamer hierover een uitspraak moeten doen.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA) heeft van de minister begrepen dat eventueel Europees geld in mindering zal worden gebracht op het beschikbare budget. Ook eventuele meevallers bij de aanbesteding worden buiten beschouwing gelaten. Het is helder dat bij de minister de politieke wil ontbreekt om een tunnel onder de IJssel aan te leggen. Wat is er overigens aan TEN-bijdragen aangevraagd? De minister dient aan te geven waarop haar inschatting van de vertraging bij de keuze voor een tunnel is gebaseerd. Daarbij moet rekening worden gehouden met het vervallen van de thans aangekondigde beroepen en bezwaren. De brief over de A12 is op het laatste moment aan de agenda van deze vergadering toegevoegd. Het is niet goed mogelijk om er een eindoordeel over te geven.

De heer **Hermans** (LPF) betreurt het dat de minister niet van plan is financiering te zoeken om de tunnel onder de IJssel dichterbij te brengen. Een besparing op de aanbesteding van 15% tot 40% kan betekenen dat er ruim 200 mln op de hele aanleg wordt bespaard. De visuele hinder van de brugvariant is gigantisch. Er zijn ongeveer dertien bezwaren aangekondigd. Ook de Vogel- en Habitatrichtlijn kan nog roet in het eten gooien. Het zou goed zijn om te horen wat de verwachtingen rond de procedures zijn.

De heer **Van Haersma Buma** (CDA) spreekt zijn twijfels uit over de financiering van een tunnel onder de IJssel, hoe wenselijk deze op zichzelf ook kan zijn. Het is bijzonder risicovol om thans een nieuw tracébesluit te nemen op basis van de gedachte dat na 2006 30% goedkoper kan worden aanbesteed. Als Brussel doorheeft dat eventueel TEN-geld slechts voor een tunnel zal worden gebruikt, zal het niet genegen zijn tot een bijdrage. Immers, het heeft geen relatie met een transnationaal netwerk. Het aanleggen van een tunnel op de pof is geen juist beleid. De inpassing in Lelystad blijft een punt van aandacht. Datzelfde geldt voor de stedelijke ontwikkeling rond de knooppunten, die ook van belang is voor de rentabiliteit van de lijn. De argumenten rond rijksweg 31 zijn overtuigend. Als ook het ontbrekende Harlingse stuk erbij wordt betrokken, zal er eerder géén weg komen dan een complete weg. Immers, het is een zeer lastig aan te leggen gedeelte. De procedure rond de A12 is verbazingwekkend. Het geld is er; de regio is hier erg ver in gegaan. In het kader van het draagvlak wijst de minister erop dat de ministeries van LNV en van VROM tegen zijn. Als er vanuit de regering bezwaren tegen de variant leven, moeten die naar voren worden gebracht. Dan heeft het ook geen zin dat de regio het geld bijeensprokkelt. De minister zegt dat een verbreding van de bestaande weg niet nodig is, maar de regio denkt daar heel anders over.

De heer **Van der Staaij** (SGP) vindt de beantwoording van de minister op het punt van de tunnel onder de IJssel onbevredigend. Een tunnel zou tijd en geld kosten en weinig meerwaarde bieden. Kan de breed levende wens van een tunnel in een positieve formulering worden omgezet? Komt de minister over de brug met een tunnel als aan bepaalde voorwaarden wordt voldaan?

De heer **Duyvendak** (GroenLinks) merkt met betrekking tot de A12 op dat een verbreding van wegen grote problemen creëert op het onderliggende wegennet. Als de weg niet verbreed wordt, zal verderop geen verstopping plaatsvinden. Wat de Hanzelijn betreft is een korting op de aanbesteding van 15% tot 40% natuurlijk gigantisch. Het is onvermijdelijk dat daarop teruggekomen

wordt. Ook de routes voor de gevaarlijke stoffen zullen onderwerp van nader overleg zijn.

De minister zegt dat eventueel TEN-geld in de rijksbegroting zal vloeien. Bij de Betuwelijn is dat in ieder geval niet het geval geweest.

De **minister** wijst de leden op de financiële problemen van het ministerie. Als alle wensen van de Kamer worden opgeteld, loopt het proces vast. Na 2010 is er geen enkele ruimte meer, terwijl een project als de spoortunnel bij Delft nog op de plank ligt. Een tunnel kost altijd meer dan een brug. Dat geld is er niet en het komt er niet. Er komt een mooie brug over de IJssel, vergelijkbaar met die over de Waal bij Nijmegen. Er komt een prachtige en veilige spoorlijn, zonder gelijkvloerse kruisingen, een grote verbetering vergeleken met de huidige situatie. Ook als een substantiële besparing kan worden gerealiseerd, zal dat geld hard nodig zijn voor de tijd na 2010. Er zal zeker worden geprobeerd om TEN-geld te krijgen, maar dat geld zal in korting worden gebracht op het budget om zo goed mogelijk om te gaan met het geld van de belastingbetaler, die meebetaalt aan Europa en vervolgens iets terugkrijgt.

De situatie rond het vervoer van gevaarlijke stoffen zal na ingebruikname van de Hanzelijn zeer zijn verbeterd.

Een keuze voor een tunnel onder de IJssel vergt op zijn minst anderhalf jaar extra voor de procedure. Verder is zeker een halfjaar extra nodig voor het bestek en de bouw. Daarmee ontstaat een vertraging van twee jaar. De Kamer zal hier een stuk over krijgen.

Verder zal de Kamer zal een technische uitleg krijgen over het gekozen lengteprofiel, inclusief de kosten, alsmede een inschatting van de te verwachten procedures.

De minister zegt toe over de A12 met de regio te zullen praten. Indertijd zijn echter duidelijke afspraken gemaakt. De regio kan niet alle natuur- en milieuorganisaties overrulen door dwars door een landgoed te gaan.

De **voorzitter** constateert dat er toezeggingen zijn gedaan voor stukken over de vertraging als gevolg van een keuze voor een tunnel onder IJssel, over het technische profiel van het talud en over de verwachten procedures rond de brug.

De voorzitter van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat,
Ten Hoopen

De griffier van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat,
Roovers