

Vergaderjaar 2003–2004

**27 569**

**Hanzelijn**

**Nr. 15**

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

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 24 juni 2004

Donderdag 29 april 2004 heeft uw Kamer de motie Slob inzake de Hanzelijn aangenomen. Deze motie verzoekt de Regering om, binnen het in het MIT gereserveerde budget en zonder dat de aan de Kamer toegezegde ingebruikname in 2012/2013 wordt vertraagd, tussen Hattem en Zwolle geen brug maar een tunnel te bouwen. Ik informeer u bij deze dat ik deze motie onder de huidige omstandigheden onverantwoord vind en daarom niet wil uitvoeren.

In de kern komt het erop neer dat ik de motie niet wil uitvoeren omdat:

- de intensieve discussie met de Kamer naar mijn oordeel geen nieuwe argumenten heeft opgeleverd die maken dat de extra kosten nu wel zouden opwegen tegen de extra baten. De reacties uit de regio bevestigen mij hierin.
- er geen middelen voor beschikbaar zijn. De motie preludeert op een voordelige aanbesteding, zodat binnen het budget wordt gebleven. Daar kan ik als minister niet de verantwoordelijkheid voor nemen. Er zal financiële dekking moeten zijn bovenop het in het MIT gereserveerde geld.
- de motie uit gaat van bijdragen uit de regio. De besturen van Flevoland, Overijssel, Gelderland en Zwolle hebben mij schriftelijk aangegeven niet aan een tunnel te zullen meebetalen.
- een nog aan te vragen TEN-subsidie geen soelaas biedt. Voor zover deze al toegekend zou worden, is dit verre van voldoende.
- herhaalde navraag leert dat het project 2 a 2,5 jaar vertraagd zal worden. Dit vind ik onverantwoord daar het in het regeerakkoord juist weer op schema is gebracht. Bovendien hebben de besturen van Flevoland, Overijssel, Gelderland en Zwolle mij laten weten dat verder uitstel onacceptabel is.

Ter toelichting op het bovenstaande het volgende.

Ten aanzien van de eerste overweging in de motie, namelijk *«dat het om onder andere landschappelijke, ecologische en auditieve redenen de voorkeur verdient om bij de IJsselpassage tussen Hattem en Zwolle in het*

*tracébesluit Hanzelijn te kiezen voor een tunnel»* verschil ik met de meerderheid van uw Kamer van mening zodra ik deze voordelen moet afwegen tegen de kosten. Het argument dat de extra kosten van een dergelijke maatregel niet in verhouding staan tot de extra baten, gold reeds ten tijde van de vaststelling van het Standpunt in 2001 en geldt met de huidige prioriteiten in versterkte mate. Daar komt bij dat het Standpunt en in het verlengde daarvan de aan uw Kamer gezonden Tracébesluiten van december 2003 en maart 2004, reeds voorzien in aanvullende inpassingsmaatregelen en er geen strijdigheid is gebleken met de Vogel-Habitatrichtlijn. Nu blijkt dat de geluidsemisatie van de nieuwe brug, ook met de hogere treinaantallen, lager is dan van de bestaande brug, is de toegevoegde waarde van een tunnel naar mijn oordeel nog verder afgenomen. Verder merk ik op dat in het tracébesluit is voorzien in bijzondere aandacht voor de vormgeving van de nieuwe brug. Bovendien is de Kamer, in antwoord op de motie Feenstra (kamerstuk 27 569 nr. 3), bij brief van 18 maart 2002 (kamerstuk 27 569 nr. 4) meegedeeld dat het Kabinet de gekozen brugoplossing beschouwd als een bijzondere ontwerpogave met accent op de ruimtelijke kwaliteit waarover in de vervolgfase overleg met de regio zal worden gevoerd.

De tweede overweging *«dat door een bijdrage uit de Europese middelen voor Transeuropese netwerken, door scherp aanbesteden en door alsnog te vragen bijdragen uit de regio binnen het door ons als taakstellend beschouwd rijksbudget van 901 mln. Euro moet kunnen worden gebleven»* acht ik op grond van een zorgvuldig begrotingsbeheer niet verantwoord. Uw Kamer verzoekt mij de projectinhoud substantieel te wijzigen, zonder dat de bijbehorende financiële dekking van die wijzigingen door de Kamer is zeker gesteld. Op deze wankelende basis wil ik de uitvoering van de motie niet voor mijn verantwoording nemen, mede gezien de onderzoeksdoelstellingen van de Tijdelijke Commissie Infrastructuurprojecten van uw Kamer. In dat licht heb ik ook in eerdere correspondentie al aangegeven (brieven van respectievelijk 13 april 2004, kamerstuk 27 569, nr. 10 en 26 april 2004, kamerstuk 27 569, nr. 12) dat naar mijn oordeel zowel sprake is van een sterke overschatting van de opbrengsten van de veronderstelde financiële bronnen, als van een onderschatting van de kosten van de maatregel. Tevens heb ik u aangegeven dat ik, in het licht van de huidige prioriteiten op het spoor, het niet verantwoord acht om eventuele meevallers – zo die al zullen vóórkomen – te investeren in de thans door de Kamer gewenste aanvullende maatregelen voor de Hanzelijn. Overigens is met deze discussie de TEN-subsidie voor 2004 op het laatste moment toch niet aangevraagd, omdat in 2004 de eventuele uitgaven voor de Hanzelijn de drempelwaarde van de TEN-subsidie (minimaal € 1 mln subsidie) niet zullen overstijgen. Vanaf 2005 zal dit wel het geval zijn en zal de subsidie aangevraagd worden.

Teneinde duidelijkheid te krijgen over een *«alsnog te vragen bijdragen uit de regio»* heb ik de betrokken regionale besturen om een reactie gevraagd. Hierop hebben de besturen van Flevoland, Overijssel, Gelderland en Zwolle mij schriftelijk medegedeeld niet aan een tunneloplossing te willen bijdragen. Ten aanzien van de derde overweging *«dat er geen onnodige extra tijdverlies hoeft te ontstaan omdat gewoon met de aanleg van de Hanzelijn gestart kan worden (bij Lelystad) en het wegvallen van bezwaarschriften tegen de aanleg van een brug ook tijdwinst zal opleveren»*, breng ik andermaal (onder verwijzing naar de beide eerder genoemde brieven) het volgende onder uw aandacht. De werkzaamheden aan een tunnel, met inbegrip van de noodzakelijke voorbereidingen waaronder grondverwerving, kunnen pas van start gaan nádat het daartoe stekende Tracébesluit is vastgesteld. Naast het intrekken van een deel van het huidige Tracébesluit vergt dit een nieuwe besluit, dat opnieuw

volgens de tracéwet-procedure tot stand dient te komen. Dit nieuwe Tracébesluit zou op z'n vroegst medio 2006 vastgesteld kunnen worden. Daarmee wordt de bouwtijd van de tunnel, die op zichzelf langer is dan van de brug, bepalend voor de ingebruikname van de Hanzelijn. Bij gelijke aannames als in het huidige ten aanzien van het kasritme, bedraagt de vertraging 2 à 2,5 jaar en kan de ingebruikname pas in 2015 plaatsvinden. Zonder deze beperking bedraagt de vertraging 1,5 jaar. Niet alleen komt daarmee de nieuwe verbinding later tot stand, maar ook blijven de voordelen van de Hanzelijn voor de bestaande Gooi/Veluwe-route (veiligheid) en voor de totale noord-oost-corridor (betrouwbaarheid en benutting) langer uit. De stelling dat het wegvallen van bezwaarschriften tegen de brug tijd-winst zal opleveren, is gebaseerd op de aanname dat de bezwaren zullen worden gehonoreerd. Ik wijs u er op dat indien ik deze aanname zou delen ik niet, in overeenstemming met mijn ambtgenoot van VROM, tot het thans voorliggende tracé had besloten.

De besturen van Flevoland, Overijssel en Zwolle hebben bij hun hierboven aangehaalde reactie tevens aangegeven dat verder uitstel van de ingebruikname niet acceptabel is.

In het licht van de in het regeerakkoord toegezegde uitvoering van de motie De Nerée tot Babberich, die betrekking had op het ongedaan maken van een door herprioritering veroorzaakte eerdere vertraging, alsmede de toezeggingen aan de Kamer dat de Hanzelijn in 2012/2013 in gebruik genomen zal worden, brengen deze feiten mij tot de conclusie dat ik de overweging van uw Kamer niet deel en daarom niet voor mijn verantwoording wil nemen.

Indien de Kamer, gegeven het bovenstaande, niettemin van oordeel zou zijn dat de kruising van de Hanzelijn met de IJssel bij Hattem door middel van een tunnel moet worden uitgevoerd, dient aan de genoemde voorwaarden met betrekking tot een voldoende en zeker gestelde financiële dekking te zijn voldaan en expliciet te worden ingestemd met de gevolgen voor de datum van ingebruikname. Zoals ik u in voornoemde brief van 26 april 2004 heb gemeld, bedragen de meerkosten van de goedkoopste tunnelvariant inmiddels € 127 mln en kan op voorhand niet worden uitgesloten dat, als uitkomst van de tracéwet/MER-procedure, niet de goedkoopste oplossing als voorkeursvariant wordt gekozen.

Tenslotte breng ik onder uw aandacht dat het verweerschrift tegen de bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State ingestelde beroepen reeds geruime tijd geleden is ingediend. Het in voorbereiding nemen van een nieuw tracébesluit en de daarmee gepaard gaande gedeeltelijke intrekking van reeds vastgestelde tracébesluiten heeft grote gevolgen voor de nu lopende beroepsprocedure. Ter voorkóming van onnodige administratieve lasten bij de Afdeling verzoek ik u mij zo spoedig mogelijk uw standpunt te doen weten.

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