

Vergaderjaar 2006–2007

27 569

Hanzelijn

Nr. 18

BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 18 oktober 2006

Bij brief van 8 september 2006 met kenmerk (VW06-646) verzoekt u mij om een reactie op de brief van het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Hattem d.d. 24 augustus 2006, inzake de IJssel-passage Hanzelijn. De gemeente vraagt u met klem mij te bewegen tot uitstel van de aanbesteding van de nieuwe spoorbrug over de IJssel bij Hattem, «om in de nieuwe samenstelling van de Tweede Kamer een echte heroverweging te kunnen maken ten aanzien van de snelle verbinding van het Noorden naar de Randstad in al haar facetten». Bijgaand treft u puntsgewijs mijn reactie aan op de door de gemeente aangevoerde argumenten.

- **B&W Hattem:** Binnenkort start de aanbesteding van de nieuwe spoorbrug en dat is een onomkeerbare zaak. Het huidige Kabinet mag echter geen onomkeerbare beslissingen nemen.
Reactie: Het aanlegbesluit Hanzelijn dateert van juli 2005. Op verzoek van de Kamer heb ik met dit onomkeerbare besluit gewacht tot de uitspraak van de Raad van State. De start van de aanbesteding door ProRail ligt in het verlengde van dit besluit en in geen enkel opzicht aan te merken als een afzonderlijk besluit van het Kabinet.
- **B&W Hattem:** Als de Zuiderzeelijn niet doorgaat zal de snelle verbinding met het Noorden geheel via de Hanzelijn lopen. De nu geplande Hanzelijn zal hiervoor onvoldoende capaciteit hebben en zal moeten worden opgewaardeerd naar een Hanzelijn+ of ++. Daardoor zal het IJsselgebied rondom de spoorbrug veel zwaarder worden belast.
Reactie: In mijn brief van 28 januari 2005 (Kamerstuk 27 658, nr. 21) ben ik ingegaan op de vraag hoe de definitieve vaststelling van het tracébesluit Hanzelijn zich verhoudt tot de Kameruitspraak dat de Hanzelijn+ variant één van de te onderzoeken opties dient te zijn voor de snelle treinverbinding tussen Amsterdam en Noord-Nederland. Ik heb aangegeven dat de Hanzelijn+ betrekking heeft op verdere verkorting van de reistijd, door het nemen van maatregelen op de aanliggende trajecten Schiphol–Lelystad en Zwolle–Groningen/Leeuwarden. Op basis van de verwachte extra vervoerwaarde van een versnelde verbinding voor de Hanzelijn+ kan worden uitgegaan van een gelijk

aantal treinen als de referentie (zijnde de Hanzelijn). Op grond hiervan ga ik er van uit dat de inpassingsmaatregelen, zoals voorzien op basis van het tracébesluit Hanzelijn, tevens voorzien in de Hanzelijn+ situatie. Ik kan daaraan toevoegen dat de Hanzelijn++ eveneens betrekking heeft op aanvullende maatregelen buiten het traject van de Hanzelijn zelf en evenmin van invloed is op het aantal treinen. Daarmee is dus geen sprake van extra beslag op de capaciteit van de infrastructuur en/of van extra effecten. In de structuurvisie Zuiderzeelijn (voorjaar 2006) is wel een zogenaamde «rijke» variant voor de HZL+200 opgenomen. Daarbij is, niet vanwege de vervoervraag maar uit overwegingen van extra kwaliteit, sprake van extra treinen en, als gevolg daarvan, infrastructurele aanpassingen op het traject Hattemerbroek-aansluiting tot Zwolle. Op grond van deze variant kan echter niet worden geconcludeerd dat het afzien van de Zuiderzeelijn automatisch met zich meebrengt dat het huidige ontwerp van de Hanzelijn onvoldoende capaciteit biedt.

- B&W Hattem: Extra belasting van het IJsselgebied als gevolg van het besluit om de brug in de A28 uit te breiden met twee extra stroken. Het OTB hiervoor komt dit najaar te inzage.

Reactie: Indien sprake is van cumulatieve effecten komen deze in het OTB/MER voor de uitbreiding van de A28 aan de orde.

- B&W Hattem: De uitspraak van de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State van 29 december 2004, dat «de nieuwe spoorbrug aangelegd zou kunnen worden binnen het kader van de Habitat- en Vogelrichtlijn» was «een grensgeval». De beide beschreven ontwikkelingen zullen er zeker voor zorgen dat de druk op het IJsselgebied rond de spoorlijn onaanvaardbaar zal worden in het kader van de natuurbeschermingswet.

Reactie: Ik verwijs hiervoor naar mijn reactie op de beide voorafgaande punten over de relatie met de Zuiderzeelijn en de A28. Overigens ben ik van mening dat ten aanzien van de afweging brug/tunnel zorgvuldig is gehandeld. Op verzoek van de Kamer is aanvullend onderzoek naar een tunnel uitgevoerd en is met het onomkeerbare aanlegbesluit gewacht op de uitspraak van de Raad van State. De Raad van State heeft de bezwaren ongegrond verklaard. Ik heb u bij brief van 17 januari 2005 (Kamerstuk 27 569, nr. 17) deze uitspraak medegedeeld en u laten weten dat ik de uitspraak van de Raad beschouw als een bevestiging dat in het proces van besluitvorming over de Hanzelijn de belangen voldoende zorgvuldig zijn afgewogen.

- B&W Hattem: De gemeente Hattem heeft geen direct voordeel bij de Hanzelijn. Een groot nadeel is de aanleg van een 9 meter hoge dijk vanaf de spoorbrug tot over de A28 over een lengte van bijna 2 kilometer.

Reactie: In het Standpunt Hanzelijn (d.d. 24 augustus 2001; Kamerstuk 27 569, nr. 2) is afzonderlijk aandacht besteed aan de inpassing nabij Hattem. Uitgaande van een maaiveldligging van de Hanzelijn is daarbij ten behoeve van de inpassing bij Hattem op grond van het Kabinetstandpunt inpassing infrastructuur uit 1999 extra budget beschikbaar gesteld voor een verdiepte ligging van de intakking van de Hanzelijn en de Veluwelijn bij Hattemerbroek en om de Zuiderzeestraatweg de Hanzelijn verdiept (in plaats van met een viaduct) te laten kruisen. Deze oplossing is in het OTB uitgewerkt. Naar aanleiding van de bestuurlijke reactie van Hattem op het OTB is deze inpassing (door een afzonderlijke aanpassing van het OTB) gewijzigd in een verhoogde ligging van de Hanzelijn die het mogelijk maakte om de maaiveldligging van de doorgaande wegverbindingen te handhaven. Tevens is daarbij over de Zuiderzeestraatweg een 360 meter lang viaduct in de spoorbaan opgenomen die de landschappelijke beleving bij de belangrijkste verkeerskruising zo goed mogelijk behoudt. De aanpassing van de maaiveldligging van de Hanzelijn naar een verhoogde ligging is dus op eigen

verzoek van de gemeente tot stand gekomen, met een extra voorziening om de landschappelijke gevolgen van de hoge ligging te beperken.

Op de constatering dat Hattem geen direct voordeel heeft van de Hanzelijn valt weinig af te dingen, zij het dat de nieuwe spoorbrug stiller zal zijn dan de bestaande. Bovendien heb ik naar aanleiding van de motie Feenstra (antwoordbrief maart 2002, Kamerstuk 27 569, nr. 4) aangegeven dat ik de door het Kabinet gekozen brugoplossing beschouwd als «een bijzondere ontwerp-opgave, met een accent op de ruimtelijke kwaliteit. Onderdeel hiervan vormt een goede landschappelijke en ecologische inpassing in het IJsseldal en het leggen van een relatie met de bestaande bruggen over de IJssel ter plaatse». Inmiddels is in dat verband, in overeenstemming met de gemeente Hattem en Zwolle, een aanbestedingsprocedure vastgesteld die zeker stelt dat vormgeving binnen het budget van de nieuwe spoorbrug het belangrijkste keuzecriterium voor het ontwerp is.

Conform afspraak wordt in het ontwerp van de nieuwe brug nog steeds rekening gehouden met de mogelijkheid om hierin een, door de regio te financieren, fietspad op te nemen. Ik constateer dat dienaangaande nog geen initiatieven van de regio zijn vernomen, ondanks dat de relatie Zwolle–Hattem in de netwerkanalyse Noord-Overijssel als kansrijk is opgenomen en het feit dat de fietsverbinding onderdeel is van de «variant Hattem» in de inspraakreactie van de gemeente Hattem op het Ontwerp Tracébesluit Hanzelijn van maart 2003. Overigens zou ik eventueel bereid zijn aan ProRail te verzoeken om te bezien of realisering van dit fietspad als scope-uitbreiding binnen het beschikbare budget voor de Hanzelijn mogelijk is, indien de regio met betrekking tot de aansluitende fietspaden naar de brug aangeeft zorg te willen dragen voor een bij het aanbestedingstraject van ProRail passende planologische regeling, de financiering en de aanleg zelf. Bij de aanbesteding moet bovendien blijken dat de realiseringskosten het vastgestelde budget voor de brug, vermeerderd met de raming voor het fietspad, niet te boven gaan.

- B&W Hattem: De gemeente ziet het belang van de Hanzelijn, wil hieraan constructief meewerken en vindt het daarom van groot belang dat de Tweede Kamer de minister van Verkeer en Waterstaat nogmaals oproept over te gaan tot het bouwen van een tunnel, onder verwijzing naar de in meerderheid aangenomen motie Slob c.s. van 29 april 2004. De inhoudelijke argumentatie van deze motie heeft nog niets aan waarde heeft ingeboet. Zolang de procedures op elkaar afgestemd worden kan de snelle verbinding van het Noorden naar de Randstad nog steeds op het gewenste tijdstip (2012) worden gerealiseerd. Reactie: De gemeente stelt dat de motie nog niets aan waarde heeft ingeboet. Dat geldt evenzeer voor de argumenten waarmee ik destijds heb onderbouwd dat ik de motie niet zal uitvoeren. Over de keuze voor een brug is uitgebreid met de Kamer van gedachten gewisseld. Er zijn geen nieuwe feiten en er bestaat daarom geen aanleiding om terug te komen op het eerder standpunt. Naast het onveranderde financiële argument telt nu nog zwaarder dan ruim twee jaar geleden het argument van vertraging. Een tunnel betekent een aanmerkelijke wijziging van het tracé in de aanloop naar de tunnel. Naar schatting is er 2 à 3 jaar nodig voor de variantenstudie, de aanpassing van de Trajectnota/MER, een aanpassing van het tracébesluit en een de herziening van de lopende grondaankopen en onteigeningen. Pas daarna kan de aanbesteding opnieuw starten. Bovendien heeft een tunnel een langere bouwtijd dan een brug. De totale vertraging van de indienststelling van de Hanzelijn kan oplopen tot 3 à 4 jaar.

Ik concludeer dat er, evenmin vanuit het perspectief van de snelle verbinding tussen het Noorden en de Randstad, aanleiding is om de keuze voor

de brug te heroverwegen. Daarbij geldt onveranderd dat aan de afgesproken indienstelling van de Hanzelijn in 2012/2013 (technisch gereed in 2012; ingebruikname met dienstregeling 2013) een brede consensus ten grondslag ligt.

Een afschrift van deze brief zend ik aan het college van burgemeester en wethouders van Hattem.

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