

Vergaderjaar 2006–2007

27 569

Hanzelijn

Nr. 20

BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 27 juni 2007

Bij brief van 26 april 2007 met kenmerk (VW-07-198) verzocht u mij om een reactie op de brief van de gemeente Hattem d.d. 24 april 2007 aan de leden van de Vaste Commissie van Verkeer en Waterstaat. Tevens verzocht u mij om een update met betrekking tot de stand van zaken van de Hanzelijn. Mijn reactie treft u hierbij aan.

De gemeente Hattem legt in haar brief andermaal een relatie tussen de aanbestedingsresultaten van de Hanzelijn en het alsnog realiseren van een tunnel voor de kruising met de IJssel in plaats van de brug. In zijn algemeenheid verwijs ik u daarvoor tevens naar mijn antwoord op uw verzoek om de vertrouwelijke brief over de aanbestedingsresultaten van de Hanzelijn te splitsen in een openbaar en een vertrouwelijk deel.

Puntsgewijze beantwoording van de brief van de gemeente Hattem:

- Wat betreft de aanbestedingsresultaten refereert de gemeente Hattem aan de toezegging van mijn ambtsvoorganger om de Kamer te informeren over de aanbestedingsresultaten van de Hanzelijn. De gemeente Hattem stelt met betrekking tot de aanbestedingsresultaten vast: «Deze (vertrouwelijke) informatie heeft ons uiteraard nog niet bereikt».

Ik hecht eraan te benadrukken dat aan de Kamer uitdrukkelijk een vertrouwelijke brief over de aanbestedingsresultaten is toegezegd. Informatie die met het kenmerk «vertrouwelijk» aan de Kamer wordt verstrekt, komt uiteraard op geen enkel moment ter kennis van de gemeente.

- De gemeente verwijst naar de door de Kamer aangenomen motie Slob c.s. van 29 april 2004. De brief van 24 juni 2004 (kamerstuk 27 569 nr. 15) beargumenteert uitgebreid waarom mijn ambtsvoorganger de motie niet heeft willen uitvoeren. In het kort komt er op neer dat de voorafgaande intensieve discussies met de Kamer geen nieuwe argumenten hebben opgeleverd die maken dat de extra kosten nu wel zouden opwegen tegen de extra

baten, dat er geen financiële dekking bestaat voor deze wens en dat een tunnel een vertraging zou opleveren die niet verenigbaar was met de in het regeerakkoord Balkenende II vastgelegde versnelling van de realisatie (2012/2013). Ik ben van oordeel dat er op dit moment evenmin sprake is van nieuwe argumenten en er derhalve ook nu geen aanleiding is om tot een ander oordeel te komen.

- De gemeente is van mening dat het mogelijk is om de tunnel aan te leggen binnen het oorspronkelijke budget € 901 mln.
Om te beginnen wijs ik er op dat in de begroting 2007 voor de Hanzelijn een bedrag van € 895 mln. is gereserveerd. Het genoemde budget à € 901 mln. is afkomstig uit de begroting 2004. Het verschil met het huidige budget is te verklaren uit de taakstelling van 3% uit de begroting 2005 alsmede de jaarlijkse prijspeilaanpassingen. De aanlegbeschikking voor de Hanzelijn is in 2005 verleend voor een bedrag van € 890 mln., hetgeen overeenkomt met het beschikbare budget in de begroting 2006. Verder verwijs ik u naar mijn eerdergenoemde reactie op de motie Slob c.s. waarin de passage is opgenomen dat er zowel sprake is van een overschatting van de opbrengsten van de veronderstelde financiële bronnen, als van een onderschatting van de kosten van de maatregel. Met betrekking tot de opbrengsten van de financiële bronnen verwijs ik u tevens naar mijn brief van 17 november 2004 (kamerstuk 29 800 A nr. 5) waarin onder ad 3) wordt ingegaan op de motie Slob c.s. Wat betreft de door ProRail (destijds RIB) onderzochte mogelijkheden en kosten van tunnelvarianten verwijs ik u naar mijn brieven van 18 maart 2002 (kamerstuk 27 569 nr. 4), 22 april 2002 (kamerstuk 27 569 nr. 5) en 26 april 2004 (kamerstuk 27 569 nr. 12). Daarin is aangegeven dat de meerkosten van de goedkoopste tunnelvariant (ten opzichte van de gekozen brugoplossing) worden geraamd op € 127 mln. en dat overigens aan deze tunnelvariant risico's kleven wat betreft interne veiligheid, geluidsemissie en vermindering van het doorstroomprofiel van de IJssel.
- De gemeente Hattem geeft aan geen direct voordeel, maar wel een groot nadeel te ondervinden van de Hanzelijn.
Antwoord: De brief van de gemeente Hattem van 24 augustus 2006 bevat een gelijklopende vraag. Op verzoek van de Kamer is op deze brief gereageerd door mijn ambtsvoorganger (18 oktober 2006, kamerstuk 27 569 nr. 18). Daarin wordt het punt van de gemeente niet ontkend, maar wel gerelativeerd met de constatering dat de nieuwe brug stiller is dan de bestaande en er sprake is van extra inpassingsmaatregelen. Bovendien wordt de bereidheid uitgesproken om, onder voorwaarden, de mogelijkheid te bezien om de spoorbrug te voorzien van een fietspad. Inmiddels kan ik u mededelen dat ik, in afwachting van mijn besluit op de definitieve beschikkingsaanvraag van ProRail voor deze aanvulling, ProRail heb verzocht de aanbestedingsprocedure te vervolgen op basis van de integrale variant met fietspad.
- Tenslotte legt de gemeente Hattem een relatie met de uitbreiding van de capaciteit van de A28 bij Zwolle en een eventuele Hanzelijn + of ++. Ook deze vraag is eerder gesteld in de brief van de gemeente Hattem van 24 augustus 2006. Voor het antwoord verwijs ik u kortheidshalve naar de antwoordbrief van 18 oktober 2006.
- De gemeente Hattem vraagt u om in overleg met mij te komen tot een constructieve en structureel juiste oplossing voor het Noorden van Nederland en voor Hattem.
Mede onder verwijzing naar de reeds gevoerde discussies over dit onderwerp, blijf ik van oordeel dat die oplossing binnen de randvoor-

waarden zo goed mogelijk wordt benaderd met de huidige keuze voor een brug, zo mogelijk gecombineerd met een fietspad.

Stand van zaken Hanzelijn:

- Als gevolg van de toegezegde medewerking aan de aanpassing van het tracébesluit (TB) Hanzelijn, in verband met het anticiperen op een by-pass voor de IJssel, heeft het ontwerp voor deze aanpassing van 5 september t/m 16 oktober 2006 ter inzage gelegen. Hierop zijn drie inspraakreacties ontvangen, te weten van de provincies Flevoland en Overijssel en het Waterschap Zuiderzeeland. De inspraakreacties hebben er toe geleid dat het TB op onderdelen is aangepast. Het TB is medio mei 2007 gepubliceerd. Deze aanpassing is, conform de gestelde randvoorwaarde, niet van invloed op de overeengekomen datum van in gebruik name van de Hanzelijn in 2012 (dienstregeling 2013).
- Voor de tunnel Drontermeer, onderbouw oude land en onderbouw nieuwe land zijn de contracten afgesloten. De aanbestedingsprocedure voor de IJsselbrug is in een vergevorderd stadium. Zoals toegezegd in eerder genoemde brief van 18 oktober 2006 wordt daarbij nog de optie opengehouden om, als aanvullende inpassingsmaatregel, deze brug met een fietspad uit te voeren, indien tijdig voldaan is aan de voorwaarden die hierover zijn gesteld.
- Met deze voortgang ligt het project op schema en zal oplevering in 2012 (in gebruik met ingang van dienstregeling 2013) mogelijk zijn, conform de eerdere toezeggingen.

De minister van Verkeer en Waterstaat,
C. M. P. S. Eurlings