

Vergaderjaar 2006–2007

27 569

Hanzelijn

Nr. 21

BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 27 juni 2007

Bij de behandeling van de begroting van Verkeer en Waterstaat voor het jaar 2007 op 26 en 30 oktober 2006 zijn door de leden Dijkema en Slob vragen gesteld over het budget voor de Hanzelijn en de aanbestedingen, tegen de achtergrond van eerdere discussie over de kruising van de Hanzelijn met de IJssel. Naar aanleiding van deze vragen heeft mijn ambtsvoorganger de Kamer een vertrouwelijke brief toegezegd en heeft tevens de bereidheid uitgesproken naar aanleiding van deze brief met de Kamer, eveneens vertrouwelijk, van gedachten te wisselen. Aan dit verzoek heb ik voldaan met mijn vertrouwelijke brief van 30 mei 2007.

Naar aanleiding van de mededeling (kamerstuk 27 569 nr. 19) dat deze brief ter inzage is gelegd bij het Centraal Informatiepunt, verzocht u mij deze brief te splitsen in een vertrouwelijk en een openbaar gedeelte, waarin ook de politieke conclusies worden opgenomen. U heeft aangegeven het openbare deel te willen betrekken bij het verzamel AO spoor. Bijgaand voldoe ik aan uw verzoek.

Uitgaande van de projectomschrijving voor de Hanzelijn, zoals is vastgelegd in de aanlegbeschikking voor de Hanzelijn van 5 juli 2005, constateer ik op basis van informatie van ProRail dat het verantwoord is om het budget van de Hanzelijn te verlagen met een bedrag van € 14,9 mln. (prijspeil 2006). Daarbij is rekening gehouden met het resultaat van de aanbestedingen, alsmede, overeenkomstig hetgeen mijn ambtsvoorganger hierover heeft opgemerkt bij de behandeling van de begroting Infrastructuurfonds 2007, het risicoprofiel van toekomstige aanbestedingen. Deze aanpassing zal worden verwerkt in de begroting infrastructuurfonds 2008.

Met betrekking tot de besteding van dit bedrag van € 14,9 mln. is in de vertrouwelijke brief van 30 mei 2007 het volgende opgemerkt. (citaat) In de begroting Infrastructuurfonds 2005 is aangegeven dat als gevolg van het ministerraadsbesluit «Doelmatiger aanbesteden» de projectbudgetten van Hanzelijn en Regionet zijn verlaagd met 3% (nominaal resp. € 20,5 en

€ 5,2 mln.) en dat bij de overige projecten deze niet meer kon worden verwerkt, ondermeer als gevolg van afgeronde aanbestedingen of juridische verplichtingen. Het restant van de taakstelling bedroeg op dat moment € 200 mln. tot 2012. In de begroting 2007 resteert hiervan nog een bedrag van € 145,5 mln. dat vooralsnog in mindering is gebracht op het beschikbare budget voor de Tweede Fase Herstelplan Spoor (uitgaven en ontvangsten van ProRail ten behoeve van beheer en onderhoud). Aanbestedingsresultaten dienen dus primair te worden ingezet om dit bedrag te realiseren. Dat geldt ook voor aanbestedingsresultaten van de Hanzelijn. (einde citaat)

Ter toelichting kan ik hier nog aan toevoegen dat als de meevallers niet zouden worden ingezet om de reeds ingeboekte aanbestedingsresultaten te dekken, dit zou leiden tot een budgettair tekort dat in eerste instantie ten koste zal gaan beheer en instandhouding.

In de vertrouwelijke brief wordt tevens ingegaan op de relatie tussen de aanbestedingsresultaten en de IJsselkruising. Alvorens te citeren uit de vertrouwelijke brief, hecht ik er aan uit de voorgaande passage de conclusie te trekken dat er geen relatie bestaat tussen de aanbestedingsresultaten van de Hanzelijn en een andere oplossing voor de IJsselkruising. Zolang er sprake is van het genoemde nog te dekken ingecalculleerd aanbestedingsresultaat, is er bij het project Hanzelijn geen geld «over», dat voor een uitbreiding van het project kan worden ingezet.

Verder wijs ik u op de uitdrukkelijke wens van de Kamer en de betrokken regio's om de Hanzelijn zo spoedig als mogelijk in gebruik te nemen, de daartoe stekende motie De Nerée tot Babberich (november 2002) en de toezegging in het regeerakkoord Balkenende II om deze motie op de toegezegde wijze uit te voeren. Nadien is naar aanleiding van vragen medegedeeld dat de Hanzelijn in 2012/2013 (dienstregeling 2013) in gebruik zal worden genomen. Deze toezeggingen staan voor mij niet ter discussie. In de vertrouwelijke brief wordt hierover het volgende opgemerkt: (citaat)

In het begrotingsoverleg op 26 en 30 oktober 2006 is door enkele leden andermaal een relatie gelegd tussen aanbestedingsresultaten en de discussie over een brug dan wel tunnel voor de kruising van de Hanzelijn met de IJssel. Daarbij is de vraag opgeworpen of de tunnel alsnog zou kunnen worden aangelegd. Ter verduidelijking hecht ik er aan om hier opnieuw kort op in te gaan. Ik begin daarbij met de vraag of het (los van de wenselijkheid) mogelijk zou zijn om de tunnel alsnog aan te leggen, gegeven het naar mijn stellige overtuiging niet ter discussie staande uitgangspunt dat de Hanzelijn in 2012 (dienstregeling 2013) in gebruik moet worden genomen.

- a) De mogelijkheid om de tunnel alsnog te realiseren zonder de datum van indienststelling van de Hanzelijn te beïnvloeden zou theoretisch bestaan als het mogelijk was om de Hanzelijn tijdelijk aan te sluiten op de huidige IJsselbrug en gelijktijdig een wijzigingsprocedure te volgen t.b.v. een later alsnog te realiseren tunnelkruising. Dit behoort om twee redenen niet tot de mogelijkheden:
 - Het huidige tracébesluit en daarmee de bestemmingsplannen voorzien niet in een dergelijke (tijdelijke) oplossing. Voor deze tijdelijke oplossing zou op zichzelf al een wijzigingsprocedure nodig zijn, hetgeen onverenigbaar is met de beoogde indienststellingsdatum.
 - Bouwtechnisch vormt de ongelijkvloerse aansluiting tussen Hanzelijn en Veluwelijn en de kruising met de IJssel één geheel. Het is dus fysiek niet mogelijk om eerst een tijdelijke ongelijkvloerse aansluiting op de Veluwelijn en de bestaande brug te bouwen en deze later alsnog om te bouwen naar een tunneloplossing.
- b) Voor wat betreft de mogelijkheid om zonder tijdelijke maatregelen het

realiseren van een tunneloplossing alsnog in te passen in de huidige planning van de Hanzelijn, verwijs ik u naar mijn antwoord van 24 juni 2004 (kamerstuk 27 569 nr. 15) op de motie Slob van 29 april 2004. Daarin is aangegeven dat, indien medio 2004 zou zijn gestart met een wijzigingsprocedure, dit al een vertraging van twee à tweeënhalf jaar zou hebben veroorzaakt, die met het toenmalige regeerakkoord verenigbaar niet was. Bij de huidige stand van de aanlegwerkzaamheden zou die vertraging minstens 4 à 5 jaar bedragen.

Overigens wijs ik u er op dat de kostenramingen voor een tunneloplossing, die bij eerdere gelegenheden zijn verstrekt, bij de huidige stand van de aanlegwerkzaamheden geen actualiteitswaarde meer hebben.

Op grond van het bovenstaande ben ik van mening dat een verdere discussie over de wenselijkheid van een tunneloplossing, of over de mogelijkheid om deze alsnog te financieren, een geheel theoretisch karakter zou hebben. (einde citaat)

Tenslotte wordt in de vertrouwelijke brief ingegaan op het toekomstperspectief van de brugoplossing en het fietspad aan de IJsselbrug. Met betrekking tot deze laatste toezeggingen kan ik inmiddels melden 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.

(citaat)

Toekomstperspectief van de brugoplossing Voor wat betreft de vragen die betrekking hebben op het toekomstperspectief van de brugoplossing, zowel uit het oogpunt van milieu als van capaciteit, verwijs ik u naar de eerder genoemde uitgebreide inhoudelijke brief van 18 oktober 2006 (kamerstuk 27 569 nr. 18) waarin ik op verzoek van de Kamer een reactie heb gegeven op de brief van de gemeente Hattem van 24 augustus 2006.

Fietspad aan de IJsselbrug

Het voorgaande is tevens van invloed op de wijze waarop tot financiële dekking kan worden gekomen van de toezegging van mijn ambtsvoorganger in de brief van 18 oktober 2006 (kamerstuk 27 569 nr. 18). In deze brief is op verzoek van de Kamer een reactie gegeven op de brief van de gemeente Hattem van 24 augustus 2006. Daarin is onder meer de bereidheid uitgesproken om aan ProRail te verzoeken aan te geven of realisering van een fietspad aan de IJsselbrug binnen het beschikbare budget mogelijk zou zijn, als aanvullende inpassingsmaatregel. Als verdere voorwaarden zijn genoemd dat de regio zorg draagt voor de aansluitende fietspaden en dat de realiseringskosten het vastgestelde budget voor de brug, vermeerderd met de raming voor het fietspad, niet te boven gaan. Indien aan de verdere voorwaarden is voldaan, zal de dekking voor deze toezegging niet worden gezocht binnen de aanbestedingsresultaten, maar binnen de aanlegbegroting Spoor worden gevonden (einde citaat)

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