

Vergaderjaar 2006–2007

27 569

Hanzelijn

Nr. 22

BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 5 juli 2007

Bij het AO Netwerkaanpak vanmiddag ben ik uitgebreid ingegaan op de oproep vanuit uw Kamer om te kijken naar de mogelijkheden van een tunnel in de Hanzelijn bij Hattem in plaats van een brug. Ik wil nogmaals aangeven begrip te hebben voor de argumentatie van kamerleden, inwoners van Hattem en andere betrokkenen. Ik ben mij er van bewust dat zij zich de afgelopen jaren hiervoor met veel energie hebben ingezet. Ik zou op uw vragen graag positief reageren, maar zie daartoe helaas geen mogelijkheden zonder forse vertragingen en aanzienlijke meerkosten.

Ik heb u een nadere onderbouwing toegezegd van de vertraging die zou optreden indien voor de kruising van de Hanzelijn met de IJssel alsnog zou worden gekozen voor een tunneloplossing. In mijn brief van 27 juni 2007 (kamerstuk 27 569 nr. 21) meldde ik u al dat die vertraging minstens 4 à 5 jaar zou bedragen en informeerde ik u over de (on)mogelijkheden van een tijdelijke oplossing.

Tunnel in plaats van brug:

Ik kan u de volgende onderbouwing geven voor deze raming van de vertraging.

- 0,5 jaar voor de keuze van een tunnelvariant. In de brief van 18 maart 2002 zijn 10 tunnelvarianten aangegeven. Deze moeten nader worden uitgewerkt om tot een gefundeerde keuze te komen over de variant(en) die in de tracé/m.e.r. procedure worden meegenomen.
- 1,5 jaar TB-procedure. (OTB/MER, inspraak, TB)
- 3 jaar voor de uitwerking van het TB tot een concrete beschikkingsaanvraag, het verlenen van de beschikking, verwerven van gronden en aanbesteding.
- 3,5 jaar ruwbouw (op basis van bouwtijd ruwbouw Drontermeertunnel, bouw IJsseltunnel is echter complexer vanwege handhaven doorstroomprofiel, waterwingebied Zwolse zijde, doorsnijding hoofdwaterkering)
- 2 jaar aanleg bovenbouw en ingebruikname testen.

Totaal 10,5 jaar vanaf het moment van het principe-besluit om een tunnel in plaats van een brug aan te leggen. Als medio 2007 gestart wordt met de aanpassing komt de ingebruikname uit op eind 2017(dienstregeling 2018) in plaats van 2012 (dienstregeling 2013). Per saldo dus 4 tot 5 jaar vertraging.

Tijdelijke oplossing ofwel gefaseerde aanleg:

De (on)mogelijkheid van een gefaseerde aanleg, waarbij de Hanzelijn tijdelijk op de huidige Veluwelijn wordt aangesloten en de huidige beweegbare IJsselbrug hangt samen met:

- Strijdigheid met het tracébesluit. Het TB voorziet niet in een lage ligging. Een aanpassing van het Tb is dus nodig en zou 1,5 à 2 jaar kosten en daarmee, los van de technische problemen die het zou opleveren (waar ik hierna op inga), hoe dan ook voor een significante vertraging van de Hanzelijn zorgen.
- Bouwtechnisch problemen omdat de ongelijkvloerse aansluiting tussen Hanzelijn en Veluwelijn en de kruising met de IJssel één geheel vormen. 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.
- Bovendien blijft bij een tijdelijke oplossing gedurende ca. 5 jaar sprake van een capaciteitsknelpunt als gevolg van de huidige (lage) beweegbare IJsselbrug. Voor de beroepsvaart blijven de brugopeningen noodzakelijk. Dit conflicteert met de extra capaciteit die op het spoor nodig is zodra de Hanzelijn in gebruik wordt genomen.

In het debat werd een gelijkvloerse intakking voorgesteld. Hiervoor gelden ook de bovengenoemde punten. Tevens wordt het genoemde capaciteitsknelpunt nog vergroot. De treinen naar het noorden over de Hanzelijn kruisen dan gelijkvloers de treinen vanuit Zwolle naar Amersfoort. Tenslotte moet er rekening mee worden gehouden dat de ombouw van een tijdelijke naar een definitieve situatie langdurige buitendienststellingen met zich mee brengt.

Volgens de huidige planning (gericht op ingebruikname in 2012) is de gunning van de brug in de loop van augustus/september 2007 voorzien. Opschorting van het lopende proces (op welke manier dan ook) leidt tot vertraging.

Gelet op het bovenstaande acht ik het ongewenst om alsnog de keuze voor een tunnel te maken.

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