

Vergaderjaar 2007–2008

27 569

Hanzelijn

Nr. 23

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 4 oktober 2007

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat¹ heeft op 13 september 2007 overleg gevoerd met minister Eurlings van Verkeer en Waterstaat over:

- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat van 5 juli 2007 over de mogelijkheden van een tunnel voor de Hanzelijn bij Hattem (27 569, nr. 22);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat van 30 augustus 2007 houdende een reactie op de brief van de gemeente Hattem en de rapportage van Royal Haskoning (VW-07-449).**

Van dit overleg brengt de commissie bijgaand beknopt verslag uit.

Vragen en opmerkingen uit de commissie

De heer **Cramer** (ChristenUnie) waardeert het zeer dat het gemeentebestuur van Hattem zich tot het laatste moment is blijven inzetten voor het belang van de gemeente. Dat heeft geleid tot nieuwe argumenten voor de aanleg van de tunnel voor de kruising van de Hanzelijn met de IJssel. Met zijn nieuwe argumenten wijst de gemeente vooral op de mogelijkheid van een tijdelijke oplossing via aansluiting op de Veluwelijn en de huidige beweegbare IJsselbrug. Die tijdelijke oplossing zou niet hoeven leiden tot vertraging van het proces voor de aanleg van de Hanzelijn en slechts een beperkt capaciteitsverlies voor het treinverkeer opleveren. De vraag dringt zich dan ook op of op basis van de nieuwe informatie van het gemeentebestuur van Hattem de aanbesteding van de brug alsnog op te houden is, zodat conform de motie-Slob de tunnelvariant kan worden uitgewerkt. Wil de minister specifiek ingaan op het argument van de gemeente Hattem dat vrijstelling van het Tracébesluit op grond van artikel 17 van de WRO mogelijk is? Daarbij refereert het gemeentebestuur aan de uitspraak van de Raad van State van 16 augustus jl. over een zaak in Skarsterlân. Daar deed zich een vergelijkbare situatie voor.

De heer Cramer begrijpt dat de minister recht moet doen aan het proces dat tot de keus voor de tunnelvariant heeft geleid en hij waardeert de manier waarop de minister steeds heeft gereageerd. De minister moet echter ook in aanmerking nemen dat tijdens het proces zich momenten hebben voorgedaan waarop mogelijkerwijs het beleid bijgesteld had

¹ Samenstelling:

Leden: Van der Staaij (SGP), Snijder-Hazelhoff (VVD), Mastwijk (CDA), Duyvendak (GroenLinks), Roland Kortenhorst (CDA), voorzitter, Koopmans (CDA), Gerkens (SP), Van der Ham (D66), Nicolai (VVD), Haverkamp (CDA), De Krom (VVD), Samsom (PvdA), Dezentjé Hamming (VVD), ondervoorzitter, Roefs (PvdA), Jansen (SP), Cramer (ChristenUnie), Roemer (SP), Koppejan (CDA), Vermeij (PvdA), Madlener (PVV), Besselink (PvdA), Ouwehand (PvdD), Polderman (SP), Tang (PvdA) en De Rouwe (CDA).

Plv. leden: Van der Vlies (SGP), Bokestijn (VVD), Bilder (CDA), Van Gent (GroenLinks), Hessels (CDA), Jager (CDA), Van Bommel (SP), Koşer Kaya (D66), Neppérus (VVD), Van Gennip (CDA), Aptroot (VVD), Crone (PvdA), Van Baalen (VVD), Smeets (PvdA), Van Gijls-wijk (SP), Anker (ChristenUnie), Van Leeuwen (SP), Knops (CDA), Depla (PvdA), Agema (PVV), Jacobi (PvdA), Thieme (PvdD), Lempens (SP), Waalkens (PvdA) en Van Heugten (CDA).

kunnen worden. De minister zou dus ook recht moeten doen aan de verzoeken die niet alleen aan het eind van het proces, maar ook tijdens het proces zijn gedaan.

De heer **Koopmans** (CDA) zegt zijn inbreng mede namens de fractie van de VVD te leveren. Hij heeft begrip voor de opstelling van Hattem, maar wil zijn definitieve standpunt bepalen nadat de minister heeft gereageerd op alle informatie die wethouder Borst van Hattem de Kamer alsnog heeft doen toekomen.

De heer **Roemer** (SP) ziet, gelet op de informatie die hem alsnog heeft bereikt, geen reden om niet tegemoet te komen aan de wens van de meerderheid van de Kamer om voor de tunnelvariant bij Hattem te kiezen. Die keus zal uiteraard consequenties met zich meebrengen voor de dienstregeling tijdens de tijdelijke voorziening, maar die consequenties wegen minder zwaar dan het belang dat is gediend met de aanleg van de tunnel.

De heer **Van der Staaij** (SGP) meent dat het slechts nog gaat om de politieke wil om tegemoet te komen aan de wens van de gemeente Hattem en die van de meerderheid van de Kamer. Als die wil ontbreekt zijn er altijd argumenten om de bouw van de tunnel te blokkeren. Die argumenten, zoals capaciteitsverlies, vertraging, hogere kosten et cetera, wegen weliswaar zwaar, maar zij hoeven niet doorslaggevend te zijn. Ter illustratie moge gelden dat drie jaar geleden ook al het argument van vertraging werd gebruikt en dat volgens Hattem de tijdelijke oplossing de ov-doelstellingen van zowel de Kamer als de gemeente Hattem niet in gevaar hoeft te brengen. Ook is het de vraag of de juridische bezwaren doorslaggevend moeten zijn en of de hogere kosten van de tunnelvariant wellicht te rechtvaardigen zijn in het licht van de duurzaamheid van de aanleg van de tunnel. Verder moet in aanmerking worden genomen dat zich de omstandigheid kan voordoen dat de Zuiderzeelijn niet wordt aangelegd. In dat geval is het zeer wel denkbaar dat de Hanzelijn wordt opgewaardeerd en dat daarover meer treinen zullen gaan rijden. Dan zou een tunnel te prefereren zijn boven een brug.

De heer **Samsom** (PvdA) wil ook eerst de reactie van de minister vernemen op de nieuwe argumenten van de gemeente Hattem alvorens een definitief standpunt te bepalen. Hij wijst er wel op dat de meerkosten van de tunnelvariant niet het belangrijkste bezwaar kunnen zijn, gelet op de mogelijkheden van het schuiven met posten op de begroting. Ook hoeft de tijdelijke oplossing voor de Hanzelijn geen bezwaar te zijn als die voorziet in voldoende capaciteit en dus een volwaardig alternatief voor de Hanzelijn kan zijn.

Antwoord van de minister

De **minister** zegt onder de indruk te zijn van de betrokkenheid van de inwoners en het gemeentebestuur van Hattem. Hij vindt het goed dat tot op het allerlaatste moment de argumenten worden gewisseld, zodat tot een goed onderbouwd besluit kan worden gekomen. Hij geeft vervolgens zijn argumenten waarom toch niet voor de tunnelvariant kan worden gekozen.

Allereerst zijn er juridische problemen. Voor het realiseren van de tunnelvariant zou een tijdelijke oplossing voor de volwaardige Hanzelijn nodig zijn. Deze zogenaamde gelijkvloerse oplossing is echter in strijd met het gestelde in de Tracéwet. Deze conclusie wordt onderbouwd door het advies van de Landsadvocaat. Ten onrechte gaat de gemeente Hattem ervan uit dat de tijdelijke oplossing op grond van de Tracéwet kan worden beschouwd als een tijdelijke bouwphase in het totale proces van de aanleg van de Hanzelijn. Een tijdelijke bouwphase kan echter alleen dan als zodanig

worden aangemerkt als een nieuw Tracébesluit wordt genomen. Dus voorafgaande aan het realiseren van de tijdelijke oplossing zou de tracé-wetprocedure moeten worden doorlopen. Met die procedure en de aanleg van de tijdelijke oplossing is zoveel tijd gemoeid dat de tunnel nooit voor 2012 kan worden gerealiseerd. Vrijstelling van de werking van het bestaande Tracébesluit op grond van artikel 17 van de WRO is evenmin mogelijk. Dat artikel is alleen van toepassing bij bestemmingsplannen die op zichzelf ongewijzigd blijven. In dit verband geldt nog dat de Raad van State in december 2004 de ingediende beroepen tegen het Tracébesluit ongegrond heeft verklaard en dat het werk voor de inpassing bij Oude Land al in uitvoering is. Bij de keus voor de tijdelijke oplossing zou dus het bestaande contract Oude Land moet worden opgebroken.

Kiezen voor de tunnelvariant leidt dan ook tot aanzienlijke vertraging van de realisatie van de Hanzelijn en de duur van die vertraging vormt op zichzelf een probleem. Vanaf het moment waarop de regering zou besluiten om alsnog voor een tunnel te kiezen, zijn voor de realisatie daarvan ruim tien jaar nodig. De kruising met de IJssel via een tunnel zou dan dus niet eerder dan in 2018 gereed zijn, terwijl de doelstelling is om die in 2012 gereed te hebben. Dat betekent een vertraging van vijf jaar à zes jaar waardoor de gewenste herstructurering van de dienstregeling niet in 2013, maar pas in 2019 kan worden gerealiseerd. Uitstel van die herstructurering heeft weer grote gevolgen voor het landelijke treinverkeer.

De gevolgen voor het landelijke treinverkeer doen zich met name gevoelen in het licht van de doelstelling van de aanleg van de Hanzelijn. Die verbinding moest meer voordelen bieden dan alleen de regionale ontsluiting. Hiermee zou een snelle verbinding tussen het noorden en de Randstad ontstaan, maar ook zou daardoor de Gooi- en Veluwelijn worden ontlast. Op die lijn zou dan ruimte vrijkomen voor nieuw vervoer. Ook het goederenvervoer zou vanaf 2013 de nieuwe route kunnen volgen, hetgeen de Gooi- en Veluwelijn eveneens zou ontlasten en daarnaast zou het goederenvervoer veiliger worden.

Hierbij moet in aanmerking worden genomen dat de Kamer met de motie-De Nerée tot Babberich in november 2002 naar aanleiding van het voornemen van de regering om de opening van de Hanzelijn tot 2014 uit te stellen nadrukkelijk heeft uitgesproken dat dat uitstel onacceptabel zou zijn. Daarbij had zij de brede steun van de regio. De Kamer heeft zelfs met de motie-De Nerée tot Babberich middelen vrijgemaakt om de aanleg zoveel als mogelijk te versnellen. Die versnelling is vervolgens opgenomen in het regeerakkoord van het kabinet-Balkenende II en hield in oplevering van de lijn in 2012. Daarnaast hebben de provincies bij verschillende gelegenheden laten weten dat aan oplevering in 2012 niet getornd mocht worden. Met verschillende brieven hebben zij die opvatting onderstreept.

De tijdelijke oplossing tot 2018 kan bovendien geen alternatief zijn voor een volwaardige Hanzelijn. Een functionele Hanzelijn zal een dienstregeling hebben voor minstens twee sneltreinen per uur per richting, twee stoptreinen per uur per richting en een goederentrein per uur per richting. Bij de tijdelijke oplossing kunnen er sowieso gedurende vijf jaar twee treinen per uur per richting minder rijden. Men kan daarbij kiezen tussen het laten vervallen van de stoptreinen en de intercity's, maar de beoogde functionaliteit wordt dan niet gerealiseerd.

Een ander bezwaar van de vertraging betreft het doorstroomprofiel van de IJssel. Reeds in 2002 is gewezen op de relatie met Ruimte voor de rivier. Bij de huidige brug liggen de opritten gedeeltelijk op een dijk in het winterbed van de IJssel. Die opritten vormen bij grote waterafvoer een barrière in het doorstroomprofiel van de IJssel. Met de nieuwe brug kunnen de oude obstakels snel worden weggenomen, waardoor het gehele doorstroomprofiel beschikbaar komt. Dit is mede de reden waarom de goedkope tunnelvarianten eigenlijk niet in aanmerking komen.

Bij de tijdelijke oplossing blijven de huidige obstakels van de bestaande brug een aantal jaren langer aanwezig.

Het idee dat er voor de aanleg van de tunnel middelen zijn vrij te maken berust op een misverstand. In april 2004 heeft minister Peijs de Kamer meegedeeld dat de meerkosten van de goedkoopste tunnelvariant worden geraamd op 127 mln., terwijl die variant risico's met zich meebracht op het gebied van interne veiligheid, geluidsemissie en doorstroomprofiel. Recent heeft ProRail de meerkosten echter geraamd op 220 mln. Daarbij komt dat de dekkingsvoorstellen voor de aanleg van een tunnel onvoldoende zijn en bovendien gebaseerd op irreële verwachtingen. Die irreële verwachtingen betreffen de aanbestedingsmeevallers. De aanbestedingsmeevallers zorgen voor een bedrag van 14,9 mln., hetgeen dus onvoldoende is voor de bouw van een tunnel. Ook als de meevallers nog oplopen, zullen zij niet genoeg zijn. Daarnaast zou het gebruiken van nog te verwachten aanbestedingsmeevallers voor de tunnel inhouden dat het ene gat met het andere wordt gedicht, want vanaf 2005 zijn die meevallers ingeboekt. Op de begroting 2007 resteert daarvan nog een bedrag van 145 mln. dat voorlopig in mindering is gebracht op het beschikbare budget voor de tweede fase herstelplan spoor. Zou men dat bedrag gebruiken voor iets anders, dan zou dat ten koste gaan van de ambitie om per jaar 5% groei op het spoor te realiseren. De tweede fase herstelplan spoor duurt namelijk tot 2012 en het uitvoeren van dat plan is onontbeerlijk voor het halen van de 5%-ambitie.

De gemeente Hattem stelt met haar brief van 3 december dat de regering in het AO van 5 juli heeft aangegeven 100 mln. beschikbaar te hebben voor de bouw van een tunnel. In het verslag van dat AO staat echter duidelijk dat de meerkosten voor de aanleg van de tunnel in het goedkoopste geval 127 mln. bedragen en dat dat bedrag gemakkelijk kan oplopen tot 250 mln. Het is nog onzeker of naast de meevaller van 14,9 mln. zich aanbestedingsmeevallers zullen voordoen. Als geen rekening wordt gehouden met de taakstelling en het principe van compenseren van tegenvallers met meevallers, is dat bedrag bij lange na niet voldoende om de kosten van de tunnel in de goedkoopste variant te realiseren.

De minister herinnert er nog aan dat bij de vaststelling van het budget voor de Hanzelijn extra geld beschikbaar is gesteld voor de inpassing van de Hanzelijn ter hoogte van de kruising met de Zuiderzeestraatweg in Hattem. In aanvulling daarop is in 2002 in antwoord op de motie-Feenstra geld beschikbaar gesteld om bij het ontwerp van de brug het accent te leggen op ruimtelijke kwaliteit. Ten slotte is de aanleg van een fietspad over de aan te leggen brug toegezegd. Hierdoor krijgt de brug voor Hattem een meerwaarde.

De minister zegt dat hij op grond van deze argumenten moet concluderen dat kiezen voor de tunnelvariant niet verantwoord is. Hij wijst erop dat de aanbestedingsprocedure voor de brug is afgerond. Vertraging van de gunning zal zeer waarschijnlijk leiden tot een schadeclaim van de aannemer. Ondanks alle inspanningen van de Kamer en ondanks alle inspanningen van de inwoners en het gemeentebestuur van Hattem kan hij daarom niet anders dan concluderen dat de enige juiste keus is doorgaan met realisering van de Hanzelijn en de bouw van de brug over de IJssel.

De minister merkt tot slot op dat hij met de aannemer om uitstel heeft gevraagd van de gunning van de bouw tot 14 september. Zou hij opnieuw om uitstel moeten vragen, dan dreigt het gevaar van schadeclaims. Hij vraagt de leden dit aspect te betrekken bij hun finale afweging.

Nadere gedachtewisseling

De heer **Koopmans** (CDA) vindt dat de minister afdoende is ingegaan op alle aspecten die nog ter beoordeling aan de orde waren. Hij voegt daaraan toe dat indien de Kamer gebruik zou maken van artikel 17 van de

WRO om het Tracébesluit buiten werking te stellen, dat precedentwerking zal hebben. Gebruik van dit artikel zou niet alleen onwettig zijn, maar bovendien in strijd met het streven van de overgrote meerderheid van de Kamer om processen te versnellen.

De heer Koopmans meent dat het proces met zich meebrengt dat de finale beslissing aan de orde is. Hij meent dat de minister onrecht zou worden aangedaan als hem werd verweten dat er geen ruimte meer is voor een VAO. Mede namens de heer De Krom zegt hij overtuigd te zijn van de juistheid van de afweging van de minister. Alle risico's in aanmerking nemend, zoals het niet voldoen aan contractuele verplichtingen, het niet halen van de 5%-doelstelling en het niet uitvoeren van de aangenomen motie-De Nerée tot Babberich, meent de CDA-fractie dat de minister overtuigend heeft geantwoord en de goede keus heeft gemaakt.

De heer **Roemer** (SP) meent dat Hattem de dupe dreigt te worden van het falen van de politiek in de afgelopen jaren. Eigenlijk had de Kamer in 2002 moeten kiezen voor aanleg van de tunnel en daarvoor toen de middelen moeten vrijmaken. De beantwoording van de minister doet thans veronderstellen dat het niet meer mogelijk is voor de tunnelvariant te kiezen, maar het is moeilijk om staande de vergadering alle aspecten te controleren. De SP-fractie had de mogelijkheid van het aanvragen van een VAO willen benutten, maar gelet op het feit dat uitstel van de gunning op 14 september afloopt, de plenaire vergadering is gesloten en het quorum voor een plenaire vergadering niet meer aanwezig is, rest de SP-fractie niets anders dan met de rug tegen de muur akkoord te gaan met de keus van de regering. Zij betreurt het nadrukkelijk dat de regering er niet voor heeft gezorgd dat de Kamer na het antwoord van de minister alsnog tot een reflectie kon komen en aan de hand van een VAO haar finale oordeel kon vellen.

De heer **Van der Staaij** (SGP) merkt op dat de heer Cramer niet in de gelegenheid is geweest om te reageren op het antwoord van de minister, omdat hij de vergadering vroegtijdig moest verlaten. De fractie van de ChristenUnie heeft het voortouw gehad bij de discussie over de mogelijke aanleg van de tunnel en het zou daarom goed zijn die fractie nog de gelegenheid te geven om, nadat zij het antwoord van de minister heeft vernomen, een weerwoord te geven. Hij vindt het vreemd dat de Kamer de mogelijkheid is onthouden om nog een VAO aan te vragen. Hij behoudt zich daarom het recht voor om tot een andere keus te komen dan de regering.

De heer **Samsom** (PvdA) herinnert eraan dat de Kamer duidelijk heeft uitgesproken dat in 2012 een volledige functionele Hanzelijn gereed zou moeten zijn. Het zou dan niet terecht zijn in 2014 met een «halve» Hanzelijn genoeg te nemen. Gelet op alle aspecten moet nu een keus worden gemaakt en dan kan de fractie van de PvdA niet anders dan niet akkoord gaan met de keus van Hattem, hoe moeilijk die beslissing ook is.

De **minister** zegt dat het absoluut niet zijn bedoeling is geweest om de Kamer onder druk te zetten. Eigenlijk is de finale beslissing voor het zomerreces genomen. Hij wilde echter niet voorbijgaan aan de argumenten van Hattem die daarna nog werden opgevoerd. Daarvoor heeft hij uitstel van de gunning gevraagd, maar als hij nu weer om uitstel zou vragen, zou dat leiden tot schadeclaims. Gelet op het standpunt van de

meerderheid van de Kamer, is er voor de regering thans geen reden om het risico van schadeclaims te nemen en zij zal dan ook op 14 september de aannemer de gunning voor de bouw verlenen.

De voorzitter van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat,
Roland Kortenhorst

De adjunct-griffier van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat,
Van der Sman