

Vergaderjaar 2001–2002

22 026

Nederlands deel van een hogesnelheidsspoorverbinding Amsterdam-Brussel-Parijs en Utrecht-Arnhem-Duitse grens

27 569

Hanzelijn

Nr. 155

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 28 januari 2002

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat¹ heeft op 6 december 2001 overleg gevoerd met minister Netelenbos van Verkeer en Waterstaat over:

- I. de HSL-Zuid, waarbij aan de orde zijn:**
 - de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 12 oktober 2001 ten geleide van de negende voortgangsrapportage HSL-Zuid (22 026, nr. 143);
 - de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 17 oktober 2001 inzake overeenstemming overeenkomst vervoer HSL-Zuid (22 026, nr. 144);
- II. de Hanzelijn, waarbij aan de orde is:**
 - de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat houdende het kabinetsstandpunt inzake de spoorlijn Lelystad-Zwolle (Hanzelijn) (27 569, nr. 2).

Van dit overleg brengt de commissie bijgaand beknopt verslag uit.

¹ Samenstelling:

Leden: Blaauw (VVD), voorzitter, Van den Berg (SGP), Biesheuvel (CDA), Rosenmöller (GroenLinks), Valk (PvdA), Leers (CDA), ondervoorzitter, Feenstra (PvdA), Van Heemst (PvdA), Verbugt (VVD), Giskes (D66), Stellingwerf (ChristenUnie), Klein Molekamp (VVD), Hofstra (VVD), Wagenaar (PvdA), Van der Knaap (CDA), Ravestein (D66), Van der Steenhoven (GroenLinks), Niederer (VVD), Van Bommel (SP), Eurlings (CDA), Herrebrugh (PvdA), Ten Hoopen (CDA), Hindriks (PvdA) en De Swart (VVD).

Plv. leden: Te Veldhuis (VVD), Bakker (D66), Stroeken (CDA), Halsema (GroenLinks), Waalkens (PvdA), Atsma (CDA), Duivesteijn (PvdA), Witteveen-Hevinga (PvdA), Voûte-Droste (VVD), Augusteijn-Esser (D66), Slob (ChristenUnie), Geluk (VVD), Luchtensveld (VVD), Spoelman (PvdA), Buijs (CDA), Van Walsem (D66), Vendrik (GroenLinks), Weekers (VVD), Poppe (SP), De Pater-van der Meer (CDA), Depla (PvdA), Th. A. M. Meijer (CDA), Dijsselbloem (PvdA), Nicolai (VVD) en Crone (PvdA).

I. Hogesnelheidslijn-Zuid

Vragen en opmerkingen uit de commissie

De heer **Feenstra** (PvdA) is verheugd dat op 12 oktober jl. tussen het kabinet en het consortium van NS en KLM overeenstemming is bereikt over het vervoer over de HSL-Zuid op basis van kwaliteitsafspraken en een bedieningspatroon die er zeker mogen zijn. De concessie start op 1 oktober 2006. Indien echter die datum vanwege onverhoopte vertraging in de voorbereidingsfase niet gehaald zal worden, wat zijn dan de gevolgen hiervan voor het voorliggende contract? Wat betekent dat contract overigens voor met name de huidige intercitydiensten? Er mag toch van worden uitgegaan dat er niet geschrapt gaat worden in het huidige servicepakket maar dat er eerder sprake is van het bestendigen en uitbreiden ervan.

Is het consortium voornemens om ten aanzien van de tarifiering een soortgelijke systematiek te volgen als nu gangbaar is bij de Thalys, waarbij voor tickets bij tijdige reservering een laag tarief geldt en voor tickets die vlak voor of op de reisdatum worden afgegeven een hoog tarief?

Waar het HSL-netwerk met name gezien moet worden in relatie tot het bieden van een alternatief voor het Europees vliegverkeer, moet de heer Feenstra constateren dat het vliegen binnen Europa nog steeds te goedkoop is ten opzichte van het personenvervoer via hogesnelheidslijnen. De vraag rijst dan ook of voor laatstgenoemd vervoer niet een tariefrestructie is te billijken zolang binnen Europa de accijnsvrijstelling voor kerosine nog niet is weggenomen.

In het licht van de voortgangsrapportage HSL-Zuid met betrekking tot de periode 1 januari 2001 tot 1 juli 2001 is de heer Feenstra benieuwd te vernemen wat de vorderingen zijn in de andere deelnemende landen, met name België. Verder blijkt er nog een verschil van 200 mln gulden tussen raming en budget. Hoe denkt de minister dat tegemoet te treden? Is de post onvoorzien van 900 mln gulden nog intact of is een deel ervan reeds benut? Daarnaast is het van belang de mogelijk latere oplevering met zes tot negen maanden, waarvan in genoemde voortgangsrapportage gesproken wordt, zoveel mogelijk te beperken, juist gelet op de ingangsdatum van het exploitatiecontract en op een goede aansluiting met met name België. Een belangrijke factor bij de vertraging is de problematiek van kabels en leidingen, die formeel gezien overigens nog steeds buiten het tracébesluit valt. Zou er op dat punt niet een wetswijziging af moeten komen om dat toch zo bepalende deel onderdeel te laten uitmaken van dat besluit? Waardering spreekt de heer Feenstra uit voor de vergoedingen die aan bewoners zijn gegeven ter compensatie van overlast door bouwactiviteiten.

Met betrekking tot de aanwending van AVI-slakken ten behoeve van het onderbed voor de HSL vraagt hij of hierbij wel sprake is van het op een deugdelijke manier gebruiken van materiaal dat potentieel het risico in zich draagt van uitspoeling.

Mevrouw **Verbugt** (VVD) stelt vast dat de aanbesteding van de HSL-Zuid moeizaam is verlopen en dat op bepaalde trajecten de aanbestedingsresultaten ver boven de ramingen zijn uitgekomen. Waar de NMa op dit moment bezig is met een onderzoek naar vermeende prijsafspraken lijkt het haar dienstig om in dat kader ook de HSL-Zuid aan een onderzoek te onderwerpen. Nadat er eerder 1 mld gulden is bijgeplust, is er inmiddels alweer sprake van een extra druk op het budget van 200 mln gulden. Heeft de minister hiervoor een verklaring en welke concrete maatregelen gaat zij nemen om die spanning tussen budget en raming terug te brengen? Is zij voornemens hierbij ook te betrekken de aanbevelingen en conclusies van de Algemene Rekenkamer over de Betuwelijn?

In de begeleidende brief van 12 oktober jl. (22 026, nr. 143) over de voortgangsrapportage 1 januari 2001 tot 1 juli 2001 wordt melding gemaakt van een eventuele vertraging in de ingebruikname van de HSL-Zuid van negen maanden. Is dat nog steeds de actuele planning? Op pagina 15 van de voortgangsrapportage staat dat de tijdconsequenties voor de infraprovider nog in het contract verwerkt worden. Hoe staat het inmiddels daarmee en welke ruimte kan in dit verband nog geboden worden? Als het contract met de infraprovider rond is, zal er 1 mld gulden vrijvallen vanwege de private financiering, welk bedrag ter beschikking komt voor het Meerjarenprogramma infrastructuur en transport (MIT). Kan de minister aangeven hoe dat verder verwerkt zal worden? Daarnaast is er ten aanzien van de HSL-Zuid nog sprake van een post onvoorzien ten bedrage van 900 mln. Waar inmiddels bijna alle relevante contracten voor dit project getekend zijn, rijst de vraag wat er met die post gaat gebeuren.

De heer **Hofstra** (VVD) is verheugd dat er overeenstemming is bereikt tussen Verkeer en Waterstaat en Financiën met het consortium van NS en KLM over een vervoerscontract inzake HSL-Zuid. Als overigens het bericht klopt dat de minister gisteren reeds dat contract getekend heeft, acht hij dat toch onelegant ten opzichte van de Kamer. De vaste commissie voor

Verkeer en Waterstaat heeft dit punt juist geagendeerd voor dit algemeen overleg om dit nog met de minister te kunnen bespreken voordat de handtekeningen worden gezet.

De heer Hofstra krijgt verder graag meer inzicht in de precieze constellatie van het consortium, waar hij heeft begrepen dat er nog een derde bedrijf meedoet. Hoe is bijvoorbeeld de aandelenverdeling geregeld en waar komen de aandelen van het Rijk, die nu ondergebracht zijn bij de NS, uiteindelijk terecht?

Het overeengekomen pakket inzake de treinbediening is weliswaar interessant, maar de heer Hofstra meent er toch wel van uit te mogen gaan dat gelet op de lange looptijd van 15 jaar van het contract, tussentijds veranderingen daarin mogelijk zijn. Daarnaast is hij benieuwd te vernemen wat er in het contract is opgenomen over het kannibalisatie-effect.

Met betrekking tot de vergoeding wordt in de voorliggende stukken met geen woord gerept over prijsindexatie. Kan de minister bevestigen dat te dien aanzien jaarlijks inflatiecorrectie wordt toegepast? Hoe is overigens de verdeling van het totaalbedrag in infraheffing en in vergoeding voor de concessie? Hoe verhouden die twee bedragen zich tot de onderhoudskosten voor de rijksoverheid en tot de investeringen die zij in het project heeft gedaan? Wordt op de HSL-Zuid ook de OV-jaarkaart van toepassing? Bestudering van de cijfers leert dat elke treinkilometer 52 gulden oplevert. Afhankelijk van de bezetting van de trein betaalt de reiziger een dubbeltje tot 50 cent voor de rustige treinen per kilometer, hetgeen naar het oordeel van de heer Hofstra een toch wel fors bedrag is, zijnde bijna het tarief dat de NS op het ogenblik voor het totale net vraagt. Op deze manier is in feite dan ook sprake van een soort monopoliepositie. Er is in het contract sprake van een clause over tariefsbeïnvloeding. Op zichzelf is er veel voor te zeggen om die tarifiering uit een oogpunt van concurrentie vrij te laten. Wel is de vraag of er niet een algemene ontbindingsmogelijkheid moet worden opgenomen in het contract, waardoor het Rijk zo nodig invloed kan uitoefenen op het tarief.

Verder staat in het contract dat het consortium niet meer dan 5% dispunctualiteit in zijn treindiensten zal toestaan. Hoewel dat percentage op zichzelf prachtig is in verhouding tot dat wat de NS op dit punt tot nu toe presteert, is het, waar het bij de HSL-Zuid gaat om een geheel nieuwe lijn, toch nog wat aan de hoge kant.

Ten slotte verneemt de heer Hofstra graag wat exact de voorbereidingskosten zijn. Welk materieel zal overigens worden ingezet op deze lijn? Is het advies van het Landelijk overleg consumentenbelangen openbaar (spoor)vervoer (LOCOV) inmiddels al gereed? Zal de exploitatie van de HSL-Oost op een vergelijkbare manier als bij de HSL-Zuid worden gerealiseerd? Zal er nog een verrekening met de NS plaatsvinden over de aanloopkosten inzake de Thalys?

De heer **Leers** (CDA) is zeer content over de op 12 oktober jl. bereikte overeenstemming tussen het kabinet en het consortium van NS en KLM, hoewel ook hij zich afvraagt of met de ondertekening van het contract gisteren niet beter gewacht had kunnen worden tot na dit algemeen overleg.

Met betrekking tot de bovenbouw is door de minister aangegeven dat 5% wordt bespaard ten opzichte van de traditionele aanneming. Is zij in staat een en ander nader toe te lichten, ook wat betreft de eventuele risico's van een latere start?

Daarnaast is de heer Leers benieuwd te vernemen wat de gemiddelde omvang is van de beschikbaarheidsvergoeding die de Staat bij een beschikbaarheid van 99% aan Infraspied kwijt is? Zijn er nog afwijkingen op dat contract mogelijk? Voorop dient te staan dat de Staat altijd het recht heeft om deze infrastructuur te gebruiken.

Hij sluit zich aan bij de opmerkingen en vragen van vorige sprekers over de voortgang en ontwikkeling van de deelprojecten. Bijzondere aandacht in dit verband vraagt hij nog wel voor het aspect van het verleggen van leidingen en kabels, waarmee, zoals uit de Betuwelijnrapportage naar voren komt, problemen niet ondenkbaar zijn.

Ten aanzien van de aansluiting van de HSL-Zuid op de bestaande lijn is er een contract gesloten met Infrarail, hetgeen de vraag oproept of daarover inmiddels al iets meer te melden is.

De heer Leers zou in het kader van het project Beheersing en financiering graag nog een helder overzicht ontvangen van de boeten die Nederland moet betalen bij een latere oplevering dan gepland.

Wat betreft de tarifiering vraagt hij de minister welke samenhang er is tussen de bestaande oude lijn van Amsterdam via Den Haag naar Rotterdam etc. en de nieuwe lijn. Is het wel realistisch om uit te gaan van zo'n groot aantal treinen op de HSL-Zuid? Zijn er wel voldoende passagiers om die treinen te bemensen? Hoewel de overeengekomen zitplaatsgarantie zeer toe te juichen is, mag er wel van worden uitgegaan dat dit een extra dilemma met zich brengt in het kader van de tarievenpolitiek, waarbij zoals door de minister aangegeven, uitgegaan wordt van ondernemersvrijheid. In de overeenkomst is wel een mogelijkheid opgenomen voor de Staat om eventueel een tariefrestrictie in te voeren. Naar de heer Leers heeft begrepen, moet er voor 1 september 2002 definitief duidelijkheid zijn hieromtrent, met het oog op de aanschaf van materieel. Juist waar de HSL-Zuid niet wordt aangelegd voor de zogenaamde «happy few» en er zowel publiek als privaat heel veel geld in wordt geïnvesteerd, is het wellicht goed om nader van gedachten te wisselen over de wenselijkheid van restrictie in de tarieven. In dat kader zou het voor de hand liggen als de minister de Kamer vertrouwelijk inzage geeft in de concessieovereenkomst.

Mevrouw **Giskes** (D66) constateert op basis van de voorliggende voortgangsrapportage dat het project van de HSL-Zuid in de uitvoeringsfase terecht is gekomen. Zoals de minister stelt in haar brief van 12 oktober jl. komt de datum van het commercieel in gebruik nemen van deze spoorlijn onder druk te staan. Is inmiddels al iets meer te zeggen over de eventuele vertraging in de oplevering?

Ten aanzien van de onderbouw van het tracé is wat ophef geweest over het gebruik van AVI-bodemassen. De schriftelijke antwoorden van de minister op dat punt stellen niet gerust. Er komen aanvullende voorschriften ten aanzien van de lokaties waar dat materiaal reeds gebruikt wordt, terwijl wat betreft nieuwe situaties nagegaan zal worden of en hoe deze bodemassen nog aangewend worden ten behoeve van de onderbouw. De vraag is of de minister de HSL-Zuid wat dit betreft als een bestaand project of als een nieuw project beschouwt. Mevrouw Giskes pleit er in dit licht voor, om waar dat nog kan, niet meer door te gaan met het gebruik van materialen die kennelijk milieuproblemen met zich brengen.

In de brief van 17 november jl. (22 026, nr. 145), die dient ter toelichting op de concessieovereenkomst tussen de Staat en het consortium van NS en KLM, staat dat in het kader van het bedieningspatroon sprake zal zijn van een dienst Amsterdam-Schiphol-Rotterdam, met 2 treinen per richting per uur, met een minimum van 32 treinen per dag. Wordt met dat laatste bedoeld 32 treinen per richting per dag? Mag hieruit tevens worden afgeleid dat er 's avonds laat en 's nachts geen treinen over dat tracé zullen rijden? Zo ja, is dat niet een gemiste kans, juist waar ervoor gezorgd moet worden dat mensen minder argumenten hebben om overdag met de auto te gaan omdat ze op de late uren niet meer terug zouden kunnen met de trein.

In zo-even genoemde brief wordt gesproken over de mogelijkheid van een tariefrestrictie. Kan de minister aangeven hoe dat precies is geformuleerd

in de concessie en welke criteria worden gehanteerd om gebruik te kunnen maken van dat middel?

Er ligt een inspanningsverplichting bij het consortium om aan kaart-integratie te doen. Mevrouw Giskes had dat graag wat harder geformuleerd willen zien. Het is cruciaal dat de overstapmogelijkheden ook wat betreft deze lijn optimaal zijn.

Daarnaast wordt in de brief gesproken over een boetebeding voor het geval het consortium onvoldoende voldoet aan zijn verplichtingen volgens het contract. Is dat beding ook daadwerkelijk vastgelegd in het contract en wanneer precies is voor de minister het moment daar om een boete op te leggen?

Naar verwachting zal het gisteren gesloten contract de samenleving een besparing opleveren van 5% van de totale kosten. Zijn er evenwel nog kosten die voor rekening van het Rijk komen, maar waarmee geen rekening is gehouden bij de hantering van genoemd percentage?

Naar mevrouw Giskes begrepen heeft, is er sprake van een beheersteam ten behoeve van het goed laten verlopen van de externe exploitatie. Wat is de omvang van dat team en welke kosten zijn daarmee gemoeid?

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks) geeft aan dat de huidige gang van zaken rond de aanleg van de HSL-Zuid, inclusief de in dat kader afgesloten contracten, als redelijk tot goed is te kwalificeren. Niet goed gaat het naar zijn oordeel met de totale beleidsuitvoering ten aanzien van de hogesnelheidslijnen in Nederland. Zo is hij absoluut ontevreden dat, zoals het zich nu laat aanzien, de komende 20 jaar geen sprake zal zijn van een snelle trein richting Duitsland. Daarnaast ontstaat steeds meer het beeld dat wanneer de huidige ontwikkelingen met snelheidslijnen doorgaan, straks alleen de vermogenden in Nederland nog gebruik kunnen maken van de snelle verbindingen. In dat kader is het dan ook onterecht dat de minister ten aanzien van de HSL-Zuid de inkomsten van de Staat als uitgangspunt neemt voor de prijs van het kaartje. Onder verwijzing naar de PKB Schiphol waarbinnen de principiële keuze voor de twee desbetreffende HSL-verbindingen zijn gemaakt, dient de hogesnelheidslijn in binnen- en buitenland een goed en milieuvriendelijker alternatief te zijn voor auto en vliegtuig. De prijs van het treinkaartje moet mede bepaald worden door het beleid om de modal split zodanig te beïnvloeden dat meer mensen kiezen voor internationale en nationale hogesnelheidstreinen. Door het inmiddels gesloten contract inzake de HSL-Zuid is de kans aanwezig dat het treinkaartje 50% tot 100% duurder wordt. Overigens heeft het ook de heer Van der Steenhoven verbaasd dat dit contract reeds gisteren, een dag voordat dit algemeen overleg plaatsvindt, is ondertekend, hetgeen de indruk wekt dat de minister de Kamer op dit punt niet serieus wenst nemen.

Het contract als zodanig roept een aantal vragen op. Zal in de daluren het tarief voor de HSL lager zijn dan in de piekuren, evenals nu het geval is bij intercitytreinen? Zullen kortingskaarten gelden voor met name het binnenlands verkeer op die lijn? Vragen die van belang zijn, waar het uitgangspunt moet zijn dat zoveel mogelijk mensen via die lijn vervoerd worden. Het consortium heeft een ingroeiperiode van twee jaar om te komen tot het volledige bedieningspatroon van binnenlandse treinen. Betekent dit dat er in die periode minder dienstverlening op die lijn zal zijn dan nu het geval is? Zo ja, zou het dan niet wenselijk zijn om die overgangperiode te bekorten?

De heer Van der Steenhoven sluit zich aan bij de vragen van mevrouw Giskes over het gebruik van AVI-slakken voor de onderbouw.

De heer **Stellingwerf** (ChristenUnie) vindt het verheugend te kunnen constateren dat de voortgangsrapportage over de HSL-Zuid op een groot aantal punten in de loop der tijd qua helderheid en inzichtelijkheid behoor-

lijk is verbeterd, hetgeen tevens gunstig is met het oog op toekomstige projecten.

De voortgang van het project in Nederland lijkt goed te verlopen, maar de vraag is wel hoe die voortgang in België is, juist waar er destijds 1 mld gulden aan België is betaald om aldaar ook tot een voor Nederland wenselijke oplossing te komen. Welke voorwaarden zijn eigenlijk door Nederland gesteld voor die steunverlening? Wat zijn de mogelijkheden van het consortium van NS en KLM op het Belgisch en Frans grondgebied? Geldt in dezen de reciprociteitseis?

De heer Stellingwerf sluit zich aan bij de vragen van voorgaande sprekers over het inzicht in de ramingen en de feitelijke uitgaven en over de ligging van buisleidingen.

De minister heeft aangegeven dat in het kader van de grondverwerving wordt gevreesd voor tijdverlies als gevolg van de noodzakelijke onteigeningsprocedures. Kan wat concreter worden aangegeven wat dat tijdverlies zal zijn? Zijn er nog andere factoren die tot verder tijdverlies kunnen leiden?

Onderdeel van het vervoerscontract is een exclusief gebruik. Kan dat evenwel niet leiden tot leegstand en niet gebruik van deze railverbinding? Waar de NS verantwoordelijk is voor zowel het hoofdrailnet als voor de HSL-Zuid, kan het uit bedrijfseconomische overwegingen voor haar interessant zijn om de HSL te maximaliseren ten koste van de bestaande treinenloop, hetgeen in de ogen van de heer Stellingwerf maatschappelijk onaanvaardbaar zou zijn. De bestaande lijn mag niet slechter bediend worden dan nu het geval is. Sterker, ook op die lijn zal wellicht in de toekomst meer vervoer nodig zijn. Op die manier kan ook goede concurrentie ontstaan tussen beide lijnen wat betreft het binnenlands gebruik, hetgeen het tarief van de HSL weer wat kan drukken.

Daarnaast vraagt hij zich af wat eigenlijk het nut is van de bepaling dat wanneer voor 1 september 2002 gebruik wordt gemaakt van de tariefrestrictiebepaling, een vermindering van de concessiebetaling aan de orde zal zijn. Als de consequentie is dat het Rijk hierdoor 1 mld gulden aan ontvangsten derft, mag er namelijk van worden uitgegaan dat nooit van die bepaling gebruik wordt gemaakt.

Waar in het contract staat dat het consortium niet meer dan 5% dispunctualiteit in zijn treindiensten zal veroorzaken, rijst de vraag waarom in dezen niet meteen van het hoogste wordt uitgegaan en dus niet meteen is gekozen voor 0%.

De heer **Van den Berg** (SGP) memoreert dat de in de voortgangsrapportage aangekondigde vertraging in de opleverdatum onder meer veroorzaakt is door de eerdere discussie over de verdiepte tunnelbak bij Bergschenhoek. Overigens maakt hij graag van de gelegenheid gebruik om zijn erkentelijkheid te betuigen voor de wijze waarop de minister op dit punt uiteindelijk aan de wensen van het bewonerscomité in Bergschenhoek tegemoet is gekomen. Waar de voortgangsrapportage zich uitstrekt tot de periode tot 1 juli 2001 is hij wel benieuwd te vernemen of inmiddels aangegeven kan worden wanneer de HSL-Zuid daadwerkelijk in gebruik kan worden genomen. Zo is het hem bekend dat er bij de Raad van State en de Hoge Raad nog enkele zaken liggen met betrekking tot grondverwerving. In hoeverre kan dat nog leiden tot verdere vertraging? Ten aanzien van het financieel kader van het project is er nog steeds sprake van een spanning van 200 mln gulden in het budget. Hoe gaat de minister daarmee om en op welke wijze wil zij hiervoor een oplossing vinden? Naar de heer Van den Berg heeft begrepen, zijn er ten aanzien van de HSL-Zuid en de A16 en A4 ongeveer 300 schadeclaims ingediend, waarvan er nog maar enkele tientallen zijn afgewikkeld. Op welk schadebedrag wordt in totaliteit gerekend en welk budget is daarvoor gereserveerd?

Hij sluit zich aan bij de kritische woorden van de heer Hofstra over het tijdstip van ondertekening van het onderhavige contract.

De concessieperiode zal op 1 oktober 2006 ingaan, maar wat zijn de gevolgen als de oplevering van de infrastructuur vertraging oploopt?

Moet de Staat dan schadevergoeding betalen?

Daarnaast is hij benieuwd te vernemen wat het bedieningspatroon voor de HSL-Zuid zal betekenen voor het bestaande net. Zal niet sprake zijn van kannibalisatie en dus van een achteruitgang? Het consortium heeft een ingroeperiode van twee jaar om te komen tot het volledige bedieningspatroon. Betekent dit ruimte voor tijdelijke teruggang in de dienstverlening? Verder vraagt heer Van den Berg of de consequenties van ondernemersvrijheid ten aanzien van de tarieven wel volledig te overzien zijn. De voorstellingen zijn dat een kaartje voor de HSL-Zuid gemiddeld de helft duurder wordt dan een kaartje op het bestaande net. Hoe moet dat worden gezien in het licht van het uitgangspunt van het stimuleren van treinvervoer ten koste van auto en vliegtuig? Is in dit opzicht ook gekeken naar het mobiliteitsbeleid?

Ten aanzien van de handhaving van de prestaties is de heer Van den Berg benieuwd te vernemen wie straks gaat beoordelen of al dan niet is voldaan aan prestatieafspraken. Zijn de handhavingsinstrumenten wel verfijnd genoeg?

Antwoord van de minister

De **minister** geeft aan dat de twee contracten die gisteren, na intensieve en langdurige voorbereidingen en onderhandelingen met onder andere ook NMBS en SNCF, zijn gesloten, duidelijk het karakter dragen van publiek-private samenwerking, waarbij een nauwgezette beoordeling van prijs en kwaliteit heeft plaatsgevonden. Met inachtneming van het uitgangspunt dat de regering onderhandelt over de contracten, wijst zij erop dat in de voorbereidingsfase veelvuldig overleg is gevoerd met de Kamer over de aannames en dergelijke. Hoewel de contracten als zodanig zich niet lenen voor de openbaarheid omdat er erg veel bedrijfsgegevens in staan, is zij bereid de Kamer vertrouwelijk inzage te verlenen in de details van de contracten. Niet zoveel begrip heeft zij overigens voor de kritische opmerking van met name de heer Hofstra over het tijdstip van ondertekening. Gezien ook de langdurige intensieve onderhandelingen was het ondenkbaar geweest om er in de eindfase allerlei nieuwe rijke gedachten vanuit de Kamer in te verwerken. Op het moment dat beide partijen zijn uitonderhandeld, staat niets een ondertekening in de weg. Bovendien leidt uitstel tot kostenverhogingen die niet in het belang zijn van Nederland.

Waar de hogesnelheidstrein moet concurreren met het conventionele spoorvervoer, het vliegtuig en de auto en gezien het feit dat het consortium op basis van het contract een substantiële vergoeding aan de Staat zal betalen en het dus belang heeft bij het vervoer van grote aantallen reizigers, is niet gekozen voor inperking van de ondernemersvrijheid van het consortium ten aanzien van de tarieven. In de overeenkomst is wel een mogelijkheid opgenomen voor de Staat om eventueel een tariefrestrictie in te voeren. Terughoudendheid bij de invoering daarvan is evenwel noodzakelijk, aangezien een dergelijke restrictie de Staat en dus ook de reiziger als belastingbetaler 1 mld gulden zou kosten. Volgens de huidige ramingen zal een enkele reis tweede klas HSL in de daluren met korting ongeveer 3% duurder zijn dan een enkele reis tweede klas intercity in de daluren met korting. In de daluren zonder korting zal een kaartje enkele reis tweede klas HSL ongeveer 10% goedkoper zijn dan een vergelijkbaar kaartje in de intercity. In de topspitsuren is de HSL ongeveer 80% duurder maar dan gelden wel kortingen voor frequente reizigers, zodanig dat die dezelfde prijs betalen welke geldt voor het conventionele spoor. Wat betreft de resterende spitsuren, dus tussen 7.00 uur en 8.00 uur, 9.00

uur en 10.00 uur, 16.00 uur en 17.00 uur en 18.00 uur en 19.00 uur is de HSL ongeveer 10% goedkoper met hoge kortingen en 35% duurder zonder kortingen dan het conventionele spoor.

Inzake de concurrentie tussen trein en vliegtuig is vooral de kwestie van de btw op kerosine aan de orde. Nederland vraagt hiervoor een- en andermaal aandacht in internationaal verband, waaronder de International Civil Aviation Organization (ICAO).

Met betrekking tot de vrees van de heer Stellingwerf dat de NS teneinde de HSL-Zuid beter exploitabel te maken conventionele spoorlijnen zal schrappen, wijst de minister op het overeengekomen prestatiecontract op basis waarvan de NS niet zomaar eigenstandig kan optreden in dezen. Het gehanteerde punctualiteitspercentage van 95 is in haar ogen een reëel uitgangspunt, juist waar de menselijke factor in het geding is. Japan is het enige land waar een percentage van 99 of 100 aan de orde is, maar dat heeft te maken met een andere attitude in de Japanse samenleving als zodanig, waar werkelijk alles op tijd functioneert.

Vervolgens deelt de minister mee dat de vertraging als gevolg van de ontwikkelingen ten aanzien van onder andere de halfverdiepte open bak ter hoogte van Bergschenhoek is meegenomen in het contract met de infraprovider. Overigens zullen de eerder geraamde extra kosten van 35 mln gulden als gevolg van de realisatie van die bak hoger uitkomen, namelijk 58,5 mln gulden, hetgeen te maken heeft met de ZoRo-lijn die in datzelfde gebied moet worden aangetakt. Bovendien leidt de verlaging van de ZoRo-lijn zelf tot een extra uitgavenpost van 20 mln gulden. Ook afgezet tegen de 200 mln gulden ten aanzien waarvan er nog risico's zijn, is er nog steeds het voornemen om die extra kosten te compenseren via besparingen op het gehele traject, juist ook waar de reserves inmiddels al zijn bestemd.

Contractueel is vastgelegd dat er sprake zal zijn van de verhouding 10% infraheffing en 90% concessievergoeding en dat de indexering inzake de tarieven plus 2% zal zijn, conform ook de afspraken die zijn gemaakt over het hoofd railnet. Met betrekking tot de 143 mln euro per jaar zal indexering plaatsvinden op basis van de gangbare CBS-inflatiecorrectie. De voorbereidingskosten die aan de orde zijn bij dit soort grote contracten laten zich grosso modo kapitaliseren op tussen de 20 en 30 mln gulden. Waar het gaat om de verdeling van de renterisico's is een afweging gemaakt in relatie tot het uiteindelijke nettoresultaat van het gehele onderhandelingstraject. Daarbij zijn uiteraard ook de adviezen betrokken van de tender board. Daarnaast is reeds een jaar geleden een verzekering voor met name de onderbouw afgesproken in de orde van grootte van 35 mln gulden teneinde te voorkomen dat risico's worden gelopen die leiden tot onaanvaardbare uitkomsten.

Met de opbrengsten voor de schatkist als gevolg van de gesloten contracten is in feite al rekening gehouden in de MIT-procedures waar het gaat om bijvoorbeeld extra aan- en inpassingen. Er zijn inmiddels afspraken gemaakt met de minister van Financiën over het mogen gebruiken van die ruimte, die overigens pas aan de orde zijn vanaf 2006. Op dit moment worden in het kader van de HSL-Zuid met de Belgische autoriteiten gesprekken gevoerd over een bedrijventerrein aldaar en met name over de verdeling van de daarmee gemoeide kosten.

Het dossier inzake kabels en leidingen zal in het kader van het Nationaal verkeers- en vervoersplan (NVVP) overgeheveld worden van Economische Zaken naar Verkeer en Waterstaat. Momenteel vinden tussen beide ministeries afrondende gesprekken plaats over de precieze samenstelling en inhoud van dat dossier, ook waar het gaat om de verantwoordelijkheidsvragen uit het verleden.

Aan het hergebruik van AVI-slakken voor de onderbouw zijn bepaalde eisen verbonden op het gebied van het isoleren, het beheersen en het controleren. Wanneer niet aan die eisen kan worden voldaan, zal het materiaal niet aangewend worden. Inmiddels worden in het kader van de

aanleg van de HSL-Zuid deze slakken verwerkt, te weten bij Brabant-Noord 4 000 kubieke meter en bij Brabant-Zuid 800 000 kubieke meter. Daarop is het Bouwstoffenbesluit van toepassing, hetgeen inhoudt dat de afdichting gewaarborgd moet zijn. Ten aanzien van de HSL zijn er aanvullende richtlijnen door de Dienst wegen waterbouwkunde van Rijkswaterstaat van toepassing. Naar verwachting zal de HSL-Zuid in oktober 2006 gereed zijn. Het consortium zal dan gaan rijden onder de naam High Speed Alliance.

II. Hanzelijn

Vragen en opmerkingen uit de commissie

De heer **Feenstra** (PvdA) constateert dat met het kabinetsvoorstel inzake de Hanzelijn de noodzakelijke verlegging van het kopstation Lelystad naar Groningen en Twente een feit wordt, hetgeen van betekenis is voor niet alleen het personenvervoer maar juist ook het goederenvervoer. Vanwege de ontsluitende relatie naar Oost- en Noord-Nederland is er een groot draagvlak om dit tracé snel te realiseren. Genoemd voorstel is naar het oordeel van de heer Feenstra bijzonder evenwichtig en bevat tal van elementen die voor de regio van belang zijn, zowel kwalitatief en economisch als ook qua inpasbaarheid. Te denken valt daarbij aan de uitbreiding van station Lelystad, de nieuwe stations bij Dronten en Kampen, de tunnel onder het Drontermeer, de bundeling met de N50 en de verdiepte aanleg bij Hattemerbroek.

Wat betreft de kruising met de A6 is gekozen voor een viaduct. Van belang daarbij is de inpassing, met name vanwege het natuurbelang. In de brief van de minister van 24 augustus jl. (27 569, nr. 2) staat dat daarover nog overleg moet worden gevoerd met de provincie en de gemeente Lelystad. Is dat overleg inmiddels al opgestart en, zo ja, vallen daarover al nadere mededelingen te doen?

Er komen van bepaalde betrokkenen langs het tracé tal van kritische signalen over de vrijwaringszones die noodzakelijk zijn voor geluid en externe veiligheid, in de zin of die niet al te zeer zullen ingrijpen in de huidige maar ook de gewenste stedenbouwkundige ontwikkelingen. De heer Feenstra meent dat juist de inperking van de categorieën toegestane gevaarlijke ladingen die over dergelijke lijnen kunnen worden vervoerd, met zich brengt dat er over het algemeen sprake is van een goede en acceptabele inpassing. Overigens dient wel in het oog te worden gehouden dat eenmaal ingestelde vrijwaringszones niet per definitie gelden tot in eeuwigheid van dagen. Het is van belang om blijvend op zoek te gaan naar innovatiemogelijkheden met betrekking tot veiligheid en geluid teneinde deze zones verder te verkleinen. Zijn overigens extensieve functies zoals parkeren nog wel mogelijk binnen de huidige richtlijnen voor vrijwaringszones? Is de minister voornemens om het gesprek met de regio rondom capaciteit, veiligheid en geluid voort te zetten?

Volgens het kabinetsvoorstel wordt de huidige lage tweesporige IJsselbrug vervangen door een tweesporige brug op Rijnvaarhoogte. De gemeente Hattem heeft te kennen gegeven ernstige bezwaren te hebben tegen die oplossing en presenteert eigenstandig een voorstel tot aanleg van een tunnel. De heer Feenstra waardeert op zichzelf de inzet van deze gemeente op dit punt, aangezien een tunnel landschappelijk, visueel en in termen van leefbaarheid voordelen heeft, maar er kleven zijns inziens ook nadelen aan, zoals ten aanzien van de financiën. Wat zijn naar de inschatting van de minister de meerkosten bij tunnelaanleg? Naar zijn oordeel dient onder alle omstandigheden wel vastgehouden te worden aan het overige tracé, zoals de bundeling van de N50, en aan de opleverdatum van het tracé. Binnen handhaving van die voorwaarden vraagt hij de minister wel een serieus onderzoek te doen naar het spiegelen van de hoge kruising naar de lage kruising.

Mevrouw **Verbugt** (VVD) is er verheugd over dat er na een jarenlange discussie over het tracé van de Hanzelijn nu een kabinetsstandpunt voorligt dat strekt tot realisatie van de lijn in 2010. In juni van dit jaar heeft de minister in antwoord op vragen van de heer Leers overigens nog aangegeven dat de planning zich richt op de indienststelling in 2009. Dat zou dan betekenen dat de bouw in 2003 zou moeten beginnen. In de voorliggende brief over de Hanzelijn schrijft de minister dat zij binnen een half jaar een ontwerp-tracébesluit zal presenteren. Er mag redelijkerwijs van worden uitgegaan dat het definitieve tracébesluit niet eerder dan in 2003 zal afkomen. Verder heeft mevrouw Verbugt geluiden vernomen dat alleen wanneer er geen beroep tegen het tracébesluit wordt ingesteld, 2010 als realisatietijdstip haalbaar is. De ervaring leert evenwel dat er wel bezwaar zal worden aangetekend, hetgeen in concreto zou kunnen betekenen dat in dit geval de realisatie later dan in 2010 een feit zal zijn. Wat is de reactie van de minister hierop?

In het structuurschema Verkeer en vervoer (SVV) van 1996 is opgenomen dat ingeval van calamiteiten op andere lijnen de Hanzelijn incidenteel de functie van goederenvervoer krijgt. In 1999 is daarvan afgezien toen het kabinet besloot niet over te gaan tot realisatie van de noordtak Betuwelijn. Nu is voorzien in structureel medegebruik door goederentreinen op de Flevolijn en de Hanzelijn met alleen bestemming Noord-Nederland. Hoewel mevrouw Verbugt zich hier als zodanig niet tegen uitsprekt, acht zij het wel van belang dat de consequenties hiervan goed tegen het licht worden gehouden mede in relatie tot het NVVP en de Vijfde nota. Het beleid van VROM is heel sterk ingezet op verdichting van het stedelijk gebied, zoals het bouwen van stations. Doordat goederentreinen op de lijn gaan rijden, ontstaan er evenwel problemen met de stedelijke ontwikkeling van een aantal gemeenten aan het spoor. Er blijkt ook geen eenduidig beleid te zijn ten aanzien van vrijwaringszones, in de zin dat de afspraken hierover met Verkeer en Waterstaat kennelijk anders zijn dan die met VROM. Kan de minister aangeven wat nu precies is afgesproken en wat de consequenties zijn van het onderhavige beleid voor reeds bestaande bebouwingen langs het spoor en bebouwingen die al in de planning zijn opgenomen? Is hierbij sprake van integraal kabinetsbeleid? Voorop moet staan dat er voldoende waarborgen zijn voor de veiligheid van de omwonenden in de omgeving van het spoor.

De aanleg van de Hanzelijn is vooral bedoeld om Flevoland en Noordoost-Nederland qua personenvervoer beter te bedienen. Vanuit de regio komen evenwel zorgelijke geluiden naar voren dat er wellicht sprake zal zijn van te veel goederenvervoer hetgeen negatief zou uitwerken op het personenvervoer. Te denken valt daarbij met name aan het verkeer op de aanpalende Flevolijn waar op dit moment de druk al heel erg groot is. Wat is de reactie van de minister hierop?

Verder zou mevrouw Verbugt graag vernemen waarom in het geval van het Drontermeer gekozen is voor een tunnel en in het geval van de IJssel-passage bij Hattem in plaats van een tunnel voor een brug. Op grond van welke argumenten is gekomen tot die laatste keuze? Naar zij heeft begrepen, zijn halverwege het MER-onderzoek de uitkomsten gewijzigd. Kan de minister dat bevestigen en heeft dat consequenties gehad voor genoemde passage?

De nu gekozen variant 3 biedt in principe heel goede kansen voor de ontwikkeling van het stadsgewestelijk openbaar vervoer tussen Kampen en Zwolle. Wanneer zal naar de inschatting van de minister hierover een definitief besluit kunnen worden genomen en hoe zal zich dat dan verhouden tot de MIT-plannen?

Ten slotte vraagt mevrouw Verbugt hoe de lessen die kunnen worden getrokken uit het recentelijk verschenen rapport van de Algemene Rekenkamer over de beheersing en financiering van grote infrastructurele projecten, in de praktijk worden gebracht met betrekking tot de Hanzelijn.

De heer **Rietkerk** (CDA) stemt van harte in met het voorliggende kabinetsvoorstel om een spoorlijn tussen Lelystad en Zwolle aan te leggen. Die lijn is belangrijk voor de sociaal-economische ontwikkeling in Flevoland en West-Overijssel en voor de openbaarvervoersfunctie als zodanig. Als de NS er in slaagt een voldoende niveau van dienstverlening te organiseren, dan moeten reizigersaantallen van 30 000 tot 40 000 haalbaar zijn. Daarnaast vervult de aan te leggen Hanzelijn een belangrijke functie voor de ontsluiting tussen de Randstad en het noorden. Bovendien is gekozen voor het meest milieuvriendelijke tracé waarbij belangrijke milieuwaarden in stand worden gehouden. Zo is onder meer voorzien in de aanleg van een tunnel onder het Drontermeer, waarvoor de fractie van de heer Rietkerk vorig jaar al heeft gepleit. Ook de strakke bundeling met de N50 is toe te juichen, waardoor er geen aantasting plaatsvindt van het Belvédèregebied tussen Kampen en Zwolle.

Nadat de noord-oostverbinding Betuwelijn is geschrapt, heeft een heroriëntatie plaatsgevonden die wat betreft het goederenvervoer ook gevolgen heeft voor de Hanzelijn. Kan de minister aangeven dat reeds voor genoemde noord-oosttak geld was geraamd? Zo ja, kunnen de andere lijnen die de desbetreffende goederenfunctie gaan overnemen, daarvan in de toekomst meeprofiteren?

Ten aanzien van de vrijwaringszone wordt in het NVVP en de PKB-tekst van de Vijfde nota uitgegaan van de norm van 75 meter. Bij handhaving van die norm zullen naar het oordeel van de heer Rietkerk belangrijke stedelijke ontwikkelingen worden geblokkeerd, zoals bij Almere-Lelystad en bij Dronten. Kan de minister bevestigen dat er inmiddels van kabinetswege de toezegging ligt om de norm op 30 meter te stellen?

Vervolgens is hij benieuwd te vernemen of het in de bedoeling ligt dat wanneer het eerste deel van de Hanzelijn, te weten het traject tussen Lelystad en Dronten, gereed is, dit vooruitlopend op realisatie van het resterende deel, in gebruik zal worden genomen.

De keuze van het kabinet om de huidige tweesporige IJsselbrug bij Hattem te vervangen door een vaste tweesporige brug op Rijnvaarhoogte blijkt op nogal wat tegenstand te stuiten bij de gemeente Hattem en een fors aantal maatschappelijke organisaties die vertegenwoordigd zijn in het Platform Hanzelijn. Gelet op de doorsnijding van dit IJsselgebied dat landschappelijk en toeristisch-recreatief van grote waarde is, is het jammer dat tot nu toe onvoldoende naar de mogelijkheden van aanleg van een tunnel is gekeken, overigens onder handhaving van de voorwaarden dat het tracé als zodanig ongewijzigd blijft en dat vastgehouden wordt aan de planning 2004–2010. Is de minister bereid een dergelijk onderzoek alsnog serieus te entameren?

Mevrouw **Giskes** (D66) acht het een verstandige beslissing om de Hanzelijn niet in samenhang met de Zuiderzeelijn te zien maar deze als een zelfstandig project te beschouwen. Hierdoor zal de verbinding van het westen naar het noorden en vice versa langs twee routes worden gerealiseerd, hetgeen een verbetering van de bereikbaarheid inhoudt. Wat zijn overigens de minimumeisen die volgens de minister zouden moeten gelden voor de Hanzelijn? Zal deze in de toekomst wellicht een rol gaan vervullen in het kader van de HSL-Noord en, zo ja, welke maatregelen heeft dat tot gevolg ten aanzien van de maximale snelheden?

De provincie Flevoland heeft recentelijk bij brief aangegeven dat er op het bestaande spoor een trein dreigt uit te moeten vallen met het oog op de komst van de Hanzelijn. In een gebied waar het gebruikerspercentage van het openbaar vervoer heel hoog is en waar sprake is van een kostendekkendheid van 43%, zou dat een slechte ontwikkeling zijn. Er dient voor te worden gezorgd dat mensen in hun woon-werkverkeer tussen bijvoorbeeld Almere en de Randstad blijven kiezen voor het openbaar vervoer.

Naar het oordeel van mevrouw Giskes zal er eerder sprake moeten zijn van meer dan minder treinen op de bestaande routes richting de Randstad.

De nieuwe spoorlijn tussen Lelystad en Zwolle zal ook gebruikt worden voor goederenvervoer. Vanuit de regio komen geluiden dat er overeenstemming over zou zijn dat maximaal categorie-2a-goederen over deze lijn vervoerd mogen worden, hetgeen wat betreft de vrijwaringszone zou betekenen dat vanaf het hart van de spoorlijn 30 meter aangehouden wordt. Kan de minister bevestigen dat dit een vast gegeven is waar de regio van uit kan gaan? Juist omdat in de stationsgebieden in het kader van PPS heel veel in ontwikkeling is waar het gaat om concentratie van activiteiten, mag het niet zo zijn dat dit wordt gefrustreerd door maatregelen op het spoor. De vraag blijft overigens wel via welke route de echt gevaarlijke goederen zullen worden vervoerd. Is de minister in staat hierover al meer duidelijkheid te verschaffen?

In het advies van het Overlegorgaan verkeersinfrastructuur wordt wat betreft Lelystad aanleg bepleit tussen het tracé A1 en het tracé A2 in. Kan de minister toelichten wat aan deze suggestie ten grondslag ligt en wat haar uiteindelijke standpuntbepaling in dezen is? In hetzelfde advies staat dat er nadrukkelijk aandacht moet worden besteed aan het aspect van de natuurcompensatie. Er wordt verwezen naar de fase van het ontwerp-tracébesluit. Wellicht dat de minister alvast een tipje van de sluier kan oplichten ten aanzien van wat er op dat punt gaat gebeuren.

Mede gelet op het feit dat Hattem een beschermd stadsgezicht is en vanwege de doorsnijding van het landschap is mevrouw Giskes geen voorstander van vervanging van de huidige lage tweesporige IJsselbrug door een vaste tweesporige brug op Rijnvaarhoogte. Wat haar betreft dient op die plek gekozen te worden voor ondertunneling. De argumentatie dat ondertunneling slechts dan mogelijk is als die de geplande datum van realisatie van de totale Hanzelijn niet in gevaar brengt, acht zij te dun. Juist waar een dergelijke lijn voor een periode van 50 jaar tot 100 jaar operationeel zal zijn, dient deze ook ruimtelijk gezien zo goed mogelijk te worden aangelegd.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks) complimenteert de minister met het kabinetsstandpunt dat er nu ligt over de Hanzelijn en met name met de manier waarop met de betrokken partijen is gecommuniceerd, hetgeen onverlet laat dat hij nog wel een aantal vragen heeft.

De eerste betreft het goederenvervoer over de lijn en de positie van Almere en Lelystad daarbij. Gelet op de problemen die er in Brabant zijn rond het goederenvervoer op de lijn 11, rijst de vraag of dezelfde problemen niet nu gecreëerd worden door op de Hanzelijn goederenvervoer van met name gevaarlijke stoffen door woonkernen toe te staan. Lelystad, een gemeente met een beperkte financiële armslag, wil in het zuidelijke deel van haar grondgebied 8 000 tot 10 000 woningen gaan bouwen. De realisatie ervan staat evenwel ter discussie vanwege de eventuele realisatie aldaar van genoemd vervoer en de daarmee gepaard gaande vrijwaringszones. Naar het oordeel van de heer Van der Steenhoven is het dan ook noodzakelijk dat er op afzienbare termijn door het kabinet een duidelijke keuze wordt gemaakt ten aanzien van tracés waarop nog wel gevaarlijke stoffen mogen worden vervoerd, teneinde te voorkomen dat allerlei ontwikkelingen worden gefrustreerd. Bij een keuze tussen veiligheid en verdichting rond stationslocaties door woningen en kantoren enerzijds en het gebruik van het spoor voor goederenvervoer anderzijds gaat zijn duidelijke voorkeur in ieder geval uit naar het eerste. Verder pleit hij voor een nader onderzoek naar de mogelijkheden van realisering van een tunnel bij Hattem in plaats van een vaste tweesporige brug op Rijnvaarhoogte.

De heer **Stellingwerf** (ChristenUnie) geeft aan het kabinetsstandpunt inzake de Hanzelijn in grote lijnen te kunnen ondersteunen. Het is van groot belang dat Flevoland wordt ontsloten door hoogwaardig spoorvervoer. In dat licht onderschrijft hij dan ook de uitgangspunten uit de startnotitie, zoals de ontwerpnorm van 200 km/u en alleen ongelijkvloerse kruisingen met wegverkeer. De regering schetst in de toelichting op het standpunt de relatie met andere projecten, zoals de Zuiderzeelijn. Opvallend is dat het kabinetsstandpunt over die Zuiderzeelijn erg lang op zich laat wachten. In de ICES-rapportage van het CPB staat dat grootschalige bereikbaarheidsvoorstellen zoals die ten aanzien van de Zuiderzeelijn en de IJzeren Rijn als zwak worden beoordeeld omdat de baten niet opwegen tegen de hoge kosten. Naar het oordeel van de heer Stellingwerf is de keuze bij dit soort projecten vooraleerst van politiek-strategische aard, in het onderhavige geval een goede ontsluiting van Flevoland en het noorden.

Bij de voorbereidingen rond het kabinetsstandpunt inzake de Hanzelijn is er heel lang onzekerheid gebleken over de verkoop van domeingronden aan agrariërs. Mag worden aangenomen dat de voorliggende besluitvorming snel tot helderheid op dat punt zal leiden?

Met betrekking tot de natuurcompensatie moeten ontwikkelingen zoals bij de Westerschelde voorkomen worden. De heer Stellingwerf hoopt dan ook dat de minister op dat punt klare wijn zal schenken zodat bij de definitieve besluitvorming de natuurcompensatie daadwerkelijk geregeld is. Verheugend is de wijze waarop over het algemeen is gecommuniceerd met de betrokken instanties en overheden waar het gaat om de inrichting en de tracékeuze van de Hanzelijn. Het is wel wat wrang dat Hattem, een gemeente die het minst baat heeft bij de aanleg van deze lijn, er toch eigenlijk de meeste schade van ondervindt. De heer Stellingwerf is van oordeel dat investeringen zoals de onderhavige voor een lijn die voor vele tientallen jaren bedoeld is, ook aangewend moeten worden om historische problemen in bestaand gebied op te lossen, hetgeen in concreto zeer zeker voor de situatie rond Hattem geldt. Waar het Drontermeer wordt ondertunneld omwille van de habitat- en de vogelrichtlijn, is omwille van de betrokken inwoners van Hattem en omgeving een tunnel onder de IJssel op z'n minst op z'n plaats, overigens wel onder de voorwaarden dat dit geen vertraging betekent wat betreft de datum van ingebruikneming van de Hanzelijn en dit niet leidt tot wijziging van het tracé.

Hoewel de heer Stellingwerf geen tegenstander is van goederenvervoer op de Hanzelijn, is hij wel van oordeel dat prioriteit moet worden gegeven aan personenvervoer. Als de consequentie is, zoals de provincie Flevoland voorhoudt, dat er op termijn een personentrein zal moeten vervallen ten gunste van het goederenvervoer, is dat zijns inziens een verkeerde ontwikkeling. In dat geval zal er dan veeleer gekozen moeten worden voor het laten vervallen van een goederentrein.

Waar de minister heeft aangegeven de inzet van zoveel mogelijk geluidsarm materieel na te streven, zal naar de heer Stellingwerf vermoedt er toch rekening mee moeten worden gehouden dat het nog tientallen jaren zal duren voordat de laatste geluidsvolle trein uitgefaseerd is.

Ten slotte heeft hij begrepen dat langs het tracé bij de Oostvaardersplassen geluidsschermen van 1 tot 2 meter hoog zullen worden gerealiseerd. Waar het uitzicht vanuit de trein op de Oostvaardersplassen juist zo fraai is, kan het toch niet de bedoeling zijn om dat op deze manier weg te nemen.

De heer **Van den Berg** (SGP) is verheugd dat een spoedige realisatie van de Hanzelijn nu in zicht is, aangezien het hierbij gaat om een belangrijke schakel richting het noorden en het oosten. De hiermee beoogde kwaliteitsslag is tot zijn spijt inmiddels overigens wel negatief beïnvloed door de schrapping van de noordtak van de Betuwelijn en het inbrengen

van het goederenvervoer. Waar Flevoland te kennen geeft dat vooral in de spits de capaciteit op het bestaande spoor tot Lelystad al te beperkt is, zal de komst van het goederenvervoer leiden tot een heel groot probleem. Ook heeft deze soort van vervoer consequenties voor de ruimtelijke inrichting en de veiligheid. Zo is er nog onduidelijkheid over de precieze normering in het kader van de vrijwaringszones. Wordt wat dat betreft uitgegaan van 30 meter en, zo ja, wordt die berekend vanuit het hart van het spoor? In het algemeen is de heer Van den Berg tevreden over de keuzen die zijn gemaakt binnen het tracé en de wijze waarop inpassing is voorzien, met name de tunnel onder het Drontermeer. Uitzondering evenwel betreft de voorgestelde vaste tweesporige brug op Rijnvaarthoogte bij Hattem. Realisering daarvan heeft grote negatieve gevolgen voor het fraaie doch kwetsbare IJssellandschap aldaar en het fraaie monumentale stadje Hattem. Het is dan ook alleszins nodig om de mogelijkheden tot realisering van een tunnel in plaats van genoemde brug na te gaan. Juist waar het bij de Hanzelijn gaat om een infrastructuurproject voor de langere termijn, moeten ook goede en verantwoorde duurzame inpassingen worden gerealiseerd die zo nodig best wat extra's mogen kosten. Voorwaarde is daarbij overigens wel dat het tracé als zodanig ongewijzigd blijft.

Antwoord van de minister

De **minister** memoreert dat hoewel uit vervoersoptiek tracé 1 een betere keuze was geweest, alles afwegend toch gekozen is voor tracé 3 omdat dit de meest milieuvriendelijke variant is. Overigens hebben ook alle betrokkenen in de provincies Gelderland, Flevoland en Overijssel te kennen gegeven volledig achter deze variant te staan.

Mevrouw Giskes heeft verwezen naar het advies van het Overlegorgaan verkeersinfrastructuur waarin wat betreft Lelystad aanleg wordt bepleit tussen het tracé A1 en A2 in. Het betreft hier een deel van het tracé door het natuurgebied 't Zand. Bundeling is daar niet zozeer aan de orde, wel is sprake van enige verlegging van het tracé naar rechts waardoor dit natuurgebied wordt vermeden. De reden hiervoor is dat de spoorlijn gedimensioneerd wordt op een maximumsnelheid van 200 km/u, zodat het nodig is bijzondere aandacht te besteden aan de bochten in dit tracé. De tunneloplossing die is gekozen voor het Drontermeer is vooral ingegeven door de problemen die ontstonden als gevolg van het feit dat sprake is van een staandemastroute, waardoor een brug zodanig hoog zou komen te liggen dat die ook niet goed landschappelijk meer in te passen zou zijn.

De Hanzelijn wordt zodanig aangelegd dat, wanneer een besluit daartoe genomen wordt, treinen daarop met 200 km/u kunnen rijden. Wanneer men de lijn in die zin na Zwolle wil doortrekken naar Leeuwarden en Groningen, moet rekening gehouden worden met knelpunten met betrekking tot bochten. Dat raakt ook aan de discussie over de Zuiderzeelijn, waarin de Hanzelijn als een nulvariant meeloopt. Bij een snelle verbinding via de Hanzelijn naar Noord-Nederland, geschikt voor snelheden tot 200 km/u, zal er boven Zwolle sprake zijn van een investeringsbehoefte van ongeveer 3 mld gulden, die vooral betrekking heeft op het ontbochten van het tracé. Daarnaast zal, gelet op de stedenbouwkundige ontwikkelingen tot 2030 in het kader van de Vijfde nota, op termijn extra capaciteit gerealiseerd moeten worden op de lijn Amsterdam-Almere-Lelystad.

Zoals in het kabinetsstandpunt aangegeven, is het de bedoeling om de huidige lage tweesporige IJsselbrug bij Hattem te vervangen door een betere en geluidsarmere vaste tweesporige brug op Rijnvaarthoogte. Met uitzondering van de gemeente Hattem hebben de betrokken regionale besturen zich zeer tevreden getoond over deze oplossing. De minister heeft zich inmiddels wel bereid verklaard om samen met de gemeente Hattem nog eens heel goed naar de inpassingsaspecten te kijken, maar

het beeld dat er op die specifieke lokatie sprake is van een puur open landschap zonder brug, wil zij bij dezen toch wegnemen. Er ligt daar namelijk al een brug die bepaald niet fraai te noemen is. Het RIB heeft de meerkosten geraamd van aanleg van een tunnel onder de IJssel en die bedragen 250 mln gulden. Uitgaande van een «dunne» spoorlijn die in het kader van de maatschappelijke kosten-batenanalyse kwetsbaar scoort, is dit in de ogen van de minister toch wel een heel fors bedrag. Bovendien geldt dat bij de keuze voor een tunnel de MER-procedure in het geheel opnieuw gestart zal moeten worden, hetgeen leidt tot een vertraging van minimaal een jaar.

Het ontwerptractébesluit zal binnen de wettelijke termijn van zes maanden worden gepresenteerd. De Tracéwet biedt overigens de mogelijkheid van verlenging van die termijn. Volgens de huidige verwachting zal met de totale procedure achttien maanden gemoeid zijn, zodat er van mag worden uitgegaan dat de spoorlijn in 2009 in gebruik zal kunnen worden genomen.

Via zoveel mogelijk bronmaatregelen wordt geprobeerd om het plaatsen van geluidsschermen langs de lijn te voorkomen, maar waar dat niet mogelijk is, is het onontkoombaar, aangezien voldaan moet worden aan de wettelijke vereisten met betrekking tot geluidshinder.

Met betrekking tot het goederenvervoer wijst de minister op het nationale beleid dat zij samen met de minister van VROM aan het vormgeven is ten aanzien van het vervoer van gevaarlijke stoffen. Daarbij wordt geprobeerd een zodanige ordening aan te brengen dat niet overal de stromen even dik zijn en dat tevens rekening wordt gehouden met het bestemmingsvervoer richting bijvoorbeeld Kampen, Zwolle, Almere en Lelystad. In die zin wordt gekozen voor categorisering. Op de Hanzelijn is categorie 2a van toepassing. Als gevolg daarvan kan de 30 meter-norm worden aangehouden, overigens niet aan weerszijden van de middellijn. De exacte bepaling ervan hangt af van de soort van bebouwing. Bij woningbouw wordt uitgegaan van 30 meter vanaf de grens van de spoorlijn. In het NVVP en de Vijfde nota is een algemene tekst over het vrijwaringsbeleid opgenomen, waarbij aanduiding van categorisering en oplossingen op maat het beleid vormen.

Nadere gedachtewisseling

De heer **Feenstra** (PvdA) verzoekt de minister om nader in te gaan op de aspecten inpasbaarheid, geluid en veiligheid in relatie tot de toegestane categorie-indeling voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. Daarnaast zou hij graag meer inzicht krijgen in de maatschappelijke kosten en baten van aanleg van een tunnel onder de IJssel bij Hattem.

Mevrouw **Verbugt** (VVD) zegt zeer te hechten aan de realisatie van de Hanzelijn binnen de daarvoor geplande termijn. Als het binnen die termijn en binnen de afgesproken financiële randvoorwaarden mogelijk is om te komen tot verbeteringen, staat zij daar vanzelfsprekend welwillend tegenover.

Verder zou zij graag willen vernemen of ook er ook met het ministerie van VROM afstemming heeft plaatsgevonden over het beleid dat Verkeer en Waterstaat voorstaat met betrekking tot de vrijwaringszones.

De heer **Rietkerk** (CDA) vraagt de minister om meer inzicht in de berekening van de geraamde kosten van 250 mln gulden voor de ondertunneling bij Hattem. Hij wijst er overigens op dat niet alleen de gemeente Hattem zich uitsprekt voor een tunnel, maar dat ook de gemeente Zwolle en de provincie Gelderland zich in die zin hebben uitgesproken. Daarnaast heeft de commissie MER aangegeven dat aanleg van een tunnel geen vertraging zal betekenen als gekozen wordt voor een versnelde procedure.

Mevrouw **Giskes** (D66) krijgt nog graag meer duidelijkheid over de wijze waarop de 30 meter-norm wordt gehanteerd. Verder sluit zij zich aan bij de vraag van de heer Feenstra over de tunnel bij Hattem.

Ook de heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks) pleit voor een nader onderzoek naar de mogelijkheden van aanleg van een tunnel onder de IJssel bij Hattem. Zeker als uiteindelijk gekozen wordt voor een Hanzelijn-plus, komen de meerkosten van een tunnel in een ander licht te staan dan nu het geval is.

Daarnaast zou hij graag meer inzicht krijgen in de maatschappelijke kosten en baten in het geval er niet gekozen wordt voor goederenvervoer door Lelystad en Almere.

Onder het motto «waar een wil is, is een tunnel» blijft de heer **Stellingwerf** (ChristenUnie) fervent voorstander van aanleg van een tunnel onder de IJssel bij Hattem.

Het is de heer **Van den Berg** (SGP) gebleken dat er in ieder geval in Flevoland nog onduidelijkheid is over de exacte wijze waarop de 30 meter-norm ten aanzien van het goederenvervoer dient te worden gehanteerd. Hij verzoekt de minister dan ook een en ander duidelijk te communiceren met de betrokken overheden.

Daarnaast is de heer Van den Berg van oordeel dat ondertunneling van de IJssel bij Hattem met name uit het oogpunt van natuur- en landschaps-waarde extra winst betekent vergeleken met realisatie van een brug op Rijnvaarhoogte. Hij vraagt de minister dan ook de mogelijkheden van ondertunneling nog eens serieus te onderzoeken.

De **minister** geeft aan bij brief van 27 november jl. de betrokken gemeenten nader te hebben geïnformeerd over de exacte wijze waarop de 30 meter-norm dient te worden gehanteerd. Daarin staat onder meer dat in het geval er meer dan twee sporen op de spoorbaan liggen, de 30 meter-zone aan elk van de zijden van de spoorbaan wordt bepaald vanaf het hart van de buitenste twee sporen aan die zijde.

Met betrekking tot de categorisering voor het goederenvervoer wijst de minister op de wegenatlas voor het vervoer van gevaarlijke stoffen die bijna gereed is. Daarnaast komt er een groot onderzoek van het ministerie van VROM over het totale goederenvervoer, waaronder het vervoer per spoor.

De minister herhaalt met nadruk dat het realiseren van een tunnel onder de IJssel bij Hattem zal leiden tot een vertraging van minimaal een jaar vanwege de hiervoor opnieuw op te starten MER-procedure. Daarnaast geldt dat aangezien op dat specifieke punt twee spoorlijnen bij elkaar komen, de tunneloplossing zeer gecompliceerd is met alle meerkosten van dien. Zij geeft overigens wel te kennen bereid te zijn de Kamer op korte termijn bij brief specifiek te informeren over de maatschappelijke en de financiële kosten en baten van tunnelaanleg ten opzichte van aanleg van een vaste tweesporige brug op Rijnvaarhoogte.

De voorzitter van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat,
Blaauw

De griffier van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat,
Roovers