

Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Aan
de voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Binnenhof 4
2513 AA DEN HAAG

Contactpersoon	Doorkiesnummer
-	-
Datum	Bijlage(n)
30 augustus 2007	-
Ons kenmerk	Uw kenmerk
VenW/DGP-2007/6838	07-VW-B-060
Onderwerp	
brief Hattem m.b.t. Hanzelijn	

Geachte voorzitter,

Bij brief van 23 augustus 2007 (kenmerk 07-VW-B-060) verzocht u mij om zo spoedig mogelijk te reageren op de brief van de gemeente Hattem van 16 augustus 2007 aan de Tweede Kamer, met bijgevoegde rapportage van Royal Haskoning. In uw verzoek refereert u aan mijn brief aan de Kamer van 5 juli 2007 (kamerstuk 27 569 nr. 22).

Na bestudering van de brief van de gemeente Hattem en het rapport van Royal Haskoning kom ik tot de conclusie dat hierin geen nieuwe inzichten worden geboden. Een tijdelijke oplossing leidt tot significante vertraging van de Hanzelijn. Daarnaast veroorzaakt een tijdelijke oplossing gedurende vijf jaar een capaciteitsknelpunt. Dit zou betekenen dat de functionaliteit die is toegezegd en benodigd vanaf 2012, pas in 2018 beschikbaar is. Dit is naar mijn oordeel onverantwoord. Hieronder geef ik u een nadere onderbouwing van mijn conclusie.

In mijn brief van 5 juli 2007 ga ik onder meer nader in op de mogelijkheden van een gefaseerde aanleg van de IJsselkruising van de Hanzelijn, waarbij de Hanzelijn tijdelijk met een gelijkvloerse intakking op de huidige Veluwelijn wordt aangesloten. Daarbij constateer ik in de eerste plaats dat een tijdelijk gelijkvloerse intakking strijdig is met het Tracébesluit. Omdat het Tracébesluit niet voorziet in de lage ligging van een (tijdelijke) gelijkvloerse aansluiting zou een aanpassing van het tracébesluit nodig zijn, hetgeen hoe dan ook tot vertraging van de ingebruikname van de Hanzelijn in 2012 leidt. Daarnaast wijs ik op bouwtechnische problemen.

Postadres Postbus 20901, 2500 EX Den Haag
Bezoekadres Plesmanweg 1-6, 2597 JG Den Haag

Telefoon 070 351 61 71
Fax 070 351 78 95

Bovendien is er sprake van substantiële capaciteitsknelpunten tot het moment waarop de definitieve oplossing gereed is. Op basis van de tevens in mijn brief opgenomen analyse van de doorlooptijd van een tunneloplossing (bij start procedure medio 2007) concludeer ik een duur van ca. 5 jaar van deze capaciteitsknelpunten.

De gemeente Hattem stelt op basis van het rapport van Royal Haskoning dat een tunnel gerealiseerd kan worden met een tijdelijke gelijkvloerse oplossing, zonder dat de openstelling hoeft te worden vertraagd. Wel geeft Royal Haskoning aan dat daarbij sprake is van een capaciteitsbeperking. Een analyse van het rapport van Royal Haskoning brengt mij tot het volgende:

Vertraging van de ingebruikname bij een tijdelijke oplossing:

Ik constateer dat de conclusie van Royal Haskoning gebaseerd is op een onjuiste toepassing van artikel 17 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening (WRO). Artikel 17 WRO (een tijdelijke vrijstelling van het bestemmingsplan) is alleen van toepassing bij bestemmingsplannen die op zichzelf ongewijzigd blijven maar waarbij een tijdelijke activiteit wordt mogelijk gemaakt, of bij een strijdigheid met een bestemmingplan, die door aanpassing van het bestemmingsplan ter zijner tijd zal worden opgelost. Daar waar het gaat om Tracéwet-plichtige werken speelt artikel 17 WRO geen rol. Een tracébesluit geldt zelf al als vrijstelling van een bestemmingsplan en het is de bedoeling dat het bestemmingsplan wordt aangepast aan het Tracébesluit en niet andersom. Een artikel 17 WRO-procedure is niet toepasbaar om tegenstrijdigheden met een vigerend Tracéwetbesluit te 'verhelpen'. Een andere uitvoering van het onherroepelijke Tracébesluit vraagt om een wijziging van het Tracébesluit en kan niet worden 'voorbereid' met toepassing van artikel 17 WRO.

Ik concludeer dat in geval van een tijdelijke oplossing een wijziging van het tracébesluit onontkoombaar is. Daarmee wordt de doorlooptijd van het Tracébesluit voor de tunnel bepalend voor de doorlooptijd van de tijdelijke oplossing.

In mijn brief van 5 juli 2007 heb ik een periode van ca. 2 jaar aangegeven voor de doorlooptijd van het Tracébesluit voor de tunnel. Ik wijs er op dat dit beschouwd moet worden als een optimistische inschatting, gezien de hoge complexiteit van een tunneloplossing. Een tunnel raakt bijvoorbeeld direct aan de belangen van de scheepvaart, de boven- en ondergrondse waterhuishouding, de waterwinning, tunnelveiligheid, bescherming tegen hoogwater, enz.

Hoewel de bouw van een tijdelijke oplossing uiteraard aanzienlijk korter is dan van een brug of tunnel, blijft de door mij gemelde significante vertraging van de ingebruikname, van kracht.

Capaciteitsbeperking gedurende de tijdelijke oplossing:

In voornoemde brief geef ik tevens aan dat er bij een gelijkvloerse tijdelijke oplossing sprake van een substantieel capaciteitsknelpunt tot het moment waarop de definitieve oplossing gereed is. Dit argument weegt zwaarder naarmate de beperkingen groter zijn. Het gaat immers niet alleen om het moment van ingebruikname van de verbinding, maar ook, en met name, om het beschikbaar komen van de in 2012 gewenste functionaliteit.

Royal Haskoning bevestigt dat er bij een tijdelijke gelijkvloerse aansluiting sprake zou zijn van een beperking van de capaciteit en daarnaast van een snelheidsbeperking. Het gebruik van de Veluwelijn zou volgens Royal Haskoning gedurende de tijdelijke situatie beperkt blijven tot twee intercity's en twee stoptreinen en van de Hanzelijn tot twee stoptreinen.

De nadere analyse van ProRail specificeert de capaciteitsknelpunten als gevolg van de gelijkvloerse intakking en handhaven van de huidige beweegbare IJsselbrug als volgt:

- Ten opzichte van de voorgenomen dienstregeling 2013 moeten treindiensten worden opgeheven (bijvoorbeeld de sneltreinen tussen Lelystad en Zwolle).
- De beoogde voordelen van de Hanzelijn, reistijdversnelling tussen Noord-Nederland en de Randstad en/of ontsluiting van Flevoland zijn niet mogelijk. Waarschijnlijk zullen de treinen over de Veluwelijn ook worden vertraagd.
- De herstructurering van de landelijke dienstregeling in 2012 kan niet doorgaan, waardoor onder andere de capaciteitsknelpunten op de Gooi- en Veluwelijn nog blijven bestaan.

De duur van de capaciteitsbeperking

De duur van deze beperkingen wordt bepaald door de doorlooptijd van de voorbereiding en aanleg van een tunneloplossing. Royal Haskoning bevestigt de stappen die ik in mijn brief van 5 juli 2007 heb aangegeven, maar acht de doorlooptijd aan de royale kant met als motivering dat enkele stappen in de procedure gedeeltelijk samen kunnen lopen en enkele fases ruim zijn ingeschat.

Gezien de complexiteit van een tunneloplossing kan ik het optimisme van Royal Haskoning met betrekking tot de doorlooptijd niet delen. De complexiteit als gevolg van de raakvlakken met de eerder genoemde belangen werken niet alleen door in de fase van de tracéwet-procedure, maar ook in de uitwerking van het Tracébesluit en de bouw. Naar mijn oordeel is de inschatting van de doorlooptijd voor een tunnel van 10,5 jaar vanaf het principebesluit om een tunnel in plaats van een brug aan te leggen, zoals aangegeven in mijn brief van 5 juli 2007, dan ook realistisch. Dit zou er inmiddels op neerkomen dat de in 2012 noodzakelijke functionaliteit pas in 2018 beschikbaar komt.

Conclusie:

Ik stel vast dat een keuze voor een tijdelijke oplossing niet alleen tot vertraging leidt, maar dat tevens sprake is van een langdurige en ingrijpende beperking van de functionaliteit. De brief van de gemeente Hattem en het rapport van Royal Haskoning voegen naar mijn oordeel geen nieuwe inzichten toe.

In mijn eerder genoemde brief van 5 juli 2007 heb ik aangegeven dat een opschorting van het lopende proces (op welke manier dan ook) leidt tot vertraging. Ook het pas in 2018 beschikbaar komen van de in 2012 noodzakelijke functionaliteit reken ik tot die vertraging. Het alsnog inslaan van deze weg is naar mijn oordeel onverantwoord.

Overige punten uit de brief van de gemeente Hattem:

Tenslotte wil ik nader ingaan op twee punten die de gemeenten in haar brief aanvoert.

- De gemeente is van mening dat in het AO van 5 juli is gebleken dat de door mijn ambtsvoorganger afgewezen motie Slob c.s. van 29 april 2004 wel degelijk realistisch was. Bovendien zou ik in het AO letterlijk hebben aangegeven dat ik "niet meer dan 100 mln. op de plank heb liggen".

Naar mijn oordeel is de afwijzing van de motie Slob c.s. uitgebreid beargumenteerd in de brief van mijn ambtsvoorganger van 24 juni 2004 (kamerstuk 27 569 nr. 15). De afwijzing is daarin primair gebaseerd op de conclusie dat de extra baten van een tunneloplossing in geen verhouding staan tot de meerkosten. Dit mede in het licht van de reeds opgenomen inpassingsmaatregelen bij Hattem. Vervolgens wordt aangegeven dat de voorgestelde dekking preludeert op potentiële aanbestedingsmeevallers, hetgeen uit het oogpunt van zorgvuldig begrotingsbeheer niet verantwoord is. Dat geldt ook wat betreft de veronderstellingen over bijdragen uit Europese subsidies. Met betrekking tot de in de motie veronderstelde regionale bijdragen is aangegeven dat de betrokken besturen schriftelijk hebben medegedeeld niet bereid te zijn tot een bijdrage aan een tunnel.

In mijn brief van 27 juni 2007 (kamerstuk 27 569 nr. 20), waarin ik op verzoek van de Kamer reageer op de brief van de gemeente Hattem van 26 april 2007, geef ik aan dat er naar mijn oordeel geen sprake is van nieuwe argumenten en er derhalve geen aanleiding is om tot een ander oordeel over voornoemde motie Slob c.s. te komen. Mijn brief over de aanbestedingresultaten van 27 juni 2007 (kamerstuk 27 569 nr. 21) maakt melding van een aanbestedingsresultaat van € 14,9 mln. In het AO-netwerkanalyse constateerde ik dan ook dat, afgezien van het feit dat in de brief wordt aangegeven dat gerealiseerde aanbestedingsresultaten primair worden ingezet ter dekking van de bij de begroting 2005 reeds ingeboekte aanbestedingsresultaten, het bedrag bij lange na niet voldoende is om de kosten van de tunnel in de goedkoopste variant te dekken. Ik deel dan ook niet de conclusie van de gemeente dat in het AO is gebleken dat voornoemde motie wel degelijk realistisch was. Tenslotte deel ik u mede dat ik, ook na een zorgvuldige bestudering van het verslag van het AO-netwerkaanpak op 5 juli 2007 alsmede van het daarop volgende korte VAO naar aanleiding van het AO- netwerkaanpak, het door de gemeente aangehaalde citaat m.b.t. het bedrag van € 100 mln. niet herken.

- Hattem voert aan dat een negen meter hoge spoordijk (met daarop nog geluidsschermen) over twee kilometer lengte door het fraaie IJssellandschap absoluut niet past in de aandacht in het coalitieakkoord voor duurzaamheid.

Ik wil u deelgenoot maken van mijn teleurstelling dat dit argument andermaal door de gemeente Hattem wordt opgevoerd. De hoge ligging van de Hanzelijn nabij Hattem is immers niet alleen het gevolg van de keuze voor een brug, maar ook voor circa 1500 meter rechtstreeks het gevolg van het honoreren van het verzoek van de gemeente, naar aanleiding van het Ontwerp Tracébesluit van maart 2003, om de daarin opgenomen lage ligging van de Hanzelijn binnen de gemeente, met verdiepte aansluiting tussen Veluwelijn en Hanzelijn, te wijzigen in een hoge ligging van de spoorbaan ter plaatse van het bedrijventerrein Netelhorst.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

Camiel Eurlings