

Vergaderjaar 2010–2011

32 404

Programma hoogfrequent spoorvervoer

Nr. 52

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 6 juni 2011

Hierbij bericht ik u over de invulling van de motie Haverkamp/Aptroot (Tweede Kamer, vergaderjaar 2010–2011, 32 404, nr. 46). Deze motie verzoekt mij «... *in overleg te treden met de regio om datgene te doen wat noodzakelijk is om vertraging in besluitvorming en uitvoering te voorkomen – waarbij gedacht kan worden om de varianten C en E' (bij voorkeur) in een OTB uit te werken – en de Kamer voor 1 juni te informeren over de resultaten van dit overleg en aan te geven, waarom er wel/niet gekozen wordt om het OTB op dit moment uit te werken*».

In het Bestuurlijk Overleg OV SAAL van 13 april 2011 is gezamenlijk met de regio het volgende besloten:

- De exacte invulling voor OV SAAL 2020 wordt gekoppeld aan het besluit over de lange termijn, dat uiterlijk eind 2012 genomen zal worden. Dit past bij de gewenste planning om de maatregelen voor de middellange termijn in 2020 op te kunnen leveren.
- Op deze wijze wordt een goede integrale afweging mogelijk op basis van de optimalisatie van de IJmeerverbinding, de uitwerkingen voor de spoorverbinding via de Hollandse Brug voor de lange termijn én de stap die op de middellange termijn wordt gezet; eind 2012 is duidelijk welke van de varianten (C of E') voor de middellange termijn het beste aansluit bij het beeld voor de lange termijn.

Zoals ik tijdens het VAO Spoor van 28/4 (Handelingen II 2010/11, nr. 80, item 19, blz. 88–91) heb aangegeven sluit uw motie aan bij mijn beleid om datgene te doen wat nodig is om besluitvorming en realisatie van de maatregelen conform planning te borgen.

Mede naar aanleiding van de motie is in een aantal ambtelijke overleggen diverse opties gezien en is er een voorstel aan de regionale bestuurders voorgelegd.

Ambtelijke overleggen

In de afgelopen weken heeft mijn Ministerie in ambtelijk overleg met de regio bekeken welke werkzaamheden in de periode tot eind 2012 doelmatig zijn. Daarbij zijn de volgende opties aan de orde gekomen:

1. opstellen van een OTB voor zowel variant C als variant E' zoals in de motie als mogelijkheid wordt geschetst;
2. werkzaamheden die ertoe bijdragen na een definitieve keuze eind 2012 «een vliegende start» van de planprocedure te kunnen maken:
 - a. kwartiermakersfase/voorbereidingen voor start van de planprocedure
 - b. het nader uitwerken van (infra)maatregelen die zowel in variant C als variant E' nodig zijn, en die daarmee niet ter discussie staan
 - c. het uitwerken van variantspecifieke maatregelen

De uitgewerkte opties heb ik aan de hand van de volgende criteria beoordeeld:

- er mogen geen risico's ontstaan voor de lopende tracéwetprocedure Flevolijn voor de korte termijn maatregelen, gezien de aanstaande ingebruikname van de Hanzelijn;
- onnodige onderzoekslast en onderzoekskosten dienen te worden vermeden;
- de werkzaamheden moeten een significante bijdrage leveren bij het borgen/robuuster maken van de planning;
- er dient zo veel als mogelijk gebruik te worden gemaakt van materiaal dat beschikbaar is;
- werkzaamheden moeten kunnen worden uitgevoerd zonder dat dit ten koste gaat van andere lopende projecten. Mijn beeld ten aanzien van de verdere gang van zaken heb ik aan de regio voorgelegd.

Besluit

Na afweging van de diverse mogelijkheden heb ik besloten al datgene in gang te zetten, waarmee na de beslissing eind 2012 een «vliegende start» van de planprocedure kan worden gemaakt. Een aantal essentiële werkzaamheden ten behoeve van de planuitwerkingsfase zal ik nu al in gang zetten. De doelstelling is dat alles klaar staat om direct na een definitieve keuze een doorstart met de verdere uitwerking van de verkozen oplossing voor OV SAAL 2020 te kunnen maken. Dat houdt in dat de projectorganisatie bij ProRail wordt ingericht, dat de benodigde basisdocumentatie (topspecificaties en de «Client Requirement Specifications (CRS)») wordt opgesteld en de benodigde plannen van aanpak, offerte- en contracteringsdocumenten worden vastgesteld. Tevens zal duidelijkheid worden verschaft over de te doorlopen procedure(s). De varianten verschillen mogelijk op dit punt.

De bovengenoemde werkzaamheden vergen een doorlooptijd van ca. 6 maanden; door het feit dat deze parallel worden geschakeld aan de nadere uitwerking van het Lange termijn beeld Hollandse brug betekent dit dat de na 2012 benodigde doorlooptijd navenant korter wordt en meer zekerheden worden ingebouwd, dat het middellange termijnpakket in 2020 gereed kan zijn.

Uiteraard zullen daarnaast de werkzaamheden om te komen tot een definitief Tracébesluit Flevolijn korte termijn (van belang gezien de opening van de Hanzelijn) en de uitwerking van kort volgen onverkort worden voortgezet. Ook zal ik de beoogde oplossingsrichting voor de Vechtbrug verder concretiseren, de effecten daarvan nader in kaart brengen en gesprekken hierover met de betrokken partijen in gang zetten.

Het starten van een tracéwetprocedure en het uitbrengen van een OTB voor de twee varianten C en E' acht ik zowel vanuit juridisch oogpunt, als ook vanwege de onnodig hoge onderzoekslasten en -kosten niet verantwoord:

1. Een OTB geeft het voorgenomen besluit weer en dient richting omwonenden helderheid en zekerheid te bieden over de voorgenoemen maatregelen. Hieraan kan geen invulling worden gegeven zolang er nog twee varianten met verschillende maatregelenpakketten aan de orde zijn.
2. Voorts dient een samenloop met de procedure voor de korte termijnmaatregelen te worden vermeden omdat hiermee een mogelijk risico voor de tracéwetprocedure voor de korte termijn maatregelen ontstaat. Het risico bestaat dat het volgen van twee verschillende procedures (twee verschillende projecten met verschillend ruimtebeslag en verschillende maatregelen) als onzorgvuldig wordt beschouwd. Het Tracébesluit voor de korte termijn kan hierdoor in een beroepsprocedure door de Raad van State worden vernietigd.
3. Het opstellen en voorbereiden van een OTB is zeer arbeids- en kostenintensief. Daarbij zal het werk, dat gedaan wordt ten behoeve van de varianten waartoe uiteindelijk niet gekozen wordt, ongebruikt blijven. Aanvullend bestaat voor een aantal werkzaamheden (zoals effectenonderzoek) het risico dat dit nog een keer moeten worden overgedaan omdat van de bij de start van de formele procedure meest recente regelgeving en uitgangspunten dient te worden uitgegaan. En de regelgeving is op een aantal aspecten in beweging.

Reactie regionale bestuurders

Mijn bovengenoemd voorstel om wel een vliegende start te maken maar nog geen tracéwetprocedure te starten, heb ik schriftelijk aan de regionale bestuurders voorgelegd. Tevens heb ik hen gevraagd, in het gezamenlijke RRAAM-traject er met mij op toe te zien, dat de uitwerking en besluitvorming over de lange termijn voorspoedig verloopt. Ook heb ik voorgesteld, om conform de afgelopen fase bij OV-SAAL, op logische momenten bestuurlijk bijeen te komen teneinde goed de vinger aan de pols te houden en het proces richting besluitvorming 2012 goed uit te lijnen.

De regionale bestuurders geven aan, dat zij het voorstel steunen om al datgene in gang te zetten waarmee eind 2012 een «vliegende start» kan worden gemaakt. Tegelijkertijd pleiten ze er voor nog een stap verder te gaan en binnen de bovengenoemde criteria nog een aantal aanvullende werkzaamheden in gang te zetten. Ik zal dat in overweging nemen en daarbij met name – in lijn met de wensen van de bestuurders – ook aandacht hebben voor een aantal werkzaamheden, die voor beide varianten altijd aan de orde zullen zijn alhoewel een eerste inventarisatie liet zien, dat het nu uitvoeren daarvan geen significant positief effect op de planning zal hebben omdat de werkzaamheden niet op het kritieke pad van de planning liggen. Daarnaast zal ik ook het actualiseren van bestaande ontwerpen in overweging nemen.

De regionale bestuurders hebben voorts gewezen op het vertragingrisico dat kan ontstaan wanneer de lange termijn niet conform planning verloopt en wordt gevraagd te bezien of de besluitvorming eventueel kan worden versneld. Tenslotte hebben de bestuurders aangegeven graag in te willen gaan op het voorstel om op logische momenten bestuurlijk overleg te voeren.

Conclusie

Ik constateer dat hiermee in elk geval voldoende steun bestaat om de in mijn voorstel genoemde werkzaamheden in gang te zetten. Ik zal samen met de regionale bestuurders verder bezien of er nog werkzaamheden te benoemen vallen, die aan de gestelde criteria voldoen en die in vervolg op de kwartiermakerfase kunnen worden opgestart. Tevens zal ik de genoemde zorgpunten met betrekking tot de besluitvorming in een eerstvolgend bestuurlijk overleg met hen bespreken.

De minister van Infrastructuur en Milieu,
M. H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus