

Vergaderjaar 1999–2000

22 026

Nederland deel van een hogesnelheidsspoorverbinding Amsterdam–Brussel–Parijs

26 483

Partiële herziening Planologische Kernbeslissing HSL-Zuid betreffende de boortunnel onder het Groene Hart

Nr. 115

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 31 maart 2000

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat¹ heeft op 16 maart 2000 overleg gevoerd met minister Netelenbos van Verkeer en Waterstaat over:

- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 26 januari 1999 inzake stand van zaken HSL-Oost (22 026, nr. 86);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 17 juni 1999 inzake afstemming directies Betuweroute en HSL-Oost (VW-99-616);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 24 september 1999 inzake stand van zaken HSL-Oost (VW-99-948);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 7 maart 2000 over de actuele stand van zaken HSL-Oost (VW-00-1264);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 13 juli 1999 inzake besluitvorming korte voortunnel (22 026, nr. 93);**
- **de brief van de ministers van Verkeer en Waterstaat en van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer d.d. 19 april 1999 inzake partiële herziening PKB HSL-Zuid betreffende boortunnel Groene Hart (26 483, nr. 1);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 13 oktober 1999 inzake nieuwe aanbestedingsprocedure HSL-contract noordelijk Holland (VW-99-1027);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 7 januari 2000 inzake zesde voortgangsrapportage HSL-Zuid (22 026, nr. 112);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 21 januari 2000 inzake aanbestedingen HSL-Zuid (VW-00-67).**

Van dit overleg brengt de commissie bijgaand beknopt verslag uit.

Vragen en opmerkingen uit de commissie

De heer **Feenstra** (PvdA) merkte op dat uit de brieven van de minister over de HSL-Oost geen grote ambitie spreekt. Er is eerder sprake van een systematische afpeloperatie via het vervallen van het alternatief van 300 km/h, opschorting van de PPS, naar toevoeging van de benuttingsvariant

¹ Samenstelling:

Leden: Blaauw (VVD), voorzitter, Van den Berg (SGP), Reitsma (CDA), Biesheuvel (CDA), Rosenmöller (GroenLinks), Valk (PvdA), Van Gijssel (PvdA), Leers (CDA), ondervoorzitter, Feenstra (PvdA), Van Heemst (PvdA), Verbugt (VVD), Van Zuijlen (PvdA), Stellingwerf (RPF/GPV), Giskes (D66), Klein Molekamp (VVD), Hofstra (VVD), Van der Steenhoven (GroenLinks), Ravestein (D66), Niederer (VVD), Nicolai (VVD), Van der Knaap (CDA), Eurlings (CDA), Van Bommel (SP), Herrebrugh (PvdA), Hindriks (PvdA).

Plv. leden: Te Veldhuis (VVD), Bakker (D66), Th. A. M. Meijer (CDA), Stroeken (CDA), Van Gent (GroenLinks), Waalkens (PvdA), Crone (PvdA), Atsma (CDA), Duivesteijn (PvdA), Witteveen-Hevinga (PvdA), Voûte-Droste (VVD), Spoelman (PvdA), Schutte (RPF/GPV), Augusteijn-Esser (D66), Geluk (VVD), Luchtenveld (VVD), Vendrik (GroenLinks), Van Walsem (D66), Weekers (VVD), Balemans (VVD), Buijs (CDA), Dankers (CDA), Poppe (SP), Dijkstra (PvdA).

voor de Tracénota. Als er nieuwe inzichten en argumenten zijn, kunnen die alleen maar leiden tot planbijstelling. De minister moet dan wel met een logisch en compleet verhaal komen. De HSL is immers geen doel, maar een middel in een hoogwaardig Europees vervoersbeleid, bijvoorbeeld in een selectieve ontwikkeling van de luchtvaart. Hiertoe is de HSL vastgelegd in de PKB Schiphol, het SVV-2, de Vinex en de prioritairere categorie 1a van de megaprojecten uit het MIT. Er is daarbij heel bewust gekozen voor een bottom-upbenadering, waarbij landelijk het beleidskader wordt vastgesteld, terwijl binnen dat kader de provincies en de gemeentes de ruimte hebben om er invulling aan te geven. Voor de inspanningen die de mede-overheden binnen het landelijke beleidskader hebben gepleegd, past waardering. In dit kader is het begrijpelijk dat er bij bewoners en provinciale en gemeentelijke bestuurders frustraties leven, nu de minister in de brief van 7 maart jl. onomwonden formuleert dat zij ook benuttingsvarianten zal laten bekijken. Als er nieuwe inzichten zijn, bijvoorbeeld over BB21 en de 25 kV, maar ook over het intercityplan «Steden onder handbereik» van de PvdA, moeten die worden betrokken bij de verdere ontwikkeling van het tracébesluit, ook vanwege de beperkt beschikbare middelen voor de infrastructuur. De heer Feenstra pleitte voor een zo snel mogelijke uitbouw van de 25 kV, als de HSL-Oost miljarden goedkoper kan door de benuttingsvariant.

Hij had enige zorgen over de positie van het departement. Gelet op de wisselende vraagstelling over de noordtak, het aanleggen van de Zuiderzeelijn en het bouwen van een luchthaven in zee, is de vraag hoe betrouwbaar en toekomstvast de beleidsvoorstellen van Verkeer en Waterstaat zijn. Voor een deel hangt het probleem van de verschillende uitgangspunten samen met het interactieve beleidsproces en het in beeld brengen van een breed spectrum aan alternatieven. Men kan echter niet eindeloos heen en weer schakelen tussen de uiterste alternatieven.

Voor de PvdA is de aanleg van de HSL-Oost meer dan een technische zaak. Het gaat om een toekomstvaste visie, in eerste instantie gericht op Frankfurt, maar in latere instantie op Berlijn. Wordt dat doel gediend met een benuttingsvariant? Is de onderbouw van de HSL geschikt voor technologische innovaties, zoals de magneetweeftechnologie? Passen benuttingsvarianten in het Trans-Europees netwerk, komen zij in aanmerking voor Europese cofinanciering en leiden zij tot beperking van het vliegverkeer, dus tot substitutie? Ontstaat er een ruimtelijk-economische impuls voor stationslocaties?

In de brief van 7 maart jl. staat dat bij een benuttingsvariant het treinproduct kwalitatief wordt verbeterd. Is dat de gevraagde allure? Sinds wanneer bestaat het inzicht dat er met hogere snelheden slechts tien minuten tijdswinst is te boeken tot Frankfurt? Wat heeft geleid tot de recente bijstelling van de vervoerswaarde? Is inzicht te geven in de substitutie van de luchtvaart en het wegverkeer? Hoe pakt de benuttingsvariant uit voor de PPS-projecten, met name in Utrecht en Arnhem? Kunnen ten aanzien van Zevenaar de werkzaamheden van de projectdirecties gebundeld worden? Wat was de reactie van de provincies en de gemeentes op de benuttingsvariant?

Fundamentele vraag is of de minister ten aanzien van de HSL-Zuid nu ook een benuttingsvariant had voorgesteld op bestaand spoor, langs Den Haag en zonder tunnel door het Groene Hart.

De heer Feenstra deelde de constatering van de minister dat tijdige oplevering van een kortere tunnel door het Groene Hart en bestuurlijke medewerking daaraan onzeker zijn. Bovendien is de besparing beperkt. Is er nog winst te behalen bij een betere passage van de A4?

De sleutelprojecten moeten qua stationslocatie, OV-ontsluiting en bereikbaarheid integraal tot ontwikkeling komen. Kan de minister kenbaar maken welke besluiten over de sleutelprojecten zijn genomen, zodat ook andere partijen weten waar zij aan toe zijn? Waar eindigt bijvoorbeeld het

tracé in Amsterdam en hoe verloopt de financiering? Kan er ook duidelijkheid worden geboden over Rotterdam en Randstadrail?

Grondverwerving, vergunningverlening en het verleggen van kabels en leidingen kunnen snel tot vertraging leiden. Biedt de onlangs behandelde wijziging van de Tracéwet voldoende mogelijkheden om dergelijke ongewenste vertragingen te voorkomen?

Liggen na de aanbesteding van vier clusters van de onderbouw de kwaliteit en de prijs weer binnen de projectgrenzen? Wat is de stand van zaken bij het resterende cluster en de bovenbouw?

De Kamer bereiken klachten van mindervaliden die problemen hebben met de bereikbaarheid van locaties aan weerszijden van het HSL-tracé. Zijn deze problemen besproken in de klankbordgroepen? Er dreigt nu een juridische procedure; wat gaat de minister concreet voorstellen?

Wanneer kan de Kamer een uitwerking tegemoet zien van het flankerend beleid om een maximale substitutie van weg- en luchtverkeer naar railvervoer te krijgen?

Mevrouw **Verbugt** (VVD) constateerde dat in de zesde voortgangsrapportage optimistisch wordt gesteld dat de HSL-Zuid kan worden aangelegd binnen de geplande tijd en met het beschikbare geld. De laatste tijd verschijnen er echter berichten dat die planning niet gehaald wordt. In de zesde voortgangsrapportage staat een niet ingepast bedrag van 200 mln., samenhangend met de boortunnel. Op blz. 20 is opnieuw sprake van een overschrijdingstendens van 200 mln. Is dat dezelfde post? Uit de vijfde voortgangsrapportage ligt er nog een bedrag van 108 mln. Daar komt nog 70 mln. voor de voorbereiding van de privatisering bij, plus nog onbekende kostenoverschrijdingen in de post «tunnelveiligheid». Tezamen gaat het al gauw om 400 mln. à 500 mln., exclusief de duurdere aanbesteding van 150 mln. De 150 mln. zou vallen binnen de marge van 10%. Is die marge al verwerkt in het taakstellend budget?

De kosten hangen ook samen met de doorlooptijd van het project. De minister gaat nog steeds uit van realisering in 2005. In de media staan echter berichten over oprekking van de oplevertermijn. Wat doet de minister om een latere oplevering dan 2005 te voorkomen?

Inmiddels is de lange boortunnel aanbesteed. Is ook het probleem van de kruising van de HSL met de A4 opgelost?

In de zesde voortgangsrapportage wordt ervan uitgegaan dat de Belgen vóór 31 december 1999 de bouwvergunningen hebben afgegeven voor het Belgische deel. Uit een debat in het Vlaamse parlement blijkt dat de Vlaamse regering de bouwvergunning koppelt aan de realisatie van de IJzeren Rijn. De minister heeft evenwel onlangs nog gezegd dat er geen sprake is van een koppeling. Wat is er precies met België afgesproken? Wat de sleutelprojecten betreft ontbreekt het Amsterdam en Rotterdam bepaald niet aan ambities. Amsterdam verwacht 660 mln. van het rijk voor het ontwikkelen van een OV-knooppunt aan de zuidas, waarin ook de HSL vervlochten zit. Is dit opgenomen in de financiële plaatjes? Kan de minister een toelichting geven op de situatie?

Wat de HSL-Oost betreft was mevrouw Verbugt er niet van overtuigd dat een betere benutting van het traject Utrecht-Arnhem voldoende soelaas biedt om een kwalitatief goed product te leveren. Betere benutting is geen alternatief voor meer bouwen. Technische toepassingen, zoals BB21 en 25 kV, zijn immers geen tovermiddelen. Er zijn met Duitsland afspraken gemaakt over een gezamenlijke aanpak en over het gereedkomen van het Nederlandse deel, zo snel mogelijk na 2005. In de PKB Schiphol zijn taakstellende afspraken gemaakt over het aantal passagiers dat in 2015 wordt vervoerd over de HSL, uitgaande van substitutie voor het vliegverkeer over korte afstand. Kan de minister aangeven wat de nieuwe inzichten in de prognoses voor de HSL-Oost zijn? Hoe ziet zij het al bestaande capaciteitstekort op de lijn Utrecht-Arnhem? Laat de minister Rail 21 los?

Als minister Pronk het vliegverkeer over korte afstand wil verbieden, worden de vervoersproblemen nog groter.

In de brief van 24 september 1999 spreidde de minister hoge verwachtingen van de HSL-Oost ten toon. Dit enthousiasme komt niet terug in de brief van 7 maart jl. De minister schrijft zelfs dat zij het PPS-traject wil opschorten. Waarop is het pessimisme nu gebaseerd? Zijn de ambities van de minister voor een toekomstvaste verbinding verdwenen? Onderkent de minister het probleem dat de gemeentes langs het tracé niet vooruit kunnen met hun plannen voor stedelijke ontwikkeling? Hoe verhouden de nieuwe inzichten zich tot de eerder met Duitsland gemaakte afspraken?

Bij de benuttingsvariant zag mevrouw Verbugt ook negatieve gevolgen voor de ontwikkeling van Randstadspoor. Hoe ziet de minister de gevolgen voor Randstadspoor? Mevrouw Verbugt wilde zich houden aan de afspraken die in het regeerakkoord zijn gemaakt over de verbetering van het stadsgewestelijk openbaar vervoer.

Mevrouw **Giskes** (D66) had graag inzicht in de ondertekende verklaringen van Vlaamse zijde over loskoppeling van de projecten IJzeren Rijn en HSL-Zuid. Hoe staat het met de procedure in België en wat is de stand van zaken ten aanzien van de HSL-Zuid in Nederland? Gaat de minister, in verband met komende aanbestedingen, in hoger beroep tegen de uitspraak van de Raad van arbitrage voor het bouwbedrijf over de aanbesteding van het tracédeel noordelijk Holland?

In de zesde voortgangsrapportage staat dat de grondverwerving niet al te vlotjes verloopt, maar dat men toch binnen het tijdsschema en binnen de kostenraming kan blijven. In hoeverre zijn overschrijdingen door de almaar stijgende grondprijzen op te vangen binnen het budget? De indexeringcijfers die worden aangehouden, lijken een onderwaardering in te houden van de feitelijke prijsstijgingen.

Door PPS hoopt het rijk goedkoper, maar in ieder geval niet duurder uit te zijn. Er moeten echter steeds meer risico's afgedekt worden. Wordt hierdoor het principe van de PPS niet ondermijnd?

De stijging van de grondprijzen, vertraagde opleveringen, prijsbijstelling in de EU-subsidiesfeer, een stijging van de voorbereidingskosten en dergelijke lijken te resulteren in een opwaartse druk op de totale prijs. Is het zinvol hierop een externe audit te laten uitvoeren?

Kan de minister aangeven hoeveel bebouwing er bovengronds resteert na oplevering van de buurtunnel onder het Groene Hart?

Mevrouw Giskes had begrepen dat er in Berkel en Rodenrijs en omgeving onrust is ontstaan over de hellingshoeken van viaducten en dergelijke. Zij ging ervan uit dat de voorschriften voor aanleg van viaducten zodanig zijn dat iedereen aan de andere kant van de HSL kan komen. Kan de minister aangeven hoe dit zit?

Mevrouw Giskes achtte het niet per definitie vreemd om te bekijken of een benuttingsvariant ten aanzien van de HSL-Oost tot de mogelijkheden behoort. Zij kon zich niet aan de indruk onttrekken dat het bij het traject Utrecht-Arnhem gaat om een heel druk bereden traject, gelet op de klachten die de goederenvervoerders nu al uiten. Het goederenvervoer dreigt het personenvervoer te hinderen, hoewel dat misschien tijdelijk is in afwachting van de aanleg van de Betuweroute. Waaraan denkt de minister precies bij een betere benutting? Wat was het resultaat van de uitgevoerde quick scan? Is er een globaal inzicht in de kosten van deze variant?

In het ontwikkelingsproces van de HSL-Oost is tot nu toe heel goed samengewerkt met provinciale en gemeentelijke overheden. Zij hebben allerlei vernieuwende ontwikkelingen in gang gezet. Wil de minister in overleg met de lagere overheden bekijken welke ideeën kunnen worden meegenomen bij een benuttingsvariant? Kan zij voorkomen dat de lagere overheden ontmoedigd raken door de gang van zaken?

Is het juist dat er vanuit Brussel minder geld is te verwachten bij doorvoering van een benuttingsvariant? Betekent een benuttingsvariant dat er vertraging optreedt of open einden ontstaan in het proces rondom Zevenaar? Heeft dat rond Zevenaar gevolgen voor de aanleg van de Betuwe-route?

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks) wees erop dat er in het kader van het MIT tot 2010 vele miljarden zijn uitgetrokken voor de aanleg van infrastructuur. Daarnaast zijn er vele projecten die niet in het MIT zijn opgenomen, maar die ook belangrijk zijn. Verzuimd is daarin heldere keuzen te maken. Gaandeweg worden die keuzen echter impliciet gemaakt op grond van oneigenlijke argumenten. Bij de Betuwe-route worden eventueel de noordtak en de zuidtak geschrapt. Bij de HSL-Oost komt er misschien geen nieuw tracé. Het beleid lijkt alleen te zijn ingegeven door het ontbreken van geld. Omdat er gewerkt wordt met taakstellende budgetten, kunnen financiële problemen die zich voordoen bij een project, alleen opgelost worden door te morrelen aan de kwaliteit. De heer Van der Steenhoven pleitte ervoor een discussie te voeren over de prioriteitenstelling, ook in financiële zin, voor de komende tien jaar.

Hij sloot zich aan bij de vragen over de problemen die een benuttingsvariant bij de HSL-Oost oproept. In de discussie over de substitutie van het vliegverkeer moet ook het vervoer naar München en Berlijn betrokken worden. Gelet op het feit dat er de afgelopen vijf jaar al veel in gang is gezet, ook door de lagere overheden, vroeg de heer Van der Steenhoven zich af of het in dit geval wel zo verstandig is alsnog een benuttingsvariant in te brengen. Wat betekent het voor Randstadspoor als de spoorverdubbeling tussen Utrecht en Arnhem niet tot stand komt? Wat zijn de gevolgen voor de plannen in Zeist-Driebergen, Maarn en Bunnik? Op welke termijn kan een benuttingsvariant gerealiseerd worden, wat zijn dan de kosten en welk flankerend beleid wordt er gevoerd? Vanwege de vele vragen die rijzen bij een benuttingsvariant, zette de heer Van der Steenhoven liever in op realisering van spoorverdubbeling tussen Utrecht en Arnhem. Realisering in 2010 is al aan de late kant. Kan het deeltraject Utrecht-Driebergen niet eerder worden aangepakt, ook in verband met de totstandkoming van Randstadspoor?

De financiële rapportage over de HSL-Zuid is in juni 1999 afgerond, maar is pas in januari 2000 bij de Kamer binnengekomen. De termijn van drie maanden voor de verslaglegging bij grote projecten moet gehandhaafd worden. De Kamer moet immers haar controlerende taak en haar budgetrecht kunnen waarmaken.

De heer Van der Steenhoven vroeg zich af of de zuidas in Amsterdam voldoet aan de criteria voor de sleutelprojecten, aangezien het hierbij gaat om veel meer dan alleen openbaar vervoer. De andere vier projecten komen eerder in aanmerking voor de status van sleutelproject. Het kabinet moet snel duidelijk maken op hoeveel geld de steden kunnen rekenen. Zit er in de pot genoeg geld om de HSL-status van de stations te financieren? De heer Van der Steenhoven sloot zich aan bij de gestelde vragen over de afspraken met België en over de dekking van de extra kosten voor de HSL-Zuid. Hij was er op zichzelf niet tegen om meer geld voor de HSL-Zuid uit te trekken.

De heer **Stellingwerf** (RPF/GPV) zei dat sinds het verschijnen van de plannen voor Rail 21 wordt uitgegaan van viersporigheid van de hoofdverbindingen in het railnet. Het is daarom vreemd dat nu, na meer dan tien jaar werken aan verdubbelingsvarianten, enkele maanden vóór de publicatie van de Traject/MER-nota een benuttingsvariant in discussie wordt gebracht voor de HSL-Oost. Welke nieuwe ontwikkelingen, buiten BB21 en 25 kV, hebben de minister ertoe gebracht de benuttingsvariant in te brengen? Is de achtergrond niet vooral een eventuele bezuiniging van vele miljarden? Gaat de minister niet te gemakkelijk uit van de bestaande

aantallen reizigers naar Duitsland? Wat is er over van de verheven doelstellingen van substitutie van vliegverkeer? Wat betekent de benuttingsvariant voor de snelheid? Kan op termijn nog worden voldaan aan de 200 km/h uit het verdrag van Warnemünde? De heer Stellingwerf constateerde dat de capaciteit op het traject Utrecht-Arnhem vooral moet zijn afgestemd op de spits. In de spits doen zich nu reeds grote problemen voor met de capaciteit. Kan de minister daaraan wel tegemoetkomen in een benuttingsvariant? Wordt een keuze voor de benuttingsvariant niet mede ingegeven door de bestaande milieugrenzen, ofwel de scherpere geluidsnormen bij een totale vernieuwing?

De heer Stellingwerf was van mening dat het zoeken naar mogelijkheden van optimale benutting moet leiden tot volstrekte duidelijkheid over de vraag hoe bestaande knelpunten in het stedelijk gebied kunnen worden opgelost. Maarn, Ede en Wolfheze hebben in overleg met de minister verdiepte en afgedekte varianten uitgewerkt. Blijven de door de gemeentes bepleite opties ook binnen een benuttingsvariant mogelijk? De beoogde partiële viersporigheid mag eventuele algehele viersporigheid niet uitsluiten. Als de totale afwikkeling over bestaand spoor plaatsvindt, zal de overlast groter zijn dan bij uitbouw naar totale viersporigheid. Recentelijk heeft de minister overleg gevoerd over de verplaatsing en bouw van een regionaal intercitystation ten behoeve van de regio Ede-Wageningen-Veenendaal, waardoor de heer Stellingwerf zijn desbetreffende motie kon intrekken. Hij ging ervan uit dat het initiatief van het regionaal intercitystation losstaat van de vraag of het traject twee- dan wel viersporig wordt.

Het knooppunt Utrecht moet maximaal ontsloten zijn in alle richtingen, dus ook in de richting Zeist-Driebergen en Ede. In hoeverre kan Randstadspoor gekoppeld worden aan eventuele partiële viersporigheid?

Uit de pers had de heer Stellingwerf begrepen dat er ten aanzien van de HSL-Zuid zes aanbestedingscontracten zijn getekend en dat er over het zevende, voor het tracé rond Breda, nog wordt onderhandeld. Kloppen deze berichten? Betekent het dat er geen problemen meer zijn rond het contract voor noordelijk Holland? In de brief van 21 januari jl. staat dat de projectorganisatie overweegt in hoger beroep te gaan tegen het vonnis van de arbiters. Het vonnis komt erop neer dat geen nieuwe aanbestedingsprocedure mocht worden gestart, ook al waren de aanbiedingen veel te duur voor de overheid. Gaat dit het rijk op den duur niet kapitaal kosten? Wat is het totale bedrag dat met de contracten voor de onderbouw is gemoeid? Gelet op de brief van 21 januari jl., lijkt het haast onmogelijk dat binnen de afgesproken marges kan worden gebleven.

Wat is de stand van zaken in de relatie met België? Nederland heeft al 1 mld. aan België betaald. Is het uit het oogpunt van het vasthouden van de onderhandelingspositie niet verstandig om betalingen gefaseerd te doen?

De heer **Leers** (CDA) zei dat de huidige minister van Verkeer en Waterstaat al aardig een beeld opbouwde de minister van afstel te zijn. Hij constateerde echter ook dat de minister wil voorkomen dat er overdreven verwachtingen worden gewekt rond een rendabele HSL-Oost en dat er duur overheidsgeld wordt gestoken in prestigeprojecten die ook op een andere manier kunnen worden aangepakt. Dit neemt niet weg dat het toch rijkelijk laat is dat nu de benuttingsvariant van stal wordt gehaald. De ambities die het rijk had, hebben veel gemeentes en provincies op het verkeerde been gezet. Gemeentes, provincies en private partijen hebben gezocht naar oplossingen voor problemen die aanleg van een nieuw spoor met zich zou brengen. Hoewel het niet erg is om de cijfers aan nieuwe inzichten te toetsen en om een pas op de plaats te maken met de PPS-contacten, moet men zich wel afvragen of de betrouwbaarheid van de overheid op het punt van de PPS niet opnieuw in het geding is. De overheid slaagt er blijkbaar niet in consistent en betrouwbaar naar voren te komen. Hoe gaat de minister om met de initiatieven en de kosten van

gemeentes, provincies en private partijen die veel geld hebben geïnvesteerd? In de integrale oplossingen die gemeentes en provincies hebben gekozen, is uitgegaan van viersporigheid. Ook bij een benuttingsvariant zal men met inpassingsproblemen geconfronteerd worden, bijvoorbeeld vanwege de eis dat er geen gelijkvloerse kruisingen in een HSL-tracé mogen zijn. Als de PPS-contacten worden bevroren, moet men maar afwachten wat het rijk produceert. Is het niet verstandig bij het te vervolgen traject de gemeentes, provincies en private partijen nadrukkelijk te betrekken?

De heer Leers vroeg ten aanzien van de HSL-Oost of een benuttingsvariant gevolgen heeft voor de afspraken met Duitsland en voor Europese cofinanciering.

Wat de HSL-Zuid betreft hangen er nog dreigende wolken boven het project. Zo hebben de wethouders van twee grote steden dreigementen geuit ten aanzien van enkele sleutelprojecten. Is het waar dat er geen extra geld beschikbaar is voor de toegezegde sleutelprojecten?

Hoewel er enkele contracten zijn gesloten voor aanleg van de onderbouw, is vertraging nog steeds niet uit te sluiten. Vertaalt het inhalen van de achterstand in het bouwproces zich in een hogere prijs van 150 mln.? Wat betekent dit voor de totale raming van het project? Welke risico's zijn er nog? Zijn er nog besparingen mogelijk?

De heer Leers herinnerde de minister aan haar toezegging de Kamer nader te informeren over de verschillende aanbestedingsvormen. De aanleg van de onderbouw is aanbesteed in een zogenaamde design and constructvorm. Het voordeel hiervan zou zijn dat de risico's veel meer bij de bouwer komen te liggen. In dit licht is het toch opmerkelijk dat de regering voor het eerst besloten heeft een heel project te verzekeren bij twee van 's werelds grootste verzekeringsmaatschappijen. Doorgaans doet het rijk dit niet, omdat de verzekeringspremie in totaal nog wel eens duurder is dan de schade die het rijk kan lijden. Kennelijk schat het kabinet de kans op schade hoog in, want anders sluit het geen verzekering af. Kan de minister aangeven waarom, ondanks de design and constructvorm, toch is gekozen voor het verzekeren van het project? Geldt de verzekering slechts voor de onderbouw of ook voor de bovenbouw?

De heer Leers sloot zich aan bij de vragen over de uitvoering van de overeenkomst met België en over de grondverwerving en de daarmee samenhangende kostenstijging. Hoe staat het met het duurder worden van bouwmaterialen als gevolg van de overspannen bouwmarkt? Heeft het ministerie voldoende knowhow om de design and constructprojecten te kunnen beoordelen?

Nu niet gekozen is voor een kortere HSL-tunnel, vervalt de inschatte kostenbesparing van 200 mln. Waar denkt de minister dit bedrag te vinden?

Ten slotte sloot de heer Leers zich aan bij de vragen over de zorgen die bestaan in de B3-gemeentes (Bleiswijk, Bergschenhoek en Berkel en Rodenrijs). Dat betreft vooral zorgen over de steile hellingen voor gehandicapten. Het bezwaar dat men heeft ingediend bij het Europese Hof kan nog wel eens kansrijk zijn.

Antwoord van de regering

De **minister** merkte naar aanleiding van de onlangs getekende raamovereenkomst tussen de Nederlandse Staat en vijf consortia op dat maximaal 4,15 mld. wordt uitgetrokken voor de onderbouw van de HSL-Zuid. Onder de overeenkomst valt het hele traject van de HSL-Zuid, minus de tunnel onder het Groene Hart. Er wordt nu gedurende een maand onderhandeld over de te onderscheiden contracten, zodat het definitieve bedrag voor de aanbesteding nog niet bekend is. In de raamovereenkomst is opgenomen dat de bouwers de HSL in 2005 opleveren. Het feit dat de HSL in vijf jaar gebouwd moet worden, leidt wel tot een prijs boven de raming,

maar binnen de marge van 10%. De minister zei dat zij de Kamer na afloop van de onderhandelingen gedetailleerd op de hoogte zou brengen van de afspraken en van de design and constructvorm. Overigens wordt de onderbouw zo geconstrueerd dat er op termijn andere technieken op gerealiseerd kunnen worden, zoals eventueel een baan voor magneet-zweeftreinen. Na realisatie van de HSL zal er worden gewerkt met cycli van onderhoud en vernieuwing.

De minister was van mening dat de argumentatie die uit de arbitrage-procedure naar voren kwam, nadelig is voor het rijk. Daarom is het rijk in beroep gegaan. Er is vervolgens wel verder onderhandeld, waardoor er miljarden van de prijs af zijn gegaan.

Voor de bovenbouw is een tenderprocedure gestart. Op 24 maart a.s. moeten de aanbiedingen binnen zijn. Vervolgens heeft het ministerie ongeveer een maand nodig voor het nemen van een beslissing. In principe moet dit deel geld opleveren.

De minister wees erop dat zij indertijd in het kader van een bezuinigingsronde gepreludeerd heeft op een eventuele verkorting van de tunnel onder het Groene Hart. Omdat verkorting had geleid tot enorm veel procedures, zou het veel tijdverlies hebben veroorzaakt en dus ook extra kosten. Verkorting bleek uiteindelijk niet mogelijk. Zij was blij met de uitgesproken steun voor de aanleg van de tunnel. Het is een meevaller dat de aanbestedingsprijs onder de raming is gebleven. Na realisering zullen boven de grond vluchtschachten te zien zijn. Er wordt nog verder overleg gevoerd over de veiligheidsaspecten van de tunnel.

Of de zogenaamde pergolaconstructie bij de aansluiting met de A4 mogelijk is, is nog niet helemaal duidelijk. Indien het budgettair mogelijk is, zal het gebeuren. Indien het niet kan, zal daarover een uitleg volgen.

Het optimaliseren van de scope, bovenop hetgeen al met de Kamer is afgesproken, is nog onderwerp van overleg. Er wordt dus voortdurend bekeken hoe de scope van projecten verbeterd kan worden.

Wat het inpassen van de HSL-Zuid betreft, heeft de Rijksbouwmeester gezegd dat dit het schoolvoorbeeld is van de manier waarop in de toekomst moet worden omgegaan met inpassing. Bovendien wordt er nog verder gepraat over de kwaliteit van het project. De minister was van oordeel dat het geheel er schitterend uit komt te zien en dat het voldoet aan de modernste eisen van de tijd.

De stand van zaken van de realisering van de HSL-Zuid is zodanig dat de minister ervan uitging dat de afspraken met België geheel kunnen worden nagekomen. Op 27 maart 2000 wil de minister samen met haar federale Belgische collega ongeveer op de grens van Nederland en België de eerste paal slaan voor de HSL, teneinde aan te geven dat beide landen voortvarend aan het project werken. In de politieke discussie in Vlaanderen worden af en toe relaties gelegd tussen het verlenen van de vergunning voor de HSL en andere Belgische ambities. De minister wees er echter op dat in 1998 tussen Vlaanderen en Nederland de gezamenlijke uitgangspunten inzake de HSL, de beoordeling van de tweede tranche van de verdieping van de Schelde en de IJzeren Rijn zijn vastgelegd. In dat stuk is vastgelegd dat de projecten op eigen merites en in goed nabuurschap worden beoordeeld. Afspraken over oplevering van de HSL zijn juridisch bindend, onafhankelijk van de conclusies ten aanzien van de IJzeren Rijn. Ook gelet op het boetebeding is het zaak dat beide partijen zich houden aan de afspraken. De minister zag geen aanleiding te veronderstellen dat er iets misgaat in België. Hoewel zij meende dat zij het desbetreffende stuk in het verleden aan de Kamer had gezonden, zou zij het nog een keer aan de vaste commissie zenden.

Het ministerie van VROM is eerst verantwoordelijke en betrokken bij de volgorde en de toedeling van de budgetten voor de sleutelprojecten als zodanig. In discussie is de volgende volgorde en toedeling: Amsterdam krijgt 130 mln., Rotterdam 100 mln, Utrecht 100 mln., Den Haag 60 mln., Breda 25 mln., Arnhem 25 mln. Het ministerie van Verkeer en Waterstaat

denkt aan de volgende verdeling: Amsterdam 125 mln., Rotterdam 110 mln., Utrecht 336 mln., Den Haag, Breda en Arnhem 30 mln. Bij de planning van de HSL is er geen rekening gehouden met geld voor stations. Hierover wordt onderhandeld met de gemeentes. Men vindt het te weinig. De minister zei dat zij heeft aangegeven dat de gemeentes PPS-geïnteresseerden moeten vinden. Bij de realisatie blijkt dat evenwel iedere keer moeilijker te zijn dan men in eerste aanleg denkt. Het is belangrijk dit in het achterhoofd te houden in het kader van de HSL-Oost. Hoewel Rotterdam en Amsterdam boze brieven hebben gestuurd, bleef de minister bij haar standpunt dat de gemeentes creatief moeten zijn. De gemeentes kunnen ook zelf budgetten voteren en via PPS-constructies budgetten verwerven. In de PKB HSL-Zuid is voorzien in een verbinding met Amsterdam CS. Wil Amsterdam een verbinding met WTC en wil het iets doen met de zuidas, dan kan het de kosten niet zomaar toerekenen aan de HSL. De kosten hiervoor zijn in geen enkele raming meegenomen. Daarvoor is een additioneel besluit nodig. De minister zegde toe dat zij samen met de minister van VROM, de eerstverantwoordelijke voor de sleutelprojecten, de financiële gegevens ten aanzien van de sleutelprojecten nog een keer op een rij zou zetten.

De grondverwerving is geen kritiek punt in de planning, zoals men kan opmaken uit de termijnen die zijn overeengekomen met de bouwconsortia. Er ontbreken nog enkele cruciale stukjes, bijvoorbeeld bij de boortunnel. De verwachting is dat deze problemen binnen enkele maanden zijn opgelost. In Brabant is er nog een probleem met de verplaatsing van enkele agrarische bedrijven. De kosten van de grondverwerving blijven globaal binnen de raming.

In relatie tot een brief van de gehandicaptenorganisaties over de hellinghoeken bij viaducten over de HSL wees de minister erop dat er al meer wordt gedaan dan louter op grond van de regelgeving nodig is. Men heeft zich van zijn beste kant laten zien. Samen met de gehandicaptenorganisaties is een oplossing overeengekomen voor een passage over de verdiepte ligging. Voorzover de minister bekend was, zijn de bewoners en de gehandicaptenorganisaties tevreden over de oplossing. Zij zegde toe de betrokken gemeentes en het voorlichtingscentrum op de hoogte te stellen van de oplossing. Het zal ook in de internetsite worden opgenomen.

Voor het totale HSL-project is voor 48 mln. een zogenaamde CAR-verzekering afgesloten om veragingsrisico's af te dekken. De deskundigen op het ministerie zeggen dat dit een lage premie voor een hoge dekking is. De verzekering leidt ook tot een kostenreductie, omdat een combinatie van polissen goedkoper is dan losse. Het is belangrijk om de veragingsrisico's af te dekken, omdat er veel private partijen bij betrokken zijn. De verzekering is in de ramingen verwerkt. Bij andere projecten speelt dit niet, omdat de hogere kosten dan als het ware worden opgevangen door Rijkswaterstaat en Railinfrabeheer. Die kosten verlopen dan in de tijd, waardoor er geen hogere kosten voor de Nederlandse Staat zijn.

De minister verklaarde dat er bij het ministerie voldoende expertise zit om dit soort grote projecten goed te kunnen beoordelen. Er zit immers 200 jaar expertise. Het is niet verstandig om de ene audit op de andere te stapelen, aangezien de feitelijke bouw nog niet is begonnen. Er wordt nog onderhandeld met de bouwconsortia. Als er een audit wordt uitgevoerd, zal de prijs weer hoger worden.

Wat de HSL-Oost betreft was de minister van mening dat men bij dergelijke projecten altijd de benuttingsvariant in de overwegingen moet betrekken. Zij ging uit van het rijtje: benutten, beprijzen, bouwen. Men moet de verschillende varianten kunnen afwegen op basis van een effectrapportage. Bij de afweging gaat het onder andere om de vervoersprognoses, de mogelijkheden op bestaand spoor en het kritisch bekijken van het beschikbare geld. Elke keuze voor een tracé zal haar eigen problemen met zich meebrengen. In september 2000 zal de Trajectnota/MER over de HSL-Oost ter visie worden gelegd. Tot eind 2000 is er ruimte voor inspraak

en advies. De ministers van VROM en van Verkeer en Waterstaat zijn voornemens in februari 2001 een besluit te nemen over het tracé. Voor de uiteindelijke variant is nog geen cent beschikbaar gesteld. Het is overigens wel begrijpelijk dat de provincies en de gemeentes zich afvragen wat er gebeurt. Het ministerie voert nog overleg met de betrokken instanties. Interactieve beleidsvorming en bottom-upprocessen mogen er echter niet toe leiden dat men nooit mag twijfelen. De minister wees erop dat in iedere variant beslissingen over de inrichting van stations en de stationsomgeving kunnen worden meegenomen.

Het bij de afweging betrekken van de benuttingsvariant heeft ook te maken met de discussie over de vervoersprognoses. De minister van VROM zal, gelet op de hoofdlijnennotitie structuurschema burgerluchtvaartterreinen, geen vluchten verbieden. Naarmate het drukker wordt in de lucht, wordt substitutie van vervoer per vliegtuig wel steeds interessanter. Het bureau Intraplan Consult heeft een diepgaand onderzoek uitgevoerd naar de vervoerswaarde van de HSL-Oost. Uit alle scenario's komt de verwachting naar voren dat er tot 2020 niet meer dan één hogesnelheidstrein per uur over de HSL-Oost zal gaan. De verwachting is dat dit ook na 2020 het geval is, hoewel de cijfers daarover wat minder stellig zijn. Gelet op de ene hogesnelheidstrein per uur tot 2020 moet heel kritisch naar de investeringsbeslissing worden gekeken. Ook de Duitsers onderzoeken de mogelijkheden van benutting van de bestaande spoorlijn. Overigens verlopen de gesprekken over de verbinding Zevenaar-Emmerich goed.

De minister verklaarde dat Randstadspoor, de bestaande stoptrein- en intercityverbindingen en het goederenvervoer, ook in relatie tot de Betuweroute en de Hanzespoorlijn, uiteraard in de beoordeling worden betrokken. Zij was er geen voorstander van kostbare heavy rail aan te leggen voor lightrailprojecten. Problemen op het terrein van lightrailprojecten moeten separaat van een antwoord worden voorzien. Overigens is de verdubbeling van het zeer druk bereiden traject Utrecht-Amsterdam al in gang gezet.

Nadere gedachtewisseling

De heer **Feenstra** (PvdA) zei dat hij het begrijpelijk en correct vond dat de benuttingsvariant wordt opgevoerd voor de HSL-Oost. In lijn met het advies «Ambities gebundeld» van de Raad voor Verkeer en Waterstaat moet er beleidsconcurrentie zijn tussen onderling vergelijkbare tracévarianten. Dat had eigenlijk vanaf het begin gemoeten. Vandaar ook dat er op verschillende plaatsen onrust is ontstaan. Minister Netelenbos is niet de minister van afstel, maar de minister van bijstel. Past de benuttingsvariant binnen het systeem van de Trans-Europese Netwerken en levert zo'n variant in gelijke mate een ruimtelijk-economische kwaliteitsimpuls voor de stationslocaties op? Omdat de HSL een doel is en niet een middel, moet ook een benuttingsvariant leiden tot de beoogde substitutie. De heer Feenstra hield eraan vast dat het alternatief voor het vliegverkeer zoveel allure moet hebben dat het aantrekkelijk wordt voor de vliegtuigpassagiers.

Mevrouw **Verbugt** (VVD) complimenteerde de minister met het resultaat van de onderhandelingen met de aannemerscombinaties over de aanleg van de HSL-Zuid. Toch had zij nog zorgen over het kostenverloop. In de zesde voortgangsrapportage worden kostenposten genoemd die nog niet ingepast zijn, tot een totaal van zo'n 500 mln., exclusief de meerkosten vanwege het opleveren in 2005. Hoe denkt de minister deze kostenposten in te passen? Het is zaak dat de Kamer te maken heeft met reële verwachtingen van het kostenverloop.

Als additionele plannen van Amsterdam en Rotterdam zijdelings samenhangen met de HSL, dan ligt er ook bij die gemeentes een verantwoorde-

lijkheid om te zoeken naar PPS-partners en dergelijke. Mevrouw Verbugt steunde in dezen de opstelling van de minister. Omdat er altijd kritisch moet worden gekeken naar investeringen, was zij er niet tegen om een benuttingsvariant te bestuderen. Vanwege de capaciteitslimieten op het traject Utrecht-Arnhem is in het kader van Rail 21 echter al besloten tot spoorverdubbeling. Bovendien is er de ambitie van substitutie van vliegverkeer over de korte afstand naar de HSL. Kabinet en Kamer moeten dan ook bereid zijn, de consequenties van eerdere besluiten en geformuleerde ambities mee te wegen. Wat de inpassing van de HSL-Oost betreft vormden voor mevrouw Verbugt bijvoorbeeld ook de afstemming met Randstadspoor en de verwachtingen die bij Arnhem zijn gewekt, een belangrijk toetsingscriterium. Gemeentes en private partijen hebben hun plannen al ver uitgewerkt. Er dient dan ook zo snel mogelijk een afgewogen besluit te worden genomen over de HSL-Oost.

Mevrouw **Giskes** (D66) constateerde dat het «wurgcontract» met België een positieve invloed heeft op de termijn van realisering van de HSL-Zuid. Wellicht wordt de HSL-Zuid er iets duurder door, maar per saldo wordt de Nederlandse samenleving er toch beter van. Misschien moet met Duitsland een soortgelijk contract worden gesloten over boetes en dergelijke. In relatie tot de HSL-Oost vroeg mevrouw Giskes of de echte sprong voorwaarts pas wordt gemaakt als integraal wordt ingezet op de 25 kV. Zij hoopte dat de energie en de inventiviteit die gemeentes en private partijen in het proces stoppen, goed benut worden, in welke variant dan ook.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks) herhaalde zijn vraag om voortgangsrapportages tijdig aan de Kamer te sturen. Het feit dat de minister miljarden heeft verdiend op de aanbesteding van de HSL-Zuid, is niet alleen een compliment waard aan de minister, maar betekent ook dat de offertes veel te hoog waren. De heer Van der Steenhoven was er benieuwd naar waar de verschillen precies in zaten. Wat de sleutelprojecten betreft staat in de tekeningen duidelijk dat de HSL-Zuid eindigt in Amsterdam WTC. De heer Van der Steenhoven wachtte de toegezegde informatie over de sleutelprojecten af. Onder andere vanwege de algemene mobiliteitsdoelstellingen was hij van mening dat de landelijke overheid niet te gemakkelijk mag doen over het belang van de sleutelprojecten. De stationsomgeving moet goed toegerust zijn op het ontvangen van de HSL. Voorkomen moet worden dat de bedrijvigheid die rond de stations is gepland, wordt verplaatst naar de autosnelwegen. Wellicht moet de Kamer hierover ook eens overleg voeren met de minister van VROM.

De heer Van der Steenhoven kreeg uit de discussie over de benuttingsvariant voor de HSL-Oost de indruk dat het ambitieniveau omlaag wordt gebracht, hoewel het gaat om een verbinding tussen twee belangrijke economische groeiarealen. Dit steekt vreemd af tegen het onveranderd hoge ambitieniveau bij de verbinding met het noorden. Hij was van mening dat er een keuze moet worden gemaakt in het wel of niet consequent bekijken van benuttingsvarianten voor het totale spoornet, dus ook ten aanzien van bijvoorbeeld goederenlijn 11. Een incidentele keuze roept immers veel vragen en discussie op.

Hij wees erop dat de luchthaven Schiphol al jarenlang aandringt op versnelde aanleg van de HSL-Oost. Schiphol kan alleen maar groeien als een deel van de vluchten over korte afstand naar het spoor gaat. Als voor het vliegen de werkelijke kosten worden betaald, wordt ook het reizen per trein interessanter voor de vliegtuigpassagier.

De heer **Stellingwerf** (RPF/GPV) was verheugd over de toezegging dat plannen die al door gemeentes zijn uitgewerkt voor het tracé van de HSL-Oost, in alle varianten in beeld blijven. Dat geldt zowel voor een

verdiepte ligging als voor stationsverplaatsing. Toch bleef hij het onbevredigend vinden dat beslissingen over grote projecten, zoals de Betuwelijn en Schiphol, genomen zijn op grond van randvoorwaarden die nu bij de invulling weer ter discussie komen. Op grond hiervan kunnen vraagtekens worden gezet bij de besluitvorming over die grote projecten.

Wat de vervoerprognoses voor de HSL-Oost en het daarnaar uitgevoerde onderzoek betreft, had de heer Stellingwerf de indruk dat de minister zich te volgend opstelt en dat het overheidsbeleid meer moet sturen op de tarieven voor het vliegverkeer en op de snelheid van de trein.

Hij hoopte dat de reizigers op het traject Utrecht-Arnhem tijdens de spits niet nog tien jaar moeten staan in de trein. Er moeten oplossingen worden gevonden om de capaciteit al op kortere termijn uit te breiden. Wanneer kan de capaciteitsuitbreiding realiteit zijn?

Als de benuttingsvariant voor het traject Utrecht-Arnhem tot een veel grotere doelmatigheid leidt, geldt dat ook voor de andere vierspoorsprojecten uit het MIT. Is de minister bereid hierin meer inzicht te verschaffen?

De heer **Leers** (CDA) wees erop dat hij de oplossing die voor de tunnel onder het Groene Hart is gekozen, een verkeerde oplossing blijft vinden. Hoewel het wat laat is, is het terecht dat de minister de benuttingsvariant laat bekijken bij de HSL-Oost en dat daarbij de PPS-relaties zijn opgeschort. Het gevoel blijft bestaan dat de PPS niet zo wil lukken als de Kamer zich voor ogen heeft gesteld. Het bevestigt opnieuw dat de overheid niet altijd een even betrouwbare partner is. De heer Leers zei dat hij er geen enkele moeite mee had de minister niet de minister van afstel, maar voorlopig nog de minister van bijstel te noemen. Met genoegen hoorde hij dat er in toenemende mate in de coalitie wordt geconstateerd dat er nog heel wat bij te stellen is.

De **minister** wees erop dat de nieuwbouw van de HSL-Zuid loopt tot Nieuw-Vennep. Ontwikkelingen langs het deel vanaf Nieuw-Vennep tot Amsterdam CS/Amsterdam WTC worden via sleutelprojecten toebedeeld. Additionele ambities zijn niet meegenomen in de ramingen.

Bij de tracéprocedure voor de HSL-Zuid is ook de nulvariant onderzocht. GroenLinks pleitte toen sterk tegen nieuwbouw.

De minister verklaarde dat er op dit moment sprake is van een mogelijke budgetoverschrijding bij de HSL-Zuid. De bezuiniging die is bereikt op de aanleg van de tunnel, is niet voldoende om de besparing van 200 mln. te realiseren. Een oplossing van het financiële probleem hangt af van de onderhandelingen met de infraprovider en van het overleg met de minister van Financiën en het kabinet. Overigens genereren PPS en afspraken met de infraprovider ook inkomsten. Alle punten worden betrokken bij de uiteindelijke kostenbepaling.

Over de investering die nodig is voor de aanleg van het perron in Rotterdam, zijn afspraken gemaakt. Voor het overige kan de hogesnelheidstrein overal stoppen.

De minister merkte op dat ook voor de Nederlandse bouwwereld het werken met de design and constructmethode nieuw is. Het gaat om gigantische financiële operaties, ook voor de bouwwereld zelf. Het is logisch dat men onzeker is over het afdekken van financiële risico's. Omdat het de eerste keer is dat het rijk zelf met deze procedure werkt, is het voor iedereen wennen.

Een «wurgcontract», zoals genoemd door mevrouw Giskes, leidt niet alleen tot goede afspraken over tijdige oplevering, maar ook tot een kostenverhoging. Wil men geen overschrijdingen, dan wordt het product later opgeleverd, hetgeen overigens ook tot kosten en verlies lijdt. De minister verklaarde dat er niet zoveel railbouwcapaciteit en betonbouwcapaciteit voor grote projecten is. Naarmate de bouwtijd korter is, moet er meer apparatuur komen. Dat werkt kostenverhogend.

Ten aanzien van de HSL-Oost was de minister het ermee eens dat het een aantrekkelijke verbinding moet worden, die een goede substitutie voor de vliegverbindingen vormt. Via betere benutting is het mogelijk de reistijd naar Frankfurt al in 2005 terug te brengen van vijf uur naar ongeveer drie uur. De afspraken die in het kader van de PKB Schiphol zijn gemaakt, worden dan in ieder geval nagekomen. Verhoging van de rijsnelheid tot 300 km/h geeft een tijdwinst van slechts negen à twaalf minuten in Nederland, omdat de trein ook in Utrecht en Arnhem moet stoppen. Het besluitvormingsproces over de HSL-Oost moet echter nog worden doorlopen.

De minister zei dat zij het uitgevoerde onderzoek naar de vervoerswaarde van de HSL-Oost aan de Kamer zou sturen. Gebleken is dat onder een aantal randvoorwaarden drie keer het huidige volume van het internationaal vervoer over het bestaande tracé afgewikkeld kan worden. 25 kV hoeft niet integraal aangelegd te worden, omdat het voor lightrail niet nodig is. Er loopt een eerste 25 kV-pilot. Hoewel het simpel lijkt, is invoering van 25 kV niet altijd de beste keuze.

De minister herinnerde eraan dat zij in juni gegevens zal verstrekken over een verhoging van de afwikkelingscapaciteit zonder 25 kV en dergelijke. Zij zei dat de heavyrailprojecten uit het MIT al in uitvoering zijn dan wel zijn of worden bekeken op een benuttingsvariant.

Ten slotte wees zij erop dat alle private partners die met de gemeentes en de provincies praten over PPS-constructies, wisten en weten dat het tracé-besluit pas in februari 2001 wordt genomen. Aangezien men op de hoogte is van de ingewikkelde procedures, moet men niet te gemakkelijk schermen met termen als «onbetrouwbare overheid». Men weet ook dat er nog geen geld beschikbaar is.

De voorzitter van de commissie,
Blaauw

De griffier van de commissie,
Roovers