

## 22 026, nr. 70

### Planologische kernbeslissing Nederlands deel van een hogesnelheidsspoorverbinding Amsterdam–Brussel–Parijs

#### VOORLOPIG VERSLAG VAN DE VASTE COMMISSIES VOOR RUIMTELIJKE ORDENING EN MILIEUBEHEER EN VOOR VERKEER EN WATERSTAAT<sup>1</sup>

Vastgesteld 18 maart 1997

Ter voorbereiding van de openbare behandeling van de Planologische Kernbeslissing Hogesnelheidslijn-Zuid, deel 3a (22 026, nr. 70) leggen de vaste commissie voor Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer en de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat de regering de navolgende opmerkingen en vragen voor.

De leden van de **VVD**-fractie hadden kennis genomen van een notitie van 27 februari 1997 van de projectorganisatie HSL-Zuid over het verdere verloop van de PKB-procedure en de daarop volgende bouw.

1. *Zij zouden gaarne een gedetailleerd overzicht ontvangen over de verschillende fases van de verdere PKB-procedure, vanaf de behandeling in de Eerste Kamer, welke op 22 april 1997 is voorzien, tot aan het eind van de tracéfase in het najaar 1998, met vermelding van de verschillende artikelen van de Tracéwet welke daarbij toepassing vinden.*

2. *Voorts zouden zij ook gaarne een gedetailleerd tijdschema ontvangen van de bouwfase, waarvoor 6½ à 7 jaar is voorzien.*

3. *Is deze naar het lijkt vrij lange duur mede veroorzaakt door:*  
a. *onvoldoende tijdig beschikbare financiële middelen;*  
b. *onvoldoende beschikbare aannemers en personeel?*

4. *Op hoeveel plaatsen en welke worden de werkzaamheden tegelijk begonnen en voortgezet?*

5. *Wat zou bij een voortvarende aanpak, maar zonder forceren, de bouwtijd zijn indien steeds zowel financiële middelen als aannemers en personeel beschikbaar zouden zijn?*

6. *Is het de bedoeling om indien van de beide gedeelten Schiphol–Rotterdam en Rotterdam–Antwerpen er een eerder gereed is dan het andere, dat eerstgereedgekomen gedeelte dan ook terstond in gebruik te nemen?*

#### Samenstelling:

*Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer:*  
Steenkamp (CDA), Schuurman (RPF), Baarda (CDA), Zijlstra (PvdA) (voorzitter), Van Gennip (CDA), Veling (GPV), Pitstra (GL), De Beer (VVD), Lodewijks (VVD), Ketting (VVD), Bierman, Le Poole (PvdA), De Wit (SP), Hessing (D66).

#### *Verkeer en Waterstaat:*

Talsma (VVD), Baarda (CDA) (voorzitter), Zijlstra (PvdA), Eversdijk (CDA), Hilarides (VVD), Vrisekoop (D66), Pitstra (GL), Rongen (CDA), Batenburg (AOV), Lodewijks (VVD), Van den Berg (SGP), Hendriks, Bierman, De Wit (SP), Linthorst (PvdA).

Het tracé loopt in de Hoeksewaard door een ruilverkaveling in uitvoering, waarbij dit tracé niet is opgenomen in het ruilverkavelingsplan.

*7. Hoe wordt dit procedureel geregeld en afgestemd met de ruilverkaveling?*

Het tracégedeelte van Schiphol naar Nieuwe Wetering doorkruist in zijn laatste versie belangrijk meer percelen in de Haarlemmermeerpolder dan in een vorige versie.

*8. Is hierbij een soort ruilverkavelingsprocedure voorzien of alsnog te overwegen om de doorsneden bedrijven in de toekomst elk slechts aan één zijde van het tracé te doen liggen?*

De leden van de **CDA**-fractie hadden de volgende opmerkingen en vragen.

*1a. Is de regering bereid, gelet op de discussie in de Tweede Kamer en op het maatschappelijk verzet, alsnog het traject tussen Rotterdam en Schiphol te heroverwegen?*

*1b. Indien deze vraag ontkennend wordt beantwoord, welke motieven geven dan voor de regering de doorslag?*

Tijdverlies mag naar de mening van de leden van de CDA-fractie geen doorslaggevend argument zijn. Het gaat hier immers om een investering voor meer dan honderd jaar. Bovendien zou alvast begonnen kunnen worden met de uitvoering van het traject tussen Rotterdam en de Belgische grens.

*1c. Hebben de Bundelingsvarianten bij de voorbereiding en het onderzoek wel een eerlijke kans gehad?*

*2. Deelt de regering de mening dat de BBLN-variant de geringste inbreuk maakt op openheid, oriëntatiemogelijkheden en cultuurhistorische waarden?*

*3a. Waarom is geen kosten/baten analyse van de HSL gemaakt, ingepast langs de bestaande spoorlijn door Den Haag?*

*3b. Is de veronderstelling juist dat een HSL door Den Haag 2,5 miljard gulden goedkoper zou zijn?*

*4. Wat zijn de voordelen om de HSL integraal in te passen in het bestaande openbaar vervoer?*

Verwezen wordt hierbij onder meer naar de rapporten van TU-Delft en van Moret, Ernst en Young.

*5. Welke Europese richtlijnen en/of afspraken gelden voor het traject tussen Schiphol en Rotterdam en welke voor het traject Rotterdam tot de Belgische grens?*

*6a. Zijn de uitgangspunten en veronderstellingen die aan de PKB-beslissing ten noorden van Rotterdam ten grondslag liggen houdbaar en aannemelijk?*

*6b. Passen de gemaakte beleidskeuzen in het nationale en internationale beleid?*

*7. Welke waarde hecht de regering, naast (afgedwongen) politieke steun, aan brede maatschappelijke steun?*

Gedacht wordt hierbij o.a. aan de brede maatschappelijke coalitie bestaande uit ANWB, Kamer van Koophandel Haaglanden, Stichting Natuur en Milieu, Vereniging Natuurmonumenten, Wereld Natuur Fonds en LTO/WLTO-Nederland.

De door de regering gekozen ondertunnelingsvariant door het Groene Hart heeft geen deel uitgemaakt van de inspraakprocedure.

*8. Is dit niet in strijd met de in artikel 2a van de Wet op de Ruimtelijke Ordening voorgeschreven PKB-procedure?*

*9. Welke kansen acht de regering aanwezig, dat door versnippering van open ruimten tengevolge van het gekozen A1-tracé verstedelijking zal plaatsvinden?*

De gedeeltelijke ondertunneling van het Groene Hart kost volgens ramingen bijna f 1 miljard.

*10a. Is het verantwoord hier zoveel geld aan te besteden, terwijl andere – veel goedkopere – oplossingen mogelijk zijn?*

*10b. Is hier geen sprake van rechtsongelijkheid ten opzichte van andere kwetsbare gebieden, waar nauwelijks voorzieningen worden getroffen?*

Gedacht wordt hierbij aan stedelijke, natuur- en landschapsgebieden, maar ook aan land- en tuinbouw.

*11. Wat is precies het economisch belang van het gekozen HSL-tracé voor de Randstad en voor Nederland?*

*12a. Waarom wordt zo nadrukkelijk vastgehouden aan een ontwerp-snelheid van 300 km/u?*

*12b. Op welke trajecten en over welke afstanden kan de ontwerp-snelheid van 300 km/u daadwerkelijk worden gehaald?*

*12c. Is het waar dat door de ministers van Verkeer en Waterstaat van de EU op 21 november 1989 is afgesproken, dat ten zuiden van Rotterdam «een nieuwe lijn wordt aangelegd met in principe een ontwerpsnelheid van 300 km/u» en dat ten noorden van Rotterdam «de bestaande lijn zo goed mogelijk wordt aangepast voor 200 km/u»?*

*12d. Zo ja, waarom wordt dan van deze afspraken afgeweken?*

*12e. Hoe gaat men in het buitenland (Frankrijk, Duitsland, Spanje, Italië) om met nieuwe lijnen en met hoge snelheden op een traject ter grootte van de lijn Schiphol–Rotterdam (53 km lang)?*

*13a. Wanneer zullen belangrijke doorgaande spoorlijnen worden omgebouwd van 1500 volt naar een 25 kV-systeem?*

*13b. Kunnen verschillende treinsoorten nu voldoende worden uitgewisseld?*

*13c. Welke kwaliteitsimpuls mag verwacht worden van een 25 kV-systeem?*

*13d. Wat zijn dan de effecten op de capaciteitsverruiming van het bestaande spoor?*

*14a. Welke aantasting van het Groene Hart zal er zijn tijdens de aanleg en ondertunneling van de HSL?*

*14b. Wordt het Groene Hart naar de opvattingen van de regering wel ontzien?*

*15a. Geven bestaande wetten wel voldoende juridische houvast over het gebruik en eigendom van geboorde tunnels?*

*15b. Wie wordt eigenaar van deze tunnels?*

*15c. Is voor boortunnels nieuwe wetgeving nodig?*

De leden van de CDA-fractie verwezen in dit verband naar een artikel in Profiel, weekblad voor medewerkers van Verkeer en Waterstaat, van 6 maart jl.

*16a. Wat is de stand van zaken met betrekking tot de aan de Tweede Kamer gedane toezeggingen?*

*16b. Is het toegezegde nader onderzoek naar mogelijke varianten van traject-gedeelten al afgerond en zo ja, met welk resultaat?*

*17a. Kan de regering nader aangeven wat thans de stand van zaken is met betrekking tot de financiering van het project zoals aangegeven op de bladzijden 16 en 17 van PKB deel 3a?*

*17b. Welke verwachtingen heeft de regering t.a.v. de private financiering?*

*17c. Is het niet te optimistisch er van uit te gaan dat een deel van de kosten kan worden opgebracht uit private financiering?*

*17d. Hoe zal financiering van dat deel plaatsvinden als private financiering niet lukt?*

*17e. Is de private financiering ten behoeve van de aanleg van de Betuwelijn al rond? Zo nee, waarom niet?*

*17f. Ten koste van welke projecten zal herprioritering binnen de infrastructuurprogramma's plaatsvinden?*

*17g. Welke garanties kan de regering geven dat de uitvoering van het project binnen de gestelde kosten zal blijven?*

*17h. Wordt de Rekenkamer hierbij betrokken en zo ja, vanaf wanneer?*

*18. Waarom is reeds een aanzienlijk deel van de financiële bijdrage aan België betaald, terwijl de procedures nog niet eens zijn afgerond?*

*19a. Waarom wordt in het voorstel van de regering het Groene Hart in de Haarlemmermeer wel bovengronds doorsneden?*

*19b. Is het de regering bekend dat dit in strijd is met het streekplan Noord-Holland en het structuurplan 2005 van de gemeente Haarlemmermeer?*

*19c. Welke argumenten heeft de regering om zo nadrukkelijk in strijd met deze plannen te handelen?*

*19d. Waarom is hier geen rekening gehouden met het open gebied, terwijl bundeling met reeds bestaande infrastructuur tot de mogelijkheden behoort?*

*19e. Op welke wijze is hier overleg gevoerd met de direct belanghebbenden?*

*20a. Is de regering alsnog bereid om tegemoet te komen aan de wens van de gemeente Zoetermeer de HST in een tunnelbak door de nieuwe woonwijk Oosterheem te laten rijden?*

*20b. Is het juist dat een open tunnelbak ongeveer honderd miljoen gulden meer kost dan een hoge aarden baan en kunnen dan 300 tot 350 woningen meer worden gebouwd in Oosterheem?*

*21. Wanneer zal in Delft de spoortunnel gerealiseerd worden, nu Den Haag CS een volwaardig HST-station wordt?*

In de toelichting op PKB deel 3a staat vermeld, dat het streven erop is gericht de HSL tussen Berkel en Rodenrijs en Bergschenhoek aan te leggen op een niveau van 2,5 meter beneden maaiveld. In de betrokken gemeenten gaat men ervan uit dat deze toezegging in de fase waarin het OTB wordt opgesteld, serieus wordt genomen en dat met maaiveld – zoals gebruikelijk – wordt bedoeld bestaand maaiveld.

*22. Is de regering het met deze opvatting eens?*

De gemeente Berkel en Rodenrijs heeft bedenkingen tegen de Regiomix 2. De bedenkingen betreffen de lengte van de half verdiepte ligging aan de noordzijde en de hoogteligging ter plaatse van de Wildersekade. Toegezegd is, dat de inpassing nabij Berkel en Rodenrijs nadere aandacht krijgt.

*23. Kan de regering, op basis van de resultaten van het voorbereidend overleg om te komen tot een OTB, meedelen in hoeverre tegemoet kan worden gekomen aan de Berkelse wensen, en, indien dit niet het geval is, wat hiervan de reden is?*

De door de PKB beoogde hoogteligging bij de Wildersekade hangt samen met de kruising van de intermediaire zône. Het is merkwaardig dat alleen de Wildersekade hoog (inmiddels op 4,50 meter boven maaiveld) wordt gekruist. Het is toch veel logischer de HSL ter plaatse van de Wildersekade, in aansluiting op het noordelijke deel, half verdiept te kruisen om vervolgens ten zuiden van de Wildersekade ondergronds te worden doorgezet. Het moet toch mogelijk zijn ook bij een halfverdiepte ligging van de HSL de kruising van de ecologische zône op een creatieve wijze te realiseren.

*24. Wat is de mening van de regering hierover?*

In HSL-Zuid Bericht nr. 3 van februari 1997 staat vermeld dat de Drechtstedenvariant niet ter discussie staat. Dat is in strijd met de toezegging aan de Tweede Kamer om de Drechtstedenvariant op zijn haalbaarheid te onderzoeken.

*25a. Op welke wijze zal de regering deze toezegging gestand doen?*

*25b. Kan voor de plenaire behandeling van de PKB in de Eerste Kamer het resultaat van het toegezegde onderzoek aan deze Kamer worden toegezonden?*

De leden van de CDA-fractie verwezen in dit verband ook naar de brief van het gemeentebestuur van Heerjansdam, d.d. 17 februari 1997, kenmerk 1.812/9706803, gericht aan de minister van Verkeer en Waterstaat.

*25c. Deze leden ontvangen gaarne een afschrift van de antwoordbrief van de genoemde minister aan het gemeentebestuur van Heerjansdam.*

*26. Waarom is niet gekozen voor een tracé dat het Develgebied en de Hoeksche Waard in tact laat?*

De aanleg van het HSL-project is bij uitstek een taak van het Rijk en dat geldt ook voor de financiering.

*27a. Waarom wil de regering dan dat de gemeente Breda wèl bijdraagt in de kosten van een duurzame inpassing van de HSL, een lijn die het stedelijk gebied van Breda doorsnijdt?*

Juist de ontwikkeling van dit stedelijk gebied was één van de belangrijke redenen van de gemeentelijke herindeling in dit gebied!

*27b. Is de regering bereid de aanleg en inpassing van de HSL in dit gebied uit rijksmiddelen te financieren?*

De financiering van de inpassingsmaatregelen in West-Brabant is nog steeds onduidelijk.

*28a. Kunnen de in de PKB genoemde meerkosten van f 70 mln. voor de inpassing bij het station Breda-Prinsenbeek, de Valdijk en Effen in overleg tussen de rijksoverheid en de gemeente Breda in alle vrijheid worden ingezet?*

De meerkosten voor de inpassing bij Breda/Prinsenbeek zijn gesteld op f 220 mln.

*28b. Is hierbij de tunnelbak het uitgangspunt of het beschikbare budget van f 220 mln.?*

De huidige visie van de rijksoverheid op de inpassing bij Effen is gebaseerd op een uiterst beperkt geohydrologisch onderzoek. Zowel de lokale politiek als milieu-organisaties hebben gevraagd om een second-opinion.

*29. Is de regering bereid gehoor te geven aan zo'n verzoek?*

De uitvoering van zo'n groot project als de inpassing van de HSL in stedelijk gebied trekt een zware wissel op bewoners en bestuur van een stad als Breda. Daarom is het goed om binnen de beschikbare ruimte de mogelijkheden maximaal te benutten en te streven naar een oplossing die een groot maatschappelijk draagvlak kent. De inbreng van de gemeenten Breda en Prinsenbeek (op basis van een studie door Witteveen en Bos) is tot nu toe niet betrokken in de besluitvorming. Ook hebben deze rapportages nooit geleid tot formele, inhoudelijke reacties van de rijksoverheid. Daarnaast kan het gebied alleen goed tot ontwikkeling worden gebracht wanneer de doorklieving van het stedelijk gebied door de A16 en de HSL wordt opgeheven c.q. geminimaliseerd.

*30a. Is de regering bereid te erkennen dat een constructieve bijdrage van de gemeente de kwaliteit van de inpassing van de HSL in de regio Breda verbetert en is de regering bereid de consequenties daarvan te erkennen?*

*30b. Is de regering bereid om samen met de gemeente Breda, op basis van een programma van eisen van zowel de rijksoverheid als de gemeente, te zoeken naar een optimale duurzame inpassing van de HSL in de regio Breda?*

*30c. Is de regering bereid om binnen het budget, inclusief de meerkosten van f 220 mln., een studie te laten verrichten naar de mogelijkheid van een overdekte tunnelbak-constructie en naar de mogelijkheid van een tunnel in de regio Breda?*

*30d. Is de regering bereid om derden te betrekken bij de studies naar en/of ontwikkeling van alternatieven in de regio Breda binnen de genoemde financiële kaders?*

*31a. Wil de regering een nadere uiteenzetting geven hoe de schadeloosstellingen zullen worden geregeld?*

*31b. Wordt hierbij ook rekening gehouden met zaken als nadeelcompensatie, woonomgeving en emotionele schade?*

De leden van de **PvdA**-fractie hadden met belangstelling kennis genomen van de voorliggende PKB. Zij hadden een aantal vragen die betrekking hebben op

- het proces van besluitvorming,
- de te realiseren tijdwinst,
- de keuze van het tracé ten noorden van Rotterdam,
- de mogelijkheden van substitutie van vliegverkeer door treinverkeer,
- de relatie van de overwegingen die aan de aanleg van de HSL ten grondslag liggen tot de in de PKB Schiphol en omgeving voorgenomen gerichte en beheerste groei van Schiphol,
  - het verwachte exploitatie-resultaat van de HSL,
  - een aantal specifieke inpassingsproblemen.

Het proces van besluitvorming

In de voorliggende PKB legt het kabinet een relatie met de positie van Nederland-Distributie-land en de versterking van Schiphol als mainport. De aan het woord zijnde leden deelden de opvatting van het kabinet dat aanleg van de HSL niet op zichzelf beschouwd moet worden, maar geplaatst moet worden in de context van de gewenste Ruimtelijke Ordening. In dit verband betreurden zij het proces van besluitvorming, waarbij in november 1995 aan hen de PKB Schiphol en omgeving is voorgelegd, zij nu een besluit moeten nemen over de HSL en zij op niet al te lange termijn vermoedelijk een oordeel moeten geven over nut en noodzaak, alsmede de eventuele locatie van een tweede luchthaven. Dit bevorderde naar hun oordeel niet de zozeer gewenste integrale afweging. Dit klemt des te meer omdat met ieder besluit grote investeringen gepaard gaan, waardoor het moeilijk, zo niet onmogelijk is om op de eenmaal ingeslagen weg terug te komen.

*1. Wil de regering haar visie op de gehele bovengenoemde problematiek meedelen?*

## De te realiseren tijdwinst

De leden van de PvdA-fractie deelden de opvatting van het kabinet dat substitutie van met name het vliegverkeer op de korte afstand door de trein zeer wenselijk is, zowel uit bereikbaarheids- als uit milieu-overwegingen. Zij waren met het kabinet van mening dat deze substitutie alleen zal plaatsvinden als de trein in reistijd, comfort en prijs een serieus alternatief vormt voor het vliegtuig. In dit opzicht konden zij in dit verband onderschreven zij het belang van snelheid. Zij vroegen zich echter af of de te realiseren tijdwinst in verhouding staat tot de extra kosten die een zo kort mogelijk tracé met zich meebrengt.

*2. Kan de minister aangeven welke tijdwinst op de afzonderlijke gedeelten van het gekozen tracé (Schiphol-Rotterdam, Rotterdam-Antwerpen, Antwerpen-Brussel, Brussel-Parijs) gerealiseerd wordt?*

*3. Welke reistijd zou op het eerstgenoemde trajectgedeelte benodigd zijn als de HSL ten noorden van Rotterdam gebundeld zou worden met de bestaande infrastructuur?*

*4. Heeft deze laatste optie ook gevolgen voor de reistijd op andere trajectgedeelten?*

*5. Hoe kijkt de regering aan tegen ontwikkelingen in onder meer Denemarken en Italië, waar treinen worden ontworpen die ook over bestaand spoor hoge snelheden kunnen bereiken?*

## De keuze van het tracé ten noorden van Rotterdam

De aan het woord zijnde leden verheugden zich over de poging die door het kabinet gedaan is om een zeer kwetsbaar gedeelte van het gekozen tracé te ontzien.

*6a. Zij vroegen echter wat de ecologische gevolgen zijn van de aanleg van een tunnel onder het Groene Hart? Met name voor de waterhuishouding in het Groene Hart?*

*6b. Kan het bijvoorbeeld leiden tot verzilting?*

*7. Bovendien wilden zij graag weten hoe groot de kans is dat op het voorgenomen traject op den lange duur toch stopplaatsen zouden ontstaan, zoals in het verleden ook op de treinverbindingen naar Schiphol is gebeurd.*

*8. Kan de minister aangeven wat de totale extra kosten zijn voor het gekozen tracé in vergelijking met alternatieve tracés, zoals de bundeling met de bestaande infrastructuur?*

*9. Wat is in dit verband de opvatting van de minister over de noodzaak om op termijn het gehele spoorwegnet om te bouwen naar 25 kilovolt?*

*10. Hoe verhoudt de tracé-keuze zich tot de eventuele aanleg van een tweede luchthaven?*

## De substitutie van vliegverkeer door treinverkeer

Bij de behandeling van de PKB Schiphol en omgeving in de Eerste Kamer is door de minister van Verkeer en Waterstaat benadrukt dat de trein een alternatief vormt voor het vliegtuig doordat de trein een «hart op hart»-verbinding realiseert. In de voorliggende PKB vertrekt de HSL vanuit



Schiphol. Daarmee lijkt de HSL vooral aantrekkelijk voor reizigers die Nederland per vliegtuig binnen komen.

*11. Hoe verhoudt dit tracé zich tot de wenselijke hart-op-hart verbindingen?*

*12a. Hoeveel vluchten vertrekken er dagelijks van Amsterdam naar Parijs?*

*12b. Hoeveel passagiers gaan met deze vluchten mee?*

*12c. Hoeveel van deze passagiers zijn «transito-reizigers» (Dat wil zeggen reizigers die Schiphol alleen gebruiken om over te stappen)?*

*13. Wat wordt de capaciteit van de HSL in aantallen passagiers?*

*14. Is de minister van mening dat een concurrerende prijs voor de trein ook beperkingen oplegt aan de prijsontwikkeling in het vliegverkeer?*

*15. Hoe kijkt de minister in dit verband aan tegen de «zwaan-zinnige aanbiedingen» en de grote vlucht die de airmiles nemen?*

De relatie van de overwegingen die aan de aanleg van de HSL ten grondslag liggen tot de in de PKB Schiphol en omgeving voorgenomen gerichte en beheerste groei van Schiphol

Bij de behandeling van schriftelijke vragen van de Tweede Kamer werd de bijdrage van de HSL aan de werkgelegenheid door het kabinet als volgt verwoord: «Structurele werkgelegenheid door versterking van de aantrekkelijkheid van de Randstad en Noord Brabant, voor vestiging van met name kantoren van buitenlandse bedrijven en internationaal georiënteerde Nederlandse bedrijven. Het gaat daarbij zowel om het behoud van bestaande vestigingen als om het vergroten van het marktaandeel in verhuizingen en nieuwe bedrijven van Nederland in Europa. Tevens wordt de mainport-ontwikkeling van Schiphol ondersteund.»

*16. Ligt de aantrekkelijkheid van Nederland als vestigingsplaats voor internationaal georiënteerde bedrijven nu juist niet in de goede verbindingen die vanuit Nederland met de rest van de wereld kunnen worden onderhouden?*

*17. Veronderstelt een groter aandeel van Nederland in de vestiging van internationaal georiënteerde bedrijven niet ook een toename van deze verbindingen?*

*18a. Kan de minister aangeven welk aandeel Schiphol heeft in deze verbindingen?*

*18b. Kan de minister aangeven welk aandeel in de huidige groei van Schiphol veroorzaakt wordt door passagiers die gebruik maken van vluchten voor de korte afstand?*

*19a. Kan de minister aangeven wat de prognose is voor de groei van deze categorie tot het jaar 2003?*

*19b. En tot het jaar 2015?*

*20a. Kan de minister aangeven wat het aandeel is van transito-passagiers in het aantal passagiers van de KLM?*

*20b. En in de bedrijfsexploitatie van de KLM?*

Het verwachte exploitatie-resultaat van de HSL

*21a. Welk bedrag aan investeringen zijn precies vereist?*

*21b. Op welke termijn moet deze investering worden terugverdiend?*

*21c. Welke aantallen passagiers zijn daarvoor nodig en tegen welke prijs?*

Specifieke inpassingsproblemen

In het HSL-bericht Zuid, nr. 3 wordt vermeld dat de «Drechtsteden-variant» niet meer ter discussie staat. De leden van de PvdA-fractie constateerden dat door de Tweede Kamer een motie is aangenomen, waarin wordt uitgesproken dat de Drechtsteden-variant nader onderzocht dient te worden. De resultaten van dit onderzoek zouden half april gereed zijn.

*22. Kan de minister aangeven welke informatie correct is?*

*23. Zullen de resultaten van het onderzoek beschikbaar zijn vóór de plenaire behandeling van de PKB in deze Kamer op 22 april?*

*24a. Kan de minister aangeven wat het totaal bedrag is dat voor de oplossing van specifieke knelpunten (waaronder Hoogmade, Effen, Haarlemmermeer, Prinsenbeek en de Drechtsteden) noodzakelijk zou zijn?*

*24b. Kan de minister dit bedrag per knelpunt specificeren?*

De leden van de fractie van **D66** deelden mee met belangstelling te hebben kennis genomen van de behandeling van deze PKB in de Tweede Kamer en van de desbetreffende stukken. Daarnaast hadden deze leden het op prijs gesteld om ter plaatse het traject te bekijken in aanwezigheid van vertegenwoordigers van de projectorganisatie HSL-Zuid en de stichting Natuur en Milieu. Naar aanleiding van een en ander wensten zij de regering de navolgende vragen voor te leggen.

Midden december 1996 is het zogenaamde HSL-Zuid bericht huis-aan-huis verspreid in de omgeving van de toekomstige HSL. Daarin staat vermeld dat «De HSL...in het Develgebied allereerst op een hoogte van ongeveer 2 meter boven het maaiveld (ligt) en ...vervolgens met een tunnel onder de Oude Maas door(gaat)». De Drechtstedenvariant staat volgens deze tekst niet meer ter discussie. Dit is in strijd met de toezegging aan de Tweede Kamer (motie D66/PvdA) om de Drechtsteden-variant op zijn haalbaarheid nog te onderzoeken, terwijl de hoogteligging van de HSL voor het gemeentebestuur van Heerjansdam nog steeds geen uitgemaakte zaak is. Dit voorlichtingsmateriaal wekt op zijn minst de indruk dat de toezegging aan de Tweede Kamer een farce is en dat het gebundelde overleg dat inmiddels is opgestart van weinig betekenis is, omdat alle besluiten kennelijk al zijn genomen. Mogelijk berust dit op een misverstand.

*1. Kan de regering dat bevestigen en wil zij deze tekst laten rectificeren?*

In het kabinetsbesluit is ruimte gelaten voor aanpassing van het knelpunt Hoogmade. Door het huidige tracé dat het kabinet voorstaat, moeten aan de Boskade in Hoogmade een hele rij huizen met de grond

gelijkgesteld worden, waaronder een boerderij uit 1640, een rijksmonument.

Er zijn echter op zijn minst twee andere oplossingen denkbaar die de huizen aan de Boskade kunnen sparen, maar bovenal een betere inpassing geven van de HSL in het dorp Hoogmade.

In de eerste plaats kan het tracé de A4 plusminus 300 meter zuidelijker kruisen, waardoor de kruising niet plaatsvindt ter hoogte van de Boskade (Zuidzijdevaart), maar dichterbij de afslag Hoogmade. Daardoor kunnen alle huizen aan de Boskade worden gespaard. Door deze aanpassing is wel nodig dat de maximale ontwerpsnelheid iets omlaag gaat, bijvoorbeeld van 300 km naar 250 km per uur, maar mogelijk dat reeds bij 275 km per uur het doel bereikt kan worden. Dit levert overigens slechts een vertraging op van enkele seconden. De vertraging van de ontwerpsnelheid van 300 naar 250 km over het gehele tracé Rotterdam–Schiphol kost slechts één minuut aan tijd.

Een tweede oplossing is niet alleen voor de Boskade gunstiger, maar zou ook een veel beter tracé vormen. Het gaat hier om de zogenaamde gestrekte variant, die niet ten westen maar ten oosten van de Hoogmade loopt. Deze variant gaat onder de Kromme Does en de voetbalvelden door, door middel van een tunnel die eerst ten westen van de A4 weer bovenkomt. Deze tunnel zal in vergelijking met de nu voorgestelde tunnel slechts 400 meter langer zijn, maar omdat het tracé veel minder bochten kent, wordt er een winst geboekt van 1300 meter op het tracé zelf. Daarmee zullen per saldo de meerkosten erg kunnen meevallen. Deze variant is nooit echt goed uitgerekend, maar is goed mogelijk binnen de bandbreedte van de huidige planologische kernbeschikking. Behalve de gemeente Jacobswoude, waartoe Hoogmade behoort, is ook de gemeente Alkemade voor een gestrekte variant ten oosten van Hoogmade.

*2. Graag vernemen de leden van de fractie van D66 of deze varianten nog onderzocht kunnen worden.*

*3a. Wat zijn de afspraken concreet op Europees niveau en hoe zijn die ingevuld voor het traject ten noorden van Rotterdam?*

*3b. Hoe gaat men in het buitenland om met nieuwe lijnen en met hoge snelheden op trajecten met een lengte als die van de lijn Schiphol–Rotterdam (53 km lang!)?*

In Frankrijk wordt de TGV alleen ingezet voor lange trajecten van 230 km, 375 km en 400 km, alle overige trajecten zijn aangepaste bestaande lijnen, waarop de TGV ook met een aangepaste snelheid rijdt.

In Duitsland zijn de non-stop afstanden tot negen maal zo lang als tussen Schiphol en Rotterdam, maar de ontwerpsnelheid is beperkt gebleven tot 200 km per uur met uitzondering van het traject Hannover–Göttingen (100 km lang) waar de ontwerpsnelheid 250 km per uur is. Ook op zeer grote afstanden in Spanje, Madrid–Cordoba 450 km, rijdt de pendulair slechts maximaal 225 km per uur en in Italië de rapido hooguit 200 km. Nergens is een traject zo kort als Rotterdam–Schiphol waar de ontwerpsnelheid meer is dan 200 km per uur.

*4. Waarom wil de minister dan toch boven die streefsnelheid blijven voor het traject Rotterdam–Schiphol?*

De leden van de fractie van D66 deelden mee er niet van overtuigd te zijn dat boven Rotterdam tot aan Schiphol een snelheid van 300 km per uur moet worden gehaald. Wanneer die eis wordt verlaten ontstaan er een groot aantal mogelijkheden waaronder de hierboven geschetste. Het gevolg van de beleidskeuze van 300 km per uur is, dat op plaatsen waar

bochten onvermijdelijk zijn het spoor enigszins scheef komt te liggen (verkanting). Door die verkanting kan dit spoor alleen door de HST en door treinen die minstens 200 km per uur rijden gebruikt worden. Het geplande gebruik van die spoorlijn, te weten zes treinen per uur per richting, betekent slechts een benutting van 31% van de capaciteit en de overcapaciteit kan niet benut worden door andere treinen vanwege de verkanting. Door in te spelen op de ontwikkelingen in het buitenland met de pendulaire in Frankrijk, pendular in Spanje, rapide in Italië en de X 2000 in Zweden en de ontwerpsnelheid te verlagen, is een geringere verkanting mogelijk en kunnen naast de shuttle en de HST ook treinen met een lagere snelheid gebruik maken van het spoor voor de HST. Bij een lagere ontwerpsnelheid is de HSL op een aantal plaatsen beter in te passen omdat de boogstralen kleiner kunnen worden zonder dat de maximale verkanting wordt overschreden. Het gevolg is dat beter gebundeld kan worden en kwetsbare gebieden makkelijker omzeild kunnen worden.

Er is door de minister al een uitzondering gemaakt voor de ontwerpsnelheid op het traject ten noorden van Rotterdam, er zouden meer uitzonderingen mogelijk moeten zijn.

*5. Hoe luidt de reactie van de regering op het bovenstaande?*

De HSL-sporen worden gevoed met 25k Volt; ook als de HSL door Den Haag gaat, blijven de overige sporen gevoed met 1500 Volt. Het gevolg is dat de treinsoorten niet uitgewisseld kunnen worden.

*6. Is de minister bereid onderzoek te laten doen naar de hoeveelheid nieuw spoor bij gelijke stroomsoorten voor alle sporen?*

De combinatie van één stroomsoort voor alle sporen, mede gebruikt door snelheidstreinen van de onderbenutte HSL en een realistische bezettingsgraad van de treinen zorgt ervoor dat de benodigde hoeveelheid nieuw spoor veel minder zal zijn.

Het onroerend goed dat moet verdwijnen wegens de tracé-keuze wordt pas aangekocht na het vaststellen van het tracebesluit. Vanaf het moment van verschijnen van het ontwerp-PKB tot aan het vaststellen van het tracébesluit, is dit onroerend goed slecht verhandelbaar. Zelfs als de procedures voorspoedig verlopen is er al snel sprake van 2 a 3 jaar. Dit leidt tot een forse aantasting van de positie van de eigenaar, zeker wanneer deze in de bewuste periode moet verkopen wegens werk of ouderdom. In de nabije toekomst zullen dit soort situaties zich vaker voordoen.

*7a. Onderkent de regering dit probleem?*

*7b. Kan de regering binnen de huidige regelgeving al iets doen voor deze groep?*

*7c. Hoe denkt de regering in de toekomst in voorkomende gevallen te handelen?*

De leden van de fractie van **GroenLinks** deelden mee zeer kritisch cq. afwijzend te staan ten opzichte van deze PKB. Niet alleen de tracé-keuze door het Groene Hart, maar ook overwegingen als onvoldoende substitutie, teveel een EN-EN-benadering (en meer Schiphol, en meer autowegen en deze HSL), een kosten-baten afweging en de gênante gang van zaken in de Tweede Kamer waarbij meerderheden werden gebruuskeerd spelen hierbij een rol.

Het kabinet geeft aan, dat de meerkosten voor inpassingen ook gevonden moeten worden binnen het infrastructuurfonds.

*1. Kan de regering de garantie geven, dat investeringen en exploitatie van de HSL niet ten koste gaan van de noodzakelijke investeringen en exploitatielasten van het bestaande openbaar vervoer?*

*2. Is het waar dat investeringen voor aanleg zo zijn gestegen, dat daardoor de exploitatie verliezen oplevert?*

*3. Is er nu voldoende zekerheid over de exploitatie en waar is die op gebaseerd?*

*4. Wat is de stand van zaken mbt de gedeeltelijke private financiering?*

De doelstelling van substitutie (van de auto en vliegtuig naar de snelle trein) staat voor de leden van de fractie van GroenLinks centraal.

*5a. Kan de regering met heldere cijfers haar meest recente prognoses geven?*

*5b. Waar zijn die op gebaseerd?*

*5c. Wordt een vliegverbod en opheffing van lijnen voor de korte afstand serieus overwogen? Zo nee, waarom niet?*

*6. Past het in een serieus substitutiebeleid om op vele plekken de autowegen uit te breiden?*

*7. Kan aangegeven worden waarom de substitutiedoelstelling de keuze voor een nieuwe lijn rechtvaardigt en waarom die veel groter zou dan via een verbetering van bestaande spoortracés?*

*8. Kan uitgelegd worden waarom «het volledig vrijlaten van de prijzen» blz.118, PKB, deel 3) de beste garantie biedt op een optimaal gebruik van de HSL-Zuid?*

*9. Zou het procedureel niet zorgvuldiger zijn om pas met de plenaire behandeling van de PKB aan te vangen tot nadat de studie over de Drechtstedenvariant is uitgebracht?*

Dit is immers van groot belang bij het beoordelen van de voorliggende plannen.

*10a. Erkent de minister het als een kapitale blunder, dat in het voorlichtingsmateriaal, HSL-Zuid-bericht nr. 3 staat geschreven: «Ook de Drechtstedenvariant staat niet ter discussie» in de Eerste Kamer.*

*10b. Bepaalt de Eerste Kamer niet zelf wat ter discussie wordt gesteld en is het niet logisch, dat de uitvoering van zo'n belangrijke motie in de Tweede Kamer ook in onze beraadslaging een belangrijke rol zal spelen?*

*10c. Wordt in het algemeen in het HSL-Zuid bericht niet teveel een beeld geschapen, dat de Eerste Kamer slechts kan slikken of stikken?*

*10d. Staat de regering op het standpunt, dat ze geen toezeggingen kan doen aan de hand van verzoeken of eventueel moties en is zij van de mogelijkheid tot novelles wel op de hoogte?*

De beoogde snelheid van 300 km speelt kennelijk bij de regering een cruciale rol bij het afwegen van mogelijke alternatieven.

*11. Waarom wordt zo ten koste van alles en soms zeer geringe tijdswinst van dit dogma uitgegaan?*

*12. Kan er een overzicht worden gegeven van internationale hoge snelheidslijnen met welke snelheid ze door stedelijk gebied zoals in Nederland rijden?*

*13. Is het waar dat bijv. de HSL tussen Antwerpen en Brussel ook lang geen 300 km haalt? Waarom hebben de Belgen hiertoe besloten?*

*14a. Is er geen wurgcontract afgesloten toen de bijdrage van de verschillende landen afhankelijk werd gesteld van de gerealiseerde tijden?*

*14b. Is dit voor bijv. Noord Frankrijk niet veel simpeler te realiseren dan in de Randstad?*

*14c. Kunnen deze contracten opengebroken worden en welke clausules zijn daar op van toepassing?*

*14d. Heeft de Tweede Kamer expliciet ingestemd met deze contracten?*

*15. Zou de omschakeling naar 25Kv niet leiden tot een capaciteitsverruiming van het bestaande spoor?*

Een interessante ontwikkeling is de TGV-pendulaire.

*16a. Is het juist dat de Fransen een aantal TGV-projecten vanwege de hoge kosten afblazen en zich gaan richten op deze pendulaire, een systeem met kantelbakken dat in Zweden al wordt toegepast en op bestaand spoor tot hoge snelheden kan leiden (250 km)?*

*16b. Is er ooit een serieuze studie verricht naar de mogelijkheid van een pendulair op bestaand spoor in Nederland? Zo nee, waarom niet?*

*16c. Is het waar dat een eventuele pendulair tot veel kleinere boogstralen hoeft te leiden waardoor op een aantal pijnlijke plekken een veel betere inpassing mogelijk is?*

*16d. Hoeveel procent goedkoper is een pendulair ten opzichte van een TGV en is het juist dat het slechts een geringe investering in het bestaande zou vereisen?*

*16e. Kan de regering uiteenzetten wat de voordelen zijn van het door de Fransen nieuw te ontwikkelen product, de TGV-Pendulaire?*

Over de keuze van het tracé boven Rotterdam – bestaande lijn of de lijn door het Groene Hart – is uitgebreid gediscussieerd en zijn vele rapporten en tegenrapporten geproduceerd. De leden van de fractie van GroenLinks deelden mee een voorkeur voor de bestaande lijn te hebben, omdat de dure investering van de HSL daarmee meer profijt afwerpt. Ze wezen hierbij op de tunnel bij Delft, de aansluiting op Den Haag en in het algemeen de mogelijkheid dat deze internationale lijn een grotere betekenis krijgt voor het binnenlands vervoer tussen Rotterdam en Amsterdam. De rapporten van de TU-Delft bevestigden hun in dit standpunt.

17. *Natuurlijk ziet de regering hierin de bekende nadelen, maar zijn deze ooit serieus afgewogen ten opzichte van de voordelen?*

18. *Wat is nu eigenlijk het doorslaggevende argument geweest om niet voor de bestaande lijn te kiezen?*

19. *Hoe ziet de regering het risico, dat bij deze keuze het deel ten westen van de spoorlijn voor nieuwe ontwikkelingen wordt vrijgegeven en dus van het Groene Hart een fors stuk wordt afgesneden?*

20. *Heeft het toekomstige Bentwoud wel een belangrijke rol gespeeld in de afweging en hoe kan de schade aan dit toekomstige bos voorkomen worden?*

21. *Laat de keuze om Den Haag niet aan te doen zien dat deze regering de betekenis van Den Haag als residentie negeert?*

22. *Wordt de werkgelegenheidsimpuls die belangrijk is voor Den Haag niet erkend?*

23. *Op welke wijze gaat de regering stimuleren, dat de HSL ook van betekenis wordt voor het binnenlands vervoer?*

24. *Wordt er bijvoorbeeld voor houders van OV of NS-jaarkaarten een speciale regeling overwogen door bijvoorbeeld slechts een toeslag te laten betalen?*

25. *Moet het tijdsargument van de regering niet sterk gerelativeerd worden, omdat deze optie bewust nooit serieus door de regering is onderzocht en een mogelijk tijdverlies dus aan de regering zelf is te wijten?*

26. *Wordt het met de keuze voor de bestaande lijn niet veel beter mogelijk om de HSL als een integraal onderdeel van het bestaande openbaar vervoer te beschouwen en de aanvankelijk zo zeer beperkte motivering, «we mogen de boot niet missen nu de anderen al een lijn hebben» te verruimen?*

Het buurtschap Effen heeft in een uitgebreide brief beargumenteerd, dat er slechts sprake is van een bescheiden meerprijs voor de ondertunneling in plaats van het 4km HSL-tracé op het talud.

27. *De leden van de fractie van GroenLinks zouden een goed beargumenteerde reactie op deze brief op prijs stellen en met name ook een reactie op het dispuut van het buurtschap Effen met de Milieufederatie over milieueffecten van een tunnel op (grond)waterstromen en een reactie op de berekeningen van ing. Van Tol, waarin wordt gesproken over meerkosten van 20–25%.*

De leden van de fractie van GroenLinks meenden, dat het dak op de tunnelbak bij Prinsenbeek een redelijke eis is.

28a. *Wat zijn hiervan de kosten?*

28b. *Wordt hierbij meegenomen dat er bebouwing op zo'n dak mogelijk is?*

29. *Is het waar dat de minister van Verkeer en Waterstaat tegen de gemeente Breda heeft gezegd, dat deze gemeente allerlei wensen (strakke bundeling etc.) wel kan vergeten als ze blijft dwarsliggen?*

30. Kan de minister begrijpen, dat dit riekt naar een sfeer van intimidatie?

31. Zijn de kosten van de (toekomstige) shuttle-verbinding in Breda in de totale kostenopzet meegenomen?

32. De minister kan gemeenten toch niet verbieden om van wettelijke rechten gebruik te maken?

33. Is het waar, zoals de Brabantse Milieufederatie schrijft, dat bij Breda-Prinsenbeek het dogma van de 300 km het meeste roet in het eten gooit en tot enorme extra kosten leidt omdat de A-16 verlegd moet worden waarvoor karakteristiek en waardevol landschap moet wijken?

34. Wat is de reactie op de uitspraak, dat in de aanvullende MER opties meegenomen hadden moeten worden die de HSL en A-16 goed bundelen, omgevingshinder beter beperken en zorgvuldiger met de schaarse ruimte omgaan?

Door landbouwbedrijven in de Haarlemmermeer is gewezen op feit, dat het voorgestelde tracé bestaand open gebied enorm versnipperd en daarmee landbouwkundig gebruik sterk beperkt.

35a. Wat is precies de argumentatie om voor deze versnippering te kiezen?

35b. Waarom is motie 22 026, nr. 64 verworpen en wat zouden de consequenties zijn van het aanvaarden van deze motie?

35c. Zijn alternatieven zoals bundeling op die plek met bestaande spoorlijnen en A-4 serieus bestudeerd?

35d. Wat zijn de precieze technische of financiële overwegingen om voor het voorgestelde tracé te kiezen?

35e. Speelt snelheid hier wel zo'n belangrijke rol, gezien het feit dat de HSL toch daar moet afremmen voor Schiphol?

Het lid, behorende tot de fractie van het **GPV**, mede sprekend namens die van de fracties van **SGP** en **RPF** deelde mee met belangstelling kennis te hebben genomen van de PKB HSL-Zuid. De voorliggende PKB, d.w.z. voor de tracé-keuze volgens de variant A1, heeft in politieke zin een bijzondere vóorgeschiedenis, waarbij met name het bijna-machtswoord van het kabinet memorabel is.

Na de behandeling in de Tweede Kamer had dit lid voornamelijk de behoefte nog enkele strategische vóórvragen aan de orde te stellen.

De HSL zal moeten passen in de nationale ontwikkeling van de infrastructuur. De minister van Verkeer en Waterstaat heeft tijdens het Nota-overleg op 4 november 1996 de A1-variant aangeduid als oplossing voor de «missing link» binnen de Randstad.

1a. Hoe sluit deze uitspraak aan op de ontwikkeling van de inzichten van de regering op de infrastructuur in de Randstad?

1b. Is het niet ongelukkig dat de discussies over de Randstad nog volop gaande zijn terwijl nu de beslissing moet vallen over de HSL?

2a. Valt de strekking van de voorliggende PKB wel te rijmen met het Groene-Hart-beleid van de minister van VROM?



*2b. Is de keuze voor een tunnel onder het groene hart mede gemotiveerd door een inhoudelijke beleidsvisie met betrekking tot het Groene Hart, met andere woorden is deze (dure) keuze meer dan een concessie die nodig bleek om een politieke meerderheid voor de A1-variant te verkrijgen?*

In de ramingen van reizigersaantallen wordt rekening gehouden met substitutie van treinreizen voor vliegreizen.

*3. Deze leden zouden graag een nadere kwantitatieve analyse van deze verwachte substitutie ontvangen.*

*4. Welke invloed zouden de verschillende denkbare uitkomsten van het debat over de toekomst van Schiphol en een eventuele tweede luchthaven hebben voor deze analyse?*

Op de aannames van substitutie baseerde de minister-president zijn stelling dat de keuze voor de A1-variant van belang is met het oog op de ecologie. Andere varianten zouden namelijk vertraging opleveren.

*5. De vraag is echter of een HSL geen extra aanbod van reizigers zou gaan genereren.*

*6. Is het waar dat ervaringen in Frankrijk erop wijzen dat een hoge snelheidsverbinding leidt tot grotere reisafstanden in het woon-werkverkeer?*

In de voorliggende PKB wordt gemeld dat de additionele kosten worden gedekt door «herprioritering binnen infrastructuurprogramma's, respectievelijk het Fonds Economische Structuurversterking» (p. 16). Graag zou dit lid vernemen op welke wijze deze herprioritering gestalte gaat krijgen.

*7. Heeft de regering grond voor vertrouwen in de mogelijkheden om private financiers te interesseren voor de HSL-zuid? Zo ja, onder welke voorwaarden?*

De argumentatie die aan de PKB ten grondslag ligt, gaat uit van een geplande snelheid van de HST van 300 km per uur.

*8a. Hoe reëel is de verwachting dat deze snelheid kan worden gehaald op de verschillende deeltrajecten?*

*8b. Hoe essentieel is deze snelheid voor het welslagen van de HSL?*

Dit lid stelde deze vraag tegen de achtergrond van berichten dat elders (in België en ook in Frankrijk) deze snelheden niet worden bereikt.

De overgang naar een voedingsspanning van 25 kV zou consequenties hebben voor de capaciteit van het spoorwegnet, ook voor treinen met hoge snelheid.

*9. Zou deze maatregel op het bestaande net, in combinatie met de introductie van een trein zoals de Franse Pendulaire, geen goed alternatief kunnen bieden voor een afzonderlijke HSL?*

*10. Berust de mededeling in het HSL-zuid bericht nummer 3 (februari 1997) dat de Drechtsstedenvariant niet ter discussie staat, op een vergissing?*

*11. Welke consequenties heeft de tracé-keuze voor (toekomstige) recreatiegebieden, bij voorbeeld het Bentwoud?*

De voorzitter van de commissie voor Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer,  
Zijlstra

De voorzitter van de commissie voor Verkeer en Waterstaat,  
Baarda

De griffier van de commissies,  
Nieuwenhuizen