

22 026, nr. 70

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

MEMORIE VAN ANTWOORD

Ontvangen 27 maart 1997

Vragen gesteld door leden van de VVD

1

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

De PKB-procedure wordt, na de behandeling in de Eerste Kamer, afgerond met het ter visie leggen van het goedgekeurde plan (PKB deel 4). Daarna volgen tot aan de bouw nog de volgende procedurestappen:

- | | |
|---|------------------------|
| – Interactieve Inpassingsuitwerking i.s.m. lagere overheden | mrt. 1997 – jun. 1997 |
| – Uitwerking PKB-4 in Ontwerp Tracébesluit; artikel 22 Tracéwet | apr. 1997 – sept. 1997 |
| – Uitwerking Ontwerp Tracébesluit (OTB) in Definitief Tracébesluit (TB); artikel 24 Tracéwet | sept. 1997 – feb. 1998 |
| – uitspraak over planologische medewerking door Provinciale Staten, algemeen bestuur van een regionaal bestuur en de raad van een gemeente uiterlijk 12 weken na OTB; artikel 24 Tracéwet | dec. 1997 |
| – verwerken reacties op OTB | dec. 1997 – feb. 1998 |
| – Mogelijkheid tot aantekenen van beroep bij de Afdeling Bestuursrechtspraak bij de Raad van State tegen de PKB en tegen het TB (tot 6 weken na de terinzagelegging van het Tracé-besluit); artikel 6:7 AWB | feb. 1998 – mrt. 1998 |

- PKB en Tracébesluit zijn onherroepelijk indien hiertegen geen beroep wordt aangekend. mrt. 1998
- Bij beroep is het moment van uitspraak door de Raad van State bepalend vooralsnog najaar 1998
- De procedure voor het wijzigen van streek- en bestemmingsplannen start direct na het TB; artikel 17 Tracéwet feb. 1998 – feb. 1999
- Voor sommige delen van het tracé zal vooralsnog direct na het TB een bouwvergunning worden aangevraagd op grond van artikel 19 van de WRO feb. 1998 – aug. 1998

2

Voorts zouden zij ook gaarne een gedetailleerd tijdschema ontvangen van de bouwfase, waarvoor 6,5 à 7 jaar is voorzien.

De uitvoering zal uit de volgende fasen bestaan:

- Grondverwerving
 - Voorbereiding minnelijke verwerving medio 1997
 - Start minnelijke verwerving na PKB-4 april 1997
 - Start administratieve onteigeningsprocedure na het TB feb. 1998
 - Start gerechtelijke procedure na onherroepelijk worden van het Tracébesluit of bij beroep na uitspraak door de Raad van State mrt. 1998
 - Bouw
 - Definitief Ontwerp, aanbestedingsgereed maken (bestek), aanbesteding, contractering en start uitvoering vinden volgtijdelijk plaats.
- De periode waarin dit proces plaatsvindt verschilt per tracédeel. De periode waarin dit proces plaatsvindt loopt voor een belangrijk deel parallel aan het besluitvormingsproces
- Start bouw start najaar 1997
 - Indienstelling begin 1999
 - Indienstelling 1 juni 2005

3

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

De thans aangegeven looptijd van 6,5 tot 7 jaar is niet bijzonder lang voor een dergelijk project. De bepalende factoren bij deze tijdsduur zijn:

- de bestuurlijke medewerking bij gemeentes en provincies
- de slappe ondergrond die wat betreft de aardebaan een zettingstijd van een aantal jaren vergt.

Overigens wordt momenteel onderzoek gedaan naar zettingsvrije (plaat-)constructies, die tot een kortere bouwtijd kunnen leiden.

4

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

Op dit moment is nog niet bekend op hoeveel plaatsen tegelijk met de bouw wordt begonnen. Dit is sterk afhankelijk van de wijze van contracteren; het beleid terzake wordt momenteel uitgewerkt. Uitgangspunten daarbij zijn een optimale benutting van kennis en ervaring bij de aannemers en een integrale aanpak van grote delen van het werk. Dit contracteringsbeleid zal uiteindelijk bepalen wanneer op welke plaatsen begonnen wordt met de bouw.

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?

De huidige planning is gebaseerd op een voortvarende werkwijze en een voldoende beschikbaarheid van aannemers en personeel. Wat betreft de beschikbaarheid van aannemers moet wel opgemerkt worden dat er een dreiging bestaat van beperkte beschikbaarheid in verband met de grote hoeveelheid infrastructurele werken die de komende jaren op de markt gebracht zal worden (waaronder Betuweroute en HST-Oost). Het effect daarvan zal echter eerder in de kosten doorwerken dan in de doorlooptijd. Wat betreft de beschikbaarheid van financiële middelen is afgesproken dat de HSL-Zuid en de Betuweroute prioriteit krijgen indien er zich financiële knelpunten voordoen.

6

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

Indien technisch mogelijk zal, als één van de beiden gedeelten Schiphol-Rotterdam en Rotterdam-Antwerpen eerder gereed is dan het andere, het gereedgekomen gedeelte terstond in gebruik genomen worden. Overigens is strak gepland op de kortst mogelijke doorlooptijd/bouwtijd.

7

Het tracé loopt in de Hoeksewaard door een ruilverkaveling in uitvoering, waarbij dit tracé niet is opgenomen in het ruilverkavelingsplan. Hoe wordt dit procedureel geregeld en afgestemd met de ruilverkaveling?

In de procedures voor herinrichting en ruilverkaveling kan theoretisch tot aan de vaststelling van het plan van toedeling rekening worden gehouden met de aanleg van de HSL. Het plan van toedeling wordt in 1998 verwacht. Alhoewel het plan van toedeling dus nog niet is vastgesteld, heeft de komst van de HSL wel invloed op de in uitvoering zijnde ruilverkaveling. Dit betreft met name de inmiddels uitgevoerde infrastructuur van wegen en waterwegen en de inbreuk op de huidige verkavelingsstructuur.

Er is overigens regelmatig overleg met de landinrichtingsdienst over de uitwerking van het ontwerp tracébesluit voor de Hoeksche Waard.

8

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

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?

Het tracé is aangepast vanwege de voordelen die een maximale bundeling met bestaande infrastructuur heeft (zie ook vraag 19 van het CDA en vraag 35 van Groen Links). Er wordt nu over een aanzienlijk grotere lengte gebundeld met de autosnelweg A4. Op basis van een locatiestudie bleken de voordelen voor een meer met de A4 gebundeld tracé evident. Er wordt naast een langere, ook een strakkere bundeling bereikt en geen nieuwe doorsnijding van Rijkswetering (Blauwe Polder en Veender- en Lijkerpolder). Ook wordt Nieuwe Wetering niet ingeklemd tussen de A4 en de HSL. Daarnaast treedt een mindere aantasting op van de bebouwing aan de Kaagweg in de Haarlemmermeer.

Het aangepaste tracé doorsnijdt daardoor weliswaar meer percelen dan het eerder ontwerp. Er is sowieso sprake van een diagonale doorsnijding, waardoor de gunstige bedrijfsvoering vanwege de bestaande blokverkaveling wordt aangetast.

In vervolg op het verzoek vanuit de Tweede Kamer wordt momenteel samen met WLTO en betrokken agrariërs overlegd om de nadelen voor de agrarische bedrijfsvoering zo veel als mogelijk te beperken. Een herinrichting behoort tot een van de mogelijke oplossingen.

Vragen gesteld door leden van het CDA

1

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

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

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

a.

Gelet op de discussie in de Tweede Kamer en het maatschappelijk overleg heeft het kabinet besloten de hogesnelheidslijn tussen Amsterdam en Rotterdam aan te leggen via het A1-tracé.

b.

De motieven om uiteindelijk te besluiten tot aanleg van het A1-tracé zijn velerlei. Aanleg van tracé A1 betekent dat een volwaardige aansluiting ontstaat van de Nederlandse mainports Rotterdam en Schiphol met elkaar en met de andere Europese mainports. Daarmee wordt aan de gemaakte afspraak bij de PKB-Schiphol voldaan. Deze snelle verbinding, tezamen met het feit dat er geen tussenstations zijn, komt tot uitdrukking in de hoogste internationale, maar vooral nationale vervoersvolumes. De potentie om uiteindelijk de gewenste substitutie uit vliegtuig en auto te bewerkstelligen is daarom met dit tracé het grootst. Voor de samenhang en de structuur van de Randstad als geheel vindt het kabinet de rechtstreekse verbinding tussen Amsterdam en Rotterdam van groot belang. De hoogste prognoses, de kortste rijtijd en het kleinste aantal kilometers tussen Amsterdam en Rotterdam vertalen zich in het gunstigste exploitatieresultaat. Het tracé kent van alle in beschouwing genomen tracés de laagste aanlegkosten. De hoogste opbrengsten en de laagste kosten geven de gunstigste baten-kosten verhouding.

Het tracé is bovendien intussen met alle betrokken andere overheden intensief doorgesproken. Mede daardoor is dit tracé het snelst te realiseren, waardoor aan de periode van onzekerheid voor de burgers spoedig een einde zal komen. Deze snelle realisering is ook van belang

voor het instandhouden van de internationale geloofwaardigheid. Tenslotte is van een doorsnijding met nadelige effecten voor het Groene Hart door de gekozen inpassing (boortunnel) nauwelijks sprake meer. Al deze argumenten samen hebben het kabinet doen besluiten tot aanleg van tracé A1.

c.

De Bundelingsvariant is vanaf het begin van de voorbereiding intensief onderzocht. De variant staat beschreven in de PKB-deel 1 en heeft in de inspraak veel reacties opgeroepen. De TU-Delft rapporten zijn daarvan een voorbeeld. Als reactie daarop heeft het kabinet een aanvullende studie gedaan naar de Bundelingsvariant (BBLN). Tevens heeft zij een onafhankelijke audit laten doen op de verschillen in uitgangspunten tussen de TU-Delft en het ministerie van Verkeer en Waterstaat. Daaruit is gebleken dat de uitgangspunten die het ministerie hanteert de juiste zijn.

2

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

Ja. Uit een vergelijking van de drie varianten ten noorden van Rotterdam, die ondermeer in PKB deel 3 is opgenomen, blijkt dat wat betreft openheid en oriëntatiemogelijkheden de BBLN de geringste inbreuk maakt. Voor cultuur-historische waarden zijn A1 en BBLN gelijkwaardig.

3

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

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

a. Die kosten/baten-analyse is voor de BBLN-variant wel gemaakt. Bij de BBLN-optie worden twee nieuwe HSL-sporen naast de bestaande lijn gelegd. De baten/kosten-ratio bleek voor de bestaande-lijn-optie (BBLN) zeer ongunstig (0,67).

b. Een HSL door Den Haag zou niet goedkoper zijn, maar juist minimaal 500 miljoen duurder dan de huidige A1-variant. Zie verder ook de antwoorden op de vragen 17 tot en met 22 van Groen Links.

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?

Deze vraag bevat twee elementen:

1. Wat is de toegevoegde waarde A1 van het tracé t.o.v. de BBLN-variant voor het bestaande openbaar vervoer.
2. Welke betekenis heeft de HSL/HST als vervoerssysteem

ad 1) Via Rail 21 vinden al substantiële verbeteringen plaats van de bediening op de corridor Amsterdam/Schiphol-Den Haag-Rotterdam. De BBLN voegt daar weliswaar nog enige tijdwinst aan toe, maar het is vooral het minder centraal gelegen station Den Haag HS dat daarvan profiteert.

De door een nieuw tracé (A1) aan het binnenlands net toegevoegde rechtstreekse verbinding Amsterdam-Rotterdam ontbreekt daarentegen bij de BBLN.

ad 2) Het kabinet acht de betekenis van de HSL/T als vervoerssysteem voor ons land gelegen in het volgende:

- de HSL/HST draagt mede bij aan het handhaven van een grootstedelijk vestigingsmilieu in de Randstad en de daartoe noodzakelijke goede internationale bereikbaarheid van ons land en van de Randstad in het bijzonder; de HSL/HST versterkt de interne samenhang binnen de Randstad en de Stedenring Centraal Nederland door het bieden van snelle rechtstreekse verbindingen tussen de belangrijkste knooppunten;
- de HSL/HST maakt een beheerste en gerichte groei van Schiphol tot mainport conform de PKB Schiphol en omgeving mogelijk;
- de HSL/HST bevordert het openbaar vervoer op alle niveaus, daarmee vermindert het, als deel van een totaalpakket aan maatregelen, de toenemende congestie op de weg en in de lucht en draagt bij aan de vermindering van de door auto's en vliegtuigen veroorzaakte milieubelasting; de kwaliteitssprong die via een hogesnelheidslijn wordt gerealiseerd is een absolute voorwaarde voor een concurrerend product en daarmee het totstandbrengen van een substantiële substitutie van auto en vliegtuig naar de trein.

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?

In Europees verband zijn op een aantal gebieden afspraken gemaakt: Afspraken over onder meer de snelheden op het Europese hogesnelheidsnet, interoperabiliteit, het TEN-richtsnoer voor de verstrekking van EU-subsidies, richtlijnen over concurrentie, capaciteitsmanagement, spoorwegvergunningen, toegang tot het net, enz. enz. De beide trajecten van de Nederlandse HSL-Zuid – de gedeelten ten noorden en ten zuiden van Rotterdam – zijn in het Europese HSL-net opgenomen als nieuw te bouwen lijn. Over de ontwerpsnelheid is in EU-verband vastgelegd dat nieuwe hogesnelheidslijnen minimaal geschikt dienen te zijn voor 250 km/uur en aangepaste bestaande lijnen voor 200 km/uur. Voor het PBKA(L)-project, waar de Nederlandse HSL-Zuid onderdeel van uitmaakt, is in 1989 tussen de betrokken verkeersministers afgesproken nieuwe lijnen voor 300 km/uur te bouwen.

6

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

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

Het kabinet acht de in de PKB gehanteerde uitgangspunten en veronderstellingen houdbaar en aannemelijk, en passend in het internationale en nationale beleid. Voor de beslissing over het gedeelte ten noorden van Rotterdam geldt dit, naar het oordeel van het kabinet, zeker niet in mindere mate dan voor de overige besluiten. In de Nota van Toelichting bij de PKB, met name in de hoofdstukken 2 en 3, wordt een en ander uitvoerig onderbouwd.

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?

Het kabinet hecht grote waarde aan brede maatschappelijke steun. Daarbij doelt het kabinet op maatschappelijke steun in brede geledingen van de samenleving. Niet alleen de coalitie die rond de Bos-variant ontstond is van belang, maar ook de burgers, het bedrijfsleven en andere overheden. De procedure van de planologische kernbeslissing is een proces van belangenafwegingen. Alle belangen tegen elkaar afwegend heeft het kabinet heeft gekozen voor de A1-variant met tunnel in het Groene Hart. De boortunnel komt in de ogen van het kabinet tegemoet aan de inhoud van de bezwaren van genoemde organisaties. De gekozen oplossing is door de provincies Noord- en Zuid-Holland, de gemeenten Amsterdam en Rotterdam, het Regionaal Orgaan Amsterdam en de Stadsregio Rotterdam, de kamers van koophandel van Amsterdam-Haarlem, Rotterdam-Benedenmaas en Amsterdam Airport Schiphol onderschreven.

8

De door de regering gekozen ondertunnelingsvariant door het Groene Hart heeft geen deel uitgemaakt van de inspraakprocedure. Is dit niet in strijd met de in artikel 2a van de Wet op de Ruimtelijke Ordening voorgeschreven PKB-procedure?

Het kenmerk van een goed verlopen inspraakprocedure is, dat door insprekers naar voren gebrachte suggesties en voorkeuren een rol spelen bij de uiteindelijke kabinetskeuze. Deze zal daarbij dus regelmatig – om recht te doen aan de inspraak en het overleg – afwijken van de oorspronkelijk gepresenteerde plannen. De Kamer kan vervolgens beoordelen of zij het wat de keuze betreft met het kabinet eens is.

De optie om gedeelten van tracé A1 als tunnel uit te voeren heeft in de publieke discussie een belangrijke zo niet een hoofdrol gespeeld. De tunnel is derhalve een resultaat van die publieke discussie en vindt zijn weerslag in PKB-deel 3. De omstandigheid dat het kabinet in PKB-deel 1 reeds een variant met een volledige tunnel (MN8) heeft uitgewerkt en gepresenteerd voorziet deze discussie van de benodigde gegevens.

Van enige strijd met artikel 2a van de Wet op de Ruimtelijke Ordening is dan ook naar het oordeel van het kabinet geen sprake.

9

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

Ten gevolge van het gekozen A1 tracé zal nauwelijks sprake zijn van versnippering van open ruimten. Daarnaast is de veronderstelde uitlokking van verstedelijking door de aanleg in een tunnel niet meer aan de orde. Het kabinet zal bij volgende beslissingen ten aanzien van dit deel van het Groene Hart trachten te voorkomen dat de nu voorgestelde extra investeringen ten aanzien van de waarden in dit deel van het Groene Hart teniet worden gedaan door ongewenste ontwikkelingen. Ook bij de andere overheden zal erop worden aangedrongen een gelijke handelwijze te volgen. Bovendien zijn er geen stations voorzien tussen Amsterdam-Schiphol en Rotterdam. Daarmee is de kans op verstedelijking kleiner. Tenslotte verwijst het kabinet naar de nota «Randstad en Groene Hart», waarin het bedoelde beleid uiteengezet wordt.

10

- a. De gedeeltelijke ondertunneling van het Groene Hart kost volgens ramingen bijna f 1 miljard. Is het verantwoord hier zoveel geld aan te besteden, terwijl andere – veel goedkopere – oplossingen mogelijk zijn?*
- b. Is hier geen sprake van rechtsongelijkheid ten opzichte van andere kwetsbare gebieden, waar nauwelijks voorzieningen worden getroffen?*

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

a.

Het Groene Hart is van strategische betekenis voor het nationaal ruimtelijk beleid. Het Groene Hart zorgt voor een groen contrast voor de verstedelijking op de ring en ondersteunt daarmee het internationale vestigingsklimaat van de Randstad. Ten tweede biedt het Groene Hart een inrichting die kwaliteit oplevert voor zes miljoen stedelingen. Het Groene Hart is daarmee voor het kabinet een gebied van nationaal belang.

Handhaving van het beleid met betrekking tot het Groene Hart draagt bij tot concentratie van verstedelijking in de daarvoor aangewezen steden van de Randstad. Hierdoor ontstaat binnen deze steden een draagvlak voor voorzieningen van velerlei aard, hetgeen wederom tegemoet komt aan de beoogde grootstedelijkheid en het daarmee samenhangende internationale vestigingsklimaat.

Een boortunnel voorkomt doorsnijding van het Groene Hart; andere, meer goedkope, oplossingen gaan uit van (gedeeltelijk) verdiepte ligging waardoor doorsnijding en het daarmee gepaard gaande gevaar van ongewenste ontwikkelingen het gevolg is. Door de gekozen ligging – grotendeels onder het Groene Hart waardoor de aantasting beperkt blijft – acht het kabinet het mogelijk dat het Groene Hart zijn huidige functie kan handhaven.

b.

Tegen de achtergrond van het voorgaande acht het kabinet de extra kosten als gevolg van een boortunnel in dit gebied gerechtvaardigd. De oplossing voor de overige gebieden acht zij alleszins acceptabel. Dat betekent echter niet dat deze gebieden geen waarden hebben. Deze zijn echter niet geheel vergelijkbaar met de (inter)nationale betekenis van het Groene Hart. Van rechtsongelijkheid is derhalve geen sprake.

11

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

De positieve invloed van de hogesnelheidslijn op het vestigingsklimaat zal voordelen brengen voor heel Nederland en doet zich het sterkste gelden in de Randstad. Deze regio moet wedijveren met andere grootstedelijke regio's in Europa om het behoud van de bestaande bedrijvigheid en het aantrekken van nieuwe internationale bedrijvigheid. De analyse van de economische effecten van de aanleg van de HSL-Zuid maakt duidelijk, dat met een HSL-aansluiting de gunstige positie van de Randstad, vergeleken met die van andere Europese regio's die op het Europese HSL-net worden aangesloten, in dit opzicht behouden blijft en verder kan worden uitgebouwd.

Deze dynamiek van relatieve posities van regio's, hun infrastructuur en de invloed daarvan op bedrijvigheid laat zich niet kwantificeren, maar vormt wel de achtergrond waartegen de te kwantificeren economische effecten moeten worden beschouwd. De Randstad met HSL zal vooral aantrekkelijk zijn voor back-office activiteiten en Europese hoofdkantoren. De reistijdwinst tussen Amsterdam en Rotterdam maakt van de Randstad meer een eenheid dan nu het geval is. Met name de Randstedelijke arbeidsmarkt en het aanbod van zakelijke diensten kunnen door de HSL verruimd worden.

Uit de verschillende studies naar de economische effecten blijkt, dat aanleg van een nieuw HSL-tracé conform het gekozen tracé, het meest positieve effect heeft. Uitgaande van het European-Renaissance scenario

constateert het Centraal Planbureau uit haar macro-economische analyse, dat het verschil tussen wel of niet aanleggen van deze HSL-zuid zodanig is, dat de investering in de HSL-Zuid binnen vijf tot tien jaar wordt terugverdiend voor de economie als geheel.

12.

a. *Waarom wordt zo nadrukkelijk vastgehouden aan een ontwerpsnelheid van 300 km/u?*

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

c. *Is het juist 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»?*

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

e. *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)?*

a.

In het antwoord op vraag 5 van het CDA is reeds uiteengezet welke afspraken in Europees verband zijn gemaakt over de ontwerpsnelheid voor nieuwe hogesnelheidslijnen. Die afspraken laten overigens voor de afzonderlijke landen nog ruimte voor een nadere optimalisatie. Zo worden in Frankrijk de nu aan te leggen lijnen ontworpen voor 350 km/uur en wordt op het Belgische traject onder Brussel 330 km/uur als ontwerpsnelheid aangehouden. Voor de in Nederland aan te leggen nieuwe lijnen lijkt, ook qua toekomstwaarde, 300 km/uur een goed gekozen optimum. Dat bleek onder meer uit de voor de gekozen variant uitgevoerde zogeheten «Functionele Waarde Analyse (FWA)», waarbij is nagegaan welke invloed een hogere of een lagere ontwerpsnelheid op de kosten zou hebben. Daaruit kwam geen voorkeur voor een andere ontwerpsnelheid dan de gekozen 300 km/uur naar voren.

b.

Met het huidige hogesnelheidsmaterieel zal op het traject ten noorden van Rotterdam over 30,6 km (totale lengte, heen- en tegenrichting) (65% van de lengte) met 300 km/uur worden bereden. Per rijrichting is de trein over 15,8 km op topsnelheid.

Op het traject Rotterdam-Antwerpen zijn de treinen, afhankelijk van de rijrichting over 33,8 km respectievelijk 22,7 km op topsnelheid. Zie ook het antwoord op vraag 8 van het GPV.

c. en d.

Inderdaad is bij de eerste internationale afspraken voor het gedeelte ten noorden van Rotterdam uitgegaan van het aanpassen van de bestaande lijn voor 200 km/uur. Bij nadere uitwerking bleek dit echter met hoge kosten gepaard te gaan, en desondanks nog steeds een oplossing op te leveren met een twijfelachtige toekomstwaarde. Mede op grond daarvan is in het later door de EU vastgestelde Europese HSL-net ook het gedeelte ten noorden van Rotterdam als nieuwe lijn opgenomen.

e.

Ook in het buitenland wordt de afweging tussen het aanleggen van een nieuwe lijn of het aanpassen van de bestaande veelal gemaakt op grond van een rationele afweging. In situaties waarbij een bestaande lijn reeds een vrij gestrekt verloop heeft, restcapaciteit kent of mogelijkheden extra capaciteit te creëren, en relatief goedkoop is om te bouwen voor 200 km/uur, zal niet gauw voor een nieuwe lijn worden gekozen. Daar waar

aan deze voorwaarden niet wordt voldaan is dat wel het geval.

Een ruimtelijke situatie zoals die in de Randstad wordt aangetroffen – een ringvormige metropool waarbinnen één radiale verbinding ontbreekt – is in de genoemde landen niet aanwezig. Welke keuze in deze landen in een dergelijke situatie zou worden gemaakt is daarom niet bekend.

13

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

b. Kunnen verschillende treinsoorten nu voldoende worden uitgewisseld?

c. Welke kwaliteitsimpuls mag verwacht worden van een 25 kv-systeem?

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

a./b./c.

Op het verzoek van de Minister van Verkeer & Waterstaat heeft Railned een rapport uitgebracht over de modernisering van de tractie-energievoorziening van het landelijk spoorwegnet. In februari 1997 is met de vervoerders gesproken over dit rapport. Naar aanleiding van dit beraad zal een verdere uitwerking van het rapport worden gemaakt ter beantwoording van de vragen: wat zijn de kosten en baten van toepassing van 25kV op belangrijke delen van het net, zowel in de situatie waarin rekening wordt gehouden met het natuurlijk verloop van de uitstroom van afgeschreven materieel van de vervoerders als in de situatie waarin sprake is van versnelde invoering van 25kV?

Als de uitkomsten van deze nadere uitwerking bekend zijn, zullen de beleidslijnen over de modernisering van de tractie-energievoorziening worden gepresenteerd aan de Staten-Generaal. Naar verwachting zal dit medio 1997 het geval zijn.

d.

Een 25kV-systeem maakt het inzetten van zwaardere en snellere treinen mogelijk. Ook de benutting en daarmee de capaciteit van een baanvak kan worden vergroot. Overigens zij daarbij opgemerkt dat de capaciteit van een baanvak ook sterk afhankelijk is van andere factoren, met name de snelheidsverschillen van de treinen die er gebruik van maken.

14

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

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

a.

De boortunnel van ca. 6,4 km. lengte wordt aan beide zijden begrensd door open en gesloten toeritten in de vorm van een open bak en een cut & cover tunnel. Deze hebben elk een lengte van 400 m, dus tezamen ca. 800 m. Deze beide delen worden gebouwd in een open bouwput, aangelegd met damwanden, onderwaterbeton en heipalen. Dit betekent dat er zwaar heiwerk plaats zal vinden. Ten behoeve van deze bouwputten is aan beide uiteinden van de boortunnel een werkterrein nodig van ca. 10 ha. en een tijdelijk opslagterrein ten behoeve van vrijkomende grond van ca. 10 ha. Aan de startzijde van de boortunnel zal tevens een tijdelijk opslagterrein ten behoeve van vrijkomende grond uit de boortunnel aangelegd moeten worden ter grootte van ca. 15 ha. Bouwverkeer voor beide zijden moet over tijdelijke werkwegen worden gevoerd, welke aangesloten moeten worden op de bestaande infrastructuur.

Ten behoeve van de 3 vluchtschachten die, verspreid over de lengte van de boortunnel, om de ca. 2 km gesitueerd zijn, is ca. 1 ha. per vluchtschacht nodig als tijdelijk werkterrein met een bijbehorende ontsluitingsweg voor bouwverkeer.

Het kabinet heeft naar aanleiding van de discussie in de Tweede Kamer toegezegd de bouwhinder bij Westeinde (zuidkant boortunnel) zoveel mogelijk te beperken. Daarvoor is een bedrag van 50 mln gereserveerd.

b.

Het Groene Hart wordt ontzien doordat in de eindsituatie de HSL over een lengte van 7,2 km ondergronds ligt en de meest waardevolle gebieden daardoor gespaard blijven. Het Groene Hart kan daardoor zijn huidige functie handhaven (zie ook het antwoord op vraag 10). Merkbaar aanwezig in de eindsituatie zijn de open toeritten van de tunnel van ca. 400 meter elk, en de vluchtschachten die in de vorm van een toegangsgebouw met een ontsluitingsweg in de nabijheid van reeds bestaande infrastructuur gesitueerd zullen zijn. Tevens zal boven het begin en einde van het geboorde gedeelte over een lengte van ca. 500 meter een geleidelijk in hoogte oplopend permanent grondlichaam met een maximale hoogte van 3 meter aanwezig zijn. Dit grondlichaam is nodig voor het bereiken van voldoende gronddekking boven de boortunnel.

15

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

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

a.

Het huidig juridisch instrumentarium is toereikend. Bij het gebruik en eigendom van geboorde tunnels vragen specifieke omstandigheden, zoals de diepteligging van een tunnel, de soort grond, de eigendom van de bovenlaag, het huidige en toekomstige gebruik van de grond en de hinder die zowel de tunnel- als grondeigenaar zouden kunnen ondervinden verdere aandacht.

b.

De eigenaar van de tunnel is de Staat der Nederlanden. Voor de eigendom van boortunnels is het uitgangspunt het zgn. natrekkingsbeginsel: de eigenaar van de bovengrond wordt ook eigenaar van de onderliggende grondlagen, inclusief de tunnel. Door middel van een specifieke juridische regeling kan deze natrekking worden doorbroken; te denken is bijvoorbeeld aan het vestigen van een opstalrecht. Alternatief is in dit geval verwerving van de bovengrond, waardoor automatisch ook de eigendom van de ondergrond wordt verworven. Voor beide mogelijkheden is overigens in het kader van de HSL, gegeven de omstandigheden van het geval, geen wijziging van wetgeving nodig. Het huidig juridisch instrumentarium volstaat.

16

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

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

a.

De toezeggingen rondom de inpassing van het tracé worden meege-nomen in de uitwerking van de PKB in het Tracébesluit. Concreet betreft

het de verdiepte ligging en de bundeling van de A16 en de HSL bij Breda/Prinsenbeek en de optimalisatie aan het uiteinde van de boortunnel bij Westeinde. De ligging nabij Hoogmade zal bij de aanbesteding worden gezien.

b.

Het onderzoek naar de Drechtstedenvariant is in volle gang. Met betrekking tot het onderzoek naar de situatie rondom Den Haag CS zal binnenkort een gesprek met de gemeente Den Haag plaatsvinden. Dit is vooral bedoeld om de inhoud van het onderzoek nader te preciseren.

17

a. 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?

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

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

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

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

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

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

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

a.

Zie voor de stand van zaken t.a.v. de publieke middelen het antwoord op vraag 1 van Groen Links.

b.

De Regering verwacht dat de inbreng van private partijen niet alleen de bedrijfseconomische waarde van de HSL-zuid zal optimaliseren, maar ook in vrijwel alle fasen en activiteiten van het project zal bijdragen aan realisering van de projectdoelstellingen: hogere vervoersvolumes, meer substitutie, meer economische groei en beperking van de integrale projectkosten. Over de precieze termijn, waarop ik de Kamer nader zal informeren over de uitwerking van de privatisering, kan ik op dit moment nog geen concrete uitspraak doen. De uitwerking van de privatisering heeft de volle aandacht heeft en het kabinet beoogt nog in deze kabinetsperiode nadere beslissingen te nemen.

c./d./e./f.

Alle nu bekende informatie wijst er op dat private financiering haalbaar is. Als mocht blijken dat het om financieel-economische en budgettaire redenen beter is om op een later tijdstip over te gaan tot het verkrijgen van private middelen dan voor of tijdens de bouwperiode, is nadere besluitvorming vereist over hoe met het dan ontstane kasprobleem moet worden omgegaan. Voor de Betuweroute geldt hetzelfde.

g.

Niemand kan garanderen dat enig project binnen de gestelde kosten zal blijven. De gestelde kosten hebben het karakter van een raming, met de daarbij behorende onzekerheidsmarge naar boven en naar beneden. Dat gezegd hebbende, geldt dat er alles aan zal worden gedaan om de HSL-zuid binnen het budget te realiseren en dat daartoe ook een uit ervaring met overschrijdingen in het verleden bepaalde omvang voor de post onvoorzien in de raming is gekozen. Over de kwaliteit van de

kostenraming zijn verscheidene audits en een accountantsrapportage gemaakt. Via de controleprocedure grote projecten wordt de Tweede Kamer halfjaarlijks op de hoogte gehouden van de voortgang van de werkzaamheden en de prognoses voor de financiële planning. Op deze wijze is het mogelijk alsdan in overleg met de Tweede Kamer te treden over een eventuele dreiging van budgetoverschrijding.

h.

Het is niet gebruikelijk hiervoor de Rekenkamer in te schakelen. De Rekenkamer bepaalt als onafhankelijk instituut immers juist zelf zijn agenda en zal zichzelf dus naar verwachting inschakelen indien hij dit gewenst acht.

18

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

Om besluitvorming in Nederland en België mogelijk te maken was een definitieve overeenkomst met België nodig. De kern van de financiële afspraak is dat Nederland eenmalig en vooruit een afkoopsom aan België betaalt, waarna beide partijen verder verantwoordelijk zijn op het eigen grondgebied. Nederland heeft hier in de onderhandelingen sterk op aan gedrongen, omdat het ongewenst werd geacht dat sprake was van een financieel risico voor Nederland, afhankelijk van de Belgische ruimtelijke-orderingsprocedure, de bouw in België en de exploitatie van het Belgische tracédeel.

19

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

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

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

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

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

a.

Het kabinet heeft ervoor gekozen om de meest kwetsbare delen van het Groene Hart met een boortunnel te ontzien (Achthovener Polder en het weidevogelreservaat de Wilck). Voorts is ook gekozen voor een verdergaande bundeling met de A4 dan in PKB-1 was voorzien. Het kabinet is van mening dat met de voorgestelde oplossing een goede inpassing in de Haarlemmermeer mogelijk is. Zie verder het antwoord op vraag 35 van Groen Links.

b.

Noch in het streekplan Noord-Holland, noch in het structuurplan 2005 is een passage over de ligging van de HSL-Zuid opgenomen.

c.

Er is geen grotere bundeling mogelijk. Maximale bundeling is bereikt, een verdergaande (noordwaartse) bundeling met de rijksweg A4 is niet mogelijk. Dit hangt samen met de aanwezige bochten in de A4, de ligging van de bedrijfsterreinen op Schiphol, en de situering van de ingang van de Schipholtunnel.

d./e.

Voor de totstandkoming van het kabinetsstandpunt (PKB3; mei 1996) is een drietal malen Bestuurlijk Overleg gevoerd met de betrokken instanties (provincie Noord-Holland, gemeente Haarlemmermeer, waterschap Groot Haarlemmermeer). Deze overleggen zijn voorafgegaan door diverse ambtelijke overleggen. De betrokken bewoners zijn geïnformeerd via informatieavonden en huis-aan-huis brochures, die op relevante momenten in de procedure zijn verspreid (kabinetsbesluit, uitkomst Tweede Kamerbehandeling en uitnodiging inbrengbijeenkomsten inpassingsuitwerking).

In vervolg op het verzoek vanuit de Tweede Kamer wordt momenteel samen met WLTO en betrokken agrariërs overlegd om de nadelen voor de agrarische bedrijfsvoering zo veel als mogelijk te beperken.

20

a. 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?

b. 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?

Nee. Het is inderdaad zo dat bij een open tunnelbak circa 350 woningen extra kunnen worden gerealiseerd. Dit aantal weegt echter niet op tegen de hoge meerkosten van circa f 500 miljoen van een open tunnelbak. Bovendien heeft een tunnelbak ter hoogte van de nieuwe woonwijk Oosterheem als nadeel dat daar waar de HSL weer boven komt de gewenste weg-, water- en ecologische verbindingen verbroken worden. Hierdoor worden de inrichtingsmogelijkheden van het nieuwe bedrijventerrein bij de A12 en het toekomstige Bentwoud nadelig beïnvloed.

21

Wanneer zal in Delft de spoortunnel gerealiseerd worden, nu Den Haag cs een volwaardig HST-station wordt?

Bij de behandeling van het MIT in de Tweede Kamer eind 1996 heeft de Minister van Verkeer & Waterstaat toegezegd dat een mogelijke tunnel te Delft zal worden opgenomen in de verkenningentabel van het volgend MIT (1998 – 2002). Daarbij is eveneens aangegeven, dat dit project niet is opgenomen in het huidige afwegingskader (SVV-2), dat tot 2010 loopt, maar zal worden meegenomen in de afwegingen voor het volgend SVV. Het aantal HST-treinen dat naar Den Haag zal doorrijden leidt niet tot zodanige capaciteitsproblemen te Delft dat om die reden een uitbreiding van de sporen of de aanleg van een tunnel op een eerder tijdstip noodzakelijk is.

22

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.

Is de regering het met deze opvatting eens?

In de PKB deel 3 staat op kaarten aangegeven dat de HSL op 7,20 beneden NAP wordt aangelegd. In overleg met de gemeenten wordt dit nader uitgewerkt om te komen tot een goede inpassing in de parkzone tussen de bebouwing van Bergschenhoek en die van Berkel en Rodenrijs. Belangrijke aspecten zijn geluidshinder, het hoogteverschil dat de

kruisende wegen moeten overbruggen en het uitzicht van de mensen. Bij de verdere uitwerking worden dan ook meer zaken dan alleen de ligging t.o.v. het bestaande maaiveld in beschouwing genomen. Zo kan er binnen de bandbreedte die is opgenomen in de PKB deel 3 ook nog met het tracé in horizontale zin geschoven worden. Hierdoor kan het zijn dat de uiteindelijke oplossing afwijkt van genoemde 7,20 beneden NAP en van de genoemde 2,5 meter beneden maaiveld.

23

De gemeente Berkel en Rodenrijs heeft bedenkingen tegen de Regiomix 2. De bedenkingen betreffende 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. 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?

Indien de halfverdiepte ligging aan de noordzijde tot voorbij de woonbebouwing van Berkel en Rodenrijs wordt verlengd, zal de waterhuishouding en twee wegen in het glastuinbouwgebied in Bleiswijk moeten worden aangepast. De geluidsbelasting op de gevels van de woningen zal echter weinig veranderen. Wel zullen de geluidsschermen minder hoog boven het maaiveld uitsteken. Het positieve effect van deze langere verdiepte ligging is dan ook beperkt terwijl de meerkosten van de verlenging circa f 20 miljoen zullen bedragen. Om deze reden wordt in het voorbereidend overleg de noordelijke verlenging van de halfverdiepte ligging niet meer in beschouwing genomen.

De hoogteligging van de HSL ter hoogte van de Wildersekade wordt wel nader bezien. In de PKB deel 3 ligt de HSL op 2,5 meter boven het maaiveld om de gewenste weg-, water- en ecologische verbindingen in het gebied in stand te houden. Bij deze keuze is tevens een geheel verdiepte ligging en een halfverdiepte ligging in beschouwing genomen. Beide alternatieven bleken erg veel duurder te zijn, respectievelijk circa f 200 miljoen gulden en circa f 50 miljoen. Bovendien is het bij de halfverdiepte ligging niet mogelijk om de water- en ecologische verbindingen in stand te houden.

In het voorbereidend overleg is onderzocht of de HSL verder van de woonbebouwing van Berkel en Rodenrijs kan liggen dan vermeld in PKB deel 3. Daarnaast is door de gemeente Berkel en Rodenrijs, de gemeente Bergschenhoek en de stadsregio Rotterdam aangedrongen op een zodanige ligging van de HSL dat hulpverleningsvoertuigen gebruik kunnen maken van de Wildersekade. Dit alles kan resulteren in een verschuiving van circa 50 meter verder van de woonbebouwing van Berkel en Rodenrijs bij de Wildersekade en de realisatie van de HSL op circa 4,5 meter boven het maaiveld.

24

De door de PKB beoogde hoogteligging bij de Wildersekade hangt samen met de kruising van de intermediaire zone. 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 zone op een creatieve wijze te realiseren.

Wat is de mening van de regering hierover?

In de discussies over de ligging van het tracé in de gemeenten Bergschenhoek en Rotterdam zijn nadrukkelijk de gevolgen van het HSL-tracé voor de bestaande en toekomstige woningen en voor de Intermediaire Zône ten zuiden van de Wildersekade aan de orde geweest. Ook de kosten van verschillende varianten zijn daarbij betrokken. Een verlenging van de half verdiepte ligging tot voorbij de Wildersekade en vervolgens geheel ondergronds kost circa f 150 à 200 miljoen meer dan de ligging volgens PKB-deel 3. Een en ander is overigens afhankelijk van de precieze uitvoering. Dit hogere bedrag vindt het kabinet in geen verhouding staan met de vermindering van effecten die daarmee wordt bereikt.

Het gestelde in de vraag dat de HSL inmiddels op 4,5 m hoogte ligt ter plaatse van de Wildersekade is in zoverre niet correct, dat in de PKB-deel 3 sprake is van een hoogteligging op 2,5 meter. Echter, in het overleg met de gemeenten, is op hun verzoek een uitwerkingsvariant in studie genomen waarbij de HSL op 4,5 meter ligt, met als positief gevolg dat de fietsers op de Wildersekade zonder hoogteverschil de HSL zouden kunnen kruisen.

25

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.

- a. Op welke wijze zal de regering deze toezegging gestand doen?*
- b. 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 1.812/9 706 803, gericht aan de minister van Verkeer en Waterstaat.*
- c. Deze leden ontvingen gaarne een afschrift van de antwoordbrief van de genoemde minister aan het gemeentebestuur van Heerjansdam.*

Het bedoelde HSL-Zuid-bericht nr 3 had tot doel de omwonenden op de hoogte te brengen van een aantal werkbijeenkomsten, die gehouden worden om in intensief overleg met de lokale bevolking verder te werken aan de nadere inpassing van het tracé uit PKB deel 3. Zulks uiteraard onder voorbehoud van de finale besluitvorming in de Eerste Kamer. In dat HSL-Zuid-bericht is met name veel moeite gedaan duidelijk te maken waar deze bijeenkomsten over gaan: het zicht krijgen op de wensen van de lokale bevolking over de inpassing van het PKB3-tracé ter plaatse. Voor het Develgebied geldt dat daarnaast ook nog een studie loopt naar de haalbaarheid van de Drechtstedenvariant. Die studie is nog niet afgerond en kan daarom op de bedoelde bijeenkomst dus ook nog niet ter discussie worden gesteld. Dat deze wijze van formuleren, gelezen buiten de context van de werkbijeenkomsten, misverstand heeft gewekt is achteraf begrijpelijk. Dit misverstand is ondertussen in de richting van betrokkenen, alsook in antwoord op vragen van het lid van de Tweede Kamer Leers, gecorrigeerd. Een afschrift van de antwoordbrief aan het gemeentebestuur van Heerjansdam van 4 maart 1997 is bijgevoegd.

Het onderzoek naar de Drechtstedenvariant zal zich onder andere richten op technische aspecten, procedurele aspecten, kosten en omgevingsaspecten. Het onderzoek naar de Drechtstedenvariant is begin januari gestart en zal eind april worden afgerond. Het is dus helaas niet mogelijk om de resultaten voor de plenaire behandeling van de PKB naar u toe te sturen.

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

Ten zuiden van Rotterdam heeft het Kabinet gekozen voor tracé Fnoord/Fzuid. Hierbij heeft de mogelijkheid om te bundelen met de A16 in Noord Brabant en de situatie in Barendrecht, waarbij nu alle sporen langs dezelfde kant van Barendrecht lopen, een rol gespeeld. Voor het gedeelte door het Develgebied en de Hoeksche Waard is het kabinet van mening dat het HSL-tracé op een goede manier kan worden ingepast. Dit vereist een zorgvuldige afstemming van het tracéontwerp en de geplande herinrichting van het gebied, opdat de landschappelijke karakteristiek van dit gebied in tact blijft en het gebied als bufferzone tussen de stedelijke gebieden aan weerszijden kan blijven functioneren.

In de zomer van 1996 is een haalbaarheidsstudie gedaan naar de zogenaamde Fwb 1-variant (langs Kijfhoek, onder Zwijndrecht en Dordrecht). Uit dit onderzoek is gebleken dat dit geen reëel alternatief was. Tijdens de plenaire behandeling van de PKB in de Tweede Kamer zijn vragen gesteld over de haalbaarheid van de zogenaamde Fwb 2-variant (langs Kijfhoek, onder Zwijndrecht en bovengronds langs de Dordtsche Kil). Na een globale verkenning leek deze Drechtstedenvariant aanzienlijk duurder dan het tracé Fnoord. Desalniettemin heeft het Kabinet toegezegd de motie over de Drechtstedenvariant uit te voeren. Daarbij is aangegeven dat indien uit het onderzoek blijkt dat de Drechtstedenvariant een goede oplossing voor het Develgebied en de Hoeksche Waard is en indien deze variant binnen het beschikbare budget en zonder procedurele en uitvoeringsvertraging kan worden gerealiseerd, dat dan een partiële herziening van de PKB zal volgen.

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

a. Waarom wil de regering dan dat de gemeente Breda wel 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!

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

In overleg tussen kabinet en Tweede kamer is besloten tot het verdiept aanleggen van HSL en A16 ter hoogte van Prinsenseek/Valdijk. De extra kosten bedragen 220 mln. Daarvan is 80 mln ten laste van de HSL-Zuid en 140 mln ten laste van de A16. Deze laatste komen ten laste van het wegenbudget, dat beschikbaar is in het Infrafonds. De extra kosten van de verdiepte ligging van de HSL zal gefinancierd worden door bezuiniging in het ontwerp (f 30 miljoen) en door de extra reservering voor de boortunnel te verlagen (f 50 miljoen). Daarnaast zal met de gemeenten en provincie gesproken worden over een bijdrage aan deze kosten. Hierdoor zou de versoering van de inpassing elders deels niet nodig zijn. Bij een verdiepte ligging ontstaan er meer mogelijkheden om goede verbindingen over de infrabundel te realiseren. De gemeente Breda heeft, na de gemeentelijke herindeling, ook belang bij betere verbindingen tussen de verschillende delen van de gemeente.

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

a. Kunnen de in de PKB genoemde meerkosten van f 70 mln. voor de inpassing bij het station Breda-Prinsenseek, de Valdijk en Effen in overleg

tussen de rijksoverheid en de gemeente Breda in alle vrijheid worden ingezet?

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

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

a.

In het budget is een bedrag opgenomen van f 70 miljoen ten behoeve van de volgende inpassingsmaatregelen:

- het aanpassen van de lokale infrastructuur bij station Breda-Prinsenbeek;
- het inrichten van een parkzone rond de infrastructuurbundel (HSL en A16) binnen de bebouwde kom van Prinsenbeek;
- de landschappelijke herinrichting van het gebied tussen de hogesnelheidslijn en Effen.

In het overleg met provincie en gemeente kan het bedrag van f 70 miljoen worden ingezet voor de inpassing van de infrastructuurbundel.

b.

In overleg tussen kabinet en Tweede Kamer is besloten tot het verdiept (open tunnelbak) aanleggen van HSL en A16 ter hoogte van Prinsenbeek/Valdijk. De kosten van deze tunnelbak bedragen 220 mln. Het kabinet is van mening dat een eventueel aanbestedingsvoordeel alhier niet direct ten goede mag komen aan verdere inpassingsmaatregelen in dit gebied. In het antwoord op vraag 27 van het CDA en vraag 24 van de PvdA is aangegeven op welke wijze het kabinet de kosten van deze verdiepte ligging denkt te financieren.

29

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

In het ontwerp voor HSL en (verlegde en verbrede) A16 is, om de ecologische verbinding van het dal van de Aa of Weerijns in stand te houden, voorzien in een lang viaduct over de Aa of Weerijns. Bovendien wordt het gebied nabij Effen en het dal van de Aa of Weerijns heringericht. Vanuit de regio is gevraagd om een verdiepte kruising van HSL en (verlegde) A16 met de Aa of Weerijns nabij Effen.

In de «aanvulling op het milieu-effectrapport bij de Nieuwe HSL-nota, HSL-A16 Breda-Prinsenbeek» (A-MER) is de variant met een verdiepte kruising met de Aa of Weerijns behandeld. In het vervolg op dit A-MER is in overleg tussen een aantal deskundigen, waaronder een deskundige van de provincie en TNO Grondwater & Geo-energie, geconcludeerd dat uit ecohydrologisch oogpunt de voorkeur uitgaat naar een bovengrondse ligging boven een verdiepte ligging. Door de lage ligging van de Aa of Weerijns is een naar verhouding diepe en dus lange bak nodig. Dit maakt een verdiepte ligging extreem kostbaar (circa f 400 miljoen). Naar de mening van het kabinet is er, gezien de voorgestelde maatregelen bij een maaiveldligging, de ecohydrologische effecten van een verdiepte ligging en de hoge kosten, geen enkele reden een verdiepte ligging te overwegen.

Momenteel wordt een geohydrologisch model ontwikkeld voor het gebied tussen Breda en de Belgische grens. Met dit model kunnen de geohydrologische effecten van de aanleg van de HSL en (verlegde en verbrede) A16 voorspeld worden en kan nagegaan worden op welke wijze

effecten kunnen worden beperkt. Verificatie van de geohydrologische effecten van de tunnel bij Effen met dit model is mogelijk. Daarbij geeft het kabinet echter mee, dat de uitkomst van deze eventuele verificatie de keuze van het tracé niet kan beïnvloeden.

30

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.

a. 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?

b. 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?

c. 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 tunnelbakconstructie en naar de mogelijkheid van een tunnel in de regio Breda?

d. 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?

Op een aantal cruciale momenten in de totstandkoming van PKB-deel 3 heeft bestuurlijk overleg plaatsgevonden met daar tussendoor intensief ambtelijk overleg. In dit overleg zijn vele varianten aan de orde geweest, waaronder ook de door de gemeente Breda en Prinsenbeek voorgestelde oplossingen.

Uit het gevoerde intensieve overleg moge blijken dat het kabinet het belang van een constructieve bijdrage van provincie en gemeenten onderkent. In het verlengde van het gevoerde overleg is de provincie en gemeenten voorgesteld een aantal afspraken over de verdere samenwerking schriftelijk vast te leggen. Vooruitlopend op definitieve overeenstemming over deze afspraken wordt in goed overleg gezocht naar een duurzame inpassing van de infrastructuurbundel A16 en HSL binnen het in de planologische kernbeslissing vastgelegde kader (onder meer ten aanzien van budget en procedure). Hierbij zal een duurder ontwerp/inpassing op de ene plaats gecompenseerd dienen te worden door een soberder ontwerp/inpassing op de andere plaats.

In het overleg tussen kabinet en de Tweede Kamer is besloten tot strakke bundeling van A16 en HSL en een verdiepte ligging (open tunnelbak) ter hoogte van Prinsenbeek/Valdijk. Na de definitieve goedkeuring van PKB zal het kabinet zich wijden aan de uitvoering van het in de PKB neergelegde aanlegbesluit binnen het vastgestelde budget en de planning. Wel kan het kabinet zich voorstellen, dat gemeenten en derden gebruik willen maken van de mogelijkheid die de bouw van de HSL biedt om te komen tot herinrichting. Het kabinet staat in het algemeen open voor alle voorstellen en zou het waarderen als gemeenten

en marktpartijen, binnen de kaders van het ontwerp tracébesluit, met creatieve ideeën komen.

31

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

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

a.

Momenteel wordt een schaderegeling voor de HSL-Zuid ontworpen. Daarin zullen uiteraard de toepasbare norm voor schadevergoeding, alsmede de procedure, worden opgenomen. Inhoudelijk zal worden aangesloten bij de reeds bestaande nadeelcompensatieregeling van Verkeer en Waterstaat. Deze gaat ervan uit, dat diegene, die door rechtmatig overheidshandelen onevenredig nadeel ondervindt, aanspraak heeft op schadevergoeding, voorzover de schade niet uit anderen hoofde is gedekt. Dit beleid is in de praktijk steeds goed ontvangen.

Wat betreft de procedure streven wij naar het bieden van één loket voor verschillende vormen van schade, zodat zo snel mogelijk zekerheid over de mogelijke schadevergoeding wordt geboden. Het kabinet is zich bewust van de lange periode van onzekerheid over de feitelijke tracering van de HSL. Hierover ontstaat echter pas definitieve zekerheid in het voorjaar van 1998, wanneer het tracébesluit wordt genomen. Het ligt in de bedoeling om het tracébesluit aan te merken als schadeveroorzakend besluit; burgers en bedrijven hoeven dus niet te wachten op de totstandkoming van bestemmingsplannen om een claim in te dienen.

b.

Of in een concreet geval schadevergoeding kan worden toegekend, hangt af van de bijzondere omstandigheden van het geval, en kan hier niet in zijn algemeenheid worden beantwoord. Wel kan gezegd worden, dat waardevermindering van onroerend goed door een verslechterde ligging ten gevolge van de aanleg van de HSL in bepaalde omstandigheden inderdaad tot schadevergoeding zal kunnen leiden. Emotionele schade als zodanig komt echter niet voor vergoeding in aanmerking, hoezeer het kabinet ook begrip heeft voor gevoelens van onbehagen die door de HSL kunnen worden opgeroepen.

Vragen gesteld door leden van de PvdA

1

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, de wenselijke economische ontwikkeling en de leefbaarheid. In dit verband betreuren 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 niet op 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 zo zeer gewenste integrale afweging. Dit klemmt 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. Graag ontvingen zij de visie van het kabinet op de gehele problematiek.

In de PKB-Schiphol is geconstateerd dat de komst van de hogesnelheidslijnen naar het zuiden en naar het oosten van groot belang is voor de duurzame ontwikkeling van Schiphol als mainport. Daarbij is een substitutiedoelstelling van vliegtuig naar hogesnelheidstreinen aangegeven. Het in de onderhavige PKB gekozen tracé biedt de meest potentie om deze gewenste substitutie van vliegtuig naar trein te bewerkstelligen. De komende nut en noodzaak discussie is gericht op de toekomst van de luchtvaart in Nederland. De uitkomst van deze discussie moet input geven voor de ontwikkeling van de visie van het kabinet omtrent deze toekomst. Deze discussie doorkruist de besluitvorming rondom de hogesnelheidslijn naar de mening van het kabinet niet. Immers, de huidige locatie van Schiphol zal altijd verbonden moeten zijn met het hogesnelheidsnet. In algemene zin zullen afwegingen over luchthavens, treinverbindingen, auto- en vaarwegen op verschillende tijdstippen genomen worden. Het is derhalve van groot belang om per besluit zo veel mogelijk rekening te houden met nationale en internationale toekomstige ontwikkelingen op ruimtelijk-economisch gebied.

De leden van de PvdA 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 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 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?

De tijdwinst tussen Rotterdam en Schiphol/Amsterdam bedraagt bij aanleg van een nieuwe lijn 25 minuten; tussen Rotterdam en Antwerpen is deze tijdwinst 24 minuten.

Tussen Antwerpen en Brussel kan in de toekomst 11 minuten bespaard worden, terwijl door de indienststelling van de nieuwe lijn Brussel-Parijs op dat traject reeds een tijdwinst van 70 minuten is gerealiseerd en in de toekomst nog eens 40 minuten zal afnemen.

3

En welke reistijd zou op het eerstgenoemde trajectgedeelte benodigd zijn als de HSL ten noorden van Rotterdam gebundeld zou worden met de bestaande infrastructuur?

Het verschil in rijtijd op het traject Rotterdam – Schiphol/Amsterdam tussen de nieuwe lijn en de bundelingsvariant bedraagt 10 minuten.

4

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

Dit heeft verder geen gevolgen voor de rijtijd op andere trajecten.

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?

Voor het antwoord op deze vraag, over treinen uit Denemarken en Italië die op bestaand spoor snel kunnen rijden, verwijs ik naar het antwoord op vraag 16 van Groen Links.

6

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.

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

b. Kan het bijvoorbeeld leiden tot verzilting?

In principe zal de boortunnel en de daarvoor benodigde voorzieningen weinig tot geen nadelige invloed hebben op de waterhuishouding en grondwaterstroming. Uit gedetailleerd grond- en geohydrologisch onderzoek kan wellicht blijken dat zich incidentele afwijkingen voordoen van de algemeen aangenomen grondgesteldheid en grondwaterstromingen.

Het definitieve ontwerp van de boortunnel, dat in het komende jaar gaat plaatsvinden, zal op dit soort incidentele situaties afgestemd worden ter voorkoming van nadelige beïnvloeding van de waterhuishouding en geohydrologische gesteldheden. Vanuit deze benadering wordt dan ook geen gevaar voor verzilting verwacht.

7

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

De kans dat er op de lange duur stopplaatsen tussen Rotterdam en Schiphol ontstaan acht het kabinet zeer gering. Daar is een aantal redenen voor:

- de geometrie van het tracé maakt een halte bij Zoetermeer niet mogelijk;
- het ruimtelijk beleid (in VINEX enz.) voorziet niet in een zeer grote verstedelijking met hoge dichtheden langs de HSL. Dit betekent dat het aantal reizigers ver onder de maat blijft om er een station te openen;
- in de PKB is expliciet opgenomen dat stations tussen Rotterdam en Schiphol zijn uitgesloten. Het openen van een station betekent wijziging van de PKB en de daarbij behorende procedure met behandeling in het Parlement.

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?

De kosten van de verschillende tracés zijn:

tracé A1:	f 4,2 mld
tracé WB3:	> f 4,2 mld
tracé BBLN:	f 4,7 mld

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 kilo-volt?

Zie hiervoor het antwoord op vraag 13 van het CDA.

10

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

Zie hiervoor het antwoord op vraag 1 van de PvdA.

Bij de behandeling van de PKB Schiphol en omgeving in de Eerst 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?

De Hogesnelheidstrein vertrekt niet vanaf Schiphol, maar vanaf Amsterdam en rijdt via Schiphol naar Rotterdam en verder. De HSL is dus niet alleen aantrekkelijk voor de reizigers die Nederland per vliegtuig binnen komen. Met het gekozen tracé worden dus hart-op-hart verbinding mogelijk.

12

*a. Hoeveel vluchten vertrekken er dagelijks van Amsterdam naar Parijs.
b. Hoeveel passagiers gaan met deze vluchten mee?
c. Hoeveel van deze passagiers zijn «transito-reizigers» (Dat wil zeggen reizigers die Schiphol alleen gebruiken om over te stappen)?*

Dagelijks vertrekken 14 vluchten naar Parijse luchthavens; 12 naar CharlesdeGaulle en 2 naar Orly. In 1996 vertrokken er per vlucht vanaf Schiphol naar Parijs gemiddeld bijna 80 passagiers. Ca. 30% van de passagiers naar Parijs transfereert op Schiphol. Daarnaast transfereert ca. 20% op de Parijse luchthavens.

13

Wat wordt de capaciteit van de HSL in aantallen passagiers?

Hoewel de technische capaciteit van een nieuwe lijn groter is, zullen naar verwachting in de drukke uren maximaal 4 internationale treinen per uur in beide richtingen rijden. De capaciteit van het huidige materieel is ongeveer 750 stoelen bij gekoppelde stellen.

14

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

Zowel de prijs van de trein als die van het vliegtuig zullen door de markt worden bepaald. Alleen in geval van ernstige concurrentievervalsing door «dumping» of excessief hoge tarieven zou in de vrije Europese markt overheidsingrijpen overwogen kunnen worden.

15

Hoe kijkt de minister in dit verband aan tegen de «zwaanzinnige aanbiedingen» en de grote vlucht die de airmiles nemen?

«Zwaanzinnige aanbiedingen» zijn een goed voorbeeld van de voordelen die commercialisering en liberalisering van het vervoer, ook de spoorwegen, voor de consument bieden. Zie daarvoor verder het antwoord op vraag 8 van Groen Links.

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 de verbindingen?

Inderdaad zijn goede verbindingen van Nederland met de rest van de wereld bevorderlijk voor een aantrekkelijk vestigingsplaatsklimaat. Zowel de HSL als Schiphol dragen daartoe bij.

Wat betreft de HSL zijn vooral de regio's rond de halteplaatsen aantrekkelijk voor dat type bedrijven dat zich richt op personenverkeer op de omliggende economische centra, die met de HSL bereikt kunnen worden, zoals Londen, Brussel, Parijs, het Ruhrgebied en Frankfurt.

Wat betreft Schiphol is de regio rond Schiphol vooral aantrekkelijk voor bedrijven, die zich niet alleen richten op bovengenoemde centra, maar ook op verder weg gelegen gebieden in Europa en gebieden buiten Europa. Voor Schiphol komt daar nog bij de aantrekkelijkheid voor luchtvrachtgeïntereerde bedrijvigheid.

Tot slot kan nog worden gewezen op de interactie tussen HSL en luchtvaart. Deze is niet alleen competitief (substitutie), maar ook complementair, in de zin dat de HSL-aansluiting op Schiphol het achterland van Schiphol voor intercontinentale verbindingen kan vergroten.

18

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

b. 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?

In 1995 groeide het aantal passagiers op Schiphol met 8%. Groeifactoren voor afzonderlijke landen waren: Duitsland 8%, UK 6% en Frankrijk 6%. Voor 1996 waren landspecifieke groeifactoren nog niet beschikbaar.

19

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

b. En tot het jaar 2015?

Tot het moment van ingebruikname van de HSL en de aantakking daarvan op Schiphol is geen significant groeiverschil te verwachten tussen de groei van het aantal vluchten op korte en lange afstand. Na dat

moment zal naar verwachting substitutie op gang komen en in 2015 zal dat potentieel tot circa 5 mln luchtpassagiers kunnen oplopen, overeenkomend met maximaal 50 000 vliegtuigbewegingen op korte afstand op jaarbasis. Dit cijfer geldt voor beide hogesnelheidslijnen tezamen (HSL-Zuid en HSL-Oost) en is uiteraard met onzekerheid omgeven, en is afhankelijk van de produktkenmerken van vliegtuig en HSL t.z.t..

20

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

a.
Transito-passagiers zijn passagiers die op Schiphol aankomen, en met hetzelfde vliegtuig weer vertrekken. Bij de KLM komt dat niet voor, maar sommige maatschappijen maken op Schiphol een tussenstop. Het aantal varieert jaarlijks en ligt in de orde van 1 a 2% van het totaal aantal passagiers.

b.
Waarschijnlijk bedoelt vragensteller transferpassagiers. Van het aantal KLM-passagiers zijn 55 tot 60% transferpassagiers. Het aandeel in de totale exploitatie is onbekend. Gezien ook de aanzienlijke inkomsten in de vrachtsector zal dit percentage onder de 50% liggen.

21

- a. *Welk bedrag aan investeringen is precies vereist?*
- b. *Op welke termijn moet deze investering worden terugverdiend?*
- c. *Welke aantallen passagiers zijn daarvoor nodig en tegen welke prijs?*

a.
De geraamde investeringssom is 7,63 miljard gulden excl. BTW, prijspeil 1996, plus 823 miljoen gulden voor de bijdrage aan België.

b./c.
Het Centraal Planbureau heeft berekend dat, afhankelijk van de groei van het aantal passagiers in verschillende scenario's, de macro-economische terugverdientijd tussen de vijf en de tien jaar ligt. Daarbij is gerekend met verschillende prijzen voor verschillende categorieën passagiers: goedkoop voor toeristen, duur voor business-class passagiers.

22

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

Zie voor het antwoord vraag 25 van het CDA.

23

Zullen de resultaten van het onderzoek beschikbaar zijn voor de plenaire behandeling van de PKB in deze Kamer op 22 april?

Zie voor het antwoord vraag 25 van het CDA.

24

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

Er is momenteel geen sprake meer van knelpunten. Naar aanleiding van de 2e Kamer behandeling is een tweetal wijzigingen aangebracht. De eerste wijziging betreft een verdiepte ligging bij Prinsenbeek. De kosten hiervan bedragen 220 miljoen. Hiervan komt 80 miljoen ten laste van de HSL-Zuid en de rest ten laste van de A16. Voor de 80 miljoen is binnen de begroting van de HSL-Zuid ruimte gevonden door de extra reservering voor de boortunnel te verlagen met 50 miljoen en door een bezuiniging op het ontwerp door te voeren van 30 miljoen. De tweede wijziging betreft de optimalisatie aan het uiteinde van de tunnel bij Westeinde. Hiermee is een bedrag van 50 miljoen gemoeid. Binnen de begroting is hiervoor ruimte gevonden door de extra reservering voor de boortunnel te verlagen met 50 miljoen. Wat betreft Hoogmade is overeengekomen dat eventuele meevaller van de aanbesteding gebruikt zal worden om een nauwere bundeling met de A4 te bewerkstelligen. Ten slotte is overeengekomen dat een nader onderzoek gedaan zal worden naar de Drechtstede-variant. Dit onderzoek is momenteel nog lopend.

Vragen gesteld door leden van D66

Midden december 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 Drechtstedevariant staat volgens deze tekst niet meer ter discussie. Dit is in strijd met de toezegging aan de Tweede Kamer (motie D66/PvdA) om de Drechtstedenvariant 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.

1

Mogelijk berust dit op een misverstand. Kan de minister ons dat bevestigen en kan dan deze tekst gerectificeerd worden?

Het bedoelde HSL-Zuid-bericht nr 3 had tot doel de omwonenden op de hoogte te brengen van een aantal werkbijeenkomsten, die gehouden worden om in intensief overleg met de lokale bevolking verder te werken aan de nadere inpassing van het tracé uit PKB deel 3. Zulks uiteraard onder voorbehoud van de finale besluitvorming in de Eerste Kamer. In dat HSL-Zuid-bericht is met name veel moeite gedaan duidelijk te maken waar deze bijeenkomsten over gaan: het zicht krijgen op de wensen van de lokale bevolking over de inpassing van het PKB3-tracé ter plaatse. Voor het Develgebied is daarnaast vermeld dat parallel ook nog een studie loopt naar de haalbaarheid van de Drechtstedenvariant. Die studie is nog niet afgerond en kan daarom op de bedoelde bijeenkomst dus ook nog niet ter discussie worden gesteld. Dat deze wijze van formuleren, gelezen buiten de context van de werkbijeenkomsten, misverstand heeft gewekt is achteraf begrijpelijk. Dit misverstand is ondertussen in de richting van betrokkenen, alsook in antwoord op vragen van het lid van de Tweede Kamer Leers, gecorrigeerd.

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 gelijkemaakt 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 (Zuidzijdervaart), 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 slecht 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 verneemt de fractie van D66 of deze varianten nog onderzocht kunnen worden.

De voorgestelde oplossing gaat uit van het verkeerde A1-tracé. De kruising van de A4 is niet bij de Boskade, maar bij Noordeinde en de Blauwe Molenweg (dit is meer dan 1200 meter noordelijker dan de Boskade). Hierbij moet tevens worden bedacht dat schade aan de Boskade niet alleen door de HSL, maar ook door de verbreding van de A4 plaatsvindt. Een kleinere boogstraal zou in dit geval leiden tot het samenvallen van de A4 en de HSL en is dus niet realiseerbaar.

Binnen de PKB-3 is strekken van de tunnel mogelijk. Deze tunnel is meer dan 400 meter langer dan de huidige tunnel in het Groene Hart. Naar huidig inzicht kost een dergelijke tunnel ca. 400 mln méér t.o.v. het gekozen PKB 3 tracé.

3

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

b. En hoe gaat men in het buitenland om met nieuwe lijnen en met hoge snelheden op een traject ten grootte 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 slecht 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.

Zie voor een beantwoording van deze vragen het antwoord op de vragen 5 en 12 van het CDA.

Ten aanzien van de Duitse situatie lijkt de vraagsteller verkeerd ingelicht. Op alle zogeheten «Neubaustrecken» wordt op dit moment door ICE-treinen 250 km/uur gereden; het ligt in de bedoeling deze snelheid nog op te voeren. Het nieuwe traject Köln-Frankfurt, waarvan de aanleg onlangs is gestart, is ontworpen voor 300 km/uur. De genoemde 200 km/uur is de snelheid die voor zogeheten «Ausbaustrecken» (verbeterde bestaande lijnen) wordt nagestreefd.

4

Waarom wil de minister dan toch boven die streefsnelheid blijven voor het traject Rotterdam-Schiphol?

Zie hiervoor het antwoord op de vragen 5 en 12 van het CDA.

De fractie van D66 is er niet van overtuigd 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 gebruikt kunnen 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 gaat de verkanting omlaag en kunnen naast de shuttle en de HST ook treinen met een lagere snelheid gebruik maken van het spoor voor de 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 Zuid is ontwikkeld voor twee treinsoorten: een internationale hoge snelheidstrein met een maximum snelheid van 300 km per uur en een binnenlandse trein (shuttle) met een snelheid van minimaal 220 km per uur.

In 2015 zal bij 4 HST-en en 2 binnenlandse treinen (shuttles) per uur per richting de baanvakbelasting van het traject Schiphol – Antwerpen 65% bedragen. Indien de rijtijden van de verschillende treintypen gelijk zouden zijn, is niet onmogelijk dat de baanvakbelasting voor het traject Schiphol-Rotterdam 31% zou zijn. De mogelijkheden om hier nog treinen aan toe te voegen worden veel eerder bepaald door de restcapaciteit te Rotterdam (perronspoorcapaciteit en Spoortunnel) en op de verbinding Schiphol – Amsterdam. Toevoeging van meer treinen aan de nu voorziene 6 treinen en vooral het vergroten van snelheidsverschillen doet het baanvakbelastingspercentage snel oplopen.

Het gebruik maken van kantelbaktechniek is een methode waarbij het mogelijk wordt om op een te bochtig tracé toch harder te rijden. Bij aanleg van een nieuw tracé ligt toepassing van kantelbaktechniek dus niet voor

de hand. Kantelbaktreinen zijn bovendien in aanschaf en in exploitatie fors duurder.

Zie verder het antwoord op vraag 16 van Groen Links.

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.

Wat betreft het standpunt met betrekking tot de modernisering van de tractie-energievoorziening van het landelijk spoorwegnet wordt verwezen naar het antwoord op vraag 13 van het CDA. Het hele net in Nederland is momenteel voorzien van één stroomsoort, namelijk 1500 Volt. De traditionele treinen kunnen niet op de HSL-sporen (25 KV) rijden, maar de hogesnelheidstreinen kunnen wel gebruik maken van het traditionele spoor. Een 25 kV-systeem maakt het inzetten van zwaardere en snellere treinen mogelijk. Ook de benutting en daarmee de capaciteit van een baanvak kan worden vergroot. Echter, de capaciteit wordt niet alleen bepaald door de stroomsoort, maar is ook sterk afhankelijk van andere factoren, met name de snelheidsverschillen van de treinen die er gebruik van maken. Om die hogere snelheden voor de hogesnelheidstreinen in de praktijk ook te kunnen halen, en niet voor de voeten gereden te worden door langzamer rijdende binnenlandse treinen, is extra baanvakcapaciteit nodig. Bij de BBLN-studie is gebleken dat daartoe over grote lengte extra sporen voor de hogesnelheidstreinen benodigd zijn. Voor die sporen is steeds al uitgegaan van een bovenleidingsspanning van 25 kV.

7

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

- a. *Onderkent de minister dit probleem?*
- b. *Kan de minister binnen de huidige regelgeving al iets doen voor deze groep?*
- c. *Hoe denkt de minister in de toekomst in voorkomende gevallen hier mee om te gaan?*

a.
Het kabinet onderkent de problematiek van de lange periode van onzekerheid voor eigenaren van gronden in het gebied waar een groot infrastructureel werk kan komen te liggen.

b./c.
Voor een deel kan aan eigenaren van percelen, die moeten worden aangekocht voor het tracé, in die zin tegemoet worden gekomen, dat de minnelijke verwerving van gronden niet pas start na het tracébesluit, maar al na de goedkeuring van de PKB door het Parlement. Voor een ander deel

betreft de vraag de periode die in het algemeen noodzakelijk is om tot besluitvorming over grote projecten te komen. Op verschillende fronten wordt inmiddels gestudeerd op mogelijkheden om definitieve besluitvorming rond een project binnen kortere tijd af te kunnen ronden. Hiermee zou de periode van onzekerheid voor grondeigenaren wellicht wat bekort kunnen worden.

Vragen gesteld door leden van Groenlinks

1

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

Kan het Kabinet 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?

De herprioritering als gevolg van de additionele kosten van de tunnel en de additionele inpassingsmaatregelen heeft nog niet plaatsgehad in de begroting 1997. Het kabinet heeft in de begroting wel aangegeven dat de dekking van de meerkosten voor de tunnel en de additionele inpassingsmaatregelen voor een substantieel deel in de begrotingsperiode ten laste zal vallen van het voorziene railprogramma. Indien er geen additionele middelen worden toegevoegd aan de Infracfondsbegroting zal dit betekenen dat projecten worden vertraagd.

Het kabinet kan dan ook niet de garantie geven dat de meerkosten niet ten laste van investeringen in het kader van het Tweede Tactische Pakket zullen komen.

Met betrekking tot de exploitatie van de HSL is het streven van het kabinet de exploitatie onder te brengen bij een private partij(en); daarbij kan uiteraard de NS als vervoerder een rol spelen.

2

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

Neen, de rentabiliteit van de exploitatie is onafhankelijk van de hoogte van de investering. In Nederland is het niet gebruikelijk dat de aanlegkosten volledig ten laste van de exploitatie worden gebracht. De te verwachten private bijdrage in de financiering is gebaseerd op de verwachting dat een deel van de aanlegkosten kan worden terugverdiend.

3

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

Ja, uit uitgebreid onderzoek (door McKinsey & Co, Coopers & Lybrand, MVA, OC&C strategy consulting en de onderzoeken van de NS en V&W-diensten). Uit ervaring in het buitenland blijkt dat de zuivere exploitatie altijd rendabel is en dat daar bovendien gedeeltelijke tot gehele financiële dekking van de infrastructuur mogelijk is. Zie verder het antwoord op vraag 2 van Groen Links.

4

Wat is de stand van zaken m.b.t. de gedeeltelijke private financiering.

Zie voor het antwoord vraag 17 van het CDA.

5

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

a. Kan de regering met heldere cijfers haar meest recente prognoses geven? Waar zijn die op gebaseerd?

b. Wordt een vliegverbod en opheffing van lijnen voor de korte afstand serieus overwogen?

c. Zo nee, waarom niet?

Voor het Kabinet is substitutie een belangrijke aanleiding voor aanleg van de HSL-zuid. De substitutie-prognoses zijn opgenomen in deelrapport 1 van de nieuwe HSL-nota. Deze zijn gebaseerd op de onderzoeken die zijn uitgevoerd t.b.v. de PKB-Schiphol. De prognose is gebaseerd puur en alleen op de komst van een nieuwe hogesnelheidslijn. Er is bij de berekeningen geen rekening gehouden met te nemen flankerende maatregelen. Uit de studie is gebleken dat meerdere factoren leiden tot de grootste potentie voor substitutie: snelle rijtijden, weinig stopplaatsen, goed voor- en natransport, de prijs en het serviceniveau in de trein. Het gekozen tracé biedt van alle in ogenschouw genomen tracés de snelste rijtijd en het kleinst aantal stopplaatsen. Alleen daarom al is de potentie voor het bereiken van de substitutiedoelstelling het grootst.

Om de gewenste substitutie doelstelling, neergelegd in de PKB-Schiphol, te bereiken is naast de HSL-zuid ook flankerend beleid noodzakelijk. Hiervoor worden meerdere maatregelen geïnventariseerd, waaronder een vliegverbod voor korte afstanden. Een belangrijke randvoorwaarde daarbij is, dat een dergelijke maatregel moet passen binnen de regels van de vrije luchtvaartmarkt in de EU, voor zover het gaat om EU-luchtvaartmaatschappijen. Wat betreft luchtvaartmaatschappijen uit derde landen moet rekening worden gehouden met afspraken op grond van bilaterale luchtvaartverdragen.

6

Past in een serieus substitutiebeleid om op vele plekken de autowegen uit te breiden?

In het beleid is een goed evenwicht gevonden tussen het accommoderen van de groei van de mobiliteit en het stimuleren van verschuivingen in het aandeel van de verschillende vervoermiddelen binnen die groeiende mobiliteit. Het past dus in een serieus mobiliteitsbeleid om zowel een substitutiebeleid te hebben als ook investeringen te doen. Effectuering van dit beleid is echter wel nodig om de gewenste doelstellingen te bereiken.

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?

Voor de substitutie van toekomstige auto-en vliegtuigreizigers naar de trein zijn verschillende factoren van belang. Met name de reistijd, frequentie, aantal overstaps en stopplaatsen en prijs hebben effect op de omvang van de te behalen substitutie. Echter, ook het voor-en natransport speelt een belangrijke rol. Goede verbindingen van en naar het station zijn van wezenlijk belang voor het welslagen van de substitutie. Een nieuwe lijn zorgt voor snellere en directere verbindingen dan een verbetering van de bestaande lijn. Daardoor is het potentieel voor substitutie groter.

8

Kan uitgelegd worden waarom «het volledig vrijlaten van de prijzen» (blz. 118, PKB, deel3) de beste garantie biedt op een optimaal gebruik van de HSL-Zuid?

Naar de huidige kennis biedt commercialisering van de exploitatie en het volledig vrijlaten van de prijzen de beste garantie op een optimaal gebruik van de HSL-Zuid. De ervaring met commercialisering in de luchtvaart is dat hiermee een tariefdifferentiatie tot stand komt, waarbij kaartjes bestaan voor iedere portemonnee. Op de verbinding Amsterdam-Rome, om een willekeurig voorbeeld te noemen, zitten zakenreizigers voor f 2500,- naast toeristen, die zo'n f 500,- betalen voor een retour. Bij de introductie van de Thalys bleek dat de prijs van het goedkoopste kaartje lager was dan in de klassieke trein daarvoor.

Voorheen waren tarieven in het nationale en in het internationale verkeer bepaald door het aantal gereden kilometers. In de toekomst zal bij commerciële exploitatie bepalend zijn wat de verschillende klanten over hebben voor een reis. De marktprijs bepaalt hoe goedkoop een kaartje moet zijn om de trein, respectievelijk de baan, vol te krijgen.

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 de het beoordelen van de voorliggende plannen.

De Drechtstedenvariant is nu het kabinetsbesluit, maar vlak voor de Tweede Kamer behandeling naar voren gekomen. Voor 'n goede beoordeling moet de variant eerst nauwkeurig worden uitgewerkt. Deze uitwerking wordt op dit moment gedaan. Alleen als uit dit onderzoek mocht blijken dat een reële meerwaarde kan worden bereikt met een andere oplossing dan de huidige, zal de procedure tot wijziging van de PKB in werking worden gezet. Het is daarbij niet van belang of dit nog voor of na de PKB-behandeling in de Eerste Kamer gebeurd.

10

a. 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.

b. 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 TK ook in onze beraadslaging een belangrijke rol zal spelen?

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

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

HSL-bericht nr 3 had tot doel de omwonenden op de hoogte te brengen van een aantal werkbijeenkomsten, die gehouden worden om in intensief overleg met de lokale bevolking verder te werken aan de nadere inpassing van het tracé uit PKB deel 3. Zulks uiteraard – dat is steeds vermeld – onder voorbehoud van de finale besluitvorming in de Eerste Kamer.

In HSL-bericht nr 3 is met name veel moeite gedaan duidelijk te maken waar deze bijeenkomsten over gaan: het zicht krijgen op de wensen van de lokale bevolking over de inpassing van het PKB3-tracé ter plaatse. Voor het Develgebied is daarnaast vermeld dat parallel ook nog een studie loopt naar de haalbaarheid van de Drechtstedenvariant. Die studie is nog niet afgerond en kan daarom op de bedoelde bijeenkomst dus ook nog niet ter discussie worden gesteld. Dat deze wijze van formuleren bij de

betrokken bevolking, op wie de gang van de diverse besluitvormingsprocedures niet altijd even helder over komt, misverstand heeft gewekt is achteraf begrijpelijk; dat deze op zich echter correcte tekst in de vraagstelling als een «kapitale blunder» wordt bestempeld, en daarin – in strijd met de originele tekst – is aangevuld met de toevoeging «in de Eerste Kamer», kan ik minder waarderen.

Uiteraard bepaalt de Eerste Kamer zelf wat zij ter discussie stelt en uiteraard is het logisch dat de wijze waarop met de TK-motie over de Drechtstedenvariant wordt omgegaan onderdeel van de beraadslagingen uitmaakt.

Naar mijn oordeel leidt de omstandigheden dat ik, parallel aan de behandeling van de PKB in de Eerste Kamer, het overleg met de betrokken bevolking over de lokale inpassing van de lijn voortzet absoluut niet tot een conclusie als zou de Eerste Kamer slechts «kunnen slikken of stikken». Ook in het aangehaalde HSL-bericht wordt dat beeld naar mijn oordeel bepaald niet geschapen.

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 tijdwinst van dit dogma uitgegaan?

Er is niet zozeer uitgegaan van 300 km/uur bij wijze van dogma, als wel van 300 km/uur als zijnde een ontwerpsnelheid die enerzijds een hoge toekomstwaarde garandeert en anderzijds nog een aanvaardbare inpassing mogelijk maakt. Zie ook het antwoord op vraag 12 van het CDA.

12

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

In stedelijke gebieden wordt over het algemeen – bij het naderen van de stations – afgeremd of opgetrokken, en derhalve met lagere snelheid gereden dan daarbuiten. Een vergelijkbare situatie als in de Randstad – een ringvormige metropool rond een relatief leeg gebied met een middellijn van ruim 50 kilometer – is in het buitenland niet te vinden. Internationaal vergelijkingsmateriaal voor de situatie Amsterdam-Rotterdam is derhalve niet voorhanden.

13

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

Tussen Antwerpen en Brussel wordt vooralsnog uitgegaan van een rijsnelheid van 160 km/uur via de bestaande spoorlijn. De Belgen hebben daarvoor gekozen omdat de bestaande spoorlijn een relatief gestrekt verloop heeft en nu reeds de kortste verbinding vormt tussen beide agglomeraties – waarvan de randen zo'n 35 tot 40 km van elkaar verwijderd zijn. Dit wijkt dus af van de situatie tussen Rotterdam en Schiphol, waar de kortste verbinding op dit moment nu juist ontbreekt.

14

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

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

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

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

Er is geen contract tussen landen afgesloten. De huidige exploitanten hebben gezamenlijk geïnvesteerd in een materieel-pool. De bijdrage aan de kosten van die materieel-pool, is in een privaat contract tussen de exploitanten afhankelijk gesteld van het gebruik van het materieel door iedere exploitant en dus van de verblijftijden van het materieel op het net van die exploitant. Zonder materieel-pool zou nog steeds gelden dat naarmate de reistijd langer is investering in meer materieel nodig is. Openbreken van de contracten wijzigt dus niet het effect, dat de exploitatie kosten bij langere reistijden hoger zijn. Het is waar, dat in Noord-Frankrijk gemakkelijker snelle reistijden worden gerealiseerd. De contracten zijn een zaak tussen de exploitanten en zijn niet door de Tweede Kamer beoordeeld.

15

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

Een 25 kV-systeem maakt het inzetten van zwaardere en snellere treinen mogelijk. Ook de benutting en daarmee de capaciteit van een baanvak kan worden vergroot. De capaciteit van een baanvak is echter niet alleen afhankelijk van de stroomsoort, maar wordt ook sterk bepaald door andere factoren, met name de snelheidsverschillen van de treinen die er gebruik van maken. Om die hogere snelheden in de praktijk ook te kunnen halen, en niet voor de voeten gereden te worden door langzamer rijdende binnenlandse treinen, is extra baanvakcapaciteit nodig. In het BBLN-ontwerp zijn daartoe over grote lengte extra sporen voor de hogesnelheidstreinen benodigd gebleken. Voor die sporen is steeds al uitgegaan van een bovenleidingsspanning van 25 kV. Zie ook antwoord op vraag 13.

16

Een interessante ontwikkeling is de TGV-pendulaire.

a. 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 leidt (250 km)?

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

c. Is het juist dat een eventuele pendulair tot veel kleinere boogstralen hoeft te leiden en dus op een aantal pijnlijke plekken een veel betere inpassing mogelijk is?

d. 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?

e. Kan de regering uiteenzetten wat de voordelen zijn van de door de Fransen nieuw te ontwikkelen produkt, de TGV-pendulaire?

Algemeen

Bij het streven om over een bestaande spoorlijn sneller te willen rijden, spelen twee problemen een rol:

1. Bestaande lijnen zijn soms te bochtig om snel te kunnen rijden. De keuze is dan: (dure) bochtafsnijdingen of de inzet van kantelbaktreinen (pendolino, talgo, X2000, pendulaire etc), die sneller door krappe bochten kunnen rijden.

2. Op drukke trajecten is er vaak onvoldoende capaciteit om treinen met een hoge snelheid tussen het binnenlands treinverkeer door te vlechten.

De keuze is in dit geval: meer sporen, ofwel door de aanleg van een nieuwe lijn, ofwel door uitbreiding van de bestaande lijn.

De TGV-pendulaire moge dan een interessante – zij het bepaald niet nieuwe – ontwikkeling zijn, het is voor de HSL-Zuid een antwoord op de verkeerde vraag: het biedt voor probleem 1) een oplossing, maar in de Randstad is nu juist probleem 2) allesoverheersend.

Dat overigens de inzet van kantelbaktreinen en de bouw van nieuwe HSL-lijnen elkaar niet uitsluiten en dus ook niet als een tegenstelling moet worden gezien, bewijst Italië, de bakermat van de Pendolino-trein. Daar rijden Pendolino-kantelbaktreinen op de perifere trajecten over bestaande lijnen, en op de drukkere verbindingen over speciaal aangelegde hogesnelheidslijnen.

a.

Nu in Frankrijk, nadat de belangrijkste TGV-lijnen op de drukke verbindingen gerealiseerd of in planning zijn, ook gekeken gaat worden naar mogelijkheden om op meer perifere lijnen hogere snelheden te halen is het logisch dat de elders (Spanje, Zweden, Italië) al veel eerder toegepaste kantelbaktreinen ook voor Frankrijk in beeld komen. Overigens rijden kantelbaktreinen op bestaande lijnen op dit moment nergens sneller dan 200 km/uur; de genoemde 250 km/uur wordt alleen gehaald daar waar de Pendolino's op een nieuwe hogesnelheidslijn rijden. In Frankrijk zoekt men naar een oplossing voor het probleem genoemd onder 1.

b.

Reeds in PKB-deel 1 (blz 14 en 15 van de Beleidsnota in 1994) is een beschouwing gewijd aan de toepasbaarheid van kantelbaktreinen in de Nederlandse situatie. Toen is al geconstateerd dat voor het PBKA-project dit een oplossing voor het hier niet van toepassing zijnde probleem is.

c.

Veel kleinere boogstralen is te sterk gesteld. Een recente studie in Frankrijk (traject Parijs-Toulouse) liet zien dat een kantelbaktrein daar 10 tot 15% tijdwinst kan boeken ten opzichte van een klassieke trein. Het gaat dus – ook qua boogstralen – niet om enorme verschillen.

Daarbij komt dat bij het ontwerpen van de HSL-Zuid op bepaalde plaatsen wel degelijk bekeken is of het toepassen van een lagere ontwerpsnelheid tot een betere situatie zou leiden. Dat is niet gebeken.

d.

Kantelbaktreinen zijn, door de extra voorzieningen die het overhellen in bochten mogelijk moeten maken, in aanschaf en exploitatie fors duurder dan gewone TGV's. Ze worden dus alleen toegepast als door de inzet ervan duurdere investeringen in het rechte trekken van bochten vermeden kunnen worden. Zoals hierboven gesteld is dat tussen Rotterdam en Schiphol nu juist niet het geval: de beperkte capaciteit bepaalt het benodigde investeringsniveau.

e.

Er is geen sprake van een nieuw product – het product als zodanig bestaat al geruime tijd in de vorm van de Zweedse X2000 en de Italiaanse Pendolino. Het nieuwe is alleen dat de Fransen op dit moment overwegen een eigen variant te ontwikkelen, de Pendulaire, in eerste instantie in te zetten op het traject Parijs-Toulouse. Het vervoer op deze lijn – thans zo'n 6 doorgaande treinen per dag per richting – rechtvaardigt geen nieuwe hogesnelheidslijn. In een dergelijke situatie kan de inzet van kantelbaktreinen voordelen bieden (10 tot 15% rijtijdwinst).

Over de keuze boven Rotterdam bestaande lijn of de lijn door het Groene Hart is uitgebreid gediscussieerd en zijn vele rapporten en tegenrapporten geproduceerd. De fractie van Groenlinks heeft een voorkeur voor de bestaande lijn, omdat zo de dure investering van de HSL meer profijt afwerpt. We wijzen in het algemeen de mogelijkheid dat deze internationale lijn een grotere betekenis krijgt voor het binnenlandse vervoer tussen Rotterdam en Amsterdam. De rapporten van de TU-Delft bevestigen ons in dit standpunt.

17

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

De mogelijkheden om gebruik te maken van de bestaande lijn zijn in de loop van de PKB-procedure zeer intensief onderzocht. Zo is hieraan in PKB-deel 1 een geheel deelrapport gewijd, en is in december 1995 het «Onderzoeksverslag tracé BBLN» verschenen waarin de bestaande-lijn-optie nog eens zeer intensief onder de loep is genomen. De resultaten van dit onderzoek zijn voorts aan een externe auditcommissie voorgelegd, in samenwerking met de stadregio Den Haag en andere BBLN-gemeenten.

18

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

De keus op welke wijze de hogesnelheidsverbinding van de Randstad met België, Frankrijk en het Verenigd Koninkrijk en met name het gedeelte Amsterdam – Rotterdam vorm krijgt wordt door tal van factoren bepaald. De effecten voor de omgeving, het reizigerspotentieel, de positie van Den Haag, de aanlegkosten, de exploitatie en de effecten tijdens de bouwfase zijn de belangrijkste afwegingsaspecten geweest. Samengevat bleken de verschillende varianten voor het rijden op of langs de bestaande lijn met hoge investeringskosten gepaard te gaan, en desondanks nog steeds oplossingen op te leveren met een twijfelachtige toekomstwaarde. Het doorslaggevende argument was kortom een rationele afweging van de voors- en tegens. Zie ook het antwoord op vraag 1 van het CDA.

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?

Door de aanleg van de boortunnel wordt het kwetsbare deel van het Groene Hart niet meer doorsneden. Zie verder het antwoord op vraag 9 van het CDA.

20

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

Bij de tracékeuze is rekening gehouden met het toekomstige Bentwoud. Er is op de ligging van het tracé uitgebreid gestudeerd, in samenhang met de gevolgen voor de woningbouwlocatie Oosterheem, het bedrijfsterrein Nieuwe Hoefweg en in samenhang met de ligging van het tracé in het glastuinbouwgebied van Bleiswijk. Het tracé is zoveel mogelijk op de rand van Zoetermeer en het Bentwoud gelegd om de nadelige effecten voor het Strategisch Groenproject te beperken. In de PKB is afgesproken dat bij de verdere uitwerking voldoende onderdoorgangen gericht op de gewenste recreatieve en ecologische verbindingen zullen worden

gerealiseerd. Momenteel vindt uitgebreid overleg plaats tussen rijk, gemeenten en provincie over de verdere inrichting van het gehele gebied rond de Nieuwe Hoefweg. Daarbij komt niet alleen de HSL aan de orde, maar ook andere ontwikkelingen die een (negatief) effect hebben op de ontwikkeling van het Bentwoud. Maatregelen die momenteel in studie zijn, betreffen ondermeer: verlegging van de Nieuwe Hoefweg, de plaats waar kruisende wegen onder de HSL door gaan, de inpassing van de HSL, de ecologische relaties en langzaam-verkeersroutes, maatregelen die versnippering tegengaan en een optimale inrichting van het Bentwoud.

21

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

De aanleg van een nieuwe lijn ten oosten van Zoetermeer betekent niet dat het kabinet de betekenis van Den Haag als residentie negeert. Integendeel, in de PKB3 wordt nadrukkelijk Den Haag als HST-station genoemd. Het aantal rechtstreekse hogesnelheidstreinen is dan weliswaar beperkt, maar met het grote aantal treinen tussen Den Haag en Rotterdam en de hoogwaardige overstapmogelijkheden in Rotterdam CS is Den Haag goed aangesloten op het Hogesnelheidsnet. De positie van Den Haag is bovendien reeds verbeterd door de investeringen in het kader van Prorail/Tweede Tactisch Pakket.

22

Wordt de werkgelegenheidsimpuls die belangrijk is in Den Haag niet erkend?

Het kabinet merkt op dat bij uitvoering van voorliggend kabinetsbesluit Den Haag en de Haagse regio via een fijnmazig net van voor- en natransport goed is aangesloten op het internationale hogesnelheidsnet. In de drukke uren, wanneer de vervoersvraag voldoende is, is sprake van een rechtstreekse verbinding met Den Haag CS, waardoor dit station de status van internationaal HST-station krijgt.

Er kunnen verder twee effecten op Den Haag zijn. Enerzijds profiteert Den Haag van de algemene verbetering van de concurrentiepositie van de Randstad in Europees perspectief. Anderzijds kan er sprake zijn van herverdeling naar Amsterdam en Rotterdam. De economische effecten van een HSL uit zich in het creëren van potentie, zo blijkt uit internationale ervaringen die in de verschillende economische effecten studies van NEI en Kolpron. Zonder actieve ontwikkeling van die potentie door de (lokale) overheid, in samenwerking met het bedrijfsleven, wordt die potentie niet gerealiseerd. Lille is in dit verband een goed voorbeeld hoe het moet. In internationaal perspectief bezien krijgt Den Haag, ook met een overstap in Rotterdam, een zeer goede aansluiting, te vergelijken met bijvoorbeeld locaties in Londen en Parijs bij belangrijke metro-stations. Iedere rechtstreekse aansluiting van Den Haag betekent bovendien dat Den Haag op de lijst van steden met een HST-station komt; het al dan niet hebben van die status is een factor die een rol speelt bij de rangordening van Europese investeringslocaties, zoals die bijvoorbeeld door het tijdschrift Fortune worden gemaakt. Die lijsten worden internationaal weer gebruikt door adviesbureaus, die buitenlandse bedrijven bijstaan bij de keuze van een investeringslocatie. Het gaat hierbij in het algemeen om imago-effecten die een stad voor een groot deel zelf kan beïnvloeden door de wijze waarop men de publiciteit zoekt. Het imago-effect van de HSL op de Randstad wordt mede bepaald door het karakter van de Nederlandse HSL-Zuid. Hoe meer stations aan de lijn liggen, des te meer verwordt de lijn tot een opgewaardeerde InterCity-verbinding. Vanuit economisch perspectief, is het daarom in internationaal verband beter te werken met een gelaagde structuur: goede aan- en afvoerlijnen naar een beperkt

aantal hoofdstations aan de HSL-Zuid. Vaker stoppen in Den Haag dan het beperkte reizigerspotentieel rechtvaardigt, zou wel eens een negatief totaaleffect op de Randstad als geheel kunnen hebben, terwijl de verdeling van dit lagere totaal over Amsterdam, Den Haag en Rotterdam, afhankelijk blijft van de relatieve inspanning die deze steden doen om het potentieel dat de HSL-Zuid biedt waar te maken.

23

Op welke wijze gaat men stimuleren, dat de HSL ook van betekenis wordt voor het binnenlands vervoer?

Het is de bedoeling dat binnenlandse HST's (shuttles) tussen Amsterdam en Rotterdam (en Breda) gaan rijden. Ook wordt een snelle verbinding van Nijmegen/Arnhem via Breda naar Antwerpen mogelijk.

24

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

In kader van de nieuwe verhoudingen tussen de exploitanten van infrastructuur en de overheid, is/zijn toekomstige exploitant(en) verantwoordelijk voor deze regelingen. Wel hebben wij vernomen van de huidige exploitant (HST-VEM) dat op dit moment een systeem wordt ontwikkeld waarmee binnenlandse reizen ook met de Thalys mogelijk zijn.

25

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

De implicatie achter de vraag, namelijk dat door de regering veroorzaakt tijdverlies niet erg is, acht het kabinet in zijn algemeenheid merkwaardig. In dit geval betekent tijdverlies immers dat de trein nog langer in een nadelige positie verkeert tegenover meer milieuvervuilende vervoerswijzen zoals auto en vliegtuig.

Dat het rijden over de bestaande lijn «bewust nooit serieus is onderzocht» ontkent het kabinet ten stelligste. Zo is aan de mogelijkheden voor het gebruik van de bestaande lijn in PKB-deel 1 een geheel deelrapport gewijd, en is in december 1995 het «Onderzoeksverslag tracé BBLN» verschenen waarin de bestaande-lijn-optie nog eens zeer intensief onder de loep is genomen. De resultaten van dit onderzoek zijn voorts door een externe auditcommissie getoetst.

De omstandigheid dat de in PKB-deel 3 neergelegde kabinetskeuze uiteindelijk het snelst te realiseren is, is een gevolg van de in de Wet RO neergelegde PKB-procedure. Van het kabinet wordt verwacht dat zij, in de vorm van PKB-deel 3, één enkel tracé aan de Kamer voorlegt, en ook laat zien hoe de afweging tussen de nationale voordelen en de nadelen op lokaal niveau zijn beslag heeft gekregen. Een vrij gedetailleerde uitwerking van de door het kabinet gekozen oplossing is daartoe onontbeerlijk. Bovendien zal na het kabinetsbesluit de verdere technische en bestuurlijke uitwerking doorgaan in voorbereiding op het tracé-besluit. Als gevolg daarvan ontstaat in de loop van de procedure inderdaad de situatie dat een keuze voor een andere optie vertraging in de realisering meebrengt.

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?

De HSL-Zuid voegt op nationaal niveau een snelle hart-op-hart-verbinding binnen de Randstad toe, verbindt de Randstad met andere Europese metropolen en biedt tevens de mogelijkheid de Randstad met onder meer de Brabantse stedenrij te verbinden. Al deze functies vervult zij het beste via een zo snel en rechtstreeks mogelijke nieuwe lijn, die zowel in de noordvleugel (Amsterdam en Schiphol) als in de zuidvleugel (te Rotterdam en via de aftakking naar Den Haag) optimale aansluitingen krijgt op het bestaande net. Rijden over de bestaande lijn voegt nu juist niets toe aan het bestaande stelsel van openbaar vervoer.

27

Het buurtschap Effen heeft in een uitgebreide brief beargumenteerd, dat er slechts een bescheiden meerprijs voor de ondertunneling ten opzichte van de 4km HSL-tracé op het talud geldt?

De fractie van GroenLinks zou 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 milieu-effecten van een tunnel op (grond) waterstromen en de berekeningen van ing.van Tol waarin wordt gesproken over meerkosten van 20–25%.

Door het buurtschap Effen zijn de volgende varianten ontwikkeld (blz 3 van de brief):

- 1 HSL strak gebundeld met de nieuwe (verlegde en verbrede) A16 in een tunnel;
- 2 A16 niet verleggen en de HSL in een kortere (1km) of langere (3,5 km) tunnel.

In de «aanvulling op het milieu-effectrapport bij de Nieuwe HSL-nota HSL-A16 Breda-Prinsenbeek» (A-MER) is de variant met een verdiepte kruising met de Aa of Weerij's behandeld; zie ook vraag 29. Naar aanleiding van signalen vanuit de regio zijn in de fase van de voorbereiding van het kabinetsstandpunt, PKB 3, ook de voor- en nadelen van een verdiepte kruising met de Aa of Weerij's (variant 2) verkent. In de Nota van Toelichting op de PKB, deel 3 (blz 176), worden de conclusies van deze verkenning samengevat. De meerkosten van een verdiepte ligging en alleen een tunnel ter plaatse van de kruising van de Aa of Weerij's worden geschat op f 150 tot f 200 miljoen. Naar het gevoel van het kabinet staan daar geen wezenlijke voordelen tegen over.

De door Ing. Van Tol voorgestelde bouwmethode wordt beschreven in de Nieuwe HSL-nota (PKB1, 1994) deelrapport 18. De bouwmethode kent een aantal voordelen waaronder een kortere bouwtijd. Bij voldoende lengte van de tunnelbak kan deze bouwmethode tot een kostenbesparing leiden, maar zeker niet in de omvang als door Ing. Van Tol wordt gesuggereerd. Daar staat tegen over dat nog geen praktijk ervaring is opgedaan met deze bouwmethode. Dit maakt, zeker bij een eerste toepassing, dat rekening gehouden moet worden met financiële tegenvallers. Om deze reden wordt bij de kostenberekeningen uitgegaan van de gangbare bouwmethoden.

28

De fractie van Groenlinks denkt, dat de dak op de tunnelbak bij Prinsenbeek een redelijke eis is.

- a. Wat zijn hiervan de kosten?*
- b. Wordt hierbij meegenomen dat er bebouwing op zo'n dak mogelijk is?*

a.

De extra kosten van een dak op de open tunnelbak bij Prinsenbeek over een lengte van circa 500 m wordt geraamd op f 80 miljoen gulden.

b.

Het is denkbaar in publieke-private samenwerking te komen tot – voor zover stedenbouwkundig inpasbaar – een bebouwde overkapping van de HSL en A16 ter hoogte van Breda/Prinsenbeek, indien dit niet conflicteert met de voorwaarden aan planning en budget van de PKB 3. Het kabinet staat open voor goed onderbouwde voorstellen vanuit de gemeente Breda en de markt (zie ook het antwoord op vraag 30 van het CDA). Hierbij wil het kabinet aantekenen dat eventuele meevallende aanbestedingsresultaten in Breda zullen niet op voorhand kunnen worden gebruikt voor de overkapping.

29

Is het waar dat de minister tegen de gemeente Breda heeft gezegd, dat deze allerlei wensen (strakke bundeling e.d.) wel kan vergeten als ze blijft dwarsliggen?

30

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

In PKB 3a is aangegeven dat het verleggen en verbreden van de A16 ter hoogte van Breda, onder de voorwaarde van kostenneutraliteit en bestuurlijke medewerking, onderdeel uitmaakt van de PKB HSL-Zuid, zoals in de motie staat verwoord. Het koppelen van twee projecten, de aanleg van de HSL en het verbreden en verleggen van de A16 betreft een planningstechnisch risicovolle procedure, waarvoor bestuurlijke medewerking een voorwaarde is. Alle partijen zijn inmiddels overtuigd van de voordelen van een gecombineerde aanleg en bundeling van de HSL en de A16.

31

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

De kosten van de verbinding tussen de spoorlijn Breda-Zwaluwe en de HSL ten noorden van Breda ten behoeve van de shuttle Amsterdam-Rotterdam-Breda en de verbindingsboog Breda-Antwerpen, inclusief het verleggen van de spoorlijn Breda-Antwerpen en de aansluiting op het bestaand spoor, zijn in de totale kostenopzet voor de HSL meegenomen. De vrije kruising tussen de spoorlijn Zwaluwe-Breda en de spoorlijn Breda-Roosendaal en de viersporigheid tussen deze vrije kruising en het station Breda zijn opgenomen in de verkenningstabel van het MIT 1997–2001.

32

De minister kan gemeenten toch niet verbieden om van juridische rechten gebruik te maken?

Bestuurlijke medewerking laat onverlet de wettelijke verplichtingen en bevoegdheden van onder meer de gemeente Breda.

33

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

In Breda-Prinsenbeek worden de mogelijkheden van bundeling nauwelijks verbeterd bij een lagere ontwerpsnelheid. Ter hoogte van Prinsenbeek is de bundeling goed. Bij Princenhage/Effen is de intakking van de verbindingsboog Breda-Antwerpen en de vormgeving van de aansluitingen op de A16 richtinggevend voor de tracering van de HSL. Zonder verleggen van de A16 is een wezenlijke verbetering van de bundeling niet mogelijk. Door de gemeenten Breda en Prinsenbeek is dan ook een plan ontwikkeld om, door het verleggen van de A16, te komen tot betere bundeling van HSL en A16.

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 beperkt en zorgvuldiger met de schaarse ruimte omgaat?

In het overleg tussen kabinet en Tweede kamer is dit plan in beginsel overgenomen (zie ook het antwoord op de vragen 29 en 30 van Groen Links). Uitgaande van het verleggen van de A16 zijn er verschillende mogelijkheden voor de ligging van HSL en (verlegde en verbrede) A16 ten opzichte van onder meer de bebouwing van Princenhage, het landelijk gebied van De Rith en de kernen Effen en Overa.

35

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

- a. Wat is precies de argumentatie om voor deze versnippering te kiezen.*
- b. Waarom is precies de motie 22 026 nr 64 verworpen en wat is de consequentie van het aanvaarden van motie 64?*
- c. Het kan ons ontgaan zijn, maar zijn alternatieven zoals bundeling op die plek met bestaande spoorlijnen en A4 serieus bestudeerd?*
- d. Wat zijn de precieze technische of financiële overwegingen om voor het voorgestelde tracé te kiezen?*
- e. Speelt snelheid hier wel zo'n belangrijke rol, gezien het feit dat de HSL toch daar moet afremmen voor Schiphol?*

a./b./c./d.

De enigszins vergrote versnippering is een gevolg van de gekozen tracéverschuiving nabij Nieuwe Wetering. Op basis van een locatiestudie bleken de voordelen voor een meer met de A4 gebundeld tracé evident. Er wordt een strakkere en langere bundeling bereikt, geen nieuwe doorsnijding van Rijkswetering (Blauwe Polder en Veender- en Lijkerpolder). Ook wordt Nieuwe Wetering niet ingeklemd tussen de A4 en de HSL. Daarnaast treedt een mindere aantasting op van de bebouwing aan de Kaagweg in de Haarlemmermeer. Deze uitkomsten zijn in het bestuurlijk overleg bevestigd. Zie ook het antwoord op de vraag 19 van het CDA en vraag 8 van de VVD.

e.

Snelheid heeft bij de afweging geen rol gespeeld temeer daar de HST pas in de Haarlemmermeer gaat afremmen voor de stop op Schiphol.

Vragen gesteld door de leden van GPV

1

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.

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

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

De positie van de HSL-Zuid voor de Randstad wordt aldus beschreven: «Goede verbindingen met overig Nederland garanderen de vruchtbare wisselwerking tussen de Randstad en andere delen van Nederland. Omgekeerd wordt de ontwikkeling van de Randstad positief beïnvloed door de groeipotentie van de omliggende landsdelen en hun relatie met het buitenland.

Daarbij denken we in de eerste plaats aan de achterlandverbinding van de beide mainports. De realisatie van de HSL-Zuid en de Betuweroute zijn voor de bereikbaarheid van de mainports en de stedelijke centra van wezenlijke belang. Het kabinet streeft er bovendien naar de HSL-Oost conform de overeenkomst met Duitsland uiterlijk in 2010 te realiseren.

De beide hogesnelheidslijnen zijn ook in ruimtelijke opzicht beeldbepalend. Het voornemen is om beide tracés langs de «binnenkant» van het stedelijke hooflijzen te traceren: de HSL-Oost zal langs de bestaande spoorlijn Schiphol-Amsterdam Zuid-Utrecht, de HSL-Zuid over een grotendeels nieuw rechtstreeks tracé tussen Schiphol en Rotterdam. Door beide hogesnelheidslijnen op deze wijze te traceren wordt in de eerste plaats de beoogde snelle internationale verbinding tot stand gebracht.

Gelet op de ambities ten aanzien van de mainport Schiphol mogen de HSL-Zuid en de HSL-Oost niet beschouwd worden als perifere «uitlopers» van een Europees HSL-net, maar als centrale hoofdverbindingen in dat Europese net, waaraan dan ook hoge kwaliteitseisen moeten worden gesteld. De tracering is bewust zo gekozen dat HSL-Zuid en HSL-Oost in de toekomst ook een belangrijke functie voor het binnenlands vervoer zullen vervullen en een krachtige bijdrage zullen leveren aan de beleving van de Randstad als een samenhangend stedelijke gebied.

Dit laatste geldt vooral voor de HSL-Zuid, die een nieuwe rechtstreekse verbinding Amsterdam-Schiphol-Rotterdam tot stand brengt. De rechtstreekste verbinding Schiphol-Rotterdam levert van alle in beschouwing genomen tracés de grootste bijdrage aan de internationale ontsluiting en de interne samenhang van de Randstad. Behalve Amsterdam/Schiphol en Rotterdam krijgt ook Den Haag een HST-aansluiting over de bestaande lijn. Utrecht komt aan de HSL-Oost te liggen».

Met andere woorden, de HSL-Zuid over een nieuwe, directe lijn tussen Amsterdam en Rotterdam past in de ontwikkelingen van de zienswijze van het kabinet op de infrastructuur in de Randstad. De positie van Den Haag wordt middels de investeringen in Prorail/Oude lijn kwalitatief goed op orde gebracht (o.a. snellere trein Den Haag CS-Amsterdam CS in het kader van de SWAB-operatie).

2

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

b. Is de keuze voor een tunnel onder het groene hart mede gemotiveerd door een inhoudelijke beleidsvisie m.b.t. het Groene Hart, m.a.w. is deze (dure) keuze meer dan een concessie die nodig bleek om een politieke meerderheid voor de A1-variant te verkrijgen?

In de Nota «Randstad en Groene Hart» is aangegeven hoe in de zienswijze van het kabinet de HSL-Zuid past in het beleid van het Groene Hart. Hieruit de volgende citaten:

«Het kabinet kiest voor continuïteit in het Groene-Hartbeleid. Dat beleid kent twee speerpunten. Ten eerste het open houden van het grootschalig landelijk middengebied om het stedelijk vestigingsklimaat te beschermen en om een groen contrast te zijn voor de omringende verstedelijking. Ten tweede een inrichting die kwaliteit oplevert voor de stedelingen en voor de eigen bevolking, zoals een koppeling van landbouw aan andere functies.

Vanuit deze doelstelling heeft het kabinet in mei 1996 een besluit genomen over de inpassing van de hogesnelheidslijn (HSL) in de Randstad. Daarbij was de vraag aan de orde of een nieuwe omvangrijke doorsnijding van het open gebied van het Groene Hart aanvaardbaar was. Een doorsnijding zou in het westelijk deel van het Hart het open karakter een aantal natuurwaarden hebben beschadigd. Bovendien zouden aan weerszijden van de lijn «restgebieden» ontstaan die gemakkelijk ten prooi kunnen vallen aan bebouwing of verrommeling.

Om dit te voorkomen heeft het kabinet een nieuwe doorsnijding afgewezen en ingestemd met een aanzienlijke investering in een geboorde tunnel.»

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

3

Wij zouden graag een nadere kwantitatieve analyse van deze verwachte substitutie ontvangen.

In het kader van de ontwikkelingen rond Mainport Schiphol zijn vervoerstromenramingen gemaakt voor zowel het luchtvaartverkeer als mogelijk substitutie naar hogesnelheidsvervoer in een groot aantal scenario's. Uit deze studie is gebleken dat een combinatie van een aantal voorwaarden voor de HST leidt tot een hoog substitutieniveau: hoge snelheid, hoge frequentie; weinig stops en overstaps; tariefstelling; optimale integratie met het luchtnet en het serviceniveau.

Op basis daarvan is uiteindelijk in de PKB-Schiphol een doelstelling van 5 miljoen substitutiepassagiers in 2015 voor de HSL-Zuid en de HST-Oost neergelegd. Uit berekeningen t.b.v. de PKB1 HSL-Zuid (1994) blijkt dat zonder nadere flankerende en prijs-maatregelen de substitutie uitkomt op 1,7 miljoen na openstelling van de HSL-Zuid. Gezien de (internationale) ontwikkelingen in het vliegverkeer en op de HST-markt lijkt de potentie om de doelstelling te behalen groot. Een combinatie van push- en pullmaatregelen zal leiden tot het maximale resultaat. Een nadere analyse van de verwachte substitutie komt beschikbaar bij de eerste evaluatie van de PKB-Schiphol in 1999.

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?

De discussie over de toekomst van de Nederlandse luchtvaart infrastructuur is net opgestart. Tijdens de dialoog zal dit onderwerp zeker aan de orde komen.

Op de aannname 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.

De A1-variant heeft van alle in ogenschouw genomen varianten de hoogste substitutie potentie. In de vervoersprognoses van de verschillende varianten is de vervoersgeneratie meegenomen. Dit betreft generatie van vervoer op de specifieke verbinding HSL-Zuid (corridor Amsterdam-Parijs en verder en Amsterdam-Londen), en hoeft géén generatie van vervoer op zich te zijn. Dit houdt in dat mensen die nu «nieuw» gebruik maken van de HSL-zuid, ook bij het ontbreken ervan zouden reizen, (andere trajecten, met andere modaliteiten). Het belangrijkste gevolg van deze nuancering van het begrip generatie is dat de milieueffecten van generatie per saldo minder groot zijn dan men geneigd is in te schatten. Immers, de reiziger die slechts van reisdoel verandert laat een ander vervoermiddel staan, evenals de zakenreiziger die verder reist of eerst zaken deed op meer lokaal niveau.

6

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

Ja, op basis van de ervaringen in het buitenland is bij de vervoersprognoses rekening gehouden met beperkte generatie van woon-werk verkeer tussen Rotterdam en Amsterdam.

7

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 vernemen wij op welke wijze deze herprioritering gestalte gaat krijgen. Heeft de regering grond voor vertrouwen in de mogelijkheden om private financiers te interesseren voor de HSL-Zuid? Zo ja, onder welke voorwaarden?

Private financiers melden zich met zeer grote regelmaat zelf. Inderdaad is de belangrijkste vraag onder welke voorwaarden private betrokkenheid bij het project gerealiseerd zal worden. Leidende principes bij de vormgeving van de privatisering zijn het belang van de belastingbetaler en de wijze waarop de beoogde private participatie een wezenlijke bijdrage levert aan het bereiken van de projectdoelen. Zie verder het antwoord op de vraag 17 van het CDA en vraag 1 van Groen Links.

8

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

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

b. Hoe essentieel is deze snelheid voor het welslagen van de HSL? Wij stellen deze vraag tegen de achtergrond van berichten dat elders (in België en ook in Frankrijk) deze snelheden niet worden bereikt.

a.

Er is bij het ontwerp uitgegaan van 300 km/uur als zijnde een ontwerp-snelheid die enerzijds een hoge toekomstwaarde garandeert en anderzijds nog een aanvaardbare inpassing mogelijk maakt.

Met het huidige hogesnelheidsmaterieel zal op het traject ten noorden van Rotterdam (totale lengte, dat wil zeggen: heen- en tegenrichting) over 30,6 km (65% van de lengte) met 300 km/uur worden bereiden. Per rijrichting is de trein over 15,8 km op topsnelheid. Op het traject Rotterdam-Antwerpen zijn de treinen, afhankelijk van de rijrichting over 33,8 km respectievelijk 22,7 km op topsnelheid.

Van berichten als zou een snelheid van 300 km/uur in het buitenland niet worden gehaald is het kabinet niets bekend. Integendeel: de TGV-Atlantique bijvoorbeeld rijdt – met vergelijkbaar materieel – ondertussen al zo'n jaar of zes 300 km/uur. Dat geschiedt op een traject waarop een TGV-treinstel daarvoor bij proefnemingen zelfs 515 km/uur heeft gehaald.

b.

De snelheid van 300 km/uur is essentieel voor de hoge kwaliteit van het HSL-produkt en daarvoor voor het bereiken van de doelstellingen van de HSL op het gebied van bereikbaarheid en substitutie en om voldoende winstgevende exploitatie mogelijk te maken.

9

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

Neen. Bij de studie naar het aanpassen van de bestaande lijn – de zogeheten BBLN-optie – is voor de hogesnelheidssporen al uitgegaan van een bovenleidingsspanning van 25 kV.

Het rijden met kantelbaktreinen heeft voorts in de Nederlandse situatie geen toegevoegde waarde. Kantelbaktreinen, zoals de genoemde «pendulaire», hebben als eigenschap sneller door bochten te kunnen rijden. Het zijn in Nederland echter niet de bochten die de snelheid beperken, maar de tekortschietende capaciteit op de bestaande spoorlijn. Zie ook het antwoord op vraag 16 van Groen Links.

10

Berust de mededeling in het HSL-Zuid bericht nummer 3 (februari 1997) dat de Drechtstedenvariant niet ter discussie staat, op een vergissing?

Het bedoelde HSL-Zuid-bericht nr 3 had tot doel de omwonenden op de hoogte te brengen van een aantal werkbijeenkomsten, die gehouden worden om in intensief overleg met de lokale bevolking verder te werken aan de nadere inpassing van het tracé uit PKB deel 3. Zulks uiteraard onder voorbehoud van de finale besluitvorming in de Eerste Kamer. In dat HSL-Zuid-bericht is met name veel moeite gedaan duidelijk te maken waar deze bijeenkomsten over gaan: het zicht krijgen op de wensen van de lokale bevolking over de inpassing van het PKB3-tracé ter plaatse. Voor het Develgebied geldt daarnaast dat ook nog een studie loopt naar de haalbaarheid van de Drechtstedenvariant. Die studie is nog niet afgerond en kan daarom op de bedoelde bijeenkomst dus ook nog niet ter discussie worden gesteld. Dat deze wijze van formuleren, gelezen buiten de context van de werkbijeenkomsten, misverstand heeft gewekt is achteraf begrijpelijk. Dit misverstand is ondertussen in de richting van betrokkenen, alsook in antwoord op vragen van het lid van de Tweede Kamer Leers, gecorrigeerd.

11

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

Bij de tracékeuze is rekening gehouden met het toekomstige Bentwoud. Om de effecten voor het Strategisch Groenproject te beperken, is het tracé zoveel mogelijk op de rand van Zoetermeer en het Bentwoud gelegd. Vanzelfsprekend zal de nodige zorg aan de inpassing worden besteed. Hiertoe zal het reeds lopende overleg tussen de gemeenten Rijnwoude,

Zoetermeer en Bleiswijk, de provincie Zuid-Holland en het rijk worden geïntensiveerd vanaf het moment dat het parlement zich over de HSL-Zuid heeft uitgesproken. Omdat het Bentwoud nog ontwikkeld moet worden, kan afstemming plaatsvinden tussen beide projecten en de ontwikkeling van Zoetermeer-Oost. Momenteel zijn drie verschillende zones voorzien: recreatie, houtproductie en natuur. Het is de bedoeling dat de functie recreatie dichtbij het stedelijk gebied zal worden gesitueerd. Dit deel van het Bentwoud zal per auto bereikbaar zijn en krijgt sterk het karakter van een «gebruiksbos», met functies die zelf ook enige mate van (geluids)hinder zullen veroorzaken. Te denken valt aan een manege, een bosspeeltuin, een kinderboerderij, enz. Zie verder ook het antwoord op vraag 20 van GroenLinks.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
A. Jorritsma-Lebbink