

Vergaderjaar 1994–1995

22 026

Nederlands deel van een hogesnelheidsspoorverbinding Amsterdam–Brussel–Parijs

Nr. 11

BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

's-Gravenhage, 20 juni 1995

Naar aanleiding van het verzoek van het lid Verbugt¹ zend ik u hierbij het rapport van LEI-DLO «Macro-economische effecten van HSL-tracé A1 door het glastuinbouwgebied in Bleiswijk en Bergschenhoek»². Mevrouw Verbugt vraagt voorts om een reactie op dit rapport en op het eerdere rapport van HASKONING.

HASKONING gaat uit van de vooronderstelling dat geen hervestiging plaatsvindt, waardoor de produktie en werkgelegenheid in de door de HSL-Zuid geraakte bedrijven voorgoed verloren gaat. LEI-DLO concludeert dat die vooronderstelling niet juist is, omdat het verlies aan glastuinbouw in Bleiswijk en Bergschenhoek elders volwaardig gecompenseerd kan worden. De Regering heeft dit in de ontwerp-PKB ook toegezegd. LEI-DLO verwacht dat er daardoor macro-economisch geen schade voor de glastuinbouw zal zijn. Door vermogensverlies (voornamelijk sloop van nog niet afgeschreven kassen en woonhuizen) verwacht LEI-DLO een macro-economische schade ter grootte van maximaal 30 miljoen gulden.

Het Kabinet zal beide rapporten meewegen bij de vaststelling van PKB-3 en bij die gelegenheid nader op de rapporten ingaan. De beide rapporten zullen bij de kamerbehandeling van de PKB-3 aan de orde kunnen komen, ervan uitgaande dat daarin het huidige voorkeustracé langs Bleiswijk wordt vastgesteld.

Verder heeft het lid Reitsma gevraagd naar de exacte procedurele stand van zaken bij de besluitvorming over de HSL-Zuid. Die stand van zaken is als volgt:

In maart 1994 heeft de Nederlandse regering de ontwerp-Planologische Kernbeslissing, inclusief Milieu-effectrapportage, voor het Nederlands deel van de hogesnelheidsspoorverbinding Amsterdam–Brussel–Parijs/Londen uitgebracht.

Uitgangspunt hiervoor vormden de afspraken uit 1989 van de verkeers- en vervoersministers van België, Frankrijk, Duitsland, het

¹ Zie Handelingen II, nr. 31, vergaderjaar 1994–1995.

² Ter inzage gelegd bij de afdeling Parlementaire Documentatie.

Verenigd Koninkrijk, Luxemburg en Nederland over het hogesnelheidsnetwerk in Noordwest-Europa, het zogenaamde PBKA/L-project. Hierin was voorzien de aanleg van een nieuwe hogesnelheidslijn tussen Antwerpen en Rotterdam.

De ontwerp-Planologische Kernbeslissing is inmiddels onderworpen aan de voorgeschreven inspraakprocedures.

Op 1 december 1994 is tussen de Nederlandse en de Vlaamse regering afgesproken, dat eind 1995 gezamenlijk afspraken zullen worden gemaakt over het tracé tussen Rotterdam en Antwerpen. Daartoe zou de Vlaamse regering op 1 april 1995 de ontwerp-gewestplannen Antwerpen en Turnhout uitgaande van twee mogelijke tracés, te weten het Havenweg- en het E19-tracé, voorlopig vaststellen.

Op 1 juni 1995 zou hierover de inspraakprocedure starten via het openbaar onderzoek door de Gouverneur van de provincie Antwerpen.

Op 4 april is door de Vlaamse Raad een motie aangenomen, waarin de huidige Vlaamse regering wordt gevraagd geen gewestplannen in herziening te stellen voor de HST ten noorden van Antwerpen. De Vlaamse regering heeft in het licht van de inmiddels op 21 mei dit jaar gehouden verkiezingen, besloten hieraan gevolg te geven.

Tussen de Nederlandse en de Vlaamse regeringen heeft hierover ondertussen overleg plaatsgevonden. Afgesproken is om in overleg met de nieuwe Vlaamse regering zo spoedig mogelijk tot nadere afspraken over de verdere procedures te komen. Indien dit voorspoedig verloopt is het mogelijk in maart/april 1996 tot een gezamenlijke tracékeuze te komen, waarna de Vlaamse regering de gewestplannen definitief kan vaststellen en de Nederlandse regering de Planologische Kernbeslissing aan het parlement ter goedkeuring kan voorleggen.

De door de Vlaamse en Nederlandse regering ingestelde gezamenlijke ambtelijke werkgroep «HSL Antwerpen-Rotterdam» heeft conform de gemaakte afspraken in maart dit jaar het eerste deel van het studierapport met de basisgegevens, nodig voor de start van de procedure tot wijziging van de gewestplannen in Vlaanderen, uitgebracht.

Het tweede deel, omvattende een verdere uitdieping van de gegevens met het oog op het openbaar onderzoek in Vlaanderen dat na de zomer zou kunnen starten, komt deze maand gereed.

Het eindrapport met onder meer de gegevens van de inspraakprocedure zal afhankelijk van het overleg met de nieuwe Vlaamse regering over de herziening van de gewestplannen in Vlaanderen, op z'n vroegst 1 februari 1996 kunnen verschijnen.

Door de Vlaamse en Nederlandse regering is afgesproken dat de gezamenlijke ambtelijke studie richtinggevend zal zijn voor de gezamenlijke tracékeuze en dat beide regeringen zich vervolgens zullen inzetten zo spoedig mogelijk het gekozen tracé vast te stellen.

Ook heeft overleg plaatsgevonden tussen de Nederlandse en de Belgische federale regering over de realisatie van de hogesnelheids-spoorverbinding tussen Brussel-Zuid en Amsterdam. In december vorig jaar heeft de Belgische regering het besluit tot realisatie hiervan, inclusief de aanleg van een hogesnelheidslijn tussen Antwerpen en Rotterdam, herbevestigd. Afgesproken is voorts, dat een gezamenlijke ambtelijke werkgroep op hoog niveau, waarvan ook de spoorwegmaatschappijen deel uitmaken, op korte termijn een rapport zal uitbrengen over de financierings- en exploitatieve aspecten. Daarbij zullen de financierings-faciliteiten van de Europese Unie worden betrokken.

In het door de Europese Raad in december vorig jaar in Essen aanvaarde rapport van de Werkgroep Christophersen over de Trans-europese netwerken, is de hogesnelheidsspoorverbinding Brussel Zuid–Amsterdam als onderdeel van het PBKA/L-project opgenomen als project met eerste prioriteit. Inmiddels heeft de Europese Commissie een werkgroep in het leven geroepen, die over de knelpunten en de financieringsproblemen met betrekking tot de prioritaire projecten een rapport moet opstellen ten behoeve van de in december dit jaar te houden vergadering van de Europese Raad in Madrid.

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