

Vergaderjaar 1995–1996

22 026

Nederlands deel van een hogesnelheidsspoorverbinding Amsterdam–Brussel–Parijs

Nr. 15

BRIEF VAN DE MINISTERS VAN VERKEER EN WATERSTAAT EN VAN VOLKSHUISVESTING, RUIMTELIJKE ORDENING EN MILIEU-BEHEER

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

's-Gravenhage, 23 mei 1996

Hierbij doen wij u toekomen deel 3 van de Planologische Kernbeslissing Hogesnelheidslijn-Zuid.¹ Dit omvat het Kabinetsstandpunt en de Nota van toelichting.

Tevens vragen wij uw aandacht voor de noodzakelijke kostenbeheersing van het project en de lopende financiële onderhandelingen met België. Beide punten worden hieronder toegelicht.

De investeringskosten van f 7,52 mld in Nederland (exclusief een bijdrage aan België) acht het kabinet het maximale bedrag dat verantwoord aan de HSL-Zuid kan worden besteed, mede gezien de baten/kosten verhouding en de overige investeringswensen. Het kabinet hecht er ten eerste aan de kosten van dit project binnen het afgesproken kader te beheersen. De aard van het project met een aantal innovatieve kunstwerken (bijvoorbeeld boortunnel) bergt een kostenrisico in zich. Om onaangename financiële verrassingen te voorkomen zouden de risico's bij die partijen gelegd moeten worden, die ze het best kunnen beheersen. Dit betekent dat in een aantal gevallen naast de risico's van de uitvoering ook de ontwerprisico's bij de aannemers gelegd zullen worden.

In feite betekent bovenstaande kostenbeheersing ook dat nadere wensen ten aanzien van de inpassing van de HSL-Zuid die additionele kosten met zich meebrengen, door aanpassingen elders binnen het totale projectbudget dienen te worden gecompenseerd.

Genoemde kosten zijn nog niet volledig gedekt. Het kabinet heeft besloten de dekking van de inpassingsmaatregelen in het Groene Hart en de bestuurlijke inpassingsmaatregelen (totaal f 1,435 mld) te betrekken bij de herprioritering binnen de infrastructuurprogramma's, respectievelijk het FES. Voor de Kamerbehandeling zult u van de uitkomst hiervan op de hoogte worden gesteld.

¹ Het betreft een concept-versie. Deze is ter inzage gelegd bij de afdeling Parlementaire Documentatie.

De gezamenlijke Vlaams-Nederlandse werkgroep heeft vastgesteld dat het E19-tracé vervoerskundig, milieukundig en economisch beter scoort dan het Havenwegtracé. Inmiddels hebben zowel de regeringen in Vlaanderen als Nederland gekozen voor het E19-tracé.

Met de federale Belgische overheid wordt nog onderhandeld over een bijdrage van Nederland aan België. Deze bijdrage wordt gebaseerd op het verschil in baten en kosten tussen het (langere) E19-tracé en het Havenwegtracé in België.

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

De Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer,
M. de Boer