
Vergaderjaar 1996–1997

22 026

**Nederlands deel van een
hogesnelheidsspoorverbinding
Amsterdam–Brussel–Parijs**

Nr. 73

BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

's-Gravenhage, 29 april 1997

Hierbij bied ik u, mede namens mijn collega van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieu, de studie over de Drechtstedenvariant¹ aan. Dit onderzoek is gedaan naar aanleiding van een motie van de Tweede Kamer bij het nota-overleg over de PKB-3 HSL-Zuid eind 1996.

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

¹ Ter inzage gelegd bij de afdeling Parlementaire Documentatie.

Inleiding en beschrijving van de varianten

De afgelopen maanden is onderzoek gedaan naar de Drechtstedenvarianten. In de motie is gevraagd om een nadere uitwerking van Fwb2. Deze voorziet in een geboorde tunnel onder de Oude Maas en onder Zwijndrecht door. Twee van de bestudeerde varianten voldoen volledig aan dit uitgangspunt. Het verschil tussen deze twee varianten is dat de ene (Fd1) ten noorden en de ander (Fd2) ten zuiden van Kijfhoek ligt. Bij een derde variant is sprake van een gegraven tunnel onder de Oude Maas door en een geboorde tunnel onder Zwijndrecht door. Alle drie de varianten voldoen daarmee aan het uitgangspunt van de motie.

In de reactie van het kabinet en in de motie is aangegeven dat de Fwb2 variant na nadere bestudering in overweging kan worden genomen als het tracé binnen de randvoorwaarden van beschikbaar budget en procedurele en uitvoeringsplanning kan worden gerealiseerd. Met andere woorden: een eventuele partiële wijziging van de PKB-3 is pas aan de orde, indien de alternatieve variant niet meer uitwerkingstijd en bouwtijd vergt en niet meer kost dan de variant in de PKB (zijnde Fnoord).

Vergelijking van de varianten

1. Geboorde varianten en kosten

Uit de studie blijkt dat de kosten van deze geboorde varianten hoger zijn dan die van Fnoord.

De meerkosten zijn:

Fd1 (diep geboorde tunnel Zwijndrecht en Oude Maas)	530 mln
Fd2 (diep geboorde tunnel Zwijndrecht en Oude Maas)	455 mln
Fd3 (ondiep geboorde tunnel Zwijndrecht en gezonken tunnel Oude Maas)	230 mln

2. Geboorde varianten en de procedure

Alle onderzochte varianten vergen het in procedure brengen van een partiële wijziging van de PKB.

De PKB-procedure voorziet in de noodzakelijk geachte inspraak, advies en bestuurlijk overleg. Het is in theorie mogelijk om in minimaal 3,5 maand een PKB-wijziging tot stand te brengen, die vervolgens ter goedkeuring aan de Staten-Generaal wordt aangeboden. De ervaring bij de Betuweroute leert dat de praktijk tot geheel andere proceduretijden leidt dan de minimale termijn van 3,5 maand, maar dat eerder gedacht moet worden aan een proceduretijd van 9 maanden.

Na de PKB-procedure volgt de (Ontwerp) Tracébesluitprocedure. Hierbij moet rekening worden gehouden met een interactief inpassings- en uitwerkingsproces met de bevolking, zoals dat nu ook het geval is bij de uitwerking van het Fnoord-tracé. Daardoor zal het moeilijk zijn het OTB gelijktijdig met de PKB uit te brengen. Een totale proceduretijd (voor PKB en OTB samen) van 9 tot 12 maanden is het meest waarschijnlijk.

Conclusie

Alle onderzochte varianten zijn duurder dan het tracé uit PKB-deel 3, en voldoen derhalve niet aan de gestelde randvoorwaarde van beschikbare budget.

Het is theoretisch denkbaar dat een partiële wijziging van de PKB in 3,5 maand zijn beslag krijgt. Gelet op de ervaringen uit de praktijk moet gerekend worden op een totale proceduretijd (PKB+OTB) van 9 tot 12

maanden. Een dergelijke verlenging kan niet door een kortere bouwtijd worden gecompenseerd. Dit leidt dus tot vertraging van de opleverdatum, hetgeen gezien de afspraken met België onacceptabel is.

Samengevat:

Het is niet mogelijk de door de Tweede Kamer bij motie naar voren gebrachte variant Fwb2 binnen de gestelde randvoorwaarden te realiseren.