

Vergaderjaar 1996–1997

22 026

Nederlands deel van een hogesnelheidsspoorverbinding Amsterdam–Brussel–Parijs

Nr. 74

BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

's-Gravenhage, 16 juli 1997

Hierbij bied ik u aan, mede namens mijn ambtgenoot van het Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, **de project-beschrijving en voortgangsrapport van de HSL-Zuid**¹. Deze vormt de basis voor de voortgangsrapporten in het kader van de Controle Procedure Grote Projecten. Tevens is het eerste voortgangsrapport met peildatum 1 april 1997 bijgevoegd. Ik wil graag van de gelegenheid gebruik maken om een aantal recente ontwikkelingen naar aanleiding van ingediende moties aan u te melden.

1. Afronding PKB-procedure

De Eerste Kamer heeft op 29 april 1997 de PKB-deel 3 goedgekeurd. De PKB-deel 4 is op 1 juli 1997 in de Staatscourant gepubliceerd en zal van 10 juli tot en met 10 september 1997 op de gebruikelijke plaatsen ter inzage liggen. Daarmee is de PKB-procedure afgerond.

2. Tracébesluit

a. Hoogmade

Naar aanleiding van een toezegging mijnerzijds in de Eerste Kamer is onderzoek verricht naar de effecten van een krappere boogstraal bij Hoogmade. Deze krappere boogstraal is mogelijk door het loslaten van de ontwerpsnelheidseis van 300 km/uur. Indien deze snelheid wordt verlaagd tot 275 km/uur is een andere variant mogelijk, die echter duurder (ca 50 mln) is dan de huidige PKB-variant. Deze reden is voor mij voldoende om af te zien van deze 275 km/uur variant bij Hoogmade. Bovendien wordt hierdoor de discussie over de ontwerpsnelheid op andere delen van het tracé weer opportuun en zou ik de PKB hiervoor moeten wijzigen.

Tegelijkertijd is nogmaals gekeken naar het ondergronds uitvoeren van de kruising van de HSL met de op maaiveld gelegen A4 (door de boortunnel via een open bak te laten overgaan in een cut & cover tunnel

¹ Ter inzage gelegd bij de afdeling Parlementaire Documentatie.

onder de A4). Ook is gekeken naar het rechte trekken van de boortunnel vanaf Hazerswoude naar Rijpwetering.

Al deze varianten zijn echter ofwel vanwege de beperkte effectverbeteringen ofwel vanwege de aanzienlijke meerkosten niet reëel. Ik zie dan ook af van de varianten en zal de PKB-ligging opnemen in het Tracébesluit.

Aan mijn toezegging om een eventueel aanbestedingsvoordeel bij Hoogmade in te zetten voor een verbetering van de inpassing aldaar zal ik uiteraard uitvoering geven. Het tracébesluit zal hiertoe voldoende ruimte beschikbaar laten. Ook zal ik in overleg met de betrokken gemeenten kijken naar mogelijkheden in samenhang met de verbreding van de rijksweg A4 te komen tot verdere inpassingsverbeteringen.

b. Brabant

Op 15 juli 1997 wordt de samenwerking tussen gemeenten, provincie en het Rijk in Noord-Brabant voor het vervolgtraject bekrachtigd middels ondertekening van een raamconvenant, hetgeen mij tot vreugde stemt.

De ondertekening geeft aan dat de betrokken overheden zullen bevorderen dat de nog te nemen besluiten tijdig tot stand zullen komen.

c. Drechtstedenvariant

Eind april heb ik u geïnformeerd over de uitkomsten van de Drechtstedenvariant. Inmiddels heeft een externe audit op de studie plaatsgevonden. De conclusies hiervan voeg ik hierbij. De audit bevestigt de studieresultaten. De gemeente Zwijndrecht, de TU-Delft en de heer Bos hebben een «second opinion» uitgevoerd, waarvan u blijkens onze informatie de resultaten heeft ontvangen. Met name de conclusie dat de intakking ten zuiden van Barendrecht zou kunnen plaatshebben, in plaats van ten noorden van Rotterdam-Lombardijen, onderschrijf ik niet. De 7-sporige variant die hierdoor wordt gecreëerd, biedt onvoldoende capaciteits- en toekomstwaarde en daardoor een onbetrouwbare dienstregeling voor de hogesnelheidstreinen. Deze variant is door ons reeds bij de PKB-deel 1 verlaten. Ik blijf dan ook bij mijn conclusie geen partiële PKB-wijziging ten behoeve van deze variant in werking te stellen.

Ik ga ervan uit u hiermee voldoende geïnformeerd te hebben over de voortgang van de HSL-Zuid. Uiteraard ben ik bereid om, indien gewenst, toelichting te geven op de projectbeschrijving, het voortgangsrapport en bovenstaande informatie.

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