

Vergaderjaar 1997–1998

22 026

Nederlands deel van een hogesnelheidsspoorverbinding Amsterdam-Brussel-Parijs

Nr. 80

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 25 februari 1998

De vaste commissies voor Verkeer en Waterstaat¹ en voor Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer² hebben op 29 januari 1998 overleg gevoerd met minister Jorritsma-Lebbink van Verkeer en Waterstaat over **het tweede voortgangsrapport HSL-Zuid** (22 026, nr. 76). Van het gevoerde overleg brengen de commissies bijgaand beknopt verslag uit.

Vragen en opmerkingen uit de commissies

De heer **Leers** (CDA) constateerde dat er ontzettend veel is te zeggen en te vragen over het tweede voortgangsrapport. Wellicht is het mogelijk, dat eens tijdens een informeel informatief overleg te doen. Het ontwerp-tracébesluit (OTB), dat ter inzage is gelegd, is ontwikkeld op basis van gesprekken en overleg met bewoners en bestuurders. In het

¹ Samenstelling:

Leden: Blaauw (VVD), ondervoorzitter, Van den Berg (SGP), Lilipaly (PvdA), Biesheuvel (CDA), voorzitter, Reitsma (CDA), Versnel-Schmitz (D66), Van Gijzel (PvdA), Leers (CDA), Van Heemst (PvdA), Feenstra (PvdA), Verbugt (VVD), Poppe (SP), Van 't Riet (D66), H. G. J. Kamp (VVD), Stellingwerf (RPF), Crone (PvdA), Roethof (D66), M. B. Vos (GroenLinks), Verkerk (AOV), Van Zijl (PvdA), Van Waning (D66), Keur (VVD), Assen (CDA), Ten Hoopen (CDA), Luchtenveld (VVD).

Plv. leden: Blauw (VVD), Schutte (GPV), Van Gelder (PvdA), Soutendijk-van Appeldoorn (CDA), Dankers (CDA), Jeekel (D66), Swildens-Rozendaal (PvdA), Terpstra (CDA), A. de Jong (PvdA), Duivesteijn (PvdA), Hofstra (VVD), Hillen (CDA), Remkes (VVD), Leerkes (Unie

55+), Witteveen-Hevinga (PvdA), Augusteijn-Esser (D66), Rosenmöller (GroenLinks), Nijpels-Hezemans (groep-Nijpels), Valk (PvdA), Hoekema (D66), Klein Molekamp (VVD), Van der Linden (CDA), Meijer (CDA), Te Veldhuis (VVD).

² Samenstelling:

Leden: Lansink (CDA), Te Veldhuis (VVD), Van den Berg (SGP), M. M. van der Burg (PvdA), Versnel-Schmitz (D66), voorzitter, Van Gijzel (PvdA), Feenstra (PvdA), Verbugt (VVD), A. de Jong (PvdA), Gabor (CDA), ondervoorzitter, Aiking-van Wageningen (groep-Nijpels), Poppe (SP), Augusteijn-Esser (D66), Duivesteijn (PvdA), Giskes (D66), Stellingwerf (RPF), Crone (PvdA), M. B. Vos (GroenLinks), Klein

Molekamp (VVD), Hofstra (VVD), Assen (CDA), Jeekel (D66), Meijer (CDA), Visser-van Doorn (CDA), Luchtenveld (VVD).

Plv. leden: Biesheuvel (CDA), O. P. G. Vos (VVD), Van Middelkoop (GPV), Verspaget (PvdA), Jorritsma-van Oosten (D66), Dijkssma (PvdA), Wagenaar (PvdA), Van Blerck-Woerdman (VVD), Witteveen-Hevinga (PvdA), Leers (CDA), Hendriks, Reitsma (CDA), Huys (PvdA), Wessels (D66), Leerkes (Unie 55+), Swildens-Rozendaal (PvdA), Oedayraj Singh Varma (GroenLinks), Keur (VVD), H.G.J. Kamp (VVD), Ten Hoopen (CDA), Van 't Riet (D66), Van de Camp (CDA), De Haan (CDA), Blauw (VVD).

voortgangsrapport staat niet dat er nog veel onverwerkt leed schuilgaat achter het OTB. Bestuurders worstelen met de vraag of zij er verstandig aan doen, de gevraagde planologische medewerking te verlenen. Bijvoorbeeld Zwijndrecht en Heerjansdam hebben al laten weten, dat niet te doen. Eigenlijk is het geen reële keuze, want het project gaat toch door, met of zonder medewerking van de bestuurders. De bewoners hopen nog steeds op toegezegde verbeteringen of zijn zo gefrustreerd geraakt dat zij definitief besloten hebben, de zaak via wettelijke procedures uit te vechten. Waarom moeten betrokken bewoners dure inspraakrapporten zelf kopen? Waarom worden zij slechts beperkt uitgenodigd voor de hoorzittingen? Belangrijkste vraag is wat er is terechtgekomen van de verwachtingen die gewekt zijn over mogelijk alsnog te vervullen wensen. De heer Leers gaf een inventarisatie van de resultaten van wensen en verbeteringen die zijn gevraagd tijdens het debat in de Kamer, en waarvan is gezegd dat er wellicht nog iets aan gedaan kon worden. De lage ligging van de tunnel onder de A4 in plaats van de hoge pergola is niet overgenomen. De uitvoering van de motie 22 026, nr. 62, over de inpassing bij Nieuwe Wetering, heeft geen resultaat opgeleverd. De optimalisering van de inpassing van de HSL en de A4 bij Leiderdorp is niet geaccordeerd. Toezeggingen over steun en bijstand aan de bewoners van Zevenbergschen Hoek zijn niet gehonoreerd. En het belangrijkste punt: de Drechtstedenvariant is afgewezen. Er geldt maar één conclusie, namelijk dat wensen en vragen van veel mensen niet zijn gehonoreerd omdat de financiële ruimte is weggezogen door de aanleg van de tunnel onder het Groene Hart. Argumenten tellen niet meer en wat rest is frustratie bij bestuurders en bewoners. De integrale afweging is te kort gedaan. Dat mag niet meer gebeuren. Het is dan ook geen wonder dat er steeds meer bijval komt voor het oorspronkelijke idee van de CDA-fractie, de HSL-Zuid aan te leggen tot Rotterdam of op z'n minst de peperdure aanleg van de tunnel onder het Groene Hart te heroverwegen.

Wat de A4 bij Hoogmade betreft was het naar de mening van de heer Leers aandoenlijk om te zien hoe pijlsnel wordt toegeredeneerd naar de PKB-variant. Er is weliswaar de belofte dat het eventuele aanbestedingsvoordeel van de boortunnel wordt aangewend voor verbeteringen, maar dat is toch een weinig principiële benadering. De alternatieven voor ondergrondse en halfverdiepte ligging worden resoluut afgewezen. Wat is er dan nog over voor verbeteringen, gegeven de vastgelegde bandbreedte? Waarom worden de positieve effecten van de halfverdiepte aanleg onder het tapijt gefrommeld? Waarom zijn de meerkosten van de voorgestelde variant niet gespecificeerd? Waarom is de ondergrondse kruising, waarbij het loslaten van de ontwerpsnelheid slechts 5,5 sec. scheelt, niet onderzocht op haar milieueffecten? Een principiële weigering mag niet worden opgehangen aan 5,5 sec.

Waar komt precies het begin van de schacht van de boortunnel te liggen? Het OTB kiest voor de Does-zuid, de provincie voor de Oude Rijn en het projectbureau voor de Does-noord. De laatste optie is 60 mln. duurder. Waar komt het geld vandaan, als deze optie een kans maakt? Overigens lijkt het erop dat de tunnel steeds korter wordt; ooit was 9 kilometer gepland, nu is het nog maar 7 kilometer.

De provincie en de gemeente Leiderdorp zijn niet tevreden met de verdiepte korte aanleg van de tunnel, omdat de leefbaarheid daardoor wordt geschaad. Uit het OTB blijkt dat, ondanks 7 meter hoge schermen, voor zo'n 100 woningen ontheffing nodig is van de maximale geluidsnormen en dat ruim 100 andere woningen op het randje van de normen zitten. Wil de minister de door de bewoners aangedragen optimaliseringsvariant-plus laten onderzoeken, zoals tijdens de inspraakprocedure is toegezegd door Rijkswaterstaat?

De heer Leers zei dat hij met grote verwachtingen heeft uitgezien naar de audit over de Drechtstedenvariant, maar dat de conclusies die uit de audit getrokken zijn, teleurstellend zijn. Er is slecht gecommuniceerd met

betrokkenen, zoals blijkt uit de brief van Heerjansdam. Waarom worden er voor het Groene Hart wel oplossingen gevonden en voor het Develgebied niet, ondanks het feit dat er veel problemen cumuleren in het Develgebied? De compensatie die in dit gebied wordt gegeven, de compensatie in het kader van het structuurschema Groene ruimte, is volstrekt onder de maat. Is de samenstelling van het auditteam wel onafhankelijk genoeg geweest? Waarom blijft de minister ook voor dit deel vasthouden aan de eis van 300 km/uur? Waarom neemt de minister een besparing van 180 mln., door het terugbrengen van het aantal sporen van negen naar zeven, niet mee in de afweging? Hoe zit het precies met de gevolgen in de tijd? Alleen omdat zij meer tijd kost, dus om puur procedurele redenen, lijkt de Drechtstedenvariant te worden afgewezen. Verder wordt in het Develgebied voor de aankoop uitgegaan van veel te lage bedragen. In het OTB staat dat voor kale grond, bedrijfsschade en aankoopkosten wordt uitgegaan van f.88 000 per hectare, dus van ongeveer f.8 per vierkante meter. Dat is volstrekt onvoldoende.

De heer Leers herinnerde aan de afspraak dat Den Haag en Breda volwaardige aansluitingen krijgen. Het is prima dat de minister besloten heeft, Breda tot vervoersknooppunt te maken, maar vraag is wel hoe het zit met de binnenlandse HSL. In de PKB is uitgegaan van gelijktijdige aanleg. In het OTB houdt het ontwerp 1 kilometer vóór het station Breda op. Waar mag Breda op rekenen? Er ligt ook nog het probleem van het ruimtebeslag tussen de HSL en de A16. De problematiek bij Effen is stiefmoederlijk opgelost. Daar bestaan grote zorgen over de geluidsconsequenties. Hoe geeft de minister tijdens de uitvoeringswerkzaamheden een bereikbaarheidsgarantie, als het hele gebied van de HSL en de A16 op de schop gaat?

De omwonenden bij Zevenbergschen Hoek hebben gevraagd om financiële steun voor juridische bijstand. De minister heeft dat afgewezen. Waarom doet zij dat af als een puur persoonlijk belang?

De heer Leers ging niet in op de kwestie van de private financiering, omdat hij hierover liever spreekt in een afzonderlijk algemeen overleg. Wel leek hem het bedrag van 70 mln. voor de nadere uitwerking van privaat-publieke financiering van de HSL absurd hoog. Waar haalt de minister die 70 mln. overigens vandaan?

De heer Leers wees erop dat hij evenals mevrouw Verbugt schriftelijke vragen heeft gesteld over privaatrechtelijke aspecten van de aanleg van boortunnels. De antwoorden die op de vragen zijn gegeven, hebben een hoog kirgehalte en zijn onderling niet consistent. Is aanpassing van de wetgeving nu wel of niet nodig? De CDA-fractie is ervan overtuigd dat de wetgeving aangepast moet worden, vanwege de spanning die zich kan voordoen in de juridische randvoorwaarden van onteigening en aanleg. Uit de tweede voortgangsrapportage blijkt dat de minister besloten heeft, dieper te boren dan oorspronkelijk de bedoeling was. Dat zal echter geen extra kosten met zich meebrengen, schrijft de minister. Is de departementale accountantsdienst akkoord gegaan met die opmerking, gelet op het feit dat er al 100 mln. uit de reserve van de boortunnelgelden is gehaald? Als er dieper geboord wordt, moeten er meer meters gemaakt worden. Het lijkt er daarom op dat er toch extra kosten zijn.

De heer Leers had de informatie gekregen dat de Vlaamse deelregering nog steeds geen bouwvergunning heeft afgegeven en dat zij wel degelijk bepaalde koppelingen in het hoofd heeft. Wanneer wordt die bouwvergunning afgegeven?

Ten slotte stelde de heer Leers de vraag hoe de minister de toeganke-lijkheid van bruggen en weghellingen vorm denkt te geven voor met name gehandicapten.

Mevrouw **Vos** (GroenLinks) beperkte haar bijdrage tot de Drechtstedenva-riant en het Develgebied. Zij was er niet van overtuigd dat de argumen-tatie voldoende was om te kiezen voor het oude plan van het kabinet door

het Develgebied en de Hoekse Waard en niet voor het alternatief. De minister heeft op grond van de kosten en de benodigde extra tijd voor de procedure geconcludeerd dat de Drechtstedenvariant niet in aanmerking komt.

Er is een alternatief voorgesteld om de negensporige variant recht te trekken. Dat alternatief is als een Drechtstedenvariant uitgewerkt. De meerkosten ten opzichte van de keuze die door de minister is gemaakt, bedragen dan 55 mln. De meerkosten kunnen zelfs nog lager zijn, omdat er in het voorstel van de minister een vrij laag bedrag in rekening is gebracht voor de kruising met de Waal. Mevrouw Vos vroeg de minister, in te gaan op de lagere meerkosten van deze variant.

Een andere mogelijkheid is een zevensporige variant bij Barendrecht. In een vrij laat stadium is in de PKB-3 van zeven sporen naar negen sporen gegaan. De meerkosten daarvan waren 180 mln. Een van de redenen voor een negensporig tracé bij Barendrecht was de landschappelijke inpassing bij het Waaltje. Dat is geen goede afweging, gelet op de landschappen die bedreigd worden in het Develgebied en de Hoekse Waard. Een andere reden is dat de capaciteit van het spoor in de toekomst te kort zou schieten bij zeven sporen. Het echte knelpunt ligt echter niet bij Barendrecht, maar bij Lombardijen, zoals ook de audit stelt. Bovendien zijn er in de toekomst mogelijkheden om de capaciteit te vergroten, bijvoorbeeld door middel van geavanceerde treinbegeleidingssystemen. Is het niet zinvol, serieus te kijken naar de zevensporige variant? Kunnen de kosten dan niet fors worden verlaagd ten opzichte van de PKB-3, en wel met 100 mln. à 200 mln.? Is de Drechtstedenvariant dan in kosten niet vergelijkbaar met de variant waar de minister voor gekozen heeft?

Mevrouw Vos constateerde dat de proceduuretijd het tweede belangrijke argument van de minister is. Als er voor een herziening van de PKB gekozen wordt, kost dat inderdaad enige maanden. Zijn er geen mogelijkheden om door een creatieve aanpak bij de uitvoering in een later stadium de verloren gegane tijd in te halen? Bij de Betuweroute zijn dit soort zaken ook aan de orde geweest. Het argument van de proceduuretijd is dan ook niet overtuigend of doorslaggevend.

Mevrouw Vos pleitte nogmaals voor het serieus bekijken van de Drechtstedenvariant en zij vroeg ten slotte om een reactie van de minister op de opmerkingen van onder meer de colleges van burgemeester en wethouders van Zwijndrecht en Heerjansdam dat de audit niet onafhankelijk genoeg is uitgevoerd omdat er iemand van de bouwdienst Rijkswaterstaat aan heeft meegewerkt.

Mevrouw **Verbugt** (VVD) ging allereerst in op de tracévoering door het Develgebied en de Hoekse Waard. Het werkbezoek en de vele contacten met de bewoners hebben duidelijk gemaakt dat het een ecologisch kwetsbaar gebied is. Als er binnen het budget een betere variant te bedenken is dan de variant die de minister heeft voorgelegd, wil de VVD-fractie daar zeker in meedenken. Onder andere vanwege de hoge inpassingskwaliteit die de Kamer voor de HSL beoogt, wordt het een zeer kostbaar project. Bij de behandeling van het MIT heeft de Kamer daarvan de consequenties gezien, in de vorm van vertraging van andere belangrijke railprojecten. Een eventuele variant voor het Develgebied en de Hoekse Waard moet binnen het beschikbare budget gevonden worden. Er mag ook geen vertraging in de procedure zijn, omdat Nederland de internationale afspraken moet nakomen. Onder deze twee condities heeft de VVD-fractie de motie-Versnel-Schmitz/Van Heemst gesteund.

Er is veel onderzoek verricht naar de Drechtstedenvariant. De conclusies van het eerdere onderzoek door de bouwdienst Rijkswaterstaat, in samenwerking met adviesbureau Witteveen & Bos, hebben in het gebied zelf verdeelde reacties opgeroepen. Daarom wilde VVD-fractie graag meewerken aan het uitvoeren van een audit. De conclusies van deze tweede toetsing zullen bepalend zijn voor het eindoordeel van de fractie.

Nu blijkt dat ook deze toetsing weer aangeeft dat de uitgangspunten van de alternatieve variant iets te optimistisch zijn geweest, de risico-verkenning niet uitputtend is en vertragingen in de opleveringsdatum moeten worden ingecalculeerd, zijn dat zaken waarvoor mevrouw Verbugt haar ogen niet kan sluiten.

In de toelichting op het OTB schrijft de minister dat de verlaagde inpassing in het Develgebied en een oostelijke ligging van de HSL in de Hoekse Waard de resultante zijn van goed overleg met de gemeenten en dat het kan rekenen op een goed draagvlak. De gemeente Heerjansdam schrijft echter dat door de rijksoverheid niet is gewerkt met een zorgvuldigheid die van een overheid verwacht mag worden. Ook Zwijndrecht wil niet meewerken aan een planologische inpassing. Is de minister het ermee eens dat een goede communicatie voorwaarde is voor een goede inpassing?

Mevrouw Verbugt stond vervolgens stil bij een aantal kleinere voorbeholden die de VVD-fractie heeft gemaakt. In concreto gaat het daarbij om enkele aanbestedingsvoordelen, die zullen worden ingezet voor een verbeterde inpassing van de kruising van de HSL en de A4 bij Hoogmade. Welke denkbare inpassingsmaatregelen resteren nog binnen de grenzen van het OTB?

Bij motie heeft de VVD-fractie gevraagd, de knelpunten bij Nieuwe Wetering, Bergschenhoek en Berkel en Rodenrijs samen met de desbetreffende gemeenten uit te werken. Mag de fractie hiervan meer verwachten dan hetgeen in het OTB staat? Nieuwe Wetering geeft aan dat er nog besparingen zijn te realiseren, bijvoorbeeld door het weglaten van een beweegbare waterkering. Hoe verhouden deze besparingen zich tot het perspectief van de motie, namelijk om dan te komen tot een verbeterde aanpak van de leefbaarheid? Zijn de toezeggingen die door de minister zijn gedaan, steeds gezien als handvat voor verdere uitwerkingsvoorstellen?

Kan de minister uiteenzetten hoe de kosten van de aanleg van twee zogenaamde stadsducten bij Prinsenbeek worden opgevangen? Wordt hiermee niet afbreuk gedaan aan de voorstellen die de Kamer heeft gedaan voor de inpassing van de HSL bij Breda-Prinsenbeek, en de toezeggingen die de minister op dit punt heeft gedaan?

In het Kamerdebat is er steeds van uitgegaan dat het tracé van de HSL-Zuid voor Breda een volledige shuttleverbinding inhoudt. Uit het OTB blijkt echter dat de grens van het shuttleverbindingsspoor stopt ter hoogte van het NAC-stadion. Waarom wordt het spoor niet doorgetrokken naar het station Breda? Kan de minister toezeggen dat er een bereikbaarheidsplan komt voor de werkzaamheden aan de HSL en de A16?

Is er inmiddels een plan van aanpak voor de besteding van de 50 mln. voor de verbetering van het woon- en leefmilieu in Zevenbergse Hoek na aanleg van de HSL?

Mevrouw Verbugt zag duidelijke vorderingen in de uitvoering van de moties over de economische meerwaarde van de stationsomgeving in de binnensteden van Amsterdam, Rotterdam en Den Haag. Hetzelfde gold voor de vormgeving van een heldere, vriendelijke en snelle schade-regelingsprocedure voor burgers en bedrijven.

Voor de voortgang van het project moet er gerekend kunnen worden op een goede afstemming met België. Daarom is het nodig dat de Kamer op de hoogte wordt gehouden van de vorderingen in de grensoverschrijdende samenwerking. Is het verdrag dat tussen België en Nederland is gesloten, inmiddels geratificeerd in België? In de Brabantse pers is vaak te lezen dat er in België nog een buffer aan problemen en knelpunten in procedures is. Hoe staat het met de voortgang in de grensoverschrijdende samenwerking?

Mevrouw Verbugt constateerde dat er in het Groene Hart binnenkort voor het eerst in Nederland wordt geboord onder gecultiveerd oppervlak. Dit schept niet alleen kansen, maar ook problemen waarvoor de huidige

wetgeving wellicht niet helemaal sluitend is, zoals betreffende de verticale reikwijdte van het juridisch eigendom en de daarop geënte schade-regeling. In antwoord op schriftelijke vragen van de heer Leers stelt de minister dat voor de bouw van de HSL-tunnel geen aanpassing van de wetgeving nodig is, maar in antwoord op vragen van de VVD-fractie verklaart de minister dat op ambtelijk niveau wel overleg plaatsvindt over het treffen van een wettelijke voorziening in de gevallen waarin met de betrokken grondeigenaren geen overeenstemming kan worden bereikt. Geldt dit niet voor de HSL-tunnel of is daarvoor inmiddels alle grond al eigendom van het Rijk? Moet het onderzoek van de universiteit van Leiden niet aanleiding zijn om op een minder kostbare manier boortunnels aan te leggen? Het is niet uitgesloten dat ook de bovengrond moet worden aangekocht als men de ondergrond wil gebruiken. Als hetzelfde recept voor komende boortunnels gaat gelden, dan mag een heel grote kostenpost worden verwacht. Als de wetgeving zich op dit punt vastboort in de artikelen 5.20 en 5.21 van het BW, dan boort het Rijk niet de voordelen aan die het met de ondergrondse infrastructuur wil bereiken. Kan de Kamer de resultaten van het eerder toegezegde onderzoek snel tegemoet zien? Kan de Kamer een kabinetsstandpunt krijgen over eigendomsvragen in relatie tot ondergronds bouwen? Onder welke omstandigheden kan de aanleg van een tunnel plaatsvinden zonder dat er een belang van de grondeigenaar is om zich daartegen te verzetten? In zo'n geval wordt ondergrondse aanleg financieel een stuk aantrekkelijker. Mevrouw Verbugt herinnerde eraan dat de Kamer heeft besloten dat 1,8 mld. te halen is uit de private sector. Met het oog op de voortgang moet er nog deze kabinetsperiode besluitvorming worden voorbereid over de aard, de omvang en de totstandkoming van de private financiering. De brief die de minister hierover heeft gestuurd, laat nog enkele vragen open. Mag de Kamer een voorstel verwachten over de criteria voor de privatiseringsconstructie? Hoe spoort de procesplanning in de tijd met de mogelijkheden voor de private sector om invloed uit te oefenen op het ontwerp? Wat betekent het als de 1,8 mld. niet wordt gehaald binnen een reële termijn? Overigens was mevrouw Verbugt niet gecharmeerd van een constructie waarbij de regering leent buiten de begroting om. Wel zag zij mogelijkheden in het aantrekken van privaat risicodragend kapitaal dat toegevoegde waarde geeft aan het project, bijvoorbeeld voor de stations-omgeving. Daarbij blijft de zorg voor de basisinfrastructuur, waartoe besloten is in de PKB en die is uitgewerkt in het OTB, een verantwoordelijkheid en taak van de overheid. Bij het aantrekken van private financiers kunnen inpassingsverbeteringen die tijdens het Kamerdebat zijn bedongen, niet ongedaan gemaakt worden. De stuurgroep private financiering krijgt een audit- en toetsfunctie. Op welke wijze is voorzien in onafhankelijkheid van de audit, dus ook in relatie tot het projectbureau en het departement? Welke garanties kan de minister op voorhand geven om de schijn van belangenverstrengeling te vermijden?

De heer **Feenstra** (PvdA) merkte op dat de visie van zijn fractie zich niet beperkt tot de HSL-Zuid, maar zich ook richt op de HSL-West, dus naar de overkant van de Noordzee, de HSL-Oost en een snelle verbinding naar het noorden. Liggen er op dit terrein geen mogelijkheden voor andere vormen van aanbesteding? Dan gaat het niet alleen om de vraagzijde, maar ook om het aanbod van ontwikkelaars en bouwbedrijven. Wat is erop tegen als bouwbedrijven, met behoud van het primaat van de politiek, zelf een uitdagend plan voorleggen over de ontwikkeling en de inpassing van een lijn naar het noorden? Concurrentie op dit punt zou buitengewoon interessant zijn.

Tot nu toe wordt de discussie over de inpassing heel sterk gedomineerd door de vraagzijde van provincies, maar bovenal van de gemeenten. De vragen zijn legitiem, maar het Rijk moet kunnen worden aangesproken op het achterlaten van een zeer verantwoorde inpassing. Zijn er daarbovenop

aanvullende wensen op regionaal niveau, dan mogen de medeoverheden worden aangesproken op medefinanciering. Moet niet worden gestreefd naar de situatie die zich bij Wolfheze voordoet, waarbij sprake is van een win-winoplossing?

De heer Feenstra ging vervolgens in op de afzonderlijke locaties, daarbij nadrukkelijk betreffende de brief van de provincie Zuid-Holland, waarin staat dat zij, alles afwegende, planologische medewerking zal verlenen aan de uitvoering van het OTB. Is zo'n afrondende brief ook nog te verwachten van de provincie Noord-Brabant?

Bij Hoogmade wordt bekeken of een eventueel aanbestedingsvoordeel kan leiden tot een betere inpassing. Evenals de provincie Zuid-Holland achtte de heer Feenstra dit een acceptabele aanpak. Getracht moet worden, te komen tot een diepere inpassing van zowel de HSL als de A4. Dat betekent dat er sprake moet zijn van een integrale aanbesteding. Als alternatieven worden verworpen, moet dat fair gebeuren. Er is namelijk een variant denkbaar met een boogstraal die iets zuidelijker aantakt, en waarin ook de 300 km/uur wordt gehaald. In de afweging moet de volledige argumentatie aan bod komen. Er moet dan niet slechts worden gekeken naar een beperkt kaartdeel.

Wat de tunnel onder het Groene Hart betreft is het ook vanwege de langetermijnbelangen noodzakelijk om de juridische discussie over de verticale eigendom verder te voeren en eventueel te komen tot wetgeving dan wel bijstelling van wetgeving. Welke bodemomstandigheden hebben geleid tot een diepere aanleg van de tunnel? Wat wordt bedoeld met de grondwaterstromen en de grondwaterverstoring, waarvoor met name de provincie Zuid-Holland aandacht vraagt? De problemen ten aanzien van verzilting en waterkeringen moeten goed worden bekeken om de toepasbaarheid van de techniek van tunnelbouw te kunnen beoordelen. En hoe wordt, ook gelet op het comfort voor de passagiers, omgegaan met de drukgolven die ontstaan bij hoge snelheden in de tunnel? De heer Feenstra sloot zich aan bij het pleidooi van Zuid-Holland voor de verlegging van de Hoefweg, in relatie tot de ontsluiting van het Bentwoud. Op het terrein van de sleutelprojecten gebeurt er veel in het Rotterdamse. Hoe zit het echter met Den Haag en het zeker stellen van een frequente aansluiting?

Het effect van de audits is dat binnen het OTB de spoorbaan in het Develgebied van plus 2 naar plus 1 is gegaan. Hiermee zijn niet alle wensen gehonoreerd. Het is treurig en jammer dat in een gebied dat zo overbelast is met infrastructuur, een grotere winst op het terrein van natuur en landschap niet te realiseren valt. Gelet op de criteria «tijd» en «kosten» lijken de kansen op variaties buitengewoon klein, maar wellicht kunnen Rijk, provincie en gemeenten nog eens nagaan of zij bereid zijn, water bij de wijn te doen. Is er niet een aanpak denkbaar die partijen meer tevreden stelt dan nu mogelijk is? Hoeveel kost het om de verdieping onder de Oude Maas twee kilometer te verlengen? Hoeveel kost het om het Develgebied half verdiept of een kwart verdiept te doorsnijden? Er komt echter een moment waarop niet alleen het Rijk, maar ook de provincie en de gemeenten hun bestuurlijke verantwoordelijkheid moeten nemen. Als er geen mogelijkheden meer zijn, blijft het bij het OTB, dat voorligt.

De heer Feenstra sloot zich aan bij de opmerkingen van mevrouw Verbugt over Zevenbergse Hoek.

Hij achtte het een vooruitgang dat er bij Prinsenbeek twee stadsduchten komen. Hij vroeg, na te gaan of er met een aanpak zoals in Wolfheze de winst die vrijkomt uit het verminderen van de geluidsbelaste zone, kan worden gekomen tot het verlengen van de stadsduchten.

De heer Feenstra vond het opmerkelijk dat er op dezelfde datum twee afzonderlijke brieven over de private financiering binnenkwamen bij de Kamer. Er is een ontwikkelingslijn ingezet van uitbatingsrecht (tolheffing) tot bijdragen aan de vitaliteit van de stad en de stationsomgeving. Omdat

er veel vragen te stellen zijn over de private financiering, lijkt een afzonderlijk overleg hierover op zijn plaats. Dan moet ook worden bekeken in hoeverre Nederland nog voldoet aan de Europese richtlijnen. Als de omgeving erbij gehaald wordt, raakt dat het exclusieve recht van de NS op de exploitatie van de stations en het vastgoed. Welke consequenties heeft dat voor de aanloopverliezen van de NS en voor het medegebruik? Hoe wordt het tarief voor de binnenlandse shuttles bepaald, als er met veel exploitanten wordt gewerkt?

In het voortgangsrapport staat dat er vanwege de veelheid aan infrastructurele projecten sprake is van een knellende voorbereidingscapaciteit. Hoe wordt dit probleem opgevangen? Kan dit in het eigen land of moet er buitenlandse deskundigheid worden ingehuurd? Het zou spijtig zijn als investeringen vastlopen op bureaucapaciteit.

De heer Feenstra zei dat de infrastructuur en het flankerend beleid met elkaar moeten sporen om de modal shift ten gunste van het spoor uit te werken. Kan in het volgende voortgangsrapport worden aangegeven welke voortgang in nationaal en internationaal kader kan worden bereikt, opdat de PvdA-fractie op dit belangrijke punt de vinger aan de pols kan houden?

Mevrouw **Versnel-Schmitz** (D66) merkte op dat het voortgangsrapport onduidelijk is over de private financiering. De brieven van 14 januari 1998 hebben enige verheldering gebracht. De private financiering in relatie tot de scheiding van infrastructuur en exploitatie en de Europese richtlijn lijkt nog een probleem te worden. Wil de minister het geheel wat meer scheiden in enerzijds systemen van eerdere private aanbesteding en anderzijds de exploitatie? Wat de exploitatie betreft is het buitengewoon lastig om een samenhang te krijgen in de sleutelprojecten bij stations. Als er ineens een vreemde eend in de bijt komt, levert dat problemen op, zoals is gebleken bij de oorspronkelijke aanpak van het Utrechtse cityproject. Overigens lijkt het bedrag van 70 mln. wat aan de hoge kant. Wil de minister nog enige verdieping aan haar brieven over de private financiering geven, voordat de Kamer erover debatteert?

Het is een goede zaak dat de minister aandacht besteedt aan de landschappelijke inpassing. Hoe verhouden zich echter de rijksbouwmeester en het Atelier tot elkaar? Moet in een volgend project een dergelijke beoordeling van het ontwerp niet aan het begin van het project worden geplaatst?

Het is ook een goede zaak dat de minister snel het tracébesluit wil nemen. In het voortgangsrapport staat de aanbesteding gepland voor het najaar van 1998. Op een andere plaats is sprake van 1999. De heer Korf schrijft in Cobouw dat het in 2000 gebeurt. Dat is echt te laat. Hoe zit het precies? Eerst zou de eerste trein halverwege 2005 rijden over de HSL, maar nu is er sprake van dat het december 2005 of januari 2006 wordt. Waardoor wordt dit halve jaar vertraging veroorzaakt?

Wat de grondverwerving betreft schrijft de minister dat gerechtelijke onteigening pas kan plaatsvinden na het onherroepelijk worden van het tracébesluit, «bij handhaving van de huidige procedures». Wat bedoelt de minister met deze toevoeging? Wil zij wijziging brengen in het systeem van de Onteigeningswet?

In het voortgangsrapport is terecht veel aandacht besteed aan de technologische vernieuwing. Voor mensen van buiten lijkt het normaal dat afstemming op en uitwisseling van gegevens van de Betuweroute plaatsvindt, maar het was mevrouw Versnel-Schmitz bekend dat het in de ambtelijke wereld niet zo normaal is dat men van elkaar leert. Het is daarom een goede zaak dat dit gebeurt.

Zij wilde graag een keer kennis nemen van de visualisaties die worden gemaakt.

Zij vond het jammer dat de minister de plaatconstructie alleen wil toepassen op slappe grond. Vaak wordt bij de plaatconstructie ook nog een aardebaan toegevoegd. Dat is dubbelop en dan komt het spoor extra

hoog te liggen. Kan niet worden volstaan met een plaatconstructie op maaiveldniveau? Dat is bovendien minder duur.

Omdat in de Haarlemmermeer een doorsnijding plaatsvindt die diagonaal op de landinrichting staat, heeft mevrouw Versnel-Schmitz indertijd gevraagd of er een plaatconstructie op palen mogelijk was, teneinde het grondgebruik zo groot mogelijk te laten zijn. Is zo'n constructie mogelijk, bijvoorbeeld ook ten oosten van Zoetermeer?

Mevrouw Versnel-Schmitz achtte het een prijzenswaardig initiatief om bij Breda-Prinsenbeek te komen tot twee stadsduchten.

Wat de situatie bij Hoogmade betreft staat in het voortgangsrapport dat de onderzochte varianten significant duurder zijn. Het moet mogelijk zijn dat een bouwer in één project een interessant bod doet op een constructie die zowel de A4 als de overkluizing daarvan door de HSL bevat. Zo'n constructie moet dan wel beter zijn dan hetgeen door de minister is voorgelegd. Is dit mogelijk binnen het OTB?

Aangegeven is dat de tunnel onder het Groene Hart 5 meter dieper wordt gemaakt. Is dat duurder? Wat zijn de positieve consequenties? Wordt de «uitloop» dan wat langer waardoor er minder hinder ontstaat?

Ten aanzien van het Develgebied constateerde mevrouw Versnel-Schmitz dat er twee audits zijn gehouden op twee onderzoeken. De audits zijn vergelijkbaar gemaakt. Hoe was de onafhankelijkheid van het auditteam geregeld?

In het alternatief voor het tracé door het Develgebied kan een aantal fly-overs worden voorkomen als men vanuit de Zwijndrechtunnel rechtdoor naar Kijfhoek gaat. Dat scheelt veel geld. Kan men bij een negensporig geheel niet wat realistischer uitkomen dan in de audit lijkt te zijn bekeken? Het lijkt er namelijk op dat het verminderen van het aantal fly-overs niet is meegerekend in de audit.

Een zevensporige variant heeft naar de mening van mevrouw Versnel-Schmitz een te beperkte toekomstwaarde. Als er wellicht een aantal jaren sprake is van overcapaciteit, is dat toch belangrijk met het oog op de toekomst. Als de bovengrondse tunnel bij Barendrecht te smal wordt gemaakt, lukt het naar alle waarschijnlijkheid niet meer om er nog twee sporen bij te krijgen.

De ervaringen die bij de Betuweroute zijn opgedaan met het aanpassen van de PKB, lopen in een andere situatie niet rechtstreeks door in de benodigde tijd. Dordrecht heeft geen brief geschreven, want zij wil geen Drechtstedenprobleem creëren. Er is daar wel sprake van een serieuze situatie, met name ten aanzien van de industrieterreinen. Kan de minister hier informatie over geven?

Als de HSL toch door het Develgebied gaat, is het dan mogelijk om de plaatconstructie iets te verhogen bij de Devel zelf? Is het ook mogelijk, de plaatconstructie een halve meter of een hele meter te laten zakken en de uitgegraven grond te gebruiken voor een aarden wal om de geluidhinder tegen te gaan? Als er een aarden wal wordt gemaakt, geeft dat een natuurlijker aanzien dan het oprichten van schermen.

Mevrouw Versnel-Schmitz constateerde dat men zich in het Develgebied ook beklaagt over de mate van compensatie die geboden wordt.

De situatie van het juridisch eigendom is werkbaar, maar niet ideaal. Moet hierin verbetering worden gebracht? Overigens sloot mevrouw Versnel-Schmitz zich aan bij de vragen van mevrouw Verbugt over de verticale reikwijdte van het juridisch eigendom.

Ten slotte vroeg zij hoe het staat met de procedure in België. Nederland heeft betaald en mag dus ook iets vragen.

Mevrouw **Aiking-van Wageningen** (groep-Nijpels) constateerde dat, gezien de reacties en de bundeling van de belangengroepen in het Develgebied, het maatschappelijk draagvlak voor de ingreep aldaar steeds verder afbrokkelt. De twijfels over de onafhankelijkheid van het auditteam zijn een teken aan de wand. De tijd die gemoeid zal zijn met vergroten van

het maatschappelijk draagvlak en met het oplossen van de problemen, betekent een enorme druk op de tijd. Het is daarom niet zo gek om nog eens te kijken naar de Drechtstedenvariant. Met die variant kunnen veel problemen in het gebied voorkomen worden. Mevrouw Aiking-van Wageningen steunde het pleidooi om nog eens naar de Drechtstedenvariant te kijken. Zij vond het persoonlijk een onverdraaglijke gedachte dat het Develgebied en/of de Hoekse Waard worden bedorven op de wijze die het kabinet voorstelt, en dat het welzijn van de bewoners wordt aangetast. Mevrouw Aiking-van Wageningen gaf aan, het voornemen te hebben om een motie in te dienen om opnieuw te pleiten voor een Drechtstedenvariant.

De heer **Stellingwerf** (RPF) vroeg mede namens de fractie van de SGP of het tracébesluit al in februari 1998 wordt genomen. Betekent dit dat de procedure voorloopt op de planning in de PKB? Kan de minister een algemeen beeld geven van de inspraak? Verwacht zij nog juridische hobbels ten aanzien van het tracébesluit, bijvoorbeeld in de vorm van een bezwaar van gemeenten? Zo is er het probleem bij Leiderdorp inzake de korte en de verlengde tunnel en de A4. Het is een goede zaak dat beide projecten aan elkaar gekoppeld worden. Als het probleem blijft bestaan, moet de Kamer daar dan niet eens afzonderlijk over praten?

In het voortgangsrapport staat dat de tunnel onder het Groene Hart 5 meter dieper moet komen te liggen dan in de PKB is voorzien. Betekent dit dat de tunnel langer wordt of is er alleen sprake van langere hellingen? Is er sprake van meerkosten? Kunnen eventuele meerkosten nog uit het tunnelbudget worden gehaald? Is er voldoende rekening gehouden met de strenge veiligheidsnormen of krijgt de Kamer hiermee een vergelijkbare dure verrassing als bij de Westerscheldetunnel? De heer Stellingwerf zei dat er bij de fracties van de RPF en de SGP de indruk bestaat dat er een vorm van ontwikkelingsdenken heerst inzake de tunnel; eerst moest de A1-variant, inclusief tunnel, worden aanvaard door het parlement en daarna moeten de kosten van het project stapje voor stapje worden verhoogd. Is die indruk juist? Kan er een moment komen dat de minister zegt dat de kosten zo hoog zijn geworden dat de tunnel heroverwogen moet worden?

De Drechtstedenvariant is in de audit van Lloyd's Register negatief beoordeeld. Er zijn vraagtekens gezet bij de objectiviteit van het auditteam. Het is een wat flauwe redenering die in de tweede voortgangsrapportage wordt gehanteerd, namelijk dat een van de redenen om geen partiële wijziging van de PKB in procedure te brengen is dat zo'n wijziging meer tijd kost. Dat het meer tijd kost, is een logisch gevolg van het aannemen van de desbetreffende motie. Op verschillende onderdelen van de Betuwelijn is zo'n keuze wel geaccepteerd. Wellicht kan de tijd die in het begin wordt verloren, later weer worden ingelopen. Stond de uitkomst van het onderzoek eigenlijk al niet een beetje van tevoren vast?

De betrokken gemeenten hebben vraagtekens gezet bij de stelling dat de Drechtstedenvariant meer kost dan is voorzien in de PKB. Is de minister bij haar stelling niet te zeer uitgegaan van de onmogelijkheid van intakken bij Kijfhoek, in combinatie met een zevensporige variant? Kan de zevensporige variant de financiële randvoorwaarden niet toch in beeld brengen? Is uitgesloten dat in deze optie de ontwerpsnelheid wordt gehaald, mede gelet op de 25 kV-discussie die de Kamer nog steeds moet voeren? Als de 25 kV op termijn mogelijk is op de zeven sporen, is daarmee capaciteit te winnen. Zijn deze vragen meegenomen in de audit? De 25 kV kan ook een belangrijk project zijn in de discussie over de ICES-gelden en in de komende kabinetsformatie.

In het auditrapport wordt als groot bezwaar tegen de Drechtstedenvariant de ongelukkige landschappelijke inpassing ter plaatse van het Waaltje genoemd. De heer Stellingwerf was van mening dat een complete

vernieling van het Develgebied en een forse aantasting van natuur en landschap in de Hoekse Waard een groter bezwaar vormen. Het kabinet kiest voor een verlaging van de spoorbaan met 90 centimeter in het Develgebied. Welke meerkosten zijn daaraan verbonden? Als de Drechtstedenvariant onverhoopt helemaal buiten beeld raakt, pleit de heer Stellingwerf voor een verdere verdieping van de spoorbaan in het Develgebied.

Wat de financiering betreft wordt in de tweede voortgangsrapportage gesproken over informele meerjarentoezeggingen uit Europa. Een bedrag van 22 mln. is binnen. Hoe hard is het bedrag van 350 mln.?

De heer Stellingwerf zei dat de fracties van de RPF en de SGP zich zorgen maken over de toekomstige zeggenschap van de overheid over de railinfrastructuur, als de plannen voor private financiering allemaal bewaarheid worden. De infrastructuur is bij uitstek een publieke taak. De fracties van de RPF en de SGP gingen ervan uit dat de Kamer nog uitgebreid zou discussiëren over de private financiering. Wanneer ontvangt de Kamer de beleidsvisie van de minister? Er is een bedrag van 70 mln. geraamd voor de nadere uitwerking. De heer Stellingwerf was er een beetje bang voor dat er onomkeerbare stappen worden gezet en dat er veel geld wordt uitgegeven. Hij ging ervan uit dat de 70 mln. niet ten koste gaat van het HSL-budget of andere spoorprojecten, omdat de private financiering een aparte bestuurlijke discussie betreft.

Uit de tweede voortgangsrapportage blijkt dat er internationaal goed wordt samengewerkt. In het rijtje landen dat genoemd wordt, ontbreekt Frankrijk, de bakermat van de HSL. Wat is de reden van het ontbreken van Frankrijk?

Antwoord van de regering

De **minister** (op technische onderdelen bijgestaan door de heer Korf, projectleider HSL-Zuid) achtte het verstandig, een keer uitgebreid te spreken over de privatisering, maar ook eens een technische briefing te organiseren. Omdat het ook voor het ministerie de eerste keer is dat dit traject wordt gevolgd, is het goed om af en toe informeel te toetsen of er bijstelling nodig is. Als de commissies te weinig informatie krijgen, is het gevaar aanwezig dat de leden verkeerde conclusies trekken. Bij de 70 mln. gaat het om kosten die in de loop van de tijd gemaakt worden. Die kosten worden betaald uit de budgetten die op het ministerie beschikbaar zijn en dus niet uit het budget voor de HSL. Uiteindelijk wordt het een vorm van PPS, waarbij ook de publieke belangen nadrukkelijk vastgelegd moeten worden. Het gaat niet om vormen van debudgettering, maar om manieren waarop de risicoverdeling goed geregeld is. Als er kapitaal wordt ingebracht door het bedrijfsleven, is het niet de bedoeling dat de risico's daarop gedragen worden door de overheid. Private partijen mogen ook niet aan het tracébesluit of de inpassingskwaliteit knabbelen. Wel kan het zijn dat aan het einde van de rit alle partijen die erbij betrokken zijn, concluderen dat er toch nog iets leuks is bedacht dat voor iedereen veel beter is en dat nog gerealiseerd kan worden. Het moet mogelijk zijn dat dit dan nog gerealiseerd wordt. Overigens gaat het bij aanpassingen in het ontwerp vooral om zaken die in de latere fasen zitten, zoals beveiligings-systemen. Dergelijke zaken moeten beïnvloedbaar zijn, want zij hebben ook met de exploitatie te maken.

De minister verklaarde dat de SPI (stuurgroep privatisering infrastructuur) slechts een auditfunctie heeft voor de ministeries. De SPI krijgt een onafhankelijk voorzitter. In de SPI nemen zitting een vertegenwoordiger van het ministerie van Financiën, de directeur FEZ van het ministerie van Verkeer en Waterstaat en twee nog te benoemen externe deskundigen. De SPI doet binnen de rijksoverheid de toetsing en zij adviseert de initiatiefnemende ministeries over PPS-constructies. Het is niet de bedoeling dat de SPI een complete toets doet op de private participatie in de HSL-Zuid,

maar zij toetst wel datgene waarmee de projectorganisatie komt. De projectdirecteuren hebben geen zitting in de SPI. De kennis over publiek-private financiering hoort gebundeld te zijn in de stuurgroep. De minister zei dat zij absoluut niet de indruk heeft dat België zich aan de overeenkomst onttrekt. Bovendien zijn er allerlei clausules ingebouwd in de overeenkomst. In Vlaanderen ligt men goed op koers wat de planning betreft. België heeft wel een volstrekt andere procedure. Daar wordt de bouwvergunning pas verleend aan het einde van het proces, na de MER. In de voorbereiding wordt pas helemaal aan het einde beslist over de inpassing. In feite is de inpassing gekoppeld aan de bouwvergunning. Het eventuele publieke rumoer is dan ook pas aan het einde van de procedure, in 2000, te verwachten.

De meeste betalingen vanuit de EU vinden in de bouwperiode plaats. Er is 74 mln. hard toegezegd in de periode 1991–1996. Dat geld komt er in elk geval. Van de 350 mln. zijn voor een deel al harde toezeggingen binnen. De minister was ervan overtuigd dat ook de rest binnen zou komen. Er is geen sprake van een botsing met Europese richtlijnen. De eigendom van de infrastructuur en de spoorwegmaatschappijen moeten uit elkaar gehaald worden. De richtlijnen gaan echter ook over publiek-private samenwerkingen. PPS-constructies mogen wel degelijk worden gebruikt voor de exploitatie, maar de publieke aspecten horen gewoon meegenomen te worden.

Wat de Drechtstedenvariant betreft is er een communicatiestoornis geweest, in die zin dat het auditrapport eerder naar de vaste commissies is gegaan dan naar de gemeenten. De projectdirecteur heeft daarvoor namens het ministerie zijn excuses aangeboden.

De audit is uitgevoerd door Lloyd's Register, onder verantwoordelijkheid van Lloyd's zelf. In het auditteam zat een vertegenwoordiger van de bouwdienst Rijkswaterstaat, niet om een beoordeling te maken, maar om informatie te leveren. Er moet een contactpersoon zijn tussen degenen die de beoordeling doen en degene die de informatie levert. De beoordeling zelf is volstrekt onafhankelijk gedaan door de mensen van Lloyd's. Er is geen sprake van dat het ministerie daarop invloed kan of wil uitoefenen. Wellicht moeten de commissies hiervan een bevestiging vragen aan Lloyd's, opdat er geen misverstand meer kan bestaan over de onafhankelijkheid van de audit.

Als bij Barendrecht wordt overgegaan naar zeven sporen, is de conclusie dat er in 2015 toch weer een uitbreiding moet plaatsvinden. Bij die afweging zijn de 25 kV op het HSL-spoor en de Betuweroute en dergelijke betrokken. Overigens levert de 25 kV op het hele net geen 40% extra capaciteit op.

Over de ontwerpssnelheid bestaan heldere afspraken. Als op één plek de ontwerpssnelheid wordt losgelaten, staat op termijn de ontwerpssnelheid ook op andere plaatsen ter discussie. De ontwerpssnelheid betekent niet dat per definitie ter plekke zo hard gereden wordt, maar dat het ontwerp «toekomstvast» gemaakt wordt, dus dat er bij verdere technologische ontwikkelingen sneller kan worden gereden. De minister vond het onverstandig, toe te geven aan het loslaten van de ontwerpssnelheid.

Als de tunnel in de Drechtstedenvariant als boortunnel wordt uitgevoerd, komen er veel hogere kosten, terwijl er bovendien tijdverlies in de procedure is. Als de tunnel als gegraven tunnel wordt uitgevoerd, bestaat het risico van Nieuwmarkttoestanden. Er wordt dan immers in stedelijk gebied gegraven. Om deze redenen vond de minister de Drechtstedenvariant geen aanvaardbare oplossing. Uiteraard wordt wel zoveel mogelijk geprobeerd, in het Develgebied tot een betere inpassing te komen. Een lagere inpassing betekent een negatieve invloed op de waterhuishouding en de constructie en een hogere inpassing betekent een negatieve beïnvloeding van het landschap. Omdat er geen mensen wonen in het Develgebied, komen daar geen geluidsschermen, hoewel wellicht op een enkele locatie moet worden gezocht naar een oplossing voor de geluids-

problematiek. Het kabinet houdt zich aan de normen voor compensatie, zoals vastgelegd in het structuurschema Groene ruimte. Overigens wilde de minister nog wel een keer kijken naar de redenering die ten grondslag ligt aan de compensatie voor het Develgebied.

De minister verklaarde dat verbeteringen die door gemeenten of bewoners worden aangevraagd voor de voorstellen, uiteraard nog worden bekeken. Zo is bij Nieuwe Wetering iedereen tot de conclusie gekomen dat ligging op maaiveldniveau niet de verstandigste oplossing is, omdat dan alle overgangen over het tracé gelegd moeten worden, en dat een hoge ligging per saldo minder problemen oplevert. In Nieuwe Wetering wordt nog steeds gesproken over een optimalisering. Zelfs na het uitbrengen van het tracébesluit kan nog gewerkt worden aan optimalisering, voorzover die binnen het bereik liggen.

De minister had de indruk dat men met een beetje goede wil op korte termijn uit de problemen bij Leiderdorp kon komen. Daar worden nog een paar zaken onderzocht om te bekijken of er een goede oplossing kan worden gevonden.

Over de situatie bij Hoogmade is een afspraak met de Kamer gemaakt. Er zullen aanbestedingsmethoden gebruikt worden die de grootst mogelijke creativiteit uit de aannemerij halen. Het is de bedoeling dat tegen de laagste prijs het beste product, ook het best ingepaste product, wordt geleverd. Er wordt een combinatie gemaakt van de HSL en de A4, maar het is nog niet duidelijk op welke manier de meeste creativiteit kan worden bereikt. De minister zegde toe dat zij de Kamer hiervan nog op de hoogte zou brengen.

Wat de tunnelschacht betreft zijn er in onderling overleg nog enkele problemen op te lossen. De provincie en de gemeente hebben er nog verschillende standpunten over. Recentelijk is in het overleg met de gemeente Rijnwoude gebleken dat het niet de voorkeur verdient, de tunnelschacht te verplaatsen van de Does naar de locatie Groenendijk. De gemeente ziet liever niet dat er op de locatie Groenendijk wordt geboord, ook niet ten behoeve van een inspectie- of vluchtschacht. Over de aansluiting op de N11 is geen overeenstemming bereikt. Het OTB bevat wel de optie op de locatie Groenendijk te beginnen met een schacht, maar het is niet te verwachten dat daar de uiteindelijke schacht komt. In de voorziene bouwwijze wordt de Does tijdelijk omgelegd. Dan komt de schacht aan de noordkant van de verlegde Does. In de definitieve situatie komt de schacht zuidelijk van de Does. Er wordt geboord vanaf het noorden naar het zuiden, teneinde bij Westeinde de zaak te sparen, overeenkomstig de aangenomen motie.

Wat de situatie bij Breda en Den Haag betreft moeten de naar de stations aan te leggen bogen, die niet onder het HSL-budget vallen, nog worden ingepast in het MIT, conform de eerder gemaakte afspraak. In de PKB is dit al geregeld, maar het budget moet nog in het MIT opgenomen worden. Het kabinet houdt zich uiteraard aan hetgeen in de PKB is opgenomen over de verbinding met Den Haag. Met Den Haag wordt in het kader van het sleutelproject bekeken hoe de rol van het station versterkend kan werken op het gebruik van de HSL. Naarmate er een groter aanbod aan passagiers is, neemt de kans toe dat er een grotere frequentie in de verbindingen komt. De contacten tussen Brussel en Den Haag worden ook steeds intensiever. Het is echter uiteindelijk de markt die de frequentie bepaalt.

Er ligt inmiddels een uitvoeringsplan om de bereikbaarheid van Breda en de verbinding naar België te garanderen tijdens de werkzaamheden aan de A16 en de HSL. In het plan is ook voorzien in voortgang van de bestaande spoorverbinding. Geprobeerd wordt, in de aanbesteding bij aannemers die veel verstand van bouwlogistiek hebben, een nog betere bereikbaarheid te verkrijgen.

De minister verklaarde dat bij Zevenbergse Hoek individuele bewoners worden ondersteund. Er wordt 50 mln. besteed aan de aankoop en

verplaatsing van woningen. Daar is een plan van aanpak voor gemaakt. In het kader van de discussie over het al dan niet verkrijgen van planologische medewerking aan het tracébesluit vindt nog overleg plaats over de aanvullende 15 mln.

De minister zei dat geprobeerd wordt, minnelijk aan te kopen. Als dat niet goed verloopt, dus als mensen niet meewerken, vindt er uiteindelijk een correctie plaats door de onteigeningsrechter. De budgetten die beschikbaar zijn, zijn voldoende. Er zijn plaatsen waar goedkoop aangekocht kan worden, maar soms moet er duurder aangekocht worden. Bij Rijkswaterstaat heeft men veel kennis en ervaring opgebouwd om de zaak binnen de budgetten op te lossen.

In het budget voor de tunnel onder het Groene Hart zitten posten «onvoorzien», die voor elke tunnel gelden. Bovendien is er een bedrag van 150 mln. voor extra risico's. Verder wordt voortdurend gewerkt aan optimalisering. In het kader van het tracébesluit is met de gemeenten overleg gevoerd over de uitvoering van de motie waarin werd aangehouden op een iets langere tunnel en een vermindering van de bouw hinder. De laatste discussie heeft afgelopen week plaatsgevonden. Het boordeel van de tunnel wordt iets dieper en langer. Bovendien kan de tunnel iets schuiner omhoog geboord worden. Dat maakt dat het cut-and-coverdeel korter wordt. Hierdoor gaat de schacht bij Westeinde van de noordkant naar de zuidkant. Het dieper maken van de tunnel is een extra post die gemakkelijk betaald kan worden uit de risicoposten en de posten «onvoorzien». Omdat er meer ervaringen met boortunnels wordt opgedaan, worden de risico's ook steeds beheersbaarder. Het is niet de bedoeling op elke technische innovatie een afzonderlijke financiële audit uit te voeren. De departementale accountantsdienst is betrokken bij het opstellen van de financiële ramingen en bij de voortgangsrapportage die de Kamer elk halfjaar krijgt.

In de begroting van het ministerie is 100 mln. gereserveerd om bij Rijkswaterstaat extra capaciteit te gebruiken of aan te trekken voor de voorbereiding van grote projecten. Samen met het bedrijfsleven wordt gezocht naar alternatieve aanbestedingsmethoden die een geringer beslag leggen op de voorbereidingscapaciteit op het ministerie, maar dat mag niet betekenen dat de projecten duurder worden. Hierbij is het ministerie van Economische Zaken betrokken, omdat het ook gaat om andersoortige aanbestedingen. Vooralsnog had de minister niet de indruk dat de capaciteit op het ministerie te krap is. Naarmate de budgetten stijgen moet men zich eerder zorgen maken over de uitvoeringscapaciteit. Samen met de GWW-sector wordt geprobeerd, jonge mensen te interesseren voor een opleiding in deze sector.

Over een hogere ligging van het tracé in de Haarlemmermeer is uitgebreid gesproken met de waterschappen en de gemeente. Zo'n hogere ligging heeft flinke kosteneffecten. Afgelopen week heeft de gemeente Haarlemmermeer geschreven dat zij medewerking geeft aan een tracébesluit met een wat lagere ligging en met een waterkering in de vorm van een dijk en niet door een klep. De ligging in de Haarlemmermeer wordt bepaald door twee zogenaamde dwangpunten. Het eerste is de hoge overgang over de ringdijk, vanwege de noodzaak van een vaste waterkering. Het tweede is de overkluizing van rijksweg 44. Vanwege deze punten is het niet logisch, te kiezen voor een lage ligging op een dijkje. Overigens is nog een optimalisatie afgesproken van de kruising met rijksweg 44.

Met de provincie wordt nog een intensieve inspanning gepleegd ten aanzien van de mogelijkheid van de verlegging van de Hoefweg, die in de procedure waarschijnlijk niet leidt tot een aparte MER. Gelet op de provinciale middelen en de kostenontwikkeling, zal er nog wel een flinke slag geslagen moeten worden voordat er overeenstemming kan worden bereikt. Dit probleem is nog niet opgelost. Het projectbureau wil er rekening mee houden dat de verplaatsing doorgaat bij de bouw van de

HSL, maar dat moet in gezamenlijk overleg wel aan termijnen gebonden worden.

De minister verwachtte geen problemen met de verticale reikwijdte van het juridisch eigendom, in die zin dat in de meeste gevallen kan worden volstaan met een opstalrecht en een schadevergoedingsregeling. Mocht het nodig zijn, dan kan worden overgegaan tot onteigening.

Als vervolg op het onderzoek van de Leidse universiteit wordt in opdracht van het ministerie onderzoek gedaan naar de juridische kanten van ondergronds bouwen in steden. Het ministerie hoopt aan het einde van het jaar een compleet beeld te hebben van de eventueel benodigde wetgeving.

De minister wees erop dat wordt gewerkt aan een kleine wijziging van de Tracéwet. Zij zag deze graag snel behandeld in de Kamer. Hierover zal de Kamer nog een brief bereiken. De wijziging behelst het stroomlijnen van de vergunningprocedures, het noemen van termijnen voor de behandeling van beroepen door de afdeling bestuursrechtspraak en het schrappen van de mogelijkheid om in verzet te gaan tegen een onteigeningsvonnis van de rechtbank. Voorts wordt overwogen, het vonnis van de rechtbank direct gezag van gewijsde te geven, ook in de gevallen waarin beroep in cassatie bij de Hoge Raad wordt ingesteld. Over deze wijzigingen is positief geadviseerd bij de evaluatie van de Tracéwet. Ten slotte wordt nog gekeken naar een wijziging die op zichzelf interessant is, maar die nog veel overleg vergt. Dat betreft de situatie dat de noodzaak komt te vervallen dat, als een tracébesluit is vastgesteld, eerst alle gemeenten ook nog hun bestemmingsplannen daaraan aan moeten passen. Vanwege het nog benodigde overleg is nog niet duidelijk of de laatste wijziging wordt opgenomen in het voorstel.

De voorzitter van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat,
Biesheuvel

De voorzitter van de vaste commissie voor Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer,
Versnel-Schmitz

De griffier van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat,
Roovers