

Vergaderjaar 1998–1999

22 026

Nederlands deel van een hogesnelheidsspoorverbinding Amsterdam–Brussel–Parijs

Nr. 85

BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

's-Gravenhage, 25 januari 1999

In december van het vorig jaar heb ik u, mede namens de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, geïnformeerd over de mogelijke alternatieven voor **de boortunnel in het Groene Hart** en de gevolgen daarvan met het oog op eventuele besparingen. Ik heb toen aangegeven dat ik vooral vast wil houden aan een boortunnel, omdat de in de brief van 11 december 1998 beschreven alternatieven onherroepelijk tot vertraging van de aanleg van de HSL-Zuid zouden leiden.

In het overleg met u over het Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport 1999–2003 is vervolgens een diepgaande discussie ontstaan over de mogelijkheden om op de boortunnel te besparen. Ik heb op 17 december 1998 aan u toegezegd in juni 1999 te komen met informatie over de resultaten van aanbestedingen.

Deze toezegging kon ik doen omdat inmiddels gebleken was dat ik het huidige aanbestedingstraject van de boortunnel kan benutten om de haalbaarheid van een kortere uitvoering van de boortunnel te onderzoeken tegelijk met de aanbesteding van de in de PKB opgenomen lange boortunnel.

Dit aanbestedingsproces eindigt eind mei 1999. Dan zal, naast de prijsaanbieding van de aannemers, ook blijken of de verwachte langere proceduretijd voor de kortere boortunnel goedge maakt kan worden door een kortere bouw tijd. Ook de risico's die aan dit alternatief kleven, zijn dan beter in kaart gebracht. Alsdan kan ik u informeren over eventuele kostenbesparingen en de zekerheid over de vraag of bij het boren van een korte tunnel de HSL binnen de geplande tijd gereed zal zijn.

Te onderzoeken alternatief (korte boortunnel)

Zoals ik u in december vorig jaar berichtte, is het mogelijk terug te vallen op het tracé A1, zoals destijds in de PKB-deel 1 HSL-Zuid is beschreven. Dit tracé kent een korte geïsoleerde tunnel in het Groene Hart. Het HSL-tracé

kruist de Oude Rijn, de toekomstige rijksweg 11 en de spoorlijn Alphen-Leiden met een tunnel van 2,6 km. Aan de noordzijde sluit deze tunnel aan op een open oprit die halverwege Polder Achthoven oploopt tot maaiveldhoogte. Aan de zuidzijde van de tunnel gaat het HSL-tracé over in een diepe tunnelbak van 2 km lengte, vervolgens in een halfverdiepte ligging van eveneens 2 km lengte, om tenslotte net voorbij Westeinde (Hazerswoude Dorp) over te gaan in een aardenbaan. In tegenstelling tot de oorspronkelijke plannen voor een gegraven tunnel in dit alternatief wil ik dit uitwerken met een geboorde tunnel (korte boortunnel).

Dit tracé is tot en met de besluitvorming in het Kabinet over de PKB deel 3 onderwerp van gesprek in de inspraak en bestuurlijke overleggen geweest. Naast de gelijktijdige aanbesteding zal het komende halfjaar derhalve ook onderzoek naar de haalbaarheid van medewerking aan de korte boortunnel van de betrokken gemeenten (Leiderdorp en Rijnwoude), de provincie Zuid-Holland en de belangenorganisaties plaatsvinden. Deze medewerking is immers van eminent belang voor de procedurele haalbaarheid van een alternatief.

Tegelijkertijd zullen de PKB en het Tracébesluit partieel worden herzien, waarbij tevens aandacht zal worden besteed aan mogelijke compensatie maatregelen voor natuur en milieu zodat bij positieve besluitvorming omtrent het alternatief begin juni 1999 onmiddellijk de procedurele wijziging kan worden doorgezet en doorgevoerd. Daardoor hoeft niet veel tijd verloren te gaan met langdurige besluitvormingsprocessen. Tenslotte zullen ook de benodigde grondverwervingstukken worden voorbereid.

Voorwaarden

Onverkort uitgangspunt is dat de HSL-Zuid in 2005 operationeel moet zijn. Dit proces heeft dan ook alleen kans van slagen als aan een aantal voorwaarden wordt voldaan. Het alternatief (als zodanig) mag niet tot tijdsverlies lijden. Daardoor is onder meer overeenstemming en bestuurlijke medewerking vereist van betrokken gemeenten en de provincie Zuid-Holland en de steun van natuur- en milieu-organisaties.

Indien aan die voorwaarden wordt voldaan zal begin juni 1999 een open afweging worden gemaakt of er zal worden besloten tot de aanleg van een korte boortunnel in plaats van de reeds in de PKB vastgelegde lange boortunnel.

Wordt aan de genoemde voorwaarden niet voldaan dan zal in elk geval niet tot de aanleg van het alternatief van de korte boortunnel overgegaan worden.

Er wordt door middel van dit procedure voorstel niet op de uitkomsten van de studie vooruitgelopen.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
T. Netelenbos