

Vergaderjaar 1998–1999

22 026

Nederlands deel van een hogesnelheidsspoorverbinding Amsterdam–Brussel–Parijs

Nr. 86

BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

's-Gravenhage, 26 januari 1999

In 1997 zijn voor **de Hogesnelheidslijn Oost** (HSL-Oost) Tracéwet-procedures gestart. De voortgang van de studies vormen aanleiding om de Tweede Kamer te informeren over de stand van zaken van het project en het besluitvormingsschema.

Met de Hogesnelheidslijn-Oost (HSL-Oost) is beoogd een snelle, frequente en hoogwaardige vervoerverbinding tussen Schiphol/Amsterdam en Duitse economische centra tot stand te brengen. De HSL-Oost verbindt Schiphol/Amsterdam, Utrecht en Arnhem met het Roergebied en Frankfurt.

De Trajectnota/MER HSL-Oost wordt na de zomer 2000 afgerond. In de projectplanning is het Tracébesluit voorzien in de tweede helft van 2001.

MIT

In het Meerjarenprogramma infrastructuur en transport (MIT) 1999–2003 zijn de prioriteiten opnieuw gesteld. Deze herprioritering is gebaseerd op de toepassing van de toetsingcriteria bereikbaarheid, relatie met eerdere kabinetsuitspraken (zoals PKB Schiphol), relatie met andere kabinetsprioriteiten (vitaliteit grote steden, economische impuls, achterlandverbindingen, mainports, milieu en leefbaarheid), effectiviteit en rendement van een project en de inhoudelijke relatie met andere projecten.

De herprioritering heeft geleid tot een indeling in categorieën van projecten. Categorie 1 bevat projecten die in uitvoering worden genomen in de periode tot en met 2010. Voor rijksweg 12 Oost (A 12, Utrecht-Duitse grens) is na bestuurlijk overleg met de regio f 600 miljoen gereserveerd voor uitgebreide benuttingsmaatregelen. De A 12 Oost Utrecht-Duitse grens, inclusief de A 12 aansluiting Veenendaal, wordt toegevoegd aan categorie 1.

Categorie 1a bevat een aantal grootschalige projecten waarvoor de studies worden vervolgd en afgerond. In deze categorie zijn drie spoorprojecten opgenomen. Het betreft de HSL-Oost, de noord-oostelijke verbinding van de Betuweroute en de Zuiderzeelijn. De kosten van deze projecten zijn nog niet bekend. Over financiering wordt besloten op het moment dat een Tracébesluit wordt genomen. Het kabinet is voornemens nog in deze regeerperiode besluiten te nemen. Zodra de financiering zeker is gesteld komen deze projecten in uitvoering. In principe gebeurt dit voor 2010.

De HSL-Oost is samen met de A 12 gesitueerd in de vervoercorridor Randstad-Roergebied-Frankfurt. Deze corridor is een belangrijke hoofdas voor de verbindingen tussen Nederland en Duitsland. Tussen Utrecht en Veenendaal liggen spoor en weg nagenoeg «in elkaars berm», waardoor op delen van de tracé's sprake is van fysieke samenhang. De studies naar de HSL-Oost en de uitbreiding van de A 12 worden gelijktijdig uitgevoerd. Dat maakt afgestemde planvorming en afweging mogelijk.

Beleid

In Europees verband is gekozen voor een net van hogesnelheidstreinen. De HSL-Oost maakt deel uit van het door de Europese Commissie ontworpen Trans Europees Netwerk.

De HSL-Oost is de oostelijke tak van het Nederlandse HSL-netwerk en geeft de mainports Schiphol en Rotterdam aansluitingen met belangrijke Duitse economische centra. Het Nederlandse HSL-net dient zowel de internationale als de binnenlandse vervoerbehoefte.

Aansluiting van de Nederlandse mainports Schiphol en Rotterdam en van de regio's Utrecht en Gelderland op dit hoogwaardige netwerk is van betekenis voor de Nederlandse economie.

De HSL-Oost is tevens van belang voor substitutie van lucht- en autoverkeer naar het spoor en is daarmee één van de instrumenten voor selectieve groei van de luchtvaart.

Het Kabinet heeft het belang van een HSL-verbinding in oostelijke richting in het rijksbeleid tot uitdrukking gebracht. De noodzaak van de HSL-Oost is vastgelegd in de PKB Schiphol, het Tweede structuurschema Verkeer en Vervoer en de Vierde Nota Ruimtelijke Ordening Extra.

Nadere uitwerking van de gemaakte beleidskeuze is nu aan de orde, waarbij de aspecten vervoer, economie, ruimtelijke ontwikkeling, milieu, leefomgeving en natuur en landschap worden betrokken. Ten behoeve van een definitief besluit over de HSL-Oost wordt een studieprogramma uitgevoerd.

Studieprogramma

Om de wenselijkheid en het kwaliteitsniveau van de HSL-Oost in kaart te brengen is in een discussie over doelen en dilemma's voorzien. De discussie genereert informatie over de doelen van de HSL-Oost en geeft inzicht in de belangen die daarmee zijn gemoeid. Tevens zal de discussie zicht geven op het draagvlak voor de uitvoering van het project. De discussie heeft daarmee primair een kwalitatief karakter. De discussie over doelen en dilemma's past binnen de kaders van de lopende Tracéwetprocedures.

Het studieprogramma voorziet voorts in nader onderzoek van de economische, vervoerkundige en ruimtelijke effecten van de HSL-Oost. De eerste resultaten van dit onderzoek zullen na de zomer 1999 beschikbaar zijn.

In de studies worden meerdere alternatieven verkend, uitgaande van verschillende ambities. Dit varieert van de nadruk op verbindingen tussen Nederlandse steden tot een snelle, hoogwaardige verbinding op Europese schaal met Duitse economische centra.

De studies voorzien in een verkenning van de aard en omvang van de vervoermarkt en de economische effecten van de HSL-Oost waarbij mede aandacht zal worden gegeven aan de consequenties van voorzienbare inpassingsvraagstukken.

Het onderzoek wordt zodanig opgezet dat actualisering als gevolg van zich wijzigende omstandigheden mogelijk is. Daarbij kan gedacht worden aan bijvoorbeeld wijzigingen op het terrein van maatregelen tot beperking van vliegverkeer en flankerend rijksbeleid (bijvoorbeeld rekening rijden).

Ter voorbereiding op de besluitvorming over de HSL-Oost zijn Tracéwet-procedures gestart voor de tracégedeelten Utrecht–Arnhem en Arnhem–Duitse grens. Over het tracégedeelte Schiphol/Amsterdam–Utrecht heeft reeds besluitvorming plaats gevonden in het kader van Rail 21. De infrastructuur wordt verdubbeld en geschikt gemaakt voor hogesnelheidstreinen.

De tracéstudie HSL-Oost (Utrecht-Duitse grens) is te breed van opzet gebleken. Bij de aanvang van de tracéstudie HSL-Oost zijn vijf vervoer-alternatieven in studie gebracht. Tot nu toe uitgevoerde studies geven inzicht in de effecten van die vervoeralternatieven.

Mede op basis van de studieresultaten ben ik tot het inzicht gekomen dat een tweetal vervoeralternatieven nu niet voor nadere tracéuitwerking in aanmerking komt. Daarbij is betrokken of een alternatief in voldoende mate bijdraagt aan de doelen van de HSL-Oost, de geformuleerde probleemstelling en het gewenste ambitieniveau of aanvaardbaar is uit oogpunt van milieu.

In het verdere verloop van de tracéstudie wordt uitgegaan van de volgende alternatieven. Een nul-alternatief (handhaven huidige situatie) is reeds om methodische redenen in het studieprogramma opgenomen.

– Referentiealternatief

Om een vergelijking van de effecten van verschillende snelheden mogelijk te maken wordt het referentie-alternatief 160 km/u op vervoerkundige en economische effecten onderzocht.

In dit alternatief is naar Europese maatstaven geen sprake van een HSL-Oost. Deze verbinding behoort naar die maatstaven geschikt te zijn voor snelheden van tenminste 200 km/u. Keuze van het referentie-alternatief maakt de aanleg van een HSL-Oost voor een lange periode onmogelijk, omdat het investeringen voor een zeer lange termijn betreft. Tevens zou niet worden voldaan aan de ambities een oostelijke HSL-aansluiting te realiseren. De toekomstwaarde van dit alternatief lijkt daarmee gering.

Het referentiealternatief noodzaakt tot verdubbeling van het spoor tussen Utrecht en De Haar. De verdubbeling heeft effecten op het milieu en leefomgeving. Naar huidige inzichten zijn deze effecten inpasbaar of te compenseren.

– Hoofdalternatief A

In dit alternatief wordt de spoorbaan geschikt gemaakt voor snelheden van minimaal 200 km/u, waarmee aansluiting op het Duitse HSL-netwerk wordt geboden. Het alternatief voldoet aan de ambities om een oostelijke HSL-aansluiting te realiseren.

De snelheid van 200 km/u kan evenwel worden verhoogd waar dat tegen redelijke offers mogelijk blijkt. De huidige inzichten geven aan dat op delen van het tracé snelheden tot ongeveer 240 km/u realistisch zijn.

Het alternatief biedt de mogelijkheid om grotendeels te bundelen met de huidige spoorinfrastructuur. Hogere snelheden noodzaken tot bochtafsnijdingen of mogelijk tot omléidingen of andere kostbare inpassingmaatregelen.

– Hoofdalternatief B

Dit alternatief heeft 300 km/u als uitgangspunt, maar dit niveau kan worden verlaagd voor trajectgedeelten waar te hoge inpassingskosten ontstaan. Naar huidige inzichten betekent dit een verlaging van de snelheid, waardoor inpassing tot de mogelijkheden behoort. Dit alternatief biedt een toekomstvaste aansluiting op het Duitse HSL-net en voldoet aan de ambitie om een oostelijke HSL te realiseren.

Ook in dit alternatief kan het huidige tracé in belangrijke mate worden gevolgd. Op een aantal plaatsen is een studie naar bochtafsnijdingen, omléidingen of andere kostbare inpassingmaatregelen aan de orde.

– Alternatief C

Dit alternatief omvat een studie waarin tussen Utrecht tot Arnhem onverkort een snelheidsnorm van 300 km/u geldt.

Alternatief C noodzaakt tot boogafsnijdingen en mogelijk tot omléidingen en kostbare inpassingmaatregelen. Uit tot nu toe verricht onderzoek blijken negatieve milieueffecten van dit alternatief op de omgeving. Met name in de nabijheid van Utrecht en Arnhem leidt infrastructuur geschikt voor snelheden van 300 km tot zware ingrepen in de omgeving (onder andere bochtafsnijdingen die noodzaken tot zware ingrepen in het buurtschap Vechten en in Oosterbeek).

Alternatief C biedt de mogelijkheid van het rijden met hoge snelheden tussen Utrecht en Arnhem. Dit alternatief biedt, evenals hoofdalternatief B, een toekomstvaste aansluiting op het Duitse HSL-net.

Ten opzichte van hoofdalternatief B, waarin 300 km/u het uitgangspunt is, wordt een geringe tijdswinst geboekt. De maatschappelijke kosten van dit alternatief zijn hoog en de effecten op de omgeving negatief.

Naar mate voor hoge snelheden wordt gekozen ligt stoppen in Utrecht of Arnhem minder voor de hand. In dit geval worden grote exploitatieve bezwaren voorzien, omdat Utrecht en Arnhem fungeren als overstap-punten voor grote aantallen reizigers.

Alle alternatieven worden in het komende onderzoek op vervoerkundige waarde en economische consequenties onderzocht. Twee vervoer-alternatieven komen nu niet aanmerking voor nadere tracéuitwerking. Voor het referentiealternatief wordt een nadere tracéstudie overwogen als niet voor een HSL-Oost wordt gekozen. Voor alternatief C is uitgebreidere tracéstudie aan de orde als vervoeronderzoek een exploitatief voldoende aantal reizigers zou aantonen.

In de studies worden innovatieve technische ontwikkelingen betrokken.

De uiteindelijke keuzen zullen een toekomstvaste verbinding bieden.

De studieresultaten zullen worden verwerkt in de Trajectnota/MER.

Initiatieven

De HSL-Oost heeft veel invloed op de omgeving. Naast de Tracéwet-procedure zijn langs de lijn verschillende initiatieven ontwikkeld door lokale overheden in combinatie met private partijen. Een groot infrastructuurproject als de HSL-Oost biedt daarmee perspectieven voor eigentijdse samenwerking tussen overheid en private partijen.

Daarmee worden mogelijkheden geopend te komen tot herontwikkeling van gebieden. Wonen, werken en natuur en landschap zijn daarbij aan de orde.

Besluitvorming

Op het Duitse deel van de HSL-Oost zijn de werkzaamheden inmiddels gestart. Voorzien is dat in 2003 het tracégedeelte tussen de Duitse grens en Keulen grotendeels geschikt is voor snelheden van 200 tot 220 km/u. Tussen Keulen en Frankfurt kan vanaf 2002 300 km/u worden gereden.

De Trajectnota/MER HSL-Oost wordt in de loop van 2000 afgerond. Daarna volgt het Tracébesluit.

Ik hoop dat u hiermee voldoende bent geïnformeerd.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
T. Netelenbos