

Vergaderjaar 1996–1997

22 026

Nederlands deel van een hogesnelheidsspoorverbinding Amsterdam–Brussel–Parijs

Nr. 21

LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

Vastgesteld 14 oktober 1996

De vaste commissies voor Verkeer en Waterstaat¹ en voor Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer² hebben een aantal vragen voorgelegd aan de regering inzake de PKB HSL-Zuid (22 026, nrs. 16 en 17).

De minister van Verkeer en Waterstaat heeft deze vragen, mede namens de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, beantwoord bij brief van 8 oktober 1996. Bij de brief waren een tweetal bijlagen gevoegd, te weten een rapport van AVV/Railned: «Analyse ontwikkeling treinvervoer corridor HSL-Zuid» en een afschrift van het akkoord op hoofdlijnen tussen de ministers Daerden van het Koninkrijk België en Jorritsma-Lebbink van de Staat der Nederlanden m.b.t. de HSL tussen Antwerpen en Rotterdam³.

Vragen en antwoorden zijn hierna afgedrukt.

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), Verbugt (VVD), Van Rooy (CDA), Poppe (SP), Van 't Riet (D66), Duivesteijn (PvdA), H. G. J. Kamp (VVD), Stellingwerf (RPF), Crone (PvdA), Roethof (D66), M. B. Vos (GroenLinks), Verkerk (AOV), Van Zuijlen (PvdA), Van Waning (D66), Keur (VVD), Hofstra (VVD) en Assen (CDA).

Plv. leden: Blaauw (VVD), Schutte (GPV), Van Gelder (PvdA), Soutendijk-van Appeldoorn (CDA), Dankers (CDA), Jeekel (D66), Swildens-Rozendaal (PvdA), Terpstra (CDA), Huys (PvdA), Korthals (VVD), Th. A. M. Meijer (CDA), vacature CD, Hillen (CDA), H. Vos (PvdA), Remkes (VVD), Leerkes (U55+), Witteveen-Hevinga (PvdA), Augusteijn-Esser (D66), Rosenmöller (GroenLinks), Nijpels-Hezemans (Groep Nijpels), Valk (PvdA), Hoekema (D66), Klein Molekamp (VVD), Te Veldhuis (VVD) en Van der Linden (CDA).

² Samenstelling:

Leden: Lansink (CDA), Van Erp (VVD), Te Veldhuis (VVD), Van den Berg (SGP),

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, Coenen

Verspagnet (PvdA), Soutendijk-van Appeldoorn (CDA), M. M. van der Burg (PvdA), Versnel-Schmitz (D66), voorzitter, Van Gijzel (PvdA), Verbugt (VVD), Aiking-van Wageningen (Groep Nijpels), Poppe (SP), Gabor (CDA), Augusteijn-Esser (D66), Duivesteijn (PvdA), Giskes (D66), Stellingwerf (RPF), Crone (PvdA), M. B. Vos (GroenLinks), Dijkzma (PvdA), Klein Molekamp (VVD), Hofstra (VVD), Assen (CDA), Jeekel (D66) en Th. A. M. Meijer (CDA).

Plv. leden: Biesheuvel (CDA), Blaauw (VVD), O. P. G. Vos (VVD), Van Middelkoop (GPV),

Houda (PvdA), Bukman (CDA), Oudkerk (PvdA), Jorritsma-van Oosten (D66), Valk (PvdA), Van Blerck-Woerdman (VVD), Hendriks (HDRK), vacature CD, Leers (CDA), Reitsma (CDA), Huys (PvdA), De Graaf (D66), Leerkes (U55+), Van Heemst (PvdA), Oedayraj Singh Varma (GroenLinks), Witteveen-Hevinga (PvdA), Keur (VVD), H. G. J. Kamp (VVD), Ten Hoopen (CDA), Van 't Riet (D66) en Van de Camp (CDA).

³ Ter inzage gelegd bij de afdeling Parlementaire Documentatie.

I. STRATEGISCHE KEUZE

1. Besluitvorming

1

Is het juist – zoals het Leids Dagblad en de Volkskrant van 6 september jl. berichtten – dat de gemeente Juinen een aansluiting op de HSL krijgt? Met welke argumenten hebben Wethouder Hekking en Burgemeester van der Vaart U weten te overtuigen?

Wat heeft Juinen wel wat Den Haag niet heeft?

- Als dat in deze kranten heeft gestaan zal het ongetwijfeld juist zijn.
- Ze hebben op mijn gemoed gewerkt; daar bleken mijn rationele argumenten niet tegen bestand.
- Gevoel voor humor.

2

De Betuweroute ondervindt veel tegenslag vanwege uitlopende procedures/beroepszaken en tegenwerkende provinciale overheden. Geeft deze recente ervaring met een nationaal groot railproject de minister nog aanleiding om de planning van de HSL-Zuid te herzien?

Het door het kabinet gekozen tracé kent over het overgrote deel bestuurlijke medewerking die is verkregen door jarenlang overleg en het honoreren van inspraakreacties. Verwacht mag worden dat ook hier beroep zal worden aangetekend bij de Raad van State. Wij vertrouwen er echter op dat vanwege de op andere wijze uitgevoerde voorbereiding van de HSL-Zuid het aantal bezwaren beperkt kan blijven. Dit geldt overigens niet als voor een ander tracé wordt gekozen.

De planning van de HSL-Zuid voorziet erin, dat binnen een jaar na de vaststelling van PKB-deel 4 tot een tracébesluit kan worden gekomen, zodat er geen sprake is separate beroepen tegen de PKB, zoals bij de Betuweroute.

3

In hoeverre zijn de tracévarianten vergelijkbaar nu gebleken is dat er grote verschillen bestaan in de gedetailleerdheid van uitwerking?

De besluitvorming over grote maatschappelijke projecten is een iteratief proces van het selecteren en genereren van opties. Het is vrijwel onvermijdelijk dat daarbij opties moeten worden vergeleken die in ongelijke mate zijn uitgewerkt. Om dit proces toch inzichtelijk te houden is bij de PKB-procedure een hiërarchisch opgebouwd besluitvormingsmodel gehanteerd. Gewerkt is van grof naar fijn, startend bij de strategische keuze ja/nee een HSL-aansluiting, via de hoofdkeuze van een tracé, naar een groot aantal gedetailleerde keuzen omtrent de inpassing per locatie. Naar het oordeel van het kabinet is bij elk keuzeniveau steeds de voor die keuze relevante informatie op het bij die keuze behorende detailniveau verzameld en bij de besluitvorming betrokken.

Ik wijs U er voorts op dat ik, gedurende het proces van PKB-deel 1 via de route van de MER WB3 en de nadere studie BBLN naar de kabinetsbesluitvorming in PKB-deel 3, steeds een extern oordeel heb gevraagd van de Bouwdienst-LloydsRegister over de kwaliteit van de vergelijking. Ook de Commissie m.e.r. heeft hierover geoordeeld en gerapporteerd.

4

Deelt het kabinet de mening van «Moret» dat door het ontbreken van een moment van volwaardige vergelijking tussen de diverse varianten, onvoldoende recht is gedaan aan de onderscheiden varianten, of meent het kabinet dat actuele gegevens betreffende alle varianten steeds in

voldoende mate voorhanden waren en dat de door Moret beweerde gebrekkige vergelijkingsbasis te wijten is aan het onvoldoende gedocumenteerd zijn van Moret zelf?

De hier weergegeven conclusie heb ik in het Moret-rapport niet aangetroffen. Integendeel, op pagina 91 staat: «De besluitvorming over grote maatschappelijke projecten is een iteratief proces van het selecteren en genereren van opties. Het is vrijwel onvermijdelijk dat opties moeten worden vergeleken die in ongelijke mate zijn uitgewerkt.» Deze opvatting sluit aan bij het hiërarchische opbouwde besluitvormingmodel zoals dat in de PKB-procedure is gehanteerd. Daarbij is gewerkt van grof naar fijn, startend bij de strategische keuze ja/nee een HSL-aansluiting, via de hoofdkeuze van de tracés, naar een groot aantal gedetailleerde keuzen omtrent de inpassing per locatie. Naar het oordeel van het kabinet is bij elk keuzeniveau steeds de relevante informatie verzameld en bij de besluitvorming betrokken. Door Moret c.s. is thans, op een geheel andere wijze naar dit materiaal gekeken. Hun is gevraagd om voor een 6-tal door de Kamer met name genoemde tracévarianten het materiaal naast elkaar te zetten en te toetsen. Logischerwijze constateert men daarbij vaak dat over een bepaald gegeven bij de ene variant meer detail-informatie in de stukken is te vinden dan over de andere. Moret c.s. zijn, blijkens hun rapportage, met ons van mening dat voor de discussie en besluitvorming op PKB-niveau voldoende vergelijkbare informatie ter beschikking staat.

5

Deelt het Kabinet de mening van «Moret» dat de variant A1 qua uitwerking en ambtelijke aandacht voortdurend op voorsprong is gezet, uiteindelijk bekroond met een tunnel?

Deze conclusie heb ik in het Moret-rapport niet aangetroffen. Het woord «voorsprong» wordt slechts gebruikt in relatie tot de proceduretijd (Moret blz.48). Daarover wordt feitelijk geconstateerd dat het ongewijzigd overnemen van het kabinetsbesluit – uiteraard – minder proceduretijd vergt dan daarvan afwijkende keuzen, waarvoor bijvoorbeeld eerst de PKB moet worden herzien. Overigens is de tunnel het resultaat van het proces dat ten behoeve van het voorkeurstracé tussen deel 1 en deel 3 van de PKB heeft plaatsgehad ten behoeve van de keuze «boven Rotterdam » voorafgaande aan de behandeling van PKB deel 3 in het kabinet. Het kabinet ziet de tunnel niet als een bekroning van A1 maar als het effect van een diepgaande discussie over de tracékeuze en de mogelijkheden van inpassing.

6

Is het voor een goede vergelijking met de overige varianten bevorderlijk in de PKB 3 te kiezen voor een variant (A1 met tunnel) die in de publieke discussie nooit als zodanig is gepresenteerd en bediscussieerd?

Het kenmerk van een goed verlopen inspraakprocedure is, dat door insprekers naar voren gebrachte suggesties en voorkeuren een rol spelen bij de uiteindelijke kabinetskeuze. Deze zal daarbij dus regelmatig – om recht te doen aan de inspraak en het overleg – afwijken van de oorspronkelijk gepresenteerde plannen. De Kamer kan vervolgens beoordelen of zij het wat de keuze betreft met het kabinet eens is.

De optie om gedeelten van tracé A1 als tunnel uit te voeren heeft in de publieke discussie een belangrijke zo niet een hoofdrol gespeeld. De tunnel is derhalve een resultaat van die publieke discussie en vindt zijn weerslag in PKB-deel 3. De omstandigheid dat het kabinet in PKB-deel 1 reeds een variant met een volledige tunnel (MN8) heeft uitgewerkt en gepresenteerd voorzagt deze discussie van de benodigde gegevens.

7

Zouden inspraak, overleg en studie t.a.v. van alle beschikbare varianten niet in gelijke mate moeten zijn afgerond alvorens tot een keuze te kunnen komen?

Bij een complex project als het onderhavige valt er niet aan te ontkomen om van grof naar fijn te werken. Gestart is (deelrapport 4 bij PKB-deel 1) met een verkenning van alle denkbare tracévarianten. Dat leverde bijvoorbeeld voor het gedeelte ten zuiden van Rotterdam meer dan 20 verschillende tracés op (zie het kaartje op blz. 33 van deelrapport 4). Daaruit zijn in eerste instantie de tracés geselecteerd die in PKB-deel 1 onderling zijn afgewogen en in overleg met de lagere overheden verder zijn uitgewerkt.

Nog los van de fysieke onmogelijkheid alle denkbare tracés tot in detail uit te werken, zou het voeren van overleg over zeer vele – weinig kansrijke – varianten in de betrokken streken veel onnodige onrust teweeg brengen. Het uiteindelijke resultaat, een tabel waarin de informatie over 20 of meer varianten volledig naast elkaar staat, leidt naar het oordeel van het kabinet bepaald niet tot een betere besluitvorming dan het gekozen stapsgewijze model. In de beschikbare stukken is immers elke gemaakte keuze steeds exact beschreven en traceerbaar.

8

a. Het kabinet spreekt het voornemen uit om zich sterk te maken voor een flankerend beleid. Zo stelt men van oordeel te zijn dat het vrijwaren van de commerciële luchtvaart van indirecte belastingen (accijns en btw) niet langer te rechtvaardigen is op grond van milieu-overwegingen. Mag worden afgeleid dat op grond van bedrijfseconomische overwegingen deze vrijwaring wel te rechtvaardigen is?

b. Wanneer zal het Kabinet de opvatting dat «het vrijwaren van de commerciële luchtvaart van indirecte belastingen, zoals kerosine-accijns en BTW op grond van milieu-overwegingen niet langer te rechtvaardigen is» in daden omzetten?

Welke initiatieven gaat het kabinet nemen gedurende het EU-voorzitterschap in de eerste helft van 1997 om accijns op kerosine en een uniforme fiscale behandeling van verschillende vervoerswijzen (BTW, milieuheffingen) dichterbij te brengen? (blz. 107).

Het kabinet zal in internationaal verband, zowel mondiaal als in EU-kader, verdere initiatieven nemen om prijsbeïnvloedende maatregelen in de luchtvaart bespreekbaar te maken en te bewerkstelligen. In de nota «Luchtverontreiniging en Luchtvaart» is aangegeven dat maatregelen als het invoeren van indirecte belastingen (zoals kerosine-accijns en BTW op internationaal personenvervoer) niet door Nederland alleen genomen kunnen worden. Dit zou de concurrentiepositie van de Nederlandse luchtvaartmaatschappijen en de Nederlandse luchthavens ernstig benadelen. Deze maatregelen dienen in internationaal verband genomen te worden.

Ik heb, evenals de minister van VROM, een brief aan de Europese Commissie geschreven met het verzoek aandacht te besteden aan fiscale maatregelen voor de luchtvaart in EU-verband. Ook in de Raad van Transportministers heb ik dit aan de orde gesteld. Accijns op kerosine is als een van de V&W-prioriteiten voor het Nederlandse voorzitterschap van de EU aangemerkt op luchtvaartgebied. In dat kader wordt door Nederland in het voorbereidend overleg, zowel ambtelijk als op minister-niveau, bij de Europese Commissie en de lidstaten gepleit voor een aanpak in EU-kader (langs de lijnen zoals aangegeven in de regeringsnota Luchtverontreiniging en Luchtvaart van juni 1995) en wordt nader onderzocht of er voldoende draagvlak is om tot concrete stappen te komen tijdens het voorzitterschap.

Wat betreft BTW op personenvervoer kan worden gemeld dat de Europese Commissie thans werkt aan een voorstel op dit gebied waarbij alle vervoerswijzen, inclusief de luchtvaart, aan de orde zijn. Omdat dit proces al in gang is gezet zal Nederland aan dit onderwerp geen bijzondere aandacht geven tijdens het voorzitterschap.

Omtrent de mogelijke maatregelen in mondiaal verband, kan worden opgemerkt dat een vertegenwoordiger van Nederland voorzitter is van een werkgroep, die in het kader van de Committee on Aviation Environmental Protection van de International Civil Aviation Organization de milieuvoordelen van dergelijke maatregelen vergelijkt met consequenties voor de luchtvaartsector. Het kan niet ontkend worden, dat het invoeren van dit soort maatregelen moeilijk ligt in de internationale luchtvaartgemeenschap. Dit onderzoek moet ook gezien worden als een eerste stap in het bewustwordingsproces.

9

In hoeverre zal voorzien worden in de leemten in kennis en informatie zoals die beschreven staat in hoofdstuk 11 van de PKB-3 nota.

Bedoeld zal zijn hoofdstuk 11 van PKB-deel 1. De bedoeling van het hoofdstuk «Leemten in kennis en informatie» (een voorgeschreven onderdeel van een milieu-effectrapportage) is te analyseren of de aldaar opgesomde ontbrekende informatie een deugdelijke besluitvorming in de weg staat. De conclusie waarmee het hoofdstuk eindigt – dat dit niet het geval is – is door de Commissie voor de milieu-effectrapportage in haar toetsingsadvies onderschreven (zie PKB-deel 2A blz. 157).

De Cie m.e.r adviseert wel om de genoemde leemten opnieuw in behandeling te nemen bij de verdere uitwerking van het tracé. In het kader van de voorbereiding van het tracébesluit zal, daar waar dat relevant en noodzakelijk is, op deze punten worden teruggekomen.

10

a. Kan worden verduidelijkt hoe gemeenten en provincies een meer sturende rol kunnen gaan spelen bij de landschappelijke en andersoortige inpassing van het HSL-tracé als de besluitvorming daarover heeft plaatsgevonden?

b. Welke ruimte bestaat dan om, gegeven de besluitvorming, met inzet van gemeentelijke en provinciale middelen en rekening houdend met hun visies op de toekomstige ontwikkeling en inrichting van een gebied, tot verbeteringen te komen?

Het voornemen bestaat – nadat de besluitvorming over de PKB is afgerond – met de provincies en gemeenten afspraken te maken over de verdere samenwerking en dit eventueel vast te leggen in convenanten. Hierbij kunnen nadere afspraken gemaakt worden over hun rol bij de verdere inpassing. In het vervolgproces kan binnen de – in de PKB vastgelegde – juridische en budgettaire grenzen tot verdere verbetering gekomen worden. In overeenkomsten kan de inzet van provinciale en gemeentelijke middelen vastgelegd worden.

2. Nut en noodzaak; strategische doelstelling

11

«De komst v.d. HSL wordt vrij algemeen als vaststaand gezien en ook nauwelijks ter discussie gesteld.»

Waarop is deze uitspraak gebaseerd?

Geldt dit volgens de Minister dan ook voor de hoge snelheid van de HSL?

In PKB-deel 3; blz. 7 is vermeld:

«Tijdens inspraak en overleg bleek dat de komst van de hogesnelheids-
trein naar Nederland vrij algemeen als vaststaand wordt gezien en ook
nauwelijks ter discussie wordt gesteld.»

Deze uitspraak vat in algemene zin samen hoe door insprekers is
geantwoord op de in PKB-deel 1 gestelde strategische keuzevraag, of het
wenselijk is Nederland aan te sluiten op het Europese net van
hogesnelheidsspoorlijnen. De geciteerde samenvatting is gebaseerd op
het door de RaRO opgestelde rapport «Hoofdpijnen uit de inspraak» (zie
bijvoorbeeld PKB-deel 2A; blz. 35: «slechts een gering aantal insprekers is
er niet van overtuigd dat Nederland deel moet uitmaken van het Europese
Hogesnelheidsnet»).

Het is duidelijk dat deze eenstemmigheid niet geldt voor de vraag of er
daartoe nieuwe lijnen voor 300 km/uur moeten worden aangelegd. Met
name voor het gedeelte ten noorden van Rotterdam werd door een groot
aantal insprekers aangedrongen op het gebruik van de bestaande lijn.

12

*Hoe beoordeelt de Minister overigens de gevoerde nut en noodzaak
discussie over de HSL in zijn algemeenheid?*

*Welke mogelijkheden ziet de Minister om – bij nieuwe projecten – deze
discussie te versnellen zonder overigens afbreuk te doen aan het
draagvlak voor een zo belangrijke investeringsbeslissing?*

Uitgaande van het voor het HSL-project vigerende wettelijke
PKB-regime, stel ik vast dat er een brede maatschappelijke discussie heeft
plaatsgevonden op basis van diepgaande documentatie over nut en
noodzaak en alle andere relevante aspecten op strategisch niveau met
betrekking tot de HSL-Zuid. Deze discussie, inclusief advisering door de
wettelijke adviseurs en overleg met andere overheden, heeft geleid tot de
gemotiveerde vaststelling van de PKB over de HSL-Zuid door het kabinet.
Ik heb deze gang van zaken als constructief ervaren en als positief
uitwerkend op de kwaliteit. De afronding van deze strategische PKB-ronde
zal thans plaatsvinden in de debatten in het Parlement.

In antwoord op het tweede gedeelte van de vraag verwijs ik naar het
kabinetsstandpunt over het WRR-rapport «Besluiten over grote
projecten». De kern daarvan is, dat het kabinet bij de besluitvorming over
(potentieel) grote projecten streeft naar een besluitvorming, die geken-
merkt wordt door een open planvoorbereiding en een betere structu-
rering. Beide elementen zijn nadrukkelijk aanwezig in de door het kabinet
geïntroduceerde nieuwe voorfase, ook wel verkenningsfase genoemd. De
opzet van deze fase is, dat de daarin te voeren nut-en-noodzaak discussie
inhoudelijk zodanig gevoerd wordt, dat zij materieel aan het eind van de
verkenningfase als afgerond kan worden beschouwd. In de latere fasen
van de besluitvorming kan dan daarop worden teruggevallen. Deze opzet
beoogt te voorkomen dat tijdens de vervolgprocedures, waarin het «hoe»
centraal staat, telkenmale de «waarom»-vraag tot verwarring en vertra-
gingen leidt.

Naast deze betere structurering zal een open planvoorbereiding
eveneens tot versnelling kunnen leiden. De open planvoorbereiding houdt
in dat in een vroeg stadium een nationaal debat over het gesignaleerde
probleem en de mogelijke oplossingen wordt geëntameerd, waaraan alle
betrokken overheden, instanties en burgers kunnen deelnemen. Het
kabinet verwacht dat een open voorbereiding van grote projecten minder
weerstand bij overheden en burgers zal oproepen, hetgeen in latere
fasen van de besluitvorming tot tijdwinst kan leiden.

13

*Het kabinet stelt vast dat de HSL voor ons land van groot strategisch
belang is. Alleen een volwaardige aansluiting is interessant. Wat verstaat
het Kabinet onder volwaardig?*

En hoe valt de beperkte aansluiting van Den Haag hierbij te verantwoorden?

Onder een volwaardige aansluiting verstaat het kabinet een aansluiting met (onder meer) een zo hoog mogelijke rijsnelheid en comfort op het niveau van vliegverkeer. Dit vereist een zo rechtstreeks mogelijke aansluiting zonder tussenstops tussen Schiphol, Rotterdam en Antwerpen. Door op Rotterdam CS een hoogwaardige overstap te bieden op de InterCity-treinen naar Den Haag CS en in de drukke uren hogesnelheidstreinen naar Den Haag CS te laten doorrijden heeft ook die stad maximaal profijt van de hogesnelheidslijn.

Zie ook het antwoord op vraag 459.

14

Op pag 17 wordt gesproken over HSL-Oost waarbij bij SVV-2 is uitgegaan van bestaande spoorlijn. Waarom is hier wel gekozen voor de bestaande lijn en gekozen voor 200 km?

Het gaat hier om twee verschillende vragen. Ten eerste: waarom het verschil in tracékeuze, ten tweede waarom 200 km/uur.

Het antwoord op de eerste vraag – waarom het verschil in tracékeuze – is als volgt. De bestaande lijn tussen Schiphol en Rotterdam heeft onvoldoende capaciteit om alle treinen te verwerken. In alle gevallen is de aanleg van nieuwe sporen noodzakelijk. In de BBLN-variant worden deze nieuwe sporen langs de bestaande sporen gelegd, in de andere varianten liggen er zo rechtstreeks mogelijke nieuwe sporen tussen Schiphol en Rotterdam. Als we de ontwerpsnelheid er even buiten laten (de BBLN heeft immers geen ontwerpsnelheid, maar volgt de snelheid die de ligging van de bestaande lijn toelaat) is over dit verschil in traceren het volgende te zeggen. De tracering van de nieuwe lijn langs de bestaande sporen (BBLN) wordt, in vergelijking met het door het kabinet gekozen nieuwe tracé, gekenmerkt door hogere kosten, langdurige ontwrichting van de binnensteden tijdens de aanleg, een langere aanlegtijd, en een lagere vervoerswaarde.

Bij de HSL-Oost ligt dit anders: De bestaande lijn moet in eerste instantie al ten behoeve van het binnenlands verkeer worden uitgebreid. Omdat de bestaande lijn bovendien vrijwel recht loopt en weinig door stedelijk gebied gaat, is hier bundeling van de nieuwe sporen met het bestaande spoor goed inpasbaar en lijkt dus voornamelijk de aangewezen weg. Overigens heeft over de HSL-Oost nog geen besluitvorming plaatsgevonden en wordt momenteel onderzocht of upgradering naar 25 kV van de in het Tweede Tactisch Pakket voor het binnenlandse verkeer voorziene viersporigheid voldoende is voor het realiseren van een HST-verbinding met Keulen/Frankfurt.

Wat betreft het antwoord op de tweede vraag – waarom gekozen wordt voor 200, respectievelijk 300 km/uur – is bij de HSL-Zuid de logica achter de ontwerpsnelheid als volgt. De BBLN kent geen ontwerpsnelheid, maar deze variant valt om de hierboven beschreven redenen af. Wanneer vervolgens eenmaal besloten is tot aanleg van een rechtstreekse lijn, dan is aanleg conform de hoogst haalbare eisen het meest kosteneffectief.

Bij de HSL-Oost is de discussie over de ontwerpsnelheid nog gaande. In de PKB Schiphol is vastgesteld dat ook onderzocht wordt hoe de HSL-Oost op een snelheid van 300 km/uur kan worden gebracht teneinde kwaliteit en substitutie-potentie van deze verbinding nog verder te verhogen. Daarbij speelt mee dat de geometrie van deze bestaande lijn op een daarmee gebundelde nieuwe lijn over grote delen in beginsel 300 km/uur toe zou laten. Bezien zal moeten worden of investeren in «upgradering» van de bestaande lijn naar 200 km/uur, gezien de ook daaraan verbonden hoge kosten, voldoende toekomstwaarde heeft. Binnen afzienbare tijd zal de startnotitie uitkomen voor de HSL-Oost,

waarmee de planstudie begint. Deze studie zal de argumenten moeten leveren voor de keuzen die ten aanzien van de HSL-Oost uiteindelijk (omstreeks 1999–2000) gemaakt zullen worden.

15

Kan een toelichting gegeven worden op de groeiramingen bij aanleg van HSL-Zuid?

Gesproken wordt van het aanboren van een binnenlandse markt van 6,3 miljoen reizigers. Waarop is dit cijfer gebaseerd, met welke onzekerheidsmarges wordt rekening gehouden en is dit aantal inclusief de reizigers die afkomstig zijn uit de bestaande treinverbindingen?

De onzekerheidsmarge van iedere vervoersprognose is aanzienlijk, zeker op deze lange termijn.

De primair door het kabinet gehanteerde prognoses zijn alle gemaakt met hetzelfde model, namelijk dat van prognosedeskundigen MVA te Londen, in samenwerking met McKinsey en OC&C. Deze cijfers gelden voor het jaar van openstelling. De groei nadien is sterk afhankelijk van de algemene mobiliteitsgroei. Zoals uit de Nieuwe HSL-Nota (deelrapport 1) blijkt, levert dit in de drie CPB-scenario's voor het internationaal verkeer in het jaar 2030 een spreiding op van 7 tot 14 mln reizen. In het binnenlands verkeer zal die spreiding kleiner zijn, omdat de Europese mobiliteit een nieuwer, zich sneller ontwikkelend verschijnsel is met een navenant grotere onzekerheid. Anderzijds is het marktaandeel van de trein ten opzichte van de auto in de binnenlandse prognose nog klein (in 1990 ongeveer 20%). Verder toenemende congestie en het ontwikkelen van het «flankerend» mobiliteitsbeleid zou bij een dergelijke verhouding leiden tot additionele substitutie ten opzichte van de modelprognose.

Het genoemde aantal van 6,3 mln binnenlandse reizigers is het verwachte aantal reizen (bij openstelling van de lijn) op de verbinding Amsterdam-Rotterdam v.v. Het aantal gaat uit van een kwartierdienst via tracé-A1 en de daarbij behorende reistijden. Daarnaast worden binnenlandse reizigers op de verbinding Amsterdam-Schiphol-Breda en Den Haag-Breda-Eindhoven-Heerlen verwacht. Prognoses van NS-Reizigers en van AVV/Railned komen iets hoger uit, maar deze prognoses zijn niet gesplitst naar reismotief of naar substitutie en generatie. Voorzichtigheids-halve blijft het kabinet de lagere prognose hanteren.

Het aantal van 6,3 mln is het totaal aantal reizigers tussen Rotterdam en Amsterdam over de HSL, dus inclusief de reizigers die zonder HSL-Zuid ook per trein zouden hebben gereden.

16

Voor het kabinet is het volwaardig aansluiten van Nederland op het Europese net van hogesnelheidslijnen de hoofddoelstelling van het project HSL-Zuid, medegebruik is een neven-doel. Op pag 119 staat dat de vervoersprognoses laten zien dat de HSL voor het binnenlands vervoer zeker zo belangrijk is. Staan deze doelen derhalve niet op gelijke hoogte?

Beide doelen:

– het realiseren van rechtstreekse verbindingen met hogesnelheidstreinen tussen onder meer Amsterdam, Schiphol, Rotterdam en Den Haag enerzijds en Brussel, Parijs Noord, Parijs Charles de Gaulle, andere Franse bestemmingen en Londen anderzijds;

– het, deels over de HSL-Zuid, tot stand brengen van snellere binnenlandse treinverbindingen tussen onder meer Amsterdam, Schiphol, Rotterdam, Den Haag enerzijds en de Brabantse stedenrij anderzijds en van Arnhem en Nijmegen, via de Brabantse stedenrij naar Antwerpen en Brussel;

staan in de tekst van de PKB als uitspraken van wezenlijk belang vermeld. Er is geen hiërarchie tussen de beide doelstellingen.

Voor het goed functioneren van de HSL-Zuid zijn beide noodzakelijk. Het binnenlands vervoer mag echter niet ten koste gaan van het internationale vervoer.

17

Naar aanleiding van adviezen, inspraakreacties en bestuurlijk overleg wordt opgemerkt dat een «aantal aspecten nog verder onderzocht zal moeten worden». Welke zijn dat en op welke termijn zijn die onderzoeken gereed? (pag 97 PKB 3).

In het citaat worden de inspraakreacties op PKB deel 1 samengevat. De naar aanleiding daarvan nader te onderzoeken aspecten zijn verschillend van aard. Zo heeft de vraag van de Cie m.e.r. naar aanvullende informatie over de tracés BBLN en WB3 ondertussen geleid tot twee nieuwe studies, waarvan de laatste als aanvulling op het MER ter visie is gelegd. Op de relatie met het ruimtelijk beleid is nader ingegaan in 2.3 van de Nota van Toelichting op PKB-deel 3. Veel vragen over de lokale inpassing hebben nadere inpassingsstudies ten gevolge gehad, die als basis hebben gediend voor het bestuurlijk overleg met de lagere overheden. Daarnaast zullen ook voor de volgende fase, die van het tracébesluit, nog veel studies voor de uitwerking van het tracé verricht moeten worden.

3. Economie

18

Welke bijdrage levert de aanleg van de HSL aan de werkgelegenheid? En welke bijdrage levert de exploitatie van de HSL?

De tijdelijke werkgelegenheidseffecten van de aanleg van de HSL-Zuid zijn buiten beschouwing gebleven in de onderzoeken naar de economische effecten. Dit geldt ook voor de werkgelegenheid in het onderhoud van de HSL-Zuid. Hierover zijn dus geen cijfers beschikbaar. De HSL-Zuid heeft verder een effect op de volgende categorieën werkgelegenheid.

Structurele werkgelegenheid door versterking van de aantrekkelijkheid van de Randstad en Noord-Brabant, voor vestiging van met name kantoren van buitenlandse bedrijven en van internationaal georiënteerde Nederlandse bedrijven. Het gaat daarbij zowel om het behoud en de uitbreiding van bestaande vestigingen als om het vergroten van het marktaandeel in verhuizingen en nieuwe bedrijven van Nederland in Europa. Tevens wordt de mainport-ontwikkeling van Schiphol ondersteund. Het kwantificeerbare effect van de HSL-Zuid is daarbij berekend op 830 à 1660 nieuwe arbeidsplaatsen. Verder is het behoud van 35 000 arbeidsplaatsen in deze sector met de komst van de HSL-Zuid gediend.

Structurele werkgelegenheid door additionele handelstromen door gegeneerd zakelijk verkeer met aan- en verkoop van goederen en diensten als reismotief. Het gaat hierbij om 200 tot 1800 arbeidsplaatsen.

Structurele werkgelegenheid in de exploitatie: Bij de HST-VEM zal naar verwachting emplooi zijn voor 100 à 200 werknemers. Over de binnenlandse exploitatie en spin-off naar bijvoorbeeld reisbureaus, touroperators en NS-organisaties zijn geen cijfers beschikbaar.

Tenslotte is er sprake van spin-off van het mega-karakter van het HSL-project. Door innovaties en opbouw van know-how, ook door de inbreng van internationale bedrijven in dit Nederlandse project, neemt de concurrentiekracht van het Nederlandse bedrijfsleven toe.

19

Welke extra werkgelegenheidsimpuls kunnen worden verwacht door aanleg van de tunnel onder het Groene Hart?

En wat zal de uitstraling hiervan zijn naar de toekomst v.w.b. de ontwikkeling en toepassing van deze nieuwe techniek?

De kennis over en de ervaring met de toepassing van de boortunnel-techniek in slappe grond, die onder meer wordt opgedaan bij de Heinenoord- en de Botlektunnel kan bij de boortunnel in het Groene Hart worden ingezet en vergroot. Afhankelijk van de mate waarin Nederlandse bedrijven bij de aanleg worden betrokken, zal dat voor hen een concurrentievoordeel opleveren, waardoor hun concurrentiepositie wordt versterkt. Dit kan een positief werkgelegenheidseffect hebben. Ook Rijkswaterstaat en NS-RIB zullen hierbij know-how verwerven.

De tijdelijke werkgelegenheidseffecten van de aanleg van de HSL-Zuid zijn, evenals andere tijdelijke economische effecten van de aanleg, buiten beschouwing gebleven in de onderzoeken naar de economische effecten. Echter, gelet op het feit dat met de keuze voor het A1-tracé met boortunnel een groter investeringsbedrag is gemoeid, mag worden verwacht dat het tijdelijk werkgelegenheidseffect van het A1-tracé met boortunnel groter is dan van het bovengrondse tracé.

20

In hoeverre zal bij de aanbesteding hiervan rekening moeten worden gehouden met Europese aanbestedingsregels?

Ook bij de bouw van deze tunnel zijn de Europese aanbestedingsregels van kracht. Deze geven aan binnen welke grenzen en beperkingen aanbesteding dient plaats te vinden. In de HSL-opzet zullen de regels voortvloeiende uit de richtlijn aanbesteding van werken worden gehanteerd.

21

In hoeverre draagt de HSL bij aan de versterking van de sociaal-economische samenhang binnen de Randstad en de Stedenring Centraal Nederland. Hoe moet in dit verband de positie van Den Haag worden bekeken?

Voor de Randstad als geheel zal de HSL-Zuid zorgen voor een verbeterde internationale bereikbaarheid. De verknoping tussen de HSL-Zuid en het binnenlandse net zorgt ervoor dat optimaal geprofiteerd kan worden van de kwaliteiten van het hogesnelheidsnet. Den Haag is volledig in het netwerk opgenomen door de goede verbindingen met zowel Rotterdam, Amsterdam als Utrecht. Door op uren met een groot reizigersaanbod de internationale hogesnelheidstreinen te Rotterdam te splitsen en een deel naar Den Haag CS te laten doorrijden wordt op die uren ook de overstap voorkomen.

In de «Nota Nadere Uitwerking Randstad Internationaal» wordt het belang van korte directe verbindingen tussen de grote steden als een belangrijke voorwaarde genoemd voor het tot stand komen van een grootstedelijk vestigingsmilieu dat concurrerend kan zijn met andere economische centra binnen Europa. De Randstad kenmerkt zich door een verscheidenheid aan ruimtelijke kwaliteiten, een verscheidenheid aan vestigingsmilieus, maar ook door een uiteengelegde ruimtelijke structuur. De uiteengelegde structuur van de Randstad leidt tot – in verhouding met buitenlandse grootstedelijke gebieden – grotere afstanden tussen de zelfstandige steden. Om als een geheel te kunnen functioneren zal de onderlinge samenhang versterkt moeten worden. In dit verband is de kwaliteit van de interne infrastructuur van bijzondere betekenis voor de internationale concurrentiepositie. De door het kabinet voorgestelde tracering van de HSL-Zuid brengt – zonder de internationale functie aan te tasten – een verbetering aan in de interne bereikbaarheid binnen de Randstad. De ontbrekende rechtstreekse verbinding tussen Amsterdam en

Rotterdam wordt toegevoegd. Ook de Stedenring Centraal Nederland zal profiteren van de komst van de HSL-Zuid. De nieuwe infrastructuur betekent een toevoeging van verbindingen ofwel een verbetering van bestaande verbindingen. Zie hiervoor ook het antwoord op vraag 97.

4. Financiën

Noodfonds

22

Op welke wijze wordt in de schadeloosstelling voorzien voor:

- a. woningen en bedrijven die als gevolg van de HSL moeten verdwijnen;*
- b. woningen en bedrijven die in de onmiddellijke nabijheid van de HSL in waarde verminderen;*
- c. het verloren gaan van mestquota's en dergelijke.*

Voor woningen, bedrijven en gronden die als gevolg van de HSL-Zuid moeten worden aangekocht vindt het vergoedingssysteem van de Onteigeningswet toepassing. Hieruit volgt dat, als mestquota nadelig worden beïnvloed wanneer agrarisch areaal verloren gaat door de aanleg van het tracé, dit beschouwd moet worden als inkomenschade en op normale wijze wordt betrokken bij de onteigeningsvergoeding. Waardevermindering ten gevolge van de aanleg van het tracé conform het tracébesluit zal van geval tot geval beoordeeld worden volgens de nog te bepalen nadeelcompensatieregeling. Daarbij zal onevenredige schade voor vergoeding in aanmerking kunnen komen conform de bestaande nadeelcompensatiepraktijk.

23

Kan – bijvoorbeeld door het door de gemeente 's-Gravendeel bepleite «noodfonds» – directer een oplossing worden geboden aan belanghebbenden (zowel particulieren en bedrijven) die in het zicht van een te nemen tracébesluit bereid zijn te verhuizen?

Welke voorziening zou hiervoor verder getroffen kunnen worden?

In sommige gevallen kunnen inderdaad «win-win»-situaties worden bereikt waarbij eerder gronden kunnen worden aangekocht en tegelijkertijd een redelijke compensatie kan worden geboden aan betrokkenen. Hierbij verwijs ik naar het antwoord op vraag 317.

Investeringskosten + financiering van de investering

24

«Het kabinet acht de investeringskosten van 7,52 miljard voor de HSL in Nederland het maximale bedrag dat verantwoord aan de HSL-Zuid kan worden besteed.»

Kan dit uitgangspunt worden toegelicht mede met het oog op de extra uitgaven voor een boortunnel door het Groene Hart (f 900 miljoen). Hoe hard moet thans de grens van financiële meerkosten worden getrokken?

Zijn de maatschappelijke baten die hierbij in het geding zijn wel zo precies in te calculeren?

De meerkosten van de tunnel door het Groene Hart zijn in de raming verwerkt.

Nadere inpassingsmaatregelen hebben een negatief effect op de kosten/baten-ratio, want ze beïnvloeden wel de kosten, maar niet de baten zoals die volgen uit een economische definitie.

De onzekerheidsmarges bij dit soort berekeningen zijn inderdaad zeer groot. De gedefinieerde baten zijn redelijk precies te calculeren gegeven

de model-input, maar de voorspellingen van de input-gegevens (zelf prognoses van bijvoorbeeld reizigersaantallen, reistijdwaardering, economische groei, rentevoet etc.) kennen per definitie ruime onzekerheidsmarges.

Het kabinet meent dat – juist gezien de bestaande onzekerheidsmarges in de kosten en de micro- en macro-economische baten – met het huidige ontwerp het evenwicht is bereikt tussen economische en andere overwegingen, mede gezien de overige investeringswensen.

25

Is de geschatte totale bijdrage van de Europese Unie van f 350 miljoen gebaseerd op het aanvankelijke voor het HSL-project geraamde bedrag in de PKB-1?

Gaat het om een vaste bijdrage of om een percentage van de actuele kosten van het project?

Het bedrag van f 350 mln werd inderdaad reeds bij PKB-deel 1 voorzien en is gebaseerd op een informele meerjarentoezegging aan minister Maij-Weggen. Het gaat hierbij niet om een vast bedrag en evenmin om een percentage van de actuele kosten. De Europese begrotingsregels staan niet toe formele meerjarentoezeggingen te doen. De Europese subsidie moet jaarlijks worden aangevraagd. In de jaren 1991–1996 heeft de Commissie in totaal 74 mln ECU (circa f 155 mln) toegezegd. Daarmee is de gerealiseerde subsidie f 155 mln in zes jaar. Indien in de volgende jaren een vergelijkbaar bedrag wordt toegekend is f 350 mln ongeveer haalbaar.

26

«Innovatieve kunstwerken brengen extra risico's met zich mee.»

Kan de minister aangeven waarop deze verwachting is gestoeld en waaruit deze risico's bestaan, en hoe hier in financieel-technisch opzicht mee wordt omgegaan?

Kunstwerken zijn innovatief als er nieuwe, nog niet toegepaste, ideeën in het ontwerp of de uitvoering zijn ondergebracht. De onzekerheid rondom de raming is derhalve groter dan bij bestaande ontwerpen. Innovatieve ontwerpen worden toegepast als de kans op kostenreductie groter wordt geacht dan de kans op overschrijding van de kosten. De risico's zijn van technische, geotechnische of uitvoeringstechnische aard. In financieel-technisch opzicht is met behulp van technische analyse en statistiek de bijbehorende onzekerheidsmarge berekend (zie kostenrapport 21 PKB 1).

Deze getallen zijn weer verwerkt in de onzekerheidsmarge behorend bij het bedrag van f 7,52 mld. Een project als de HSL-Zuid vereist een hoge graad van innovatie ten behoeve van de technische spin-off. Naar mijn oordeel mag van enig extra risico sprake zijn om de innovatieve kansen van het project te benutten. In het vervolg van het project zal hierover apart gerapporteerd worden in het kader van de controleprocedure grote projecten.

27

«Risico's zouden bij partijen gelegd moeten worden die ze best kunnen beheersen.»

Geldt deze uitspraak alleen voor wat betreft de bouw-risico's of geldt dit ook voor de exploitatierisico's?

Waarop is de verwachting gebaseerd dat dit haalbaar zal zijn?

De stelling dat risico's gelegd zouden moeten worden bij partijen die ze het beste kunnen beheersen is algemeen geldig. Op die wijze wordt gestimuleerd dat kansen die een project biedt worden gerealiseerd en dat

bedreigingen optimaal worden beheerst. In het verzelfstandigingscontract is dus ook afgesproken dat de commerciële delen van de NS, waaronder de vervoerders, zelf de exploitatierisico's dragen. Hetzelfde zal gelden voor eventuele andere vervoerexploitanten, die zich aanmelden voor exploitatie van het conventionele net dan wel de hogesnelheidslijn.

28

«Moret» ziet de vaststelling van het marktpotentieel en de te verwachten substitutie-effecten als onzekere factoren, terwijl het aan inschattingen van de maatschappelijke rentabiliteit van infrastructurele projecten als deze een «beperkte informatieve waarde» hecht (p. 96). Is ondanks deze belangrijke onzekere factoren de verwachting van een «aanzienlijk positief exploitatiesaldo» gerechtvaardigd?

De aangehaalde passage uit het rapport van Moret c.s. gaat over maatschappelijke, niet-financiële baten. De hier weergegeven conclusie over het brede begrip «maatschappelijke rentabiliteit» heb ik in het Moret-rapport niet aangetroffen. Moret c.s. schrijven:

«Hierbij tekenen wij aan dat gezien de tijdschhorizon en de complexiteit van de bepaling van de kosten en de baten een baten/kosten-ratio bij infrastructurele projecten met een omvang als van de HSL van beperkte informatieve waarde is.»

Dit is correct, de baten/kosten-ratio is maar een van de indicatoren van de maatschappelijke rentabiliteit: op strikt economisch gebied worden in de Nota van Toelichting bij PKB deel 3 naast de baten/kosten-ratio ook macro-economisch onderzoek en meer kwalitatief algemeen-economisch onderzoek aangehaald (§ 2.7).

Voor de beslissing als geheel hebben tientallen andere overwegingen dan de economische baten/kosten-ratio een rol gespeeld. Het kabinet meent, dat – juist gezien de bestaande onzekerheidsmarges in de kosten en de micro- en macro-economische baten – met het huidige ontwerp het evenwicht is bereikt tussen economische en andere overwegingen, mede gezien de overige investeringswensen.

De vraag zelf gaat vervolgens over de bedrijfseconomische, ofwel financiële baten. Prognoses voor een periode van tien tot veertig-vijftig jaar in de toekomst zijn per definitie slechts redelijke indicaties met aanzienlijke onzekerheidsmarges. Dat geldt per definitie dus ook voor de drie factoren die in de vraag worden genoemd: vervoersprognoses, financiële rentabiliteit en niet-financiële rentabiliteit. Het geldt à fortiori voor een nieuw product in de snel veranderende Europese spoormarkt. Grote risico's betekenen daarbij ook grote kansen.

Het geciteerde begrip wordt in het kabinetsstandpunt in de context van de private financiering gebruikt:

«De dekking uit private financiering is mogelijk, omdat sprake zal zijn van een aanzienlijk positief exploitatiesaldo.»

Uit gevoeligheidsanalyses van de berekeningen van het exploitatiesaldo blijkt, zoals te verwachten, een aanzienlijk spreiding maar het saldo blijft wel ruim positief. Juist omdat momenteel nog grote onzekerheid bestaat over de toekomstige markt, zou een private investeerder een hoge risico-premie eisen. Private financiering in dit stadium zou betekenen, dat de belastingbetaler duurder uit zou zijn. Onder meer daarom kiest het kabinet ervoor de private financiering pas in een later stadium vorm te geven. Alle nu bekende gegevens wijzen er echter op dat het verantwoord is een deel van de projectkosten te dekken uit een positief exploitatie-saldo.

29

Het kabinet heeft in de brief van 23 mei 1996 toegezegd om voor de kamerbehandeling met nadere gegevens te komen inzake de noodzakelijke herprioritering. Kan de minister exact aangeven hoe het kabinet zich

de herprioritering binnen de infrastructuurprogramma's en het FES voorstelt? (t.b.v. de dekking van het niet gedekte deel inzake de financiering van de HSL)

De dekking van de meerkosten voor de tunnel in het Groene Hart (f 900 mln, prijspeil 1995) en de additionele inpassingsmaatregelen als gevolg van bestuurlijke wensen (f 535 mln, prijspeil 1995) zullen nog nader worden geregeld. Op prijspeil 1996 is dit samen f 1457 mln, waarvan een substantieel deel in de begrotingsperiode valt ten laste van het voorziene railprogramma.

30

Welke ruimte wordt gelaten voor alternatieven die geen budgetoverschrijding inhouden?

De keuze van het tracé is het resultaat van een zorgvuldige afweging. In deze afweging zijn vele elementen meegewogen, zoals de vervoerskundige aspecten, de milieu-effecten, de effecten op woon- en leefmilieu, de uitvoeringsduur en de aanlegkosten. Tracé-alternatieven zullen volledig afgewogen moeten worden, ook als zij geen budgetoverschrijding geven.

31

Is de besteding van 7,52 miljard exclusief aan het voorkeustracé gekoppeld?

Zie het antwoord op vraag 30.

32

De investering voor de HSL bedraagt 7,52 miljard (prijzen 1995 ex. bijdrage aan België). Dekking door herprioritering binnen infrastructuurprogramma's en gedeeltelijk publiek en private financiering.

a. Waarop is de verwachting dat private financiering haalbaar zal zijn gebaseerd gegeven de nog bestaande onduidelijkheid over de markt (pag. 22)?

b. Kan de minister aangeven wanneer concreet inzicht gaat ontstaan in de mogelijkheid van en wijze waarop private financiering zal plaats vinden?

c. Met welk bedrag aan private financiering wordt thans gerekend?

d. Hoe zal dit bedrag worden voorgefinancierd (vgl. Betuwelijn)?

a. Op basis van onderzoek door het Projectbureau HSL-Zuid, NV HST-VEM, McKinsey, OC&C Strategy Consultants en Coopers & Lybrand, kan worden geconcludeerd dat alleen al het lijndienstvervoer over de HSL-Zuid voldoende financieel perspectief biedt voor een succesvolle privatisering. Daarbij is sprake van een aanzienlijke spreiding rond de gemeten waarden, zodat een zeer actieve beheersing nodig is van de kansen en bedreigingen van het project HSL-Zuid. Verder bestaat additioneel, maar nog slechts zeer beperkt onderzocht, perspectief voor niche-activiteiten in het vervoer (vracht- en chartervervoer) en voor niet-spooractiviteiten (kantoren, retail, vastgoed, telecom, pijpleidingen).

Door die partijen bij het project te betrekken die de belangrijkste bedreigingen het beste kunnen beheersen en de geboden kansen het beste benutten, kunnen de opbrengsten worden geoptimaliseerd en het door participanten geëiste rendement worden geminimaliseerd. Het door de betrokken partijen geëiste rendement (de disconteringsvoet) wordt bepaald door enerzijds de mate van onzekerheid over de niet beheersbare toekomst en anderzijds de mate waarin zij zichzelf of andere betrokken partijen in staat achten de kansen en bedreigingen van het project te beheersen.

De inbreng van private partijen optimaliseert niet alleen de bedrijfseconomische waarde, maar kan ook in vrijwel alle fasen en activiteiten van het project bijdragen aan realisering van de projectdoelstellingen: hogere vervoersvolumes, meer substitutie, meer economische groei en beperking van de integrale projectkosten. Het effect op de doorlooptijd is niet eenduidig vast te stellen; vermoedelijk hoeft inbreng van derden niet tot vertraging te leiden, indien ze gestructureerd en voortvarend wordt aangepakt.

Om een lage disconteringsvoet te bereiken moet sprake zijn van een gunstig risicoprofiel, dat wil zeggen een verregaande duidelijkheid over hoe de markt- en beleidsomgeving er uit ziet over 10 tot 50 jaar. Daarbij gaat het om voorwaarden in de sfeer van zeggenschap over het spoor, de openstelling van de Europese spoormarkt en het overheidsbeleid. Hoewel een snelle ontwikkeling van de markt en de nationale en internationale beleidsomgeving moet worden verwacht, is de voortgang nog te beperkt om het project nu al in de markt te zetten. De definitie van de werkelijke rol van de verschillende NS-onderdelen in de 21e eeuw moet zich nog uitkristalliseren. De vormgeving van de toekomstige Europese spoormarkt heeft nog slechts in de beperkte principes van EU-richtlijnen vorm gekregen (EU 95-18 en 19). Ook het beleid van V&W is nog in ontwikkeling.

b. Over de termijn waarop ik de Kamer nader zal informeren over de uitwerking van de private financiering, kan ik op dit moment geen concrete uitspraak doen. Leidende principes bij de keuze van het moment en de vormgeving van de private financiering zijn het belang van de belastingbetaler en de vraag of private participatie een wezenlijke bijdrage kan leveren aan het bereiken van de projectdoelen.

c. Circa f 1,8 mld (prijspeil 1996).

d. Inzet van private middelen wordt pas voorzien aan het eind van de bouwperiode in de volgende eeuw, zodat tijdige private financiering haalbaar wordt geacht. Er wordt dan ook van uitgegaan dat voorfinanciering niet nodig zal zijn. Als mocht blijken dat het om financieel-economische en budgettaire redenen beter is om op een later tijdstip over te gaan tot het verkrijgen van private middelen, is nadere besluitvorming vereist over hoe met het dan ontstane kasprobleem moet worden overgegaan.

33

Een aanzienlijk positief exploitatiesaldo wordt voorzien maar tegelijkertijd wordt geconstateerd dat de markt- en beleidsomgeving nog onduidelijk is. Dat moet bij het zoeken van private financiering problematisch zijn. Ook wordt afgevraagd of private participatie een wezenlijke bijdrage kan leveren aan projectdoelen. Wat denkt de regering te doen indien dit onverhoopt niet het geval mocht zijn?

De aangehaalde passage uit de Nota van Toelichting betreft de leidende principes, waaraan verschillende mogelijkheden voor de vormgeving van de private financiering telkens zullen worden getoetst: het belang van de belastingbetaler en de vraag of een mogelijke vorm van private participatie een wezenlijke bijdrage kan leveren aan het bereiken van de projectdoelen. Naar verwachting zullen zich in de komende tien jaar grote veranderingen voordoen op de Europese spoormarkt, waar toenemende concurrentie en de komst van nieuwe toetreders wordt verwacht. Voor een definitief besluit over de vormgeving van de private financiering is verregaande duidelijkheid nodig over de markt- en beleidsomgeving vanaf 2005. De inzet van private middelen in het project wordt in ieder geval niet meer in deze eeuw voorzien. Juist omdat momenteel nog grote onzekerheid bestaat over de toekomstige markt, zou een private investeerder een hoge risico-premie eisen. Private financiering in dit stadium zou betekenen, dat de belastingbetaler duurder uit zou zijn. Onder meer daarom kiest het kabinet ervoor de private financiering pas in een later

stadium vorm te geven. Alle nu bekende gegevens wijzen er op dat het verantwoord is een deel van de projectkosten te dekken uit een positief exploitatiesaldo.

34

a. Welke risico-marge is opgenomen in de kostenraming van de HSL-aanleg?

b. Waarop is de hoogte van deze marge gebaseerd?

c. In welke mate wijkt ze af van wat er bij vergelijkbare omvangrijke infrastructurele werken wordt geraamd?

d. Kan worden aangegeven in welke mate verlenging van de uitvoeringstijd (door vertraging in uitvoering of besluitvorming) een ongunstig effect heeft op de kostenramingen?

a. In de begroting («50% raming») is een post «onvoorzien» opgenomen van f 914 mln. Dit onvoorzien is onderdeel van het totaalbedrag van f 7,52 mld (prijsspeil '95) en is dus meegenomen in de dekking van het project. Wellicht ten overvloede: dit onvoorzien is niet hetzelfde als de betrouwbaarheidsmarge (zie ook het antwoord op vraag 145). Zie voor het aandeel België vraag 43.

b. De hoogte van deze post «onvoorzien» is gebaseerd op een gedetailleerde analyse van de overschrijdingsrisico's, die per onderdeel van de detailbegroting verschillend kunnen zijn. Deze risico's zijn gebaseerd op de ervaring met kostenontwikkeling in het verleden.

c. Niet, de ramingsmethodiek is conform de RWS methodiek.

d. Uitstel van het project betekent kostenstijging door de oplopende inflatie. Temporisering van de realisering betekent bovendien impliciet renteverlies op de reeds uitgegeven gelden (en is in principe zichtbaar op het hoofdstuk Nationale Schuld van de Rijksbegroting). Als wordt uitgegaan van het gegeven dat circa de helft van het nominale investeringsbedrag «uitstaat», dan zal de rentederving per jaar dat het project langer doorloopt circa f 300 mln bedragen. Uitstel van besluitvorming, zeker ten gunste van een ander tracé, leidt voorts tot stijging van de voorbereidingskosten. In het akkoord met België over de financiering zijn wederzijdse boeteclausules opgenomen bij gereedkoming na juni 2005. Tenslotte beginnen de opbrengsten uit de exploitatie pas later te lopen.

35

Kan een uitsplitsing worden gegeven van de componenten waarop de kostenraming is gebaseerd?

Openbaarmaking van kosteninformatie beïnvloedt de positie van het rijk bij de aanbesteding. Om deze reden is in de documenten slechts summier informatie over de kosten opgenomen. Desgewenst kan nadere informatie vertrouwelijk ter beschikking worden gesteld.

Een uitsplitsing op hoofdlijnen voor het A1/F-tracé, die ook is overgenomen in het rapport van de Accountantsdienst van het Ministerie van Verkeer & Waterstaat luidt als volgt:

Civiele techniek en milieu	f 4 027,4 mln.
Railtechniek	f 898,2 mln.
Vastgoed	f 649,2 mln.
Voorbereiding, adm. en toezicht tijdens de bouw (VAT)	f 826,3 mln.
Compensatiemaatregelen SGR	f 90,0 mln.
Reservering compensatie	f 116,9 mln.
Subtotaal	f 6 608,0 mln.
Onvoorzien (inclusief boortunnel)	f 914,0 mln.
Totaal	f 7 522,0 mln.

36

a. Kan in een overzicht worden aangegeven welke dekking van de aanlegkosten is veiliggesteld, over welke dekking derden nog moeten gaan beslissen en over welke dekking volgende kabinetten zullen moeten gaan beslissen?

b. Welke gevolgen heeft het niet kunnen vinden van dekking voor de daadwerkelijke realisatie?

c. Houdt de Tweede Kamer formeel de bevoegdheid om bij de nadere te maken afwegingen binnen de begroting Verkeer en Waterstaat aan andere projecten dan de voltooiing van de HSL prioriteit te geven?

a. Dekking uit hoofde van Infrafonds, FES en Hoofdstuk XII is veiliggesteld; over de EU-bijdrage en de private financiering moeten derden nog beslissen. Ten aanzien van de dekking van de meerkosten van het kabinetsbesluit wordt verwezen naar vraag 29.

b. Het kabinet heeft, bij gelegenheid van de vaststelling van PKB-deel 3, tot realisering besloten en daarbij aangegeven in de dekking te zullen voorzien.

c. Vanzelfsprekend zal de Kamer haar budgetrecht te allen tijde kunnen uitoefenen.

37

Het kabinet geeft aan dat de extra kosten voor inpassingsmaatregelen (deels) gevonden moeten worden binnen het infrastructuurfonds. Bestaat reeds meer duidelijkheid ten koste van welke reeds in het MIT opgenomen projecten men extra inpassingsmaatregelen voor de HSL zou willen financieren? (blz. 21).

Zie het antwoord op vraag 29.

38

Wat zal gebeuren indien sprake is van budgetoverschrijdingen? (pagina 190)

Er zal alles aan gedaan worden om de HSL-Zuid binnen het budget te realiseren en op zo kort mogelijke termijn de op blz. 190 van PKB-deel 3 genoemde risico's terug te brengen. Via de controleprocedure grote projecten wordt de Tweede Kamer halfjaarlijks op de hoogte gehouden van de voortgang van de werkzaamheden en de prognoses voor de financiële planning. Op deze wijze is het mogelijk tijdig in overleg met de Tweede Kamer te treden over dreigende budgetoverschrijding. Tegenvallers in de uitvoering en prijsstijging uitgaande boven de prijsindex voor overheidsinvesteringen komen ten laste van het Infrastructuurfonds.

39

Kan nauwkeurig worden uiteengezet hoe de onderhandelingen over een bijdrage aan België zich hebben voltrokken en waarop het bedrag van f 823 miljoen is gefundeerd? (blz. 190)

Kan in aanvulling op de eerder gestelde schriftelijke vragen nog nader ingegaan worden op de overeenkomst?

Welke formele besluitvormingsprocedures zal men in België nog moeten doorlopen?

Zijn de genoemde bedragen netto of bruto bedragen?

De onderhandelingen met België lopen sinds in 1989. Op de Ministerconferentie over PBKA in Den Haag (1989) werd besloten tot de snelle aanleg van een nieuwe lijn tussen Antwerpen en Rotterdam (geplande opening 1998). België had een voorkeur voor een lijn via de Antwerpse haven (Havenwegtracé), met als tweede keus de bestaande lijn Belgische grens-Antwerpen. Het Nederlandse voorkeurtracé (het huidige PKB-tracé

F) was onbespreekbaar voor België. Minister Maij-Weggen en toenmalig Belgisch minister van vervoer Dehaene kwamen overeen dat de nieuwe Nederlandse lijn bij de grens zou aansluiten op de Belgische bestaande lijn. Hierbij werd uitgegaan van 1 HST per uur per richting. Dit tracé werd opgenomen in de eerste HSL-Nota (PKB-1 uit 1991) die later werd ingetrokken.

In de voorbereiding van de Nieuwe HSL-Nota bleek aan de Nederlandse projectorganisatie, dat het capaciteitsprobleem op de Belgische bestaande lijn zich eerder dan verwacht zou voordoen. Het bilaterale overleg werd in 1992 opnieuw gestart met gezamenlijke onderzoeken naar grensoverschrijdende capaciteitsbehoefte; daarbij wordt ook weer het E19-tracé bestudeerd.

In het voorjaar van 1994 leidde de staats hervorming in België tot nieuwe verhoudingen tussen de partijen. Het Gewest Vlaanderen werd autonoom verantwoordelijk voor ruimtelijke ordening. De federale regering hield de financiële verantwoordelijkheid, maar inmiddels was in België wettelijk vastgelegd dat de NMBS (de Belgische Spoorwegen) zelfstandig de internationale investeringen moest financieren.

Tegelijkertijd (voorafgaand en gelet op de vaststelling van PKB-deel 1) bood Nederland de Belgische federale regering aan, het verschil in investeringskosten en exploitatie-opbrengsten tussen Havenwegtracé en E19-tracé te verrekenen. Vervolgens stelde Nederland PKB-deel 1 vast.

Eind 1994 werden afspraken gemaakt over samenwerking op velerlei terrein tussen Nederland en Vlaanderen. Over de HSL-Zuid werd afgesproken, dat een gezamenlijke Vlaams-Nederlandse werkgroep een effectenstudie van de verschillende tracés zou maken, waarbij werd afgesproken, dat de beoordeling zou plaatsvinden alsof er geen grens bestond. Afgesproken werd dat het rapport de basis zou zijn voor de ruimtelijke procedure in Vlaanderen. Afgesproken werd voorts dat de planologische procedure in Nederland (het vaststellen van PKB-deel 3) werd aangehouden, tot de achterstand in de Vlaamse procedure ten opzichte van Nederlandse zou zijn «ingehaald». Tegelijk werd door de federale minister van Vervoer en de Nederlandse minister een ambtelijke werkgroep op hoog niveau ingesteld om de financieringsmogelijkheden van de tracés te onderzoeken.

In België startten parallel de interne onderhandelingen over de verzelfstandiging en financiële sanering van de NMBS.

Hangende de R.O-procedure in Vlaanderen en de sanering van de NMBS, werd in de financiële werkgroep nauwelijks voortgang geboekt. Dit effect werd versterkt doordat in Vlaanderen het kabinet viel en het demissionaire kabinet niet meer over de R.O.-procedure kon besluiten (het betrof immers nieuw beleid). Wel werden de financiële effecten van investeringen, exploitatie en overschrijdingsrisico's (met name in de sfeer van de besluitvorming) geïnventariseerd. In deze periode was echter geen sprake van politieke «onderhandelingen», alleen van technisch ambtelijk overleg. In september 1995 werd door Vlaanderen de procedure tot wijziging van het Gewestplan gestart.

In Maart 1996 kwam het intern Belgisch akkoord over de sanering van de Belgische Spoorwegen tot stand. Vervolgens werd een harde financiële positie ingenomen: Nederland zou de HSL-Zuid tot Antwerpen vrijwel volledig moeten betalen. Met name werd de bestaande tweesporige lijn 12 naar voren gebracht als ijkpunt voor de bijdrage, onder verwijzing naar het oude akkoord over de bestaande lijn. De Belgische eis was daarmee zo'n f 1,5 mld.

In de daarop volgende politieke onderhandelingen was het streven naar voldoende duidelijkheid voor besluitvorming, die in Vlaanderen door een wettelijke termijn eind mei moest plaatsvinden. Belangrijk onderwerp van gesprek was de verdeling van de risico's in de verdere besluitvorming, de bouw en de exploitatie. Op het moment van besluitvorming over de tracékeuze in Vlaanderen en Nederland op 23 mei 1996, waren de

onderhandelingen vrijwel afgerond. Uiteindelijk wordt een eenmalige afkoopsom (dus een netto-bedrag) overeengekomen van f 823 mln. Dit bedrag is het resultaat van onderhandelingen op basis van het verschil in investeringskosten tussen het Havenwegtracé en het E19-tracé, van het verschil in exploitatieresultaat en van de verrekening van het risico, dat volledig door België wordt gedragen.

Afschrift van de overeenkomst wordt u bij deze toegezonden.

In de procedure in Vlaanderen volgt nog een uitvoerings-MER en de aanvraag-procedure voor een bouwvergunning aan de NMBS. Zie hiervoor ook vraag 187.

5. Internationaal

40

a. Op welke trajecten van de HSL in andere Europese landen (en over welke afstand) bestaat geen apart HSL-tracé en welke snelheid wordt door de HST op die tracés gereden?

b. Welke steden in Frankrijk worden over bestaand spoor door een HST bediend?

Hoeveel inwoners hebben de betreffende stedelijke agglomeraties? (pag. 14 PKB nota)

a. België: Op het Belgische gedeelte van de lijn Amsterdam–Brussel–Parijs zal tussen Antwerpen en Brussel (47 km) over de bestaande lijn worden gereden. De reden hiervoor ligt in het feit dat dit tracé voldoende capaciteit heeft om het verwachte HST-verkeer te verwerken en nu al het meest rechtstreekse is tussen Antwerpen en Brussel.

De snelheid op dit baanvak wordt gebracht op 160 km/uur. Er is in België nog geen besluit gevallen om dit baanvak op te waarderen tot 200 km/uur.

Frankrijk: Op het Franse deel van de HSL Amsterdam–Brussel–Parijs wordt alleen de laatste ongeveer 10 km in de agglomeratie Parijs over de bestaande infrastructuur gereden.

b. In Frankrijk worden circa 130 stations bediend door TGV's. Hiervan liggen er ongeveer 15 aan hogesnelheidsinfrastructuur. De overige 115 worden via klassiek spoor bereikt. Op de hogesnelheidsverbindingen in Frankrijk is vanuit Parijs nieuwe hogesnelheidsinfrastructuur aangelegd naar grote steden als Lyon en Le Mans. Op de uitlopers daarachter waaieren de hogesnelheidstreinen uit over een groot aantal lijnen van de bestaande infrastructuur. In een beperkt aantal gevallen gaat het dan om een uurdienst of iets dergelijks, maar veel vaker om slechts incidentele treinen, enkele malen per dag, of om seizoensgebonden treinen (bijvoorbeeld de wintersportperiode).

Concreet een voorbeeld van de hogesnelheidslijn Atlantique West (richting Bretagne): Uit een overzicht blijkt dat alleen steden, of stedelijke agglomeraties van meer dan 200 000 inwoners (Angers, Nantes, en Rennes) ongeveer met een uurdienst TGV bediend worden. Daarnaast worden een 24 tal stopplaatsen bediend met slechts enkele treinen per dag, soms zelfs maar 1 trein per week. Ook een stad als Brest met 201 000 inwoners, wordt slechts met 4 treinen per dag bediend. Hierbij zij opgemerkt dat de geografie van Frankrijk niet te vergelijken is met die van Nederland.

41

Welke afspraken zijn er in internationaal verband gemaakt m.b.t. de HSL? Hoe luiden deze afspraken en hoe luiden verdragen binnen PBKAL verband? Welke dwingende afspraken zijn in Europees verband gemaakt met betrekking tot zowel het aanleggen van een eigen tracé voor de HST als de te hanteren ontwerpsnelheid? Hanteert Nederland dezelfde eisen

als de omliggende landen en met name Frankrijk en België en zo neen, op welke punten wijken wij daarvan af?

Welke afspraken/sancties zijn er vastgesteld met betrekking tot het verkrijgen van internationale subsidies, exploitatie-opbrengsten etc?

Hoe is de internationale verdeling van de opbrengst van de kaartjes en is er een boete voor de omweg/langere rijtijd.?

Hoe is de verdeling tussen de 4 spoorwegmaatschappijen van de PBKAL-partners?

In internationaal verband zijn in ieder geval in de volgende categorieën afspraken gemaakt.

Ten eerste afspraken in EU-verband over onder meer de snelheden op het Europese hogesnelheidsnet, interoperabiliteit, het TEN-richtsnoer voor de verstrekking van EU-subsidies, richtlijnen over concurrentie, capaciteitsmanagement, spoorwegvergunningen, toegang tot het Net, enz, enz.

Voorts privaatrechtelijke overeenkomsten tussen de spoorwegmaatschappijen die deelnemen in de huidige gezamenlijke exploitatie over de verdeling van kosten en opbrengsten, is er een akkoord tussen Nederland en België over de HSL Antwerpen-Rotterdam en zijn er de ministeriële akkoorden van de PBKA-Ministersconferenties van Frankfurt (1988) en Den Haag (1989). Er zijn geen verdragen binnen PBKAL-verband.

In EU-verband is vastgelegd dat nieuwe hogesnelheidslijnen geschikt dienen te zijn voor 250 km/uur en aangepaste bestaande lijnen voor 200 km/uur. In Frankrijk wordt ontworpen voor 350 km/uur, in België voor 330 km/uur en in Nederland voor 300 km/uur. Voor het PBKA-project is in 1989 tussen de betrokken verkeersministers afgesproken nieuwe lijnen voor 300 km/uur te bouwen.

Voor het verkrijgen van subsidies geldt het TEN-richtsnoer, volgens welke aan alle in EU-verband gemaakte afspraken moet zijn voldaan. De enige sanctie is dat voor reeds toegekende en nog maar deels uitbetaalde subsidies geldt, dat realisering volgens planning nodig is en dat in principe in de projectomschrijving is uitgegaan van een nieuwe lijn. Wordt hieraan niet voldaan dan kan eventueel de subsidie worden geschrapt en de reeds uitbetaalde subsidie worden teruggevorderd. Het gaat voor de HSL-Zuid hierbij om ongeveer f 160 mln totaal.

In de overeenkomst tussen de deelnemende nationale spoorwegmaatschappijen is het aandeel in de kosten afhankelijk van de verblijftijd van de treinstellen in de verschillende landen (dus van de snelheid en het aantal stops). De opbrengst van de kaartjes is in principe afhankelijk van het aantal kilometers per land. Wanneer een korter tracé ontstaat, blijft de oude verdeling gelden. Bij snelheidsverbeteringen wordt gedacht aan een bonus. In een nog niet ondertekende ontwerpovereenkomst zijn prikkels ingebouwd die het opbrengstaandeel doen stijgen wanneer snelheidsverbetering wordt doorgevoerd. Het opbrengstaandeel daalt als geen snelheidsverbetering wordt doorgevoerd. Dit alles hangt ermee samen dat bij rijtijdverbeteringen de reizigersaantallen en dus de omzet van alle deelnemers verbeteren. Bij de verdeling van de kosten van het materieel is de verblijfsduur op het net een belangrijke sleutel in de verdeling; langere rijtijden betekent namelijk dat meer materieel nodig is. Overigens zijn dit privaatrechtelijke afspraken tussen de exploitanten die gelden in de huidige situatie.

42

Zijn er, in het kader van het compromis van de HSL met België, door de Nederlandse regering afspraken gemaakt over een mogelijke reactivering van de IJzeren Rijn en zo ja, welke?

Wordt in het onderzoek naar een mogelijke reactivering van de IJzeren Rijn ook gekeken naar de noord-variant, die Antwerpen via Eindhoven-Venlo met het Duitse Ruhrgebied verbindt en, daardoor, voor Nederland

een meerwaarde ten opzichte het oorspronkelijke tracé Antwerpen–Neerpelt–Mönchengladbach?

Neen, er zijn geen afspraken gemaakt over de mogelijke reactivering van de IJzeren Rijn. Wel is afgesproken dat Nederland actief zal meewerken aan de haalbaarheidsstudie (die momenteel in uitvoering is), ook in verband met het ontwikkelen van tracévarianten ter hoogte van Roermond en de Duitse grens. In het onderzoek worden onder meer varianten via Venlo in ogenschouw genomen. De resultaten van het onderzoek zullen richtinggevend zijn voor de verdere beleidsontwikkeling in de richting van België en Duitsland. Afhankelijk van de resultaten van dit onderzoek zal, indien tot overeenstemming met Vlaanderen kan worden gekomen, gezamenlijk richting Duitsland worden opgetreden. In het najaar 1996 zal tussen Nederland, België en Duitsland een interministeriële vergadering worden georganiseerd. België zal hiertoe het initiatief nemen.

43

Is de hoogte van de Nederlandse bijdrage aan België in het kader van het compromis over het tracé inmiddels gefixeerd of vindt hierover nog vervolg-overleg plaats?

Hoe hoog is het afgesproken bedrag?

De hoogte van de Nederlandse bijdrage is nu gefixeerd op een eenmalige afkoopsom. Nederland draagt geen risico op Belgisch grondgebied (bijvoorbeeld voor oplopende kosten in de besluitvorming en in de bouw, exploitatie-risico's). De overeengekomen afkoopsom is f 823 mln, in guldens van 1996.

44

Op pag. 123 van de Nieuwe Nota wordt gesteld dat, rekening houdend met de bijdrage die aan België zal worden betaald voor het Vlaamse tracé-deel; de baten juist gelijk zijn aan de kosten. Mag hieruit worden afgeleid dat, nu de bijdrage aan België hoger uitvalt dan was geraamd, de kosten de baten overtreffen?

Neen, die bijdrage van 823 mln gulden is reeds in de baten/kosten-ratio verwerkt. Ten tijde van het kabinetsbesluit waren de onderhandelingen reeds zo ver gevorderd, dat vrij nauwkeurig kon worden geschat wat de uitkomst zou zijn.

45

In het kader van de HSL-problematiek is de goederenspoorlijn Antwerpen/ Bergen op Zoom opnieuw formeel aan de orde gesteld door België. Zijn er door de Nederlandse regering afspraken gemaakt over deze goederenlijn en zo ja, hoe luiden die?

Zijn er onderzoeken beschikbaar waarin nut en noodzaak van deze spoorverbinding zijn aangetoond?

Zo ja, hoe is het corridorgebied gedefinieerd?

In hoeverre is/ wordt rekening gehouden met de gevolgen die de mogelijke intensivering van het goederenvervoer op bestaand spoor heeft voor West-Brabant, met name voor Bergen op Zoom en Roosendaal?

Ja, met Vlaanderen is het volgende afgesproken:

«Nederland zal met betrekking tot de goederenspoorverbinding Rotterdam–Antwerpen, onmiddellijk na de beslissing van de Vlaamse regering betreffende de vaststelling van de gewestplannen Antwerpen en Turnhout, inhoudende de tracékeuze voor de hogesnelheidslijn Antwerpen–Rotterdam op Vlaams grondgebied, de procedure starten tot partiële aanvulling van het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer

om de doortrekking van de (Belgische) goederenlijn 11 naar de spoorlijn Goes–Bergen op Zoom mogelijk te maken. Deze beslissing is genomen op 21 mei jl. Na de wijziging van het SVV kan de procedure volgens de Tracéwet worden gestart, met de bedoeling om voor het jaar 2000 een tracékeuze te maken.»

Bij het vaststellen van de globale capaciteit van de bestaande lijn is de corridor Rotterdam–Antwerpen beschouwd. Verdere studie, met name wat betreft de capaciteit van de rangeerterreinen en de globale inpassingsproblematiek van meer spoorvervoer over het bestaande spoor, zal plaatsvinden in het kader van de in de verkenningfase van het MIT voor het goederenvervoer opgenomen corridorstudie Rotterdam–Antwerpen.

Uit een eerste studie naar de capaciteitsbehoefte, dus nut en noodzaak, is gebleken dat vanaf 2005 aanvullende infrastructuur in de vorm van het doortrekken van goederenlijn 11 nodig is om het te verwachten treinverkeer van zowel het goederen- als het reizigersverkeer tussen Antwerpen en Roosendaal te kunnen afwickelen.

De gezamenlijke Vlaams-Nederlandse ambtelijke werkgroep «HSL Antwerpen–Rotterdam» heeft een vergelijkende studie uitgevoerd naar de milieuaspecten van het verbinden van de Vlaamse goederenlijn 11 met de Nederlandse spoorlijn Goes–Bergen op Zoom. Deze studie is gedaan voor de corridor Antwerpen–Roosendaal. In deze studie is ook verkend wat de gevolgen van de mogelijke intensivering van het goederenvervoer op bestaand spoor voor Bergen op Zoom en Roosendaal kunnen zijn. In de te volgen tracé/m.e.r.-procedure zal met deze aspecten, conform de wettelijk voorgeschreven procedures, rekening worden gehouden.

46

a. Welke ervaringen zijn in Frankrijk opgedaan met betrekking tot budgetoverschrijdingen op de aanlegkosten van de HSL en wat is de gemiddelde procentuele overschrijding?

b. Welke ervaringen zijn in Nederland opgedaan met betrekking tot budgetoverschrijdingen op de aanlegkosten van spoorlijnen en aan het spoor verwante kunstwerken en wat is de gemiddelde procentuele overschrijding?

a. De SNCF en de Franse overheid zijn op dit punt dermate terughoudend in het verstrekken van informatie dat hierover geen gegevens beschikbaar zijn.

b. Bij de aanleg van nieuwe spoorlijnen in Nederland (Schiphollijn, Flevolijn, Zuidtak, Veenendaallijn) zijn geen budgetoverschrijdingen geweest. In de budgetopstellingen wordt altijd rekening gehouden met een post onvoorzien. De ervaring is dat voor werken die buiten exploitatie gebouwd worden (dus vrijliggende nieuwe lijnen zoals de Schiphollijn en de Flevolijn) de kans op overschrijding van het budget geringer is dan bij werken aan in gebruik zijnde lijnen.

47

In hoeverre wordt in andere landen flankerend beleid opgezet en hoe ver is de uitvoering hiervan gevorderd?

Welk flankerend beleid voert Frankrijk en met welk succes?

Voor andere landen geldt ten aanzien van de auto de verwachting, dat de brandstofprijzen de komende jaren zullen stijgen, als gevolg van een verhoging van de accijnzen, en dat de parkeertarieven (met name in de stedelijke gebieden) zullen blijven stijgen. Voor de langere termijn valt, naast het huidige tolsysteem in Frankrijk, te verwachten dat ook andere landen heffingen zullen gaan invoeren voor het gebruik van de weg (vormen van Rekeningrijden).

Voor het overige zijn geen specifieke maatregelen bekend. Wel is gebleken dat de concurrentie van de TGV in Frankrijk, door de gunstige tariefstelling, de hoge frequentie, de korte reistijd en de hart-op-hart-verbinding met de stedelijke centra, geleid heeft tot een overstap van auto naar de TGV en van het vliegtuig naar de TGV.

48

In welk jaar moet de overgang naar 25 Kv van het NS-spoornet zijn voltooid en welke kosten zijn hiermee gemoeid?

In welke mate is de ombouw naar 25 Kv (op termijn) een noodzakelijke voorwaarde voor de invoering van randstadrail?

Momenteel wordt met de betrokken vervoerders overlegd over de toekomstige tractie-energievoorziening. Reeds nu kan worden gemeld dat niet wordt overwogen over te gaan tot integrale toepassing van 25 kV. De kosten/baten-verhouding van integrale overgang op 25 Kv is van dien aard dat deze variant – ook naar de mening van NS – niet voor toepassing in aanmerking komt.

Een beleidsvoorstel over de toekomstige tractie-energievoorziening, inclusief het kosten- en invoeringsplaatje en vergezeld van de uitkomsten van het bovengenoemde overleg, zal ik begin 1997 aan uw Kamer voorleggen. Bij die gelegenheid komt ook de relatie met Randstadrail aan de orde.

6. Uitvoering

49

a. Wie wordt juridisch eigenaar van het HSL-tracé en wie gaat de grondverwerving verzorgen?

b. Bestaan al contacten met belanghebbenden over mogelijke minnelijke verwerving van onroerend goed en welke instructies gelden ten aanzien van een terughoudend en fatsoenlijk optreden richting belanghebbenden, die in veel gevallen al bijna tien jaar in onzekerheid verkeren over de definitieve tracékeuze?

a. Zoals in PKB-deel 3 wordt vermeld, ben ik voornemens onder andere met het oog op private geïnteresseerden, de eigendom onder te brengen bij het rijk.

De grondverwerving zal dan onder regie van het ministerie van Verkeer en Waterstaat worden verzorgd door een samenwerkingsverband van NS- en RWS-deskundigen. Het overleg met NS hierover is nog gaande.

b. In de loop van een normaal bedrijfsproces kunnen soms contacten met belanghebbenden ontstaan over mogelijke verwerving van onroerend goed, zij het op zeer incidentele basis. Er zijn contacten met belanghebbenden in verband met bodem-, milieu- en archeologisch onderzoek. Alhoewel grondverwerving dan niet de aanleiding van het gesprek is, komt het regelmatig voor dat belanghebbenden vragen stellen over de grondverwerving, die voorzover mogelijk worden beantwoord. Minnelijke verwerving kan immers pas aanvangen wanneer de Kamer zich over het globale tracé heeft uitgesproken en PKB deel 4 is vastgesteld. Ik realiseer mij dat de lange onzekerheid over het uiteindelijke tracé een zorgvuldig optreden in de richting van betrokkenen des te meer noodzakelijk maakt. Uiteraard zal dit optreden deskundig en fatsoenlijk moeten zijn en rekening moeten houden met de persoonlijke beleving van betrokkenen.

50

Op welke onderdelen van het traject kan met een aanpassing van de bandbreedtes de optie worden opengehouden om bij de detaillering van het tracé en/of tijdens de uitvoering alsnog te kiezen voor een

hoogwaardiger inpassing bijvoorbeeld als op andere onderdelen een financiële meevaller optreedt en om welke aanpassing van bandbreedte of andere voorschriften zou het concreet moeten gaan?

De gekozen formulering van de bandbreedte – 250 m ter weerszijden en 25 m naar boven en naar beneden – (blz. 20 van PKB-deel 3) laat in juridisch zin in ruime mate het alsnog kiezen van hoogwaardiger oplossingen toe. Het inzetten van eventuele financiële meevallers voor additionele inpassingsmaatregelen is echter niet verantwoord binnen de ramingsmethodiek: deze dienen te worden gereserveerd om eventuele tegenvallers elders te kunnen compenseren. Zie verder het antwoord op vraag 183.

51

Welke voorzieningen moeten worden gerealiseerd voor het mede-gebruik van HSL-infrastructuur door binnenlandse treinen en welke mogelijke problemen worden voorzien?

Ten behoeve van het medegebruik worden op het zuidelijke deel van het tracé een tweetal verbindingen aangelegd tussen de bestaande infrastructuur en de HSL-Zuid.

Nabij Zevenbergschen Hoek betreft het een dubbelsporige verbinding om medegebruikstreinen «over te zetten» van de HSL-Zuid op de bestaande lijn Zwaluwe-Breda v.v. en nabij Breda gaat het om een dubbelsporige verbinding om medegebruikstreinen «over te zetten» van de bestaande lijn Breda-Rosendaal op de HSL-Zuid v.v.

De HSL-Zuid is ontworpen voor internationale hogesnelheidstreinen met een snelheid van 300 km/uur, en voor binnenlandse personentreinen (snelheid minimaal 220 km/uur). Dit medegebruik leidt tot specifieke eisen aan de tracering, ondermeer ten aanzien van de boogstralen en de doorsneden van tunnels.

Vanuit dit aspect zijn geen problemen voorzien.

52

Wat wordt bedoeld met «het streven naar een nieuwe herkenbare innovatieve vormgeving die wordt gekenmerkt door continuïteit»? (pag 155)

De HSL-Zuid maakt deel uit van de in ontwikkeling zijnde Transeuropese Netwerken, gericht op verdere integratie van de EU-landen. Dit gegeven vraagt om een nieuwe, herkenbare innovatieve vormgeving die dit tot uitdrukking brengt. Het streven naar continuïteit in de vormgeving komt voort uit het feit dat de HSL-Zuid als een grootschalige, lijnvormige infrastructuur een groot deel van het Nederlands grondgebied doorkruist.

In § 5.2 van de Nota van Toelichting bij PKB-deel 3 zijn enkele aanzetten gegeven voor het ontwikkelen van een dergelijke vormgeving; de onlangs verschenen «Inpassingsvisie HSL-Zuid», met de achterliggende filosofie en een toelichting op de verschillende onderdelen van het tracé, borduurt hierop voort. Gezocht wordt naar een evenwicht tussen de herkenbaarheid van de HSL-Zuid als belangrijke infrastructuurlijn over de volle lengte en de wens vanuit de omgeving om het tracé in te passen in de lokale ruimtelijke structuur. Zo wordt in de vormgeving van kunstwerken continuïteit nagestreefd door het ontwikkelen van een familie van ontwerpen.

53

In hoeverre staat het gekozen ondergrondse tracé haaks op de doelstelling om een comfortabel vervoer aan te bieden?

Inderdaad wordt het rijden door lange tunnels door een deel der reizigers als minder aangenaam ervaren. Gelet op de hoge snelheid ter plaatse zal de passage door de Groene-Hart-tunnel echter niet langer dan 1,5 à 2 minuten duren, waardoor het negatieve effect beperkt blijft.

54

Op welke wijze kan juridisch het gehele tracé worden vastgelegd waarbij voor de uitvoering een knip wordt gemaakt tussen het deel ten Zuiden resp. ten Noorden van Rotterdam?

Vanuit juridisch oogpunt levert het geen bezwaren op om in de uitvoering, dat wil zeggen na het tracébesluit, een knip te leggen tussen de delen ten zuiden en ten noorden van Rotterdam. De wijze waarop juridisch het tracé wordt vastgelegd maakt voor het maken van een knip in de uitvoeringsfase niet uit.

7. Veiligheid

55

Kan een toelichting worden gegeven op de problematiek van de stroomvoorziening? (pag. 127).

De in Nederland toegepaste stroomvoorziening, 1500 Volt, bereikt zijn grenzen bij snelheden boven de 160 km/uur. Voor de hogesnelheidstrein wordt daarom 25 kV toegepast. Dit betekent dat we op het spoorwegnet straks met twee soorten stroomvoorziening te maken krijgen. Dit levert een aantal extra randvoorwaarden op aan de spoorontwerpen:

1. De treinen kunnen niet zonder meer van spoor wisselen. De overgang van de ene stroomsoort naar de andere vergt een spannings-sluis, waar treinen rijdend passeren. Tijdens deze passage rijdt de trein een poosje zonder spanning. Deze spanningssluizen zijn hierdoor 1 à 2 km lang en daardoor soms moeilijk in te passen.
2. Op een meersporig baanvak met de twee stroomsoorten naast elkaar ontstaat een complexe situatie. Spanningen, stroomstromen, retourstromen, electromagnetische beïnvloeding enz. hebben veel invloed op de diverse beveiligingssystemen over en weer. Hierdoor is vaak extra spoorafstand nodig en veel extra en gecompliceerde electrotechnische maatregelen. Met name in de omgeving van stations, haltes en emplacementen.

Als gevolg van beide omstandigheden is het bijvoorbeeld bij de BBLN vrijwel ondoenlijk om de hogesnelheidstreinen te Leiden gebruik te laten maken van de middensporen van het station. Ofwel de hogesnelheidstreinen moeten twee keer door een spannings-sluis en rijden door Leiden onder 1500 V, ofwel de middensporen worden 25 kV, maar hierdoor wordt het emplacement exploitatief in tweeën gesneden omdat er geen ruimte is voor overloopwissels. Dit laatste is, gegeven de gewenste binnenlandse dienstregelingen, niet acceptabel. Bij het in de PKB gepresenteerde ontwerp van de BBLN passeert de HSL door deze problematiek met twee aparte sporen aan de buitenzijde van het station onder 25 kV.

56:

Hoe zit het voor het binnenlands gebruik met technische voorwaarden t.a.v. voltageverschillen en verkantingspercentages?

Voltageverschillen: Zowel de internationale als de binnenlandse hogesnelheidstreinen («shuttle's») maken gebruik van de bestaande infrastructuur en van de nieuw aan te leggen HSL-Zuid. De bestaande infrastructuur heeft een energievoorziening van 1500 V gelijkstroom. De hogesnelheidslijn heeft een energievoorziening van 25 000 V (25 kV) wisselstroom.

Bij de overgang van de ene naar de andere infrastructuur zijn zogenaamde spanningsluizen ontworpen. Deze spanningsluizen worden met normale snelheid rijdend gepasseerd. Alle treinen die op de HSL-Zuid rijden moeten geschikt zijn om onder beide spanningssoorten te kunnen rijden.

Verkantingspercentages: In bogen wordt het buitenste spoor hoger gelegd dan het binnenste («verkanting»); dit ter – gedeeltelijke – compensatie van de centrifugale versnelling. De aan te brengen verkanting is afhankelijk van de snelheid van de trein. Als de snelheidsverschillen tussen verschillende soorten treinen te groot zouden worden «past» de verkanting van de ene trein niet meer bij de andere. Op dit moment wordt er bij het ontwerp van uitgegaan dat de (internationale) hogesnelheidstreinen maximaal 300 km/uur rijden en de binnenlandse medegebruikstreinen minimaal 220 km/uur.

57

Berichten in de media (voorbeeld Rotterdams Dagblad, 20 juli 1996) melden dat «nagenoeg vaststaat» dat de (bestaande) spoorlijn Utrecht–Arnhem (en mogelijk ook het uit te breiden stuk Amsterdam–Utrecht) integraal wordt voorzien van een bovenleidingsspanning van 25 kilovolt. Het hoge voltage is nodig vanwege HST naar Duitsland. Kunt u aangeven, waarom het integraal doorvoeren van 25 kV op de bestaande lijn Rotterdam–Den Haag–Schiphol/Amsterdam, hetgeen de inpassing van de HST op het bestaande tracé aanzienlijk vergemakkelijkt, niet binnen een zelfde periode mogelijk is?

Het introduceren van 25 kV betekent niet alleen een wijziging van de infrastructuur, maar ook een wijziging in de treinen. De treinen moeten dan niet alleen onder 25 kV kunnen rijden, maar en zolang er nog twee stroomsoorten in Nederland zijn onder beide (1500 V en 25 kV).

Indien de bestaande lijn Amsterdam–Rotterdam zou worden omgebouwd naar 25 kV, dan zullen alle treinen die daar mogelijkwijs rijden ook geschikt gemaakt moeten worden voor deze situatie. Het betreft in dit geval een groot deel van het huidige materieelpark. De omvang, en daarmee de kosten en complexiteit van een dergelijke operatie, is zeer groot.

In de situatie op de oostlijn zou een dergelijke operatie van een veel geringere omvang zijn.

Zie verder het antwoord op vraag 14.

58

Welke veiligheidswaarborgen moeten in acht worden genomen bij de aanleg van de HSL t.a.v. de stroomvoorziening?

De HSL-Zuid krijgt een voor de Nederlandse Spoorwegen nieuwe stroomsoort: 25 kV. Deze stroomsoort is binnen Europa op hogesnelheidslijnen – en in veel landen ook op de klassieke infrastructuur – juist standaard. De benodigde veiligheidswaarborgen zijn daardoor op zich bekend. Daarnaast zijn spanningen van 25 kV en hoger voor de Nederlandse energiebedrijven en in de zware industrie een normale zaak. Een en ander betekent dat de stroomsoort niet vreemd is, maar binnen NS wel moet worden geïntroduceerd. Dit houdt in dat veiligheidsregels en veiligheidsvoorzieningen moeten worden aangepast en onderhoudsvorschriften moeten worden aangepast.

Al deze maatregelen en voorzieningen zullen de komende jaren concreet worden gemaakt, zodat er bij aanvang van de exploitatie een aparte en goed opgeleide onderhoudsorganisatie gereed staat. Overwogen wordt om dit, juist vanwege de andere omstandigheden, een separaat onderdeel te maken van de huidige organisatie.

59

Wordt gedacht aan het invoeren van een nieuw beveiligingssysteem (zogenaamd meelopen blok) en welke gevolgen kan dat hebben voor de capaciteit van de bestaande spoorlijnen?

Er wordt door Railned, afdeling Innovatie, gestudeerd op het toepassen van nieuwe beveiligingssystemen ter vergroting van de baanvakcapaciteit. Een van deze nieuwe systemen is het zogenaamde «meelopen blok». Naar verwachting ontstaat hierdoor een betrouwbaarder product. Het reële effect hiervan op de baanvakcapaciteit is nog onbekend, maar is naar mijn oordeel niet van invloed op de lengte, waarover in de BBLN 6 sporen nodig zijn. Dit standpunt wordt door het Audit-team onderschreven.

60

Waarom stond een keuze voor overgang naar 25 kV (geraamde kosten 3 miljard) niet voorop tezamen met het investeren in nieuwe beveiligings- en besturingstechnieken?

Zoals reeds bij vraag 48 is gemeld, wordt momenteel met de betrokken vervoerders overlegd over de toekomstige tractie-energievoorziening. Reeds nu kan worden gemeld dat niet wordt overwogen over te gaan tot integrale toepassing van 25 kV. De kosten/baten-verhouding van integrale overgang op 25 kV is van dien aard dat deze variant – ook naar de mening van NS – niet voor toepassing in aanmerking komt.

De invoering van 25 kV zal altijd gepaard gaan met een daarop afgestemde beveiligingstechniek. Een beleidsvoorstel over de toekomstige tractie-energievoorziening, inclusief kosten- en invoeringsplaatje, vergezeld van de uitkomsten van het bovengenoemde overleg zal ik begin 1997 aan uw Kamer voorleggen.

61

Is het niet mogelijk het integraal veiligheidsplan gereed te hebben voordat de HSL in gebruik zal zijn genomen?

Zo nee, welke veiligheidsrisico's worden dan gelopen? Is het denkbaar dat de uiteindelijke investeringskosten aanzienlijk zullen stijgen ten gevolge van extra kosten van noodzakelijke veiligheidsmaatregelen? (pagina 187)

Het integraal veiligheidsplan zal inderdaad gereed zijn als de HSL-Zuid in gebruik wordt genomen. Dit plan wordt gemaakt tijdens het ontwerp van de infrastructuur, het ontwerp van de beheersings- en beveiligingsmiddelen en het ontwerp van de procedures bij de exploitatie van de vervoerder. Door gelijktijdig met de ontwerper mee te kijken hoe de veiligheid in de ontwerpen wordt geïntegreerd, wordt een veilige HSL ontworpen. Deze werkwijze voorkomt dat er tijdens de bouw en tijdens het gebruik of de instandhouding van de HSL-Zuid veiligheidsrisico's worden gelopen.

Door tijdens het ontwerp al aandacht te schenken aan de veiligheid wordt voorkomen dat achteraf grote extra veiligheidsvoorzieningen moeten worden getroffen.

62

Hoe zal de overgang van bestaand spoor (shuttle-verbindingen) op het hogesnelheidsspoor plaats vinden?

Ten behoeve van het medegebruik door binnenlandse treinen worden op het zuidelijke deel van de HSL-Zuid twee verbindingen aangelegd tussen de bestaande infrastructuur en de hogesnelheidslijn.

Nabij Zevenbergschen Hoek betreft dit een dubbelsporige verbinding om binnenlandse treinen «over te zetten» van de HSL op de bestaande lijn Zwaluwe–Breda v.v.; nabij Breda gaat het om een dubbelsporige verbinding om medegebruikstreinen «over te zetten» van de bestaande lijn Breda–Roosendaal op de HSL v.v. Op het deel ten noorden van Rotterdam volgen de binnenlandse hogesnelheidstreinen («shuttle's») dezelfde route als de internationale treinen. De overgang van de HSL-Zuid op de klassieke infrastructuur vindt dus plaats via verbindingssporen. In deze sporen bevindt zich de spanningssluis ten behoeve van de overgang van de ene naar de andere stroomsoort.

63

Ligt het in de bedoeling de geplande shuttle-lijnen ook te voorzien van 25 kV spanning?

Welke aanvullende voorzieningen moeten nog worden gerealiseerd t.b.v. de binnenlandse hogesnelheidstreinen en zijn de kosten hiervan in het investeringsbedrag t.b.v. de HSL begrepen?

Waarom is 200 km/h snelheid bij uitbouw v.d. bestaande lijn niet haalbaar? (pag. 135)

Ten behoeve van het medegebruik worden op het zuidelijke deel van de HSL-Zuid twee verbindingen aangelegd tussen de bestaande infrastructuur en de hogesnelheidslijn. Nabij Zevenbergse hoek een dubbelsporige verbinding om medegebruikstreinen «over te zetten» van de HSL op de bestaande lijn Zwaluwe–Breda v.v. en nabij Breda een dubbelsporige verbinding om medegebruikstreinen «over te zetten» van de bestaande lijn Breda–Roosendaal op de HSL v.v.

De huidige bovenleidingsspanning op de bestaande infrastructuur in Nederland bedraagt 1500 Volt gelijkstroom. Deze vorm van energievoorziening is niet toereikend voor snelheden op een hogesnelheidslijn; bij snelheden boven de 160 km/uur nadert het 1500 Volt-systeem de grenzen van zijn mogelijkheden.

Op het deel ten noorden van Rotterdam volgen de binnenlandse hogesnelheidstreinen dezelfde route als de internationale. De overgang van de HSL-Zuid op de klassieke infrastructuur vindt plaats via verbindingssporen. In deze sporen bevindt zich de spanningssluis ten behoeve van de overgang van de ene naar de andere stroomsoort. De kosten van deze voorzieningen zijn in het investeringsbedrag van de HSL-Zuid opgenomen.

Zie voor het tweede deel van de vraag het antwoord op vraag 411.

64

Wordt door het kabinet ermee rekening gehouden dat het gehele Nederlandse bovenleiding-net t.z.t. zal moeten worden omgebouwd naar 25 kV. Hoe ligt deze opvatting bij de NS?

Welke kosten zullen daarmee gemoeid zijn?

Momenteel wordt met de betrokken vervoerders overlegd over de toekomstige tractie-energievoorziening. Reeds nu kan worden gemeld dat niet wordt overwogen over te gaan tot integrale toepassing van 25 kV. De kosten/baten-verhouding van integrale overgang op 25 kV is van dien aard dat deze variant – ook naar de mening van NS – niet voor toepassing in aanmerking komt.

Een beleidsvoorstel over de toekomstige tractie-energievoorziening, inclusief het kosten- en invoeringsplaatje en vergezeld van de uitkomsten van het bovengenoemde overleg, zal ik begin 1997 aan uw Kamer voorleggen.

a. Welke eisen worden gesteld aan de inrichting van bestaande stations waar langs de HST passeert met het oog op de luchtverplaatsingen die zullen optreden en hoe valt te verklaren dat dergelijke eisen over het hoofd zijn gezien bij de nieuwbouw van het station te Rijswijk?

b. Tot welke voorzieningen en aanpassingen aan bestaande stations nopen deze eisen en worden die ook al geënt op het mogelijk gebruik van de HSL voor goederenvervoer?

a. In het door het kabinet gekozen tracé A1-Fn-Fz passeren hogesnelheidstreinen alleen stations op de bestaande, klassieke infrastructuur. Dit gebeurt met de ter plaatse geldende, huidige, baanvak-snelheid. Er is daarmee dus geen verschil met wat er in de bestaande situatie gebeurt. Wel een verschil is de vorm van de HST. Door zijn aërodynamische vormgeving is de drukstoot bij 140 km/uur aanzienlijk kleiner dan het huidige klassieke materieel.

Hieronder volgt een overzicht van de huidige stations die worden gepasseerd, inclusief de plaatselijke situatie

1	Amsterdam CS; stopplaats	
2	Amsterdam sloterdijk;	V=90 km/uur
3	Amsterdam Lelylaan;	V=130 km/uur
4	Schiphol; stopplaats	
5	Hoofddorp;	V=130 km/uur via aparte perronvrije doorrijdsporen
6	Rotterdam CS; stopplaats	
7	Rotterdam Blaak;	V=100 km/uur
8	Rotterdam-zuid;	V=130 km/uur
9	Rotterdam Lombardijen;	V=140 km/uur via aparte perronvrije doorrijdsporen
10	Barendrecht;	V=140 km/uur via een aparte perronvrije «buis» in de 9-sporige overkapping

Bij station Rijswijk zijn, in verband met passage van HST's, geen eisen aan de perrons gesteld (en dus ook niet over het hoofd gezien). De hogesnelheidstreinen passeren hier met de ter plaatse geldende baanvak-snelheid.

b. Zoals uit het antwoord op a) blijkt, vloeien uit het passeren van bestaande stations geen extra eisen voort.

Wat betreft het goederenvervoer merk ik op dat de HSL-Zuid, zoals deze nu is ontworpen, technisch niet geschikt is voor conventionele goederentreinen. Er is internationaal wel een ontwikkeling waarbij hogesnelheidstreinen geschikt worden gemaakt voor met luchtvracht te vergelijken goederenvervoer. Het gaat dan om hogesnelheidstreinen met hetzelfde uiterlijk, snelheid en techniek als de HST voor reizigers, maar met een aangepast interieur.

8. Verkeers- en vervoersbeleid

Kan een overzicht worden geboden van de op het nieuw te ontwikkelen HSL-net geplande treindiensten verdeeld naar internationaal resp. nationaal treinverkeer. (bestemmingen/frequenties/ reistijden)

Op de HSL-Zuid is voor 2015 het volgende gebruik voorzien:

1. Hogesnelheidstreinen (300 km/uur)
 - 1 maal per uur Amsterdam–Parijs
 - 1 maal per 1 à 2 uur Amsterdam–Londen
 - 1 maal per uur Amsterdam–Brussel
- enkele malen per dag Amsterdam–Parijs Charles de Gaulle–zuidelijk Frankrijk

2. Het is onduidelijk of het gebruik van hogesnelheidstreinen ingericht voor het vervoer van bloemen, (pakket)post en luchtvracht met 300 km/uur, een in het buitenland waarneembare ontwikkeling, zich in ons land zal doorzetten.

3. Medegebruikstreinen («shuttles») minimaal 220 km/uur
1 maal per uur Amsterdam–Rotterdam
1 maal per uur Amsterdam–Rotterdam–Breda, evt verder
1 maal per uur Den Haag–Rotterdam–Breda en verder
1 maal per uur Arnhem–Nijmegen–Den Bosch–Tilburg–Breda–Antwerpen–Brussel.

67

Kan een overzicht gegeven worden van de treinen die gebruik zullen gaan maken van het HSL-Tracé (aantal, soort, frequentie, snelheid)?

Hoe vaak zal de HSL Amsterdam CS aandoen?

Wat kost dat qua exploitatie meer dan WTC?

Hoeveel kost de «vork» naar Den Haag qua exploitatie?

Amsterdam zal in de beginjaren circa dertig keer per dag worden aangedaan. Hoe vaak Amsterdam CS wordt aangedaan is afhankelijk van de keuze voor CS of Zuid/WTC die nog niet is gemaakt (zie ook het antwoord op vraag 256).

Bij landing op WTC zijn, in samenhang met een groot aantal andere projecten, uitbreidingsinvesteringen noodzakelijk. Het is prematuur, en niet verantwoord mogelijk, om integrale exploitatiekosten te beschouwen voordat duidelijkheid bestaat over eventuele additionele investeringen (zie ook blz. 192 van de PKB, waar deze situatie is gemeld).

De relatieve kosten van de exploitatie van de trein naar Den Haag is afhankelijk van het vervoersaanbod in Den Haag. Op die uren, dat het treindeel naar Den Haag voldoende bezet is, kan exploitatie in principe min of meer kostenneutraal plaatsvinden.

Goederenvervoer

68

Is het de bedoeling de HSL ook te gaan inzetten t.b.v. het goederenvervoer?

Kan de Minister garanties geven dat dit nooit zal gaan gebeuren?

De HSL-Zuid zoals deze nu is ontworpen, is technisch niet geschikt is voor conventionele goederentreinen. Er is internationaal wel een ontwikkeling gaande waarbij hogesnelheidstreinen geschikt worden gemaakt voor met luchtvracht te vergelijken goederenvervoer. Het gaat dan om hogesnelheidstreinen met hetzelfde uiterlijk, snelheid en techniek als de HST voor reizigers, maar met een aangepast interieur.

Het kabinet staat positief tegenover substitutie van luchtvracht naar de HSL (zie ook PKB-deel 3 pagina 108). Hiernaar wordt thans door de NV Luchthaven Schiphol, de Bloemenveiling Aalsmeer en NS onderzoek gedaan. Tot op heden zijn alleen verkenningen gedaan naar marktsegmenten waarop deze vorm van goederenvervoer concurrerend kan zijn met andere vervoersmodaliteiten. Het blijkt dat er moet worden gedacht aan (pakket)post, bloemen en luchtvracht.

69

Zo wel voorzien is in het gebruik van de HSL door goederentreinen: zijn voor het medegebruik van het HSL-tracé door goederentreinen bijzondere aanpassingen nodig? (blz. 108)

Omdat de in de vorige vraag bedoelde, voor luchtvracht etc. ingerichte, hogesnelheidstreinen (TGV fret) technisch dezelfde treinen zijn als die

voor het reizigersvervoer, met dezelfde aslast, dezelfde buitenzijde/vorm van de trein en dezelfde snelheid, zijn er geen extra aanpassingen nodig. Wel zullen, indien de plannen werkelijkheid worden, voorzieningen moeten worden gemaakt voor overslag van vracht op goederen-HST, zoals een multimodaal overslagpunt te Hoofddorp/Schiphol.

70

Waarom wordt deze uitspraak opgenomen in de tekst van wezenlijk belang?

Is dit juridisch wel juist?

Kan de minister voorts toelichten welke verplichtingen hieruit voortvloeien?

Zal Nederland alleen of in internationaal verband invulling (moeten gaan) geven aan deze uitspraken?

En op welke wijze denkt de minister dit flankerend beleid internationaal van de grond te krijgen?

Gedoeld wordt waarschijnlijk op het citaat uit de PKB Schiphol, dat aankondigt dat het kabinet zich in internationaal verband sterk zal maken voor een flankerend beleid dat de voorwaarden schept voor een optimaal gebruik van het Europese hogesnelheidsnet. Voor de PKB HSL-Zuid is dit voornemen van wezenlijk belang, omdat met name de rentabiliteit van de verbinding naar Londen in belangrijke mate wordt beïnvloed door het welslagen van het flankerend beleid op Europees niveau.

Uit een voornemen zich in internationaal verband daarvoor sterk te gaan maken vloeien uiteraard nog geen unilaterale verplichtingen voort. De genoemde uitspraken kunnen alleen ingevuld worden in internationaal overleg.

Voor de wijze waarop dit beleid gestalte wordt gegeven wordt verwezen naar het antwoord op vraag 8.

71

a. In welke mate zijn de afspraken tussen Nederland en Vlaanderen over het HSL-tracé en de verbetering van het goederenvervoer per spoor onlosmakelijk gekoppeld?

b. Welke afweging moet nog nader plaatsvinden over extra risico's en geluidhinder die met name ontstaat in Bergen op Zoom/ Rozendaal door een intensivering van het goederenvervoer over het bestaande spoor?

c. Wat zijn de gevolgen voor de capaciteit van de bestaande Brabant-route als de geplande aanleg van het goederenspoor tussen Antwerpen en Bergen op Zoom wordt gerealiseerd?

a. Er is geen sprake van koppeling tussen de dossiers. Tussen Nederland en Vlaanderen is afgesproken om dossiers in goed nabuurschap op hun eigen merites te beoordelen.

b. In eerste instantie zal de Kamer geïnformeerd worden over het voornemen tot wijziging van het SVV-2 ten behoeve van de indicatieve opname van de spoorverbinding Antwerpen-Bergen op Zoom. Na de eventuele wijziging van het SVV-2 zal de procedure in het kader van de Tracéwet worden gestart. Hierin zal conform de in het kader van de tracé/m.e.r.-procedure voorgeschreven afweging, onder meer worden ingegaan op de gevolgen voor de verkeersveiligheid en het milieu.

c. De goederenspoorlijn is in eerste instantie bedoeld als alternatieve route voor het noord-zuid-verkeer (Rotterdam/België/Frankrijk). Of de lijn een functie kan vervullen als toevoerroute van Antwerpen naar de Betuwelijn en of dit gevolgen heeft voor de belasting van de Brabantroute is nog een punt van overleg met België.

a. *Hoever zijn studies, verkenningen en dergelijke gevorderd die erop gericht zijn de hogesnelheidslijn mede te gaan gebruiken voor het vervoer van goederen?*

b. *Wie voeren ze uit en wanneer ontstaat duidelijkheid over de bruikbaarheid van de HSL voor goederenvervoer?*

c. *Wat zijn hierover de eerste bevindingen en kan met name worden ingegaan op de intensiteit en de aard van dergelijk vervoer en de aanvullende voorzieningen die daarvoor moeten worden getroffen?*

Voorop zij gesteld dat de HSL-Zuid, zoals deze nu is ontworpen, technisch niet geschikt is voor conventionele goederentreinen. Het gaat om het geschikt maken van hogesnelheidstreinen voor met luchtvracht te vergelijken goederenvervoer.

a. Tot op heden zijn alleen verkenningen gedaan naar marktsegmenten waarop deze vorm van goederenvervoer concurrerend kan zijn met andere vervoersmodaliteiten. Het blijkt dat er moet worden gedacht aan (pakket)post, bloemen en luchtvracht:

– De Fransen werken vanuit Parijs aan een zogenaamd Hub-and-Spoke-net, een radiaal netwerk voor pakketdiensten.

– Bij NS/Cargo en bij de Bloemenveiling Aalsmeer is men geïnteresseerd in de mogelijkheden voor bloementransport.

– Hogesnelheidstreinen kunnen, naast een concurrent voor het luchtverkeer, in veel gevallen ook worden gezien als verlengstuk van intercontinentale vluchten.

b. Tot op heden zijn de spoorwegbedrijven SNCF en NS/Cargo actief in het zoeken naar mogelijkheden in deze eventuele markt. Daarnaast zijn de Bloemenveiling Aalsmeer en de N.V. Luchthaven Schiphol geïnteresseerde bedrijven.

c. De eerste bevindingen geven aan dat het in de huidige verhoudingen tussen de diverse vervoersmodaliteiten toch een betrekkelijk marginale markt lijkt te zijn. Op de langere termijn – 2015 en daarna – wordt uitgegaan van enkele treinstellen per etmaal. Omdat deze voor vracht ingerichte hogesnelheidstreinen (TGV-fret) technisch hetzelfde materieel is, met dezelfde aslast, dezelfde buitenzijde/vorm van de trein en dezelfde snelheid zijn er geen extra aanpassingen nodig. Wel zullen voorzieningen moeten worden gemaakt voor overslag van goederen op goederen-HST, onder meer een multimodaal overslagpunt te Hoofddorp/Schiphol.

Integratie met openbaar vervoer

De RARO, de organisaties die hebben ingesproken alsmede de adviesorganen hebben uitdrukkelijk gevraagd om een visie op de integratie in het openbaar vervoer. Tot nu toe ontbreekt deze visie volledig. Wanneer geeft de minister deze visie wel en wanneer komt er een reële vergelijking tussen de verschillende varianten?

Op de door de RaRO gevraagde visie op de integratie van de HSL-Zuid in het nationale openbaar-vervoersstelsel/railstelsel wordt in PKB-deel 3 ingegaan in de hoofdstukken II en III en in §2.5 van de Nota van Toelichting. In het beleidskader, zoals verwoord in onder meer de VINEX, het NMP, het SVV-2 (inclusief het Tweede Tactisch Pakket) en PKB-Schiphol komt een probleemstelling naar voren, die vraagt om een snel en milieuvriendelijk alternatief voor het internationale auto- en vliegverkeer op de middellange afstand (200 tot 1000 km) en om een hoogwaardige aansluiting van de randstad op de Trans-Europese netwerken. De HSL levert – mits voldaan wordt aan een aantal voorwaarden zoals korte reistijd en hoge kwaliteit – een bijdrage aan de

oplossing van de gesignaleerde problemen. De HSL-Zuid (en de HSL-Oost) is dus een concrete invulling van het bestaande beleidskader.

Dit neemt niet weg dat de discussie en besluitvorming over de HSL-Zuid heeft plaatsgevonden en zal plaatsvinden tegen de achtergrond van een beleidsontwikkeling die voortdurend in ontwikkeling is. Dit komt ook naar voren in de bij de jongste Miljoenennota geformuleerde missie om te komen tot een herbezinning gericht op het versterken van de ruimtelijk-economische structuur. De discussie over deze beleidsontwikkeling zal plaatsvinden parallel aan de verdere voorbereiding van de HSL-Zuid. De ontwikkeling in het denken over het ruimtelijk- en vervoersbeleid wijzen in een richting van het versterken van de positie van het openbaar vervoer. Er is dan ook eerder sprake van een ontwikkeling die de positie van de internationale en de binnenlandse hogesnelheidstreinen («shuttle's»), als onderdeel van het (inter)nationale vervoerssysteem, versterken dan verzwakken.

Ik ben ervan overtuigd dat de vergelijking tussen de varianten reëel heeft plaatsgevonden. Ter ondersteuning van deze stelling verwijs ik u naar onder meer de audits van Bouwdienst/Lloyds en de adviezen van de wettelijke adviseurs en de Cie m.e.r.

74

Welke samenhang bestaat er met de door de Minister genoemde plannen m.b.t. Light Rail?

Hoe beoordeelt de minister in dit licht overigens de uitspraak van Moret dat onvoldoende rekening is gehouden met de aan- en afvoerpunten rond de HSL?

Deze uitspraak van Moret kan ik moeilijk plaatsen. Hoe belangrijk het is dat het openbaar vervoerssysteem op de verschillende schaalniveaus optimaal op elkaar zijn afgestemd, wordt in PKB-deel 3 meermalen benadrukt. Zo staat op blz. 104 letterlijk:

«De prijs is belangrijk, maar ook het reiscomfort en de integratie met andere vervoerswijzen, met name die voor het voor- en natransport.»

In dit verband wijs ik erop dat het regionaal openbaar vervoer in aansluiting op de HST-stations de komende jaren aanzienlijk wordt verbeterd. Daarbij zijn ook light-rail-projecten. Genoemd kan worden, in aansluiting op Rotterdam CS, de invoering van light-rail in het bredere verband van Randstadrail en in aansluiting op Den Haag CS de invoering van light-rail op de Hofpleinlijn.

75

Wanneer komt er een «Masterplan» voor het openbaar vervoer in de Randstad. Kan dit zo mogelijk parallel met de bouw van HSL en Betuwelijn worden besproken?

In het beleidskader, zoals verwoord in onder meer de VINEX, het NMP, het SVV-2 (inclusief het Tweede Tactisch Pakket) en PKB-Schiphol komt een probleemstelling naar voren, die vraagt om een snel en milieuvriendelijk alternatief voor het internationale auto- en vliegverkeer op de middellange afstand (200 tot 1000 km) en om een hoogwaardige aansluiting van de Randstad op de Trans-Europese netwerken. De HSL-Zuid past ook in het SWAB dat dient ter versnelling van het SVV-2. De HSL levert – mits voldaan wordt aan een aantal voorwaarden zoals korte reistijd en hoge kwaliteit – een bijdrage aan de oplossing van de gesignaleerde problemen. De HSL-Zuid (en de HSL-Oost) is dus een concrete invulling van het bestaande beleidskader.

Dit neemt niet weg dat de discussie en besluitvorming over de HSL-Zuid heeft plaatsgevonden en zal plaatsvinden tegen de achtergrond van een beleidsontwikkeling die voortdurend in ontwikkeling is. Dit komt ook naar voren in de bij de jongste Miljoenennota geformuleerde missie om te

komen tot een herbezinning gericht op het versterken van de ruimtelijk-economische structuur. De discussie over deze beleidsontwikkeling zal plaatsvinden parallel aan de verdere voorbereiding van de HSL-Zuid. De ontwikkeling in het denken over het ruimtelijk- en vervoersbeleid wijzen in een richting van het versterken van de positie van het openbaar vervoer. Er is dan ook eerder sprake van een ontwikkeling die de positie van de internationale en binnenlandse hogesnelheidstreinen, als onderdeel van het (inter)nationale vervoerssysteem, versterken dan verzwakken.

76

De problemen die door de HSL-Zuid worden opgeroepen zijn beter oplosbaar wanneer de problematiek wordt benaderd binnen een bredere samenhang dan die welke binnen het beperkte kader van de HSL-nota wordt geschetst. Hoe kan de Minister infrastructuur voor het treinvervoer vaststellen zonder een visie op het gehele openbaar vervoer in de Randstad?

Zie het antwoord op vraag 75.

77

a. Waarom is de keuze voor een HSL-tracé losgekoppeld van een integrale visie op het bestaand en toekomstige openbaar vervoer op de as Amsterdam CS–Breda en wanneer zal in dat manco worden voorzien?

b. Kan worden aangegeven op welke punten het ontbreken van een dergelijke visie de keuze tussen de varianten heeft bemoeilijkt?

a. Zie mijn antwoord op de vragen 73 en 75.

b. Uit het antwoord op a) blijkt dat de keuze op dit punt niet bemoeilijkt is. Daarnaast merk ik op dat bij de keuze voor het tracé ten zuiden van Rotterdam het gegeven sterk heeft meegespeeld dat tracé F/E19-tracé de beste mogelijkheden voor medegebruik heeft: het laat toe Breda in noordelijke en zuidelijke richting in het vervoersconcept op te nemen.

78

Welke samenhang bestaat er volgens de regering tussen de realisatie van de HSL en de visie op de mobiliteit?

De HSL draagt in de internationale verbindingen bij aan het verschuiven van het middellange afstandspersonen vervoer (200 tot 1000 km) van de auto en vliegtuig naar het openbaar vervoer en draagt daarmee bij aan het verminderen van de groei van dit vervoer. Bij het benutten van de HSL-infrastructuur voor «zeer snelle intercity-pendels» tussen bijvoorbeeld Amsterdam en Rotterdam, wordt tevens op deze relaties een bijdrage geleverd voor de verschuiving van het vervoer binnen Nederland van de auto naar de trein.

Uitgangspunt bij de nota «samen werken aan bereikbaarheid» (SWAB) die aan de Kamer is gepresenteerd op Prinsjesdag jl. is de integrale aanpak van het SVV-2, in samenhang met NMP 2 en de VINEX. Het SVV-2 is gericht op het verzekeren van een goede bereikbaarheid van de economische centra en de mainports. Maatstaf is daarbij duurzame ontwikkeling. De SVV-aanpak betekent dan ook niet alleen het inzetten op selectieve uitbreiding van het wegennet, maar vooral ook op het beperken van de groei van het autoverkeer onder andere door het verbeteren van alternatieven voor het autogebruik. De aanleg van de HSL-Zuid past hierin.

Substitutie

79

Realisering van de HSL leidt volgens een Europees Milieu-effect rapport tot substitutie o.a. van weg en vliegtuig naar spoor. Welke opvattingen leven er t.a.v. de substitutie van spoor naar spoor?

Wat betekent dit voor het «toeleverende» spoorwegennetwerk ook met het oog op het onrendabel worden van lijnen en het overig bedrijfsmatiger gebruik van spoor?

En hoe groot wordt het genererend effect van nieuwe mobiliteit geschat? (blz. 105)

In 1988 zijn met de trein in Europa 92 mld reizigerskilometers gereden. Dat getal groeit autonoom, zonder uitbreiding van het Europese hogesnelheidsnet, door naar 131 mld. Door de aanleg van een compleet HSL-net kan dat doorgroeien naar 234 mld.

Deze extra groei (van 131 naar 234 mld reizigerskilometers) is afkomstig van:

- generatie: 26%;
- vliegtuig: 34%;
- auto: 40%.

Wat betreft de substitutie van spoor naar spoor het volgende. Reizigers die zonder hogesnelheidsnet al de trein zouden hebben genomen, zullen dat in 2010 (met hogesnelheidstreinen) ook doen; het Europese MER maakt niet inzichtelijk hoeveel reizigers de conventionele trein zullen ruilen voor de HST (spoor-spoor-substitutie).

In mijn opvatting kent de spoor-spoor-substitutie twee goede kanten:

- een beter treinproduct houdt de huidige treinreizigers in de trein;
- het afwerken van lange afstandsvervoer over de HSL maakt capaciteit vrij op de conventionele lijnen voor nieuw vervoer.

80

Betreffen de emissie-reductiecijfers uitsluitend substitutie van auto en vliegtuig naar trein of is hierin ook rekening gehouden met het (negatieve) milieu-effect van verschuiving van conventionele trein naar snelle trein en het nieuw gegenereerde vervoer? (blz. 106).

Het Europese MER gaat ervan uit dat het energieverbruik per passagier-kilometer van hogesnelheidstreinen van hetzelfde niveau is als van conventionele treinen. De hogere bezettingsgraad van de HST compenseert het relatief hogere energiegebruik. Auto's gebruiken gemiddeld 2,3 maal zoveel energie per passagierkilometer als de hogesnelheidstrein, het vliegtuig 3 maal zoveel. Uitgangspunt is daarbij steeds de meest waarschijnlijke gangbare techniek in 2010.

Het milieu-effect van generatie is nauwelijks in kaart te brengen, omdat hierbij ten dele een routeverschuivingseffect optreedt. Niet te bepalen is of, en welke, meestal lokale bewegingen er anders zouden hebben plaatsgevonden.

81

In hoeverre heeft er onderzoek plaatsgevonden naar het comfort-effect op de optredende substitutie en wat zijn daarvan de bevindingen?

Op basis van uitgebreid marktonderzoek heeft McKinsey een business-plan voor de hogesnelheidstrein gemaakt. Dit is weergegeven in deelrapport 2 van de Nieuwe HSL-Nota. De conclusie van dat onderzoek is dat de beleving van de reiziger een nauwelijks kwantificeerbare, maar cruciale factor in de keuze van een vervoerswijze is.

a. Kan worden aangegeven of een hart-op-hart-verbinding (dat wil zeggen van het centrum van het ene stedelijk gebied naar het andere) van meer of minder betekenis is dan de verbinding van een en naar luchthavens om een maximale substitutie te bereiken?

b. In welke mate is daarbij de aard van het gebruik van de HST van belang (zakelijk of sociaal-toeristisch gebruik)?

c. Moet bij een berekening van de relatieve tijdswinst/verlies van de verschillende varianten uitgegaan worden van Amsterdam CS als begin- en eindpunt of Amsterdam Schiphol en kan een desbetreffend overzicht worden gegeven gerelateerd aan deze twee halteplaatsen?

a. Hoewel het tot stand brengen van een hoogwaardige internationale verbinding, met aansluiting van de mainports, voor hogesnelheidstreinen steeds op de voorgrond heeft gestaan, was ook het realiseren van een hart-op-hart-verbinding naar de stadscentra een belangrijke overweging. Dat de spoorverbinding door of nabij enkele stedelijke centra kan worden geleid – zonder op de eigen HSL-kwaliteit te hoeven korten – is een gelukkige extra mogelijkheid. Dit extra effect treedt op bij de aanleg van de HSL-Zuid tussen Amsterdam en Rotterdam en completeert een samenstel van andere bestaande hart-op-hart-verbindingen.

b. Zakelijk en sociaal toeristisch gebruik van de HSL laat zich hierbij moeilijk onderscheiden, zeker wat de mate van substitutie betreft.

c. De HSL-Zuid levert voor haar eigen tracé de tijdswinst op. Hierbij is Schiphol het beginpunt. Zowel Amsterdam CS, de Haagse stations als ook nog andere stations profiteren via aansluitende verbindingen mede van de tijdswinst op het HSL-tracé.

Rijttijden in minuten	A1/FnFz	WB3/ FnFz	BBLN/ FnFz	Best. lijn 1996
Amsterdam CS–Rotterdam	35	38	46	
Schiphol–Rotterdam	19	22	30	
Den Haag HS–Schiphol			17	23
Den Haag HS–Amsterdam CS			33	39
Den Haag HS–Rotterdam			11	16
Amsterdam CS–Antwerpen CS	69	72	80	
Schiphol–Antwerpen CS	53	56	64	
Den Haag HS–Antwerpen CS	48	48	45	

Kan nader toegelicht worden waarom «het volledig vrijlaten van prijzen» de beste garantie biedt op optimaal gebruik van de HSL-Zuid? (blz. 118).

Naar de huidige kennis biedt commercialisering van de exploitatie en het volledig vrijlaten van de prijzen de beste garantie op een optimaal gebruik van de HSL-Zuid. De ervaring met commercialisering in de luchtvaart is dat hiermee een tariefdifferentiatie tot stand komt, waarbij kaartjes bestaan voor iedere portemonnee. Op de verbinding Amsterdam–Rome, om een willekeurig voorbeeld te noemen, zitten zakenreizigers voor f 2500,- naast toeristen, die zo'n f 500,- betalen voor een retour. Bij de introductie van de Thalys bleek dat de prijs van het goedkoopste kaartje lager was dan in de klassieke trein daarvoor. In het algemeen geldt dat in een markt waar grote investeringen zijn gedaan, het de natuurlijke bedrijfsstrategie is om veel volume te verwerven en de omzet te verhogen.

Zie ook het antwoord op vraag 154.

84

Op pag 57 wordt gemeld dat de concurrentiepositie van de trein kan worden verbeterd door het serviceniveau van de trein te verbeteren, «zonder de prijs daarbij te veel op te voeren.» Is hier sprake van een wens of van een verwachting en welke invloed heeft de Nederlandse overheid op de hoogte van de prijzen?

Wat betreft het serviceniveau kan men sinds de introductie van Thalys waarnemen, dat het algehele serviceniveau, waaronder catering, telefonisch reserveren en perronpersoneel is toegenomen zonder dat de prijzen ten opzichte van de klassieke trein zijn verhoogd.

De Nederlandse overheid heeft geen invloed op de hoogte van de prijzen. De exploitant zal de hoogte van de prijzen bepalen. Vanzelfsprekend zal deze hier rekening moeten houden met de prijzen van de andere vervoermodaliteiten. Daarnaast is te verwachten dat er een gedifferentieerd tariefstelsel zal komen. Dit is overigens in lijn met het beleid van de huidige exploitant van de Thalys treinen.

85

De prijs en kwaliteit van HST-vervoer is een belangrijke factor voor het substitutie-effect. In hoeverre heeft de overheid mogelijkheden om de prijsstelling te beïnvloeden?

Deelt het kabinet de mening dat – gezien de grote investering die ten laste van de overheid komt – er in ieder geval waarborgen op het punt van prijzen en dienstregeling moeten zijn om te verzekeren dat voldoende substitutie gerealiseerd wordt middels deze investering, zeker aangezien de mogelijkheden tot prijsbeïnvloeding van andere modaliteiten naar het oordeel van het kabinet beperkt zijn zolang daarover geen internationale overeenstemming bestaat? (blz. 106).

Het beleid van het kabinet is erop gericht de voorwaarden te scheppen, waaronder zelfstandig opererende railvervoerders in staat zijn een belangrijk deel van de markt naar zich toe te trekken. De middelen daartoe zijn het realiseren van hoogwaardige infrastructuur en het, ondermeer in Europees kader, nastreven van voldoende flankerend prijsbeleid en een evenwichtige fiscale behandeling van de diverse vervoermodaliteiten vliegtuig, auto en trein.

Substitutie van vliegtuig en auto naar de HSL zal in voldoende mate ontstaan door een volwaardige aansluiting op het HSL-net te bieden. Naast een veilige, directe, snelle, comfortabele verbinding met goede ticket- en in- en uitstapfaciliteiten, is dit ten dele ook afhankelijk van een concurrerend tarief. Wat betreft de kwaliteit en prijs van het HST-product zijn commerciële railvervoerders aan zet. De ervaringen tot nu toe met de TGV, Eurostar en Thalys geven aan dat zij goed in staat zijn de markt met een juiste marketingmix te bewerken.

86

Kan toegelicht worden waarom op grond van de substitutie-doelstelling de keuze voor een nieuwe hogesnelheidsspoorlijn noodzakelijk is?

Kan aangeduid worden op welke onderdelen het substitutie-effect van een nieuwe spoorlijn substantieel groter is dan van een verbinding via verbeterd bestaand spoor? (blz. 15).

Wat is het verschil in opbrengsten als gebruik wordt gemaakt van A1 of van de bestaande lijn?

Zie voor het antwoord op het eerste deel van de vraag het antwoord op vraag 418.

Het verschil in exploitatieresultaat tussen tracé A1 en de oude lijn is, gekapitaliseerd, ongeveer f 2 mld gulden. Het verschil tussen een nieuwe lijn volgens het BBLN-tracé en volgens het A1-tracé is circa f 700 mln.

87

De groei van Schiphol is onstuimig. Hoe is dit van invloed op de HSL-Zuid problematiek?

Het passagiersvervoer op Schiphol vertoont inderdaad een sterke groei. Hoewel er aanwijzingen zijn dat enkele onderliggende factoren tijdelijk zijn, kan substitutie zeker een deel van de druk op Schiphol wegnemen. Dit maakt de spoedige totstandkoming van een optimale aansluiting van Nederland op het net van hogesnelheidsrail-verbindingen des te belangrijker. Dit pleit des te meer voor de keuze van het door het kabinet in PKB-deel 3 vastgestelde tracé, omdat dit tracé volgens planning het snelst te realiseren is en bovendien de minste risico's van vertraging kent.

88

In 2015 zou een substitutie van 5 miljoen passagiers op bestemmingen onder de 1000 km haalbaar moeten zijn. Waarop is dit cijfer gebaseerd en zou in de verdere toekomst nog een hogere substitutie haalbaar zijn?

Zijn er onderzoeken bekend over de substitutie in Frankrijk en zo ja tot welke conclusies leiden deze onderzoeken? (pag. 26) En hoe ligt de relatie tussen de gestelde bovengrens van 44 miljoen passagiersbewegingen per jaar voor Schiphol en de substitutie?

Zal de HSL ook kunnen resulteren in extra beschikbare vliegcapaciteit en zo ja hoe zou die dan worden ingevuld?

Uit onderzoek in het kader van de PKB Schiphol en Omgeving blijkt, dat het aansluiten van Schiphol op een goed ontwikkeld Europees netwerk van hogesnelheidslijnen een eerste voorwaarde is voor het bereiken van de in de PKB Schiphol en Omgeving geformuleerde substitutiedoelstelling van lucht naar rail van tenminste 5 mln passagiers in 2015. Daarnaast moet voldaan worden aan een groot aantal andere voorwaarden, op het gebied van tarieven, frequenties, comfort, snelheid en dergelijke. Zonder flankerend beleid zal een substitutie van 5 mln passagiers niet haalbaar zijn. Volgens eerder onderzoek moet dan gerekend worden op circa 2,8 à 4,1 mln passagiers in 2015.

Het kabinet gaat er vanuit dat de substitutiedoelstelling haalbaar is. Bij de eerstvolgende evaluatie van de PKB Schiphol en Omgeving in 1999 zal worden bezien of en zo ja welke flankerende maatregelen moeten worden genomen. Vanwege het belang van substitutie voor mainport en milieu zal het kabinet voorts in internationaal verband initiatieven nemen om prijsbeïnvloedende maatregelen in de luchtvaart bespreekbaar te maken en te bewerkstelligen. Het kabinet is van mening dat evenwichtige concurrentieverhoudingen binnen en tussen de vervoersmodaliteiten gewaarborgd moet zijn.

De KLM ziet – indien met de HST een voldoende concurrerend product op de markt wordt gebracht waar het gaat om tarieven, frequenties, comfort, snelheid en dergelijke – mogelijkheden om vluchten te vervangen door het vervoer van passagiers per trein. Men denkt daarbij in eerste instantie aan bestemmingen in België – en op termijn ook Noord-Frankrijk – en in het Ruhrgebied. Een voldoende concurrerend en marktgericht HST-product zal naar het oordeel van KLM, NS en NVLS bepaalde luchtverbindingen (deels) overbodig maken, zodat op bepaalde bestemmingen niet meer vanaf Schiphol zal worden gevlogen terwijl op andere bestemmingen de vluchtfrequentie kan worden teruggebracht of met kleinere toestellen kan worden volstaan. Hiermee zou capaciteit vrijgemaakt kunnen worden voor vluchten naar niet met hogesnelheidstreinen te bereiken verder weg gelegen Europese en intercontinentale bestemmingen.

In Frankrijk werd de hogesnelheidstrein in 1981 geïntroduceerd op de route Parijs–Lyon. Tussen 1980 en 1985 daalde het luchtverkeer op die route met 50%. Rekening houdend met de autonome groei van de markt

kan de substitutie geschat worden op 70%. Ervaringen uit Frankrijk leren verder, dat het substitutie-effect het sterkst is op verbindingen waar de reistijd per hogesnelheidstrein tussen 2 en 3 uur ligt. Substitutie is circa 75% bij een treinreistijd van circa 2 uur, 50% bij een reistijd van 3 uur en 30% bij een reistijd van 4 uur.

89

De substitutiedoelstelling in de PKB-Schiphol is 5 miljoen passagiers. Deze kan door de HST niet op eigen kracht gehaald worden. Flankerend beleid is noodzakelijk zo stelt het kabinet in haar reactie op het rapport van Moret, Ernst & Young. Welke maatregelen zullen genomen worden? (blz. 112).

Substitutie van het vliegtuig naar de trein speelt met name een rol voor het binnen-Europese vliegverkeer op de kortere afstand, waar de reistijd van de hogesnelheidstrein die van het vliegtuig benadert. Om deze substitutie te stimuleren dienen flankerende maatregelen met name gericht te worden op de prijsstelling en het comfortaspect. Daarbij gaat het om integrale verkoop-, biljet- en reserveringssystemen voor hogesnelheidstrein en vliegtuig en een geïntegreerde bagage-afhandeling op het vliegveld. Tevens zijn fiscale maatregelen van belang zoals BTW en accijnsheffing.

Integratie en harmonisatiemaatregelen: Het kabinet verwacht van de betrokken luchtvaartmaatschappijen, de Luchthaven Schiphol en de Nederlandse Spoorwegen een maximale inspanning om tot integratie en harmonisatiemaatregelen te komen. Daarbij denkt het kabinet onder andere aan samenwerking op het gebied van systemen voor verkoop van tickets, informatie aan reizigers en afhandeling van bagage.

Naar aanleiding hiervan hebben Schiphol, NS en KLM gemeenschappelijke initiatieven genomen op het gebied van verkoop en distributie van tickets, de dienstregeling en de service aan boord. In januari 1996 is tussen deze drie een convenant afgesloten, waarbij is afgesproken dat, bij het in dienst komen van de HSL-Zuid, via het toewijzen van stoelen in de hogesnelheidstrein vanuit de luchtvaartreserveringssystemen een beter geïntegreerd product wordt aangeboden. Een meer geïntegreerde dienstregeling en een verdere harmonisatie van het aangeboden product zal voorts het overstappen tussen lucht- en railsystemen vereenvoudigen. Op de luchthaven zelf zal met name de bagagelogistiek bij de overstap van vliegtuig naar trein verdere aandacht krijgen, onder meer vanwege de noodzakelijke douaneformaliteiten bij overstap

Fiscale maatregelen: zie hiervoor het antwoord op vraag 8.

90

Wat vindt het Kabinet van de constatering in het rapport van «Moret» (p. 79) dat, zonder flankerend beleid, nog geen 4% van het reizigersaantal van 44 miljoen wordt gehaald, dat wil zeggen 1 760 000 passagiers?

Het kabinet acht dit een scheve vergelijking. De genoemde 44 mln is een jaartotaal van alle reizigers op Schiphol naar alle windstreken, inclusief bijvoorbeeld de intercontinentale reizigers. Voor een groot deel daarvan is er geen substitutiemogelijkheid voorhanden. Het gaat erom dat de HSL-Zuid op de relevante bestemmingen, zoals naar Parijs en Londen, en voor de HSL-Oost naar Frankfurt etc., een goed alternatief vormt en een deel van de markt kan verwerven.

Daarvoor is een goed product nodig en – inderdaad – flankerend beleid. Ervaringen uit Frankrijk leren verder, dat het substitutie-effect het sterkst is op verbindingen waar de reistijd per hogesnelheidstrein tussen 2 en 3 uur ligt. In die situatie kan de substitutie zeer substantieel zijn. Na de introductie, in 1981, van de TGV op de route Parijs–Lyon daalde tussen 1980 en 1985 het luchtverkeer op die route met 50%. Rekening houdend

met de autonome groei van de markt kan de substitutie aldaar geschat worden op 70%.

91

Kan aangegeven worden wat de gevolgen zijn voor de substitutie indien het flankerend beleid, nationaal dan wel internationaal, (nog) geen gestalte kan krijgen?

Dan worden naar verwachting de vervoersprognoses gerealiseerd die in 2.6 van PKB-deel 3 staan vermeld. Bij die prognoses is namelijk steeds uitgegaan van de huidige externe omstandigheden. Met andere woorden: het zijn conservatieve schattingen, waarvoor geldt dat extra flankerend beleid deze getallen alleen maar hoger kan maken.

Gevolgen binnenlands vervoer

92

Welke consequenties heeft de voorspelde substitutie van 4.1 miljoen binnenlandse treinreizigers door de HSL variant A1 voor het resterende reizigersvolume met conventionele treinen, de frequentie van de treinen en de baanvakbelasting op de bestaande lijnen en het viersporige deel van de oude lijn?

Cijfers over het aantal treinen kunnen op deze termijn slechts indicatief zijn; de uiteindelijke beslissingen zullen te zijner tijd door de exploitanten worden genomen op basis van de werkelijke vervoersvraag.

Als gevolg van de komst van de HSL-Zuid zal het aantal InterCity- en sneltreinreizigers tussen Leiden en Rotterdam dalen ten opzichte van 1992. Daartegenover staat dat vervolgens, onder invloed van flankerend beleid, VINEX-locaties en dergelijke, een forse stijging van het aantal stoptreinreizigers zal optreden. Per saldo stijgt daardoor het aantal reizigers tussen Leiden en Rotterdam.

Het gevolg is dat de frequentie van treinen tussen Schiphol en Den Haag, ten opzichte van de dienstregeling '96/'97, op de termijn van het Tweede Tactisch Pakket gelijk zal blijven (Schiphol-Leiden) of zelfs toe zal nemen (Leiden-Den Haag). Alleen tussen Den Haag en Rotterdam zakt het aantal treinen op die termijn waarschijnlijk van 10 naar 8 per uur.

Op de langere termijn (na 2010) loopt het aantal InterRegio- en Agglo/Regio-treinen verder op. In dit zeer drukbevolkte deel van Nederland is uiteindelijk een metro-achtig treinaanbod op zijn plaats. In het kader van het SWAB wordt momenteel onderzocht of een dergelijk treinaanbod in een meer nabije toekomst kan worden geboden. De vrijval van capaciteit op de bestaande lijn door de aanleg van de HSL-Zuid kan daarbij een functie hebben.

93

«De vervoersprognoses laten zien dat de hogesnelheidslijn voor het binnenlands vervoer zeker zo belangrijk is als voor het internationale vervoer.» (p. 119) Van een binnenlandse HSL zullen 6–7 miljoen reizigers per jaar gebruik maken, evenveel als internationale reizigers. Hoe hard zijn deze ramingen?

Zijn in het getal van 6–7 miljoen reizigers ook die reizigers begrepen die reeds per trein reisden. Wat voegt de HSL binnenlands dan netto toe?

De HSL-Zuid voegt een ontbrekende sleutelverbinding in de Randstad toe (rechtstreekse lijn Amsterdam-Rotterdam). Dit leidt enerzijds tot een grote verbetering van de verbindingen op de as Amsterdam-Schiphol-Rotterdam-Breda en maakt anderzijds capaciteit vrij op de twee bestaande lijnen tussen Amsterdam en Den Haag.

Zie verder het antwoord op vraag 15.

94

- a. *Welk deel van de HST-reizigers zal om zakelijke respectievelijk sociaal-recreatieve redenen van de HST gebruik gaan maken?*
- b. *Hoeveel mensen maken gemiddeld dagelijks gebruik van de Thalys van Amsterdam naar Parijs en welke groei is opgetreden ten opzichte van de oude treinverbinding op dit traject?*
- c. *Wat zijn de reismotieven van de huidige reizigers met de Thalys en in welke mate is sprake van substitutie van auto resp. vliegtuig naar trein, van nieuwe verplaatsingen of van voortgezet treingebruik op dit traject?*

- a. Volgens de internationale vervoersprognoses is het aandeel zakelijk verkeer ongeveer 40% (zie deelrapport 1). Voor de binnenlandse markt is het niet bekend.
- b. Ongeveer 1950 personen per dag. De groei ten opzichte van de oude verbinding bedraagt 15 à 20%.
- c. Deze gegevens zijn op dit moment nog niet bekend.

95

Welke capaciteit komt op de bestaande lijn beschikbaar en hoe wordt die «vrijval» beïnvloedt door de omvang van de substitutie van de bestaande trein naar de shuttle die over het HSL-tracé gaat rijden?

Zie het antwoord op vraag 92.

96

Welke plannen heeft het kabinet met betrekking tot medegebruik van de HSL?

De mogelijkheden die het kabinet daartoe nu voor ogen heeft, staan beschreven op de pagina's 114/116 van PKB-deel 3. Kort samengevat gaat het om het volgende.

Over de HSL-Zuid kunnen nieuwe verbindingen met snelle Intercity-treinen worden geboden tussen:

- Amsterdam/Schiphol-Rotterdam-Breda;
- Breda en Antwerpen.

De HSL-Zuid levert een bijdrage aan nieuwe verbindingen:

- Arnhem-Nijmegen-Breda-Antwerpen; een nieuwe Intercityverbinding die over het laatste gedeelte medegebruik maakt van de HSL-Zuid;
- Schiphol-Rotterdam-Breda-Eindhoven-Maastricht.

Deze laatste verbinding verbetert door de goede overstapmogelijkheden te Rotterdam tussen de hogesnelheidstreinen en de Intercity Den Haag CS-Maastricht.

De HSL-Zuid leidt voorts tot versnelling van bestaande verbindingen:

- op de trajecten Amsterdam/Schiphol-Rotterdam en Breda-Antwerpen;
- op het traject Den Haag-Rotterdam-Breda-Eindhoven-Maastricht door medegebruik van de HSL-Zuid op het traject Rotterdam-Breda.

97

Wat is de geraamde omvang van de mogelijke overloop vanuit de randstad naar Breda en omgeving van de in te stellen binnenlandse shuttle lijn?

De effecten in termen van overloop van de Randstad naar Breda, als gevolg van het aansluiten van Breda via binnenlandse hogesnelheidstreinen («shuttles») naar Rotterdam en Schiphol en naar Antwerpen, zijn niet te kwantificeren. Op dit moment is er nauwelijks sprake van enige overloop van bedrijven van de Randstad naar Breda. De verkenningen geven kansen op een beter economisch functioneren door een verbeterde

bereikbaarheid, daarmee een verbetering van het vestigingsklimaat voor het bedrijfsleven.

Er kan ook niet worden voorspeld hoeveel nieuwvestigingen van bedrijven in Breda zijn te verwachten. Wel zal naar de stellige verwachting de komst van de hogesnelheidstrein nieuwvestiging stimuleren. Breda zal profiteren van de nieuwe tracédelen waar de binnenlandse hogesnelheidstrein een verbetering van bestaande verbindingen betekent en een nieuwe verbinding toevoegt. Breda zal ook in bundeling van bedrijfsvestigingen in West-Brabant een grotere rol kunnen spelen. Deze nieuwe mogelijkheden duidt het kabinet als verbeteringen van het economische klimaat via een grote verbetering van de (spoor)bereikbaarheid.

98

In de PKB wordt voor alle alternatieven uitgegaan van 25kV bovenleidingsspanning op het HSL tracé en 1500V op het binnenlands net. Dit impliceert dat bij medegebruik van het HSL tracé door binnenlandse intercity's (Venlo-Den Haag, Maastricht/Heerlen-Den Haag, Vlissingen-Rotterdam) alle materieel op deze lijnen bi-courant dient te worden uitgevoerd, of intercitylijnen geknipt worden om te besparen op duur materieel. Heeft de exploitatie van de HSL volgens het tracé van de PKB beperkingen tot gevolg voor het reguliere intercityverkeer van NS?

Zijn er op dit punt belangrijke verschillen tussen het voorkeustracé van het kabinet en de BBLN en Bosvariant?

Is er met NS, in het kader van het mobiliteitsbeleid afgesproken dat, als gevolg van de HST, de bediening van de IC-stations niet verslechtert?

In het eerste gedeelte van de vraag wordt specifiek bedoeld op het medegebruik van het HSL-tracé Fnoord langs Dordrecht door binnenlandse InterCity's. In het kader van het Tweede Tactisch Pakket is, gelet op de komst van tracé Fnoord, bewust van afgezien van verdere – zeer kostbare – capaciteitsvergroting op het bestaande traject door Dordrecht, en is voor de over-all goedkopere oplossing van bicourant materieel gekozen.

Wat betreft de verschillen tussen de varianten: in alle varianten is sprake van nieuwe sporen onder 25 kV, met betrekking tot de noodzaak van bi-courant materieel is er dus geen verschil tussen de varianten.

Uiteraard zijn er, gezien de verzelfstandiging en de commercialisering van de NS, geen afspraken gemaakt over de bediening van InterCity-stations. Verwacht mag worden dat als gevolg van de marktwerking, de verbetering van de aantrekkingskracht van het spoor en de verbetering van het voor- en natransport het vervoer over de binnenlandse sporen zal aantrekken.

99

Is in de beschouwing de mogelijkheid betrokken dat de HSL shuttle-exploitant (NS) concurrentie gaat aandoen aan de exploitant van de bestaande lijn (NS) en dat daarmee een conflict of interest kan gaan ontstaan?

Het kabinet en NS zijn er van overtuigd dat geen sprake is van een «conflict of interest», maar van een waardevolle aanvulling op het bestaande net. Deze maakt het mogelijk meer reizigers beter te bedienen op de verbindingen Amsterdam-Schiphol-Rotterdam-Breda en maakt tegelijk capaciteit vrij op de twee bestaande lijnen via Den Haag.

100

Kan een overzicht gegeven worden van de te verwachten tijdswinst voor de nieuwe verbindingen die mogelijk worden door medegebruik van intercity-treinen op het nieuwe HSL-spoor?

Welke gevolgen zijn te verwachten van het medegebruik door snelle InterCity-treinen van de nieuwe hogesnelheidslijn voor het gebruik van de bestaande spoorlijn over Roosendaal? (blz. 114)

De nieuwe infrastructuur maakt in beginsel de volgende rijtijden mogelijk voor nieuwe binnenlandse InterCity-verbindingen die gebruik maken van de HSL-Zuid.

	Dienstregeling 96/97	via HSL-Zuid, tracé A1	rijtijdwinst
Schiphol-Rotterdam	44 minuten	19 minuten	25 minuten
Schiphol-Breda	89 minuten	40 minuten	49 minuten
Rotterdam CS-Breda	33 minuten	18 minuten	15 minuten

Voorts vervalt de huidige internationale trein Amsterdam-Brussel. Dit levert extra capaciteit op voor het goederenvervoer in de relatie Kijfhoek-België.

101

Hoe past de HSL in de plannen «Samenwerken aan de bereikbaarheid»?

Het SWAB is bedoeld om een aantal projecten uit het SVV-2 te versnellen. De HSL-Zuid is onderdeel van het SVV-2. Beiden passen dus in het verkeer- en vervoersbeleid van het SVV-2.

102

In het rapport van Moret c.s. wordt geconcludeerd dat de aanleg van de HSL leidt tot het niet of later uitvoeren van enkele Rail 21-investeringen, met name op de Noord-Zuid-relaties in de Randstad. Welke investeringen betreft dit?

Wat zijn de redenen hiervoor en kan hierop een toelichting gegeven worden?

Moret c.s. verwijzen hier naar de kosten/baten-analyse. Door de aanleg van de HSL-Zuid kan een aantal in het tweede tijdvenster van Rail 21 voorziene investeringen in de oude lijn later tot stand komen, althans wanneer de noodzaak tot investeren wordt gezien vanuit een oogpunt van capaciteitsbehoefte. Moret haalt daarbij ook de in de kosten/baten-analyse gebruikte omvang van de besparing aan, namelijk f 584 mln geactualiseerd. Zoals bekend is in de vaststelling van de capaciteitsbehoefte ten behoeve van het Tweede Tactisch Pakket inmiddels de additionele capaciteit door aanleg van de HSL-Zuid verwerkt, conform de huidige planning van het project.

Het gaat om de volgende investeringen:

- 4-sporigheid Delft Zuid-Schiedam
- 4/6-sporigheid Mariahoeve-Den Haag HS
- Extra perrons Den Haag HS
- Tunnel Delft
- 4-sporigheid Hoofddorp-Warmond
- 6-sporigheid Schiedam-Rotterdam
- 4-sporigheid Dordrecht-Lage Zwaluwe
- Dubbele vork Lage Zwaluwe
- Capaciteitsvergroting Kijfhoek Zuid-Dordrecht.

In de baten-kosten-analyse is voorzichtigheidshalve ongeveer de helft van de potentiële besparing verwerkt, omdat niet kon worden uitgesloten dat een deel van de uit te sparen investeringen uit anderen hoofde dan capaciteitsbesparing toch zal plaatsvinden.

103

Is er bij de planning van het HSL-tracé rekening gehouden met de optie van de toekomstige aanpassing van het spoor naar Utrecht, n.l. het afsnijden van de Blijdorpboog, waardoor de reistijd Rotterdam–Utrecht met ca 10 min. bekort zou kunnen worden (ARGUS)?

In het ontwerp van het HSL-tracé aan de noordzijde van Rotterdam is niet expliciet rekening gehouden met een afsnijding van de Blijdorpboog ten behoeve van een versnelling van de verbinding Rotterdam–Utrecht als onderdeel van het ARGUS concept. De belangrijkste reden is dat het ARGUS-concept niet is opgenomen in het openbaar vervoersbeleid en niet is uitgewerkt tot een concreet plan, waarop in het HSL-ontwerp geanticipeerd zou kunnen worden. Er is daarom geen grond de eventuele meerkosten voor voorinvesteringen te rechtvaardigen. Daarbij speelt dat er ook een andere toekomst-optie denkbaar is om de verbinding tussen Rotterdam CS en Utrecht te versnellen: via het Rotte-tracé. Daarmee zou aan de oostzijde van Rotterdam CS een ondergrondse kortsluiting kunnen worden gemaakt naar de spoorlijn Utrecht–Rotterdam, die rechtstreeks is dan aan de westzijde via de Blijdorpboog.

104

Hoe verhoudt de sterke nadruk in het kabinetsstandpunt op het belang van de reistijd voor de gewenste substitutie (o.a. blz. 106) zich tot het geringe effect van een langere reistijd – met tracé A1 als referentie – op te verwachten substitutie? (blz. 142)

Reistijd is een van de belangrijkste factoren bij de keuze van de vervoerswijze.

De eerste verwijzing (blz 106) betreft het hoofdstuk waarin de vraag wordt beantwoord of Nederland in een HSL-Zuid moet investeren. Daarbij is een van de belangrijkste factoren dat in het binnen-Europese verkeer op kortere afstand de reistijd van de hogesnelheidstrein die van het vliegtuig benadert en op de verbinding met Brussel die van de reistijd per auto. Daarbij spelen zowel de feitelijke reistijd, als de capaciteit van de bestaande lijn, die lage frequentie (dus wachttijd) en beperkte overstap-mogelijkheden impliceert.

De tweede verwijzing (blz. 142) betreft het volgende hoofdstuk waarin vervolgens de vraag wordt beantwoord langs welk tracé een nieuwe lijn moet worden aangelegd. Die tracé-keuze is niet primair van reistijd afhankelijk. Toch geldt ook daarbij dat de kortste reistijd het meeste potentieel biedt voor een succesvol flankerend beleid en dat de reistijd-verschillen in het binnenlands verkeer en in de verbindingen met België relatief groot zijn.

105

Waarom is in alle rapporten rondom de HSL het voor- en natransport buiten beschouwing gelaten? De minuten reistijdwinst c.q. verlies worden hier altijd gemaakt.

In PKB-deel 3 staat vermeld dat de HSL-Zuid onderdeel is van het nationale verkeers- en vervoersbeleid, dat is vastgelegd in het SVV-2. Dat plan beoogt onder meer om, door het realiseren van een kwaliteitssprong, het gebruik van het openbaar vervoer substantieel stimuleren. Dat gebeurt zowel op lokaal en stadsgewestelijk niveau, als via Rail 21 en het aansluiten van ons land op het Europese net van hogesnelheidsspoorlijnen. Het belang van goede onderlinge aansluitingen tussen deze systemen – en daarmee van goed voor- en natransport rondom de HSL-Zuid – is daarbij evident. Met name bij de in de PKB gemaakte vergelijkingen met het luchtverkeer is er voor de HSL steeds rekening mee gehouden dat het voor- en natransport bij de HST-stations beter is dan op

de luchthavens. Dat dit aspect bij het vergelijken van de tracés niet meer aan de orde komt, komt omdat het voor de tracékeuze als zodanig niet discriminerend is.

Het SVV-2 beleid kan alleen slagen als de verschillende onderdelen van het beleid in hun onderlinge samenhang worden gerealiseerd; de HSL-Zuid en het beleid uit het SVV-2 dat onder meer zorgt voor een adequaat voor- en natransport zijn onverbreekbaar met elkaar verbonden. Jaarlijks bij de begrotingsbehandeling wordt, via het «Meerjarenplan Infrastructuur en Transport (MIT)», terugmelding gedaan van de stand van zaken bij de uitvoering van het SVV-beleid.

Dat laatste betekent niet, zoals de vraagstelling suggereert, dat projecten op het gebied van voor- en natransport deel zouden moeten uitmaken van deze PKB. Elk SVV-2-project kent immers zijn eigen besluitvormingstraject. Het kabinet acht de figuur van een op uitvoering gerichte project-PKB als de onderhavige niet het juiste instrument om die taken erbij te nemen. Wel is aan de projectorganisatie HSL-Zuid opgedragen de raakvlakken met andere onderdelen van het SVV-beleid – met name die welke essentieel zijn voor een goed gebruik van de HSL-Zuid – zorgvuldig in de gaten te houden en daarover regelmatig te rapporteren.

106

Waarom heeft het Kabinet gekozen voor een shuttle vanaf Breda via Den Bosch naar Arnhem?

Of is er evenzeer sprake van Breda via Eindhoven naar Heerlen? (zie ook p. 13)

Momenteel wordt rekening gehouden met de mogelijkheid van medegebruik op drie verbindingen:

1. Amsterdam–Schiphol–Rotterdam–Breda–Eindhoven
2. Den Haag–Breda–Eindhoven–Heerlen (ontlastings sporen door Dordrecht)
3. (Brussel–)Antwerpen–Breda–Arnhem.

9. Natuur en milieu

107

Hoe verhoudt de uitspraak «Het Groene Hart is van een harde begrenzing voorzien» (blz. 102) zich tot de uitspraak van de Raad van State (9 september jl.) dat de grenzen van het Groene Hart niet in een planologische kernbeslissing zijn vastgelegd?

De grenzen van het Groene Hart liggen vast in de PKB Nationaal Ruimtelijk Beleid als beslissing van wezenlijk belang (pagina 5 en 64–65 van de PKB VINEX deel 4).

De uitspraak van de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State van 29 augustus 1996 (persbericht ANP d.d. 9 september) had geen betrekking op de begrenzing van het Groene Hart. Deze begrenzing is neergelegd in de PKB Nationaal Ruimtelijk Beleid.

De uitspraak van de Afdeling Bestuursrechtspraak van 29 augustus jl. had betrekking op de – juridisch technische – vraag of de beslissing van de toenmalige minister van VROM van 7 maart 1994 tot definitieve begrenzing van de bufferzone Den Haag–Leiden–Zoetermeer wél of niet kon worden aangemerkt als «besluit in de zin van de Algemene wet bestuursrecht». De Afdeling Bestuursrechtspraak heeft in hoger beroep de uitspraak van de arrondissementsrechtbank te Den Haag bevestigd, inhoudende dat de beslissing van 7 maart 1994 tot definitieve begrenzing van de bufferzone Den Haag–Leiden–Zoetermeer geen besluit betrof in de zin van de Algemene wet bestuursrecht.

108

Wat wordt bedoeld met het groeien naar een duurzame kwaliteit? (pag. 135 Nieuwe Beleidsnota HSL) Hoe vertaalt U dit concreet naar de mensen die langs de lijn komen te wonen?

Het volledige citaat luidt dat
«het mogelijk is gebleken, via een groot aantal voorstellen – waaronder over grote lengte een lage of verdiepte ligging – de nieuwe hogesnelheidsspoorlijn op zodanig wijze in te passen, dat er mogelijkheden zijn op termijn te groeien naar een duurzame kwaliteit».

Bij deze uitspraak wordt er onder meer aan gerefereerd dat een eenmaal aangelegde hogesnelheidslijn wellicht eeuwen op die plaats zal blijven liggen. Naast een beoordeling van de direct bij aanleg te realiseren inpassing is het daarom ook van belang verder te kijken, en te beoordelen welke mogelijkheden er verder in de tijd zijn om, gelet op de in die gebieden nog op stapel zijnde ontwikkelingen, inderdaad steeds meer toe te groeien naar een duurzame kwaliteit. De bewoners zullen in die gevallen merken dat (op den duur) de kwaliteit van de woonomgeving verbetert.

Omgekeerd brengt op sommige plaatsen juist de komst van de HSL-Zuid deze duurzame kwaliteit eerder binnen bereik. Zo zal in het Brabantse gedeelte – door het integrale ontwerp van de infrastructuurbundel HSL/A16 – de huidige milieu-situatie verbeterd kunnen worden.

109

Bestaat inzicht in de mate waarin energieverbruik en CO₂-uitstoot worden beïnvloed door de gemiddelde snelheid die de hst aflegt en hoe ziet die relatie eruit?

Bij lagere snelheden zal het energiegebruik en de CO₂ uitstoot lager kunnen zijn. Dit is echter mede afhankelijk van het uiteindelijke verloop van de snelheid. Naar de relatie tussen snelheid en energiegebruik en CO₂-uitstoot wordt momenteel onderzoek gedaan.

Zie voor het energiegebruik van treinen ook het antwoord op vraag 80.

10. Ruimtelijke Ordening

110

Hoe heeft het Kabinet gereageerd op het advies van de RARO om eerst een nadere visie te geven op de ontwikkeling van de Randstad in samenhang met de ontwikkeling van het Groene Hart en met een visie op de ontwikkeling van het vervoersstelsel tussen de stedelijke knooppunten in de Randstad?

In PKB-deel 3 is in § 2.3 op pagina 98 aandacht besteed aan deze samenhang. In de nota «Randstad en Groene Hart» wordt aangegeven hoe, in de zienswijze van het kabinet, de HSL-Zuid past in het voor de Randstad (waaronder het Groene Hart) geldend beleid. Zie hiervoor het antwoord op vraag 194.

111

Kan een schets worden gegeven van de reeds ontwikkelde i.c. in ontwikkeling zijnde plannen m.b.t. het Groene hart voor de komende 10–15 jaar?

De Nadere Uitwerking/ROM Groene Hart – zoals aangekondigd in de PKB VINEX – is sedert 1992 in uitvoering onder coördinatie van de Stuurgroep Groene Hart. De hierin opgenomen elf Strategische Projecten, zoals het Bentwoud en de Hollandsche IJssel, zijn nu in meer en mindere mate in uitvoering. De uitvoering hiervan heeft een looptijd tot 2015. Naar

aanleiding van de in 1995 georganiseerde Groene-Hart-gesprekken is geconstateerd dat er draagvlak is voor het open houden van het Groene Hart en dat het Groene Hart een versterking nodig heeft van zijn groene functies. Het kabinet acht het van belang dat het bestaande beleid van geconcentreerde verstedelijking op de Randstadring en een restrictief beleid voor het Groene Hart in elk geval tot 2010 wordt voortgezet.

112

Naar aanleiding van het Masterplan Leidsche Rijn zijn studies verricht naar de inpassing van de infrastructuur in stedelijke gebieden. Zijn deze studies gereed en openbaar?

Ten behoeve van het aangepaste masterplan zijn deze studies in opdracht van het projectbureau Leidsche Rijn verricht. Deze studies zijn openbaar en opvraagbaar bij het projectbureau Leidsche Rijn.

II. TRACÉKEUZE

1. Uitgangspunten

113

Kan de regering aangeven hoe het op dit moment staat met het bestuurlijk draagvlak voor de A1-variant en hoe uw inschatting is voor een bestuurlijk draagvlak voor de WB3-variant?

Hoewel bijna alle gemeenten langs het A1-tracé in eerste instantie opteren voor een oplossing die niet over hun grondgebied gaat, kunnen de meeste gemeenten instemmen met de ligging van het tracé zoals dat nu is aangegeven in PKB-deel 3. Wel houden alle gemeenten de nodige wensen ten aanzien van de verdere inpassing. Een enkele gemeente heeft nog enig voorbehoud ten aanzien van de hoogteligging en in mindere mate ten aanzien van de horizontale ligging van het tracé.

Over tracé WB3 kan nauwelijks gesproken worden van enig bestuurlijk draagvlak. Slechts een enkele gemeente staat als eerste of tweede keus achter dit tracé. Daarnaast zijn er enkele aperte tegenstanders. Het draagvlak zou te vergroten zijn door tegemoet te komen aan de wensen van de gemeenten, maar dit vraagt langere verdiepte of ondergrondse liggingen en een geheel andere tracering bij Ypenburg. Door dit laatste wordt echter de uitvoering van de verschillende VINEX-locaties aanzienlijk vertraagd.

114

Wanneer vindt er een definitieve keuze plaats t.a.v. de eindhalte van de HSL-Zuid (Amsterdam CS of WTCE) en welke overwegingen zullen een rol spelen bij de uiteindelijke keuze?

Gesteld wordt dat de keuze voor de eindhalte in Amsterdam nog open is. De minister van Verkeer & Waterstaat heeft eerder laten weten dat Amsterdam CS eindhalte is. Van welke situatie moet thans worden uitgegaan?

Op dit moment is Amsterdam CS de eindhalte van de internationale hogesnelheidstrein «Thalys». Het is denkbaar dat de exploitant van de Thalys het op termijn aantrekkelijker acht alle of een deel van de Thalys-treinen in Amsterdam-Zuid/WTC te laten eindigen. De keuze hierover is onder meer afhankelijk van factoren als de relatie met de HSL-Oost (deze treindienst heeft Schiphol als eindhalte en zal via Amsterdam-Zuid/WTC richting Utrecht en verder rijden); de voorkeur van de gemeente Amsterdam om Amsterdam Zuid/WTC te profileren als de Amsterdamse «hogesnelheidstreinen-terminal» en de ontwikkeling van het openbaar-

vervoersnet in de Amsterdamse regio. Met name de totstandkoming van de noord-zuid-metro is voor een keuze voor Amsterdam-Zuid/WTC essentieel.

Omdat de aan te leggen hogesnelheidsspoorlijn te Hoofddorp op de bestaande spoorlijn aansluit, kan de keuze van het eindpunt van de Thalys in feite los gezien worden van de besluitvorming over de realisering en de tracékeuze van de HSL-Zuid, die thans aan de orde is.

115

In de tekst wordt gewezen op het belang van de dwarsverbinding tussen de beide HSL-takken (HSL-oost en HSL zuid) via de treindienst Arnhem, Nijmegen, Den Bosch, Tilburg, Breda, Antwerpen, Brussel. (pag. 113) Deze dwarsverbinding heeft het karakter van een intercity-dienst. Worden de genoemde stations dan ook als intercity-stations aangemerkt?

De constatering dat deze dwarsverbinding het karakter zal hebben van een InterCity-verbinding houdt niet automatisch in dat de genoemde stations alle de status van Intercity-station zullen hebben. In laatste instantie zal dat de beslissing zijn van de exploitant. In de huidige dienstregeling zijn Arnhem, Nijmegen, 's Hertogenbosch, Tilburg en Breda wel als InterCitystations opgenomen.

116

Waarop is het uitgangspunt «het tenminste enige malen per dag stoppen v.d. HSL in Den Haag» gebaseerd?

Kan de minister aangeven waarom het kabinet desondanks niet heeft besloten de HSL langs Den Haag te laten lopen?

Is de wens als uitgangspunt geformuleerd of is het – na tracékeuze – als gevolg ontstaan?

Zijn er, uitgaande van het door de regering gekozen tracé voor de HSL, oplossingen ontwikkeld voor de bediening van Den Haag met een HST en zo ja, welke?

Vragen deze oplossingen om aanpassing van het bestaande spoortracé Den Haag–Rotterdam en zo ja, wat zijn hiervan de kosten?

Zijn er afspraken met NS gemaakt over een dienstregeling?

In de in februari 1993 door het parlement goedgekeurde «PKB Nationaal Ruimtelijk Beleid (VINEX)» is over de HSL-Zuid als uitgangspunt vastgelegd:

«het opnemen van Amsterdam, Schiphol en Rotterdam in de verbinding en het mogelijk maken van snelheden van 300 km/uur, zowel tussen Schiphol en Rotterdam als tussen Rotterdam en Antwerpen, door de aanleg van een nieuwe lijn.»

Het lijkt dus niet onlogisch dat op basis van dit uitgangspunt rechtstreekse tracés Amsterdam–Rotterdam zijn ontwikkeld en beoordeeld. Op basis van de vervoersomvang bleek het vervolgens mogelijk om op drukke uren hogesnelheidstreinstellen naar Den Haag CS te laten doorrijden. Dat, in combinatie met het aanwezige fijnmazige voor- en natransport vanuit de Haagse regio naar Rotterdam CS, maakt de aansluiting van Den Haag op het hogesnelheidsnet tot een hoogwaardige.

Extra infrastructuur is voor het op deze wijze aansluiten van Den Haag niet nodig. De exploitant van de internationale hogesnelheidstrein «Thalys», de HST-VEM, heeft in een brief aan B&W van Den Haag aangekondigd om vier keer per dag een direct treinstel Den Haag CS – Parijs vv te laten rijden.

117

Vindt het Kabinet de tweede alinea op p. 14 wel geheel consistent met de keuze voor A1, gezien de vele malen dat «Den Haag» als een van de verbindingspunten wordt opgevoerd?

Vindt het kabinet de derde alinea op p. 14 geheel consistent met de keuze voor A1, als verwezen wordt naar de «interne samenhang binnen de Randstad» («snelle rechtstreekse verbindingen tussen de belangrijkste knooppunten»)?

Waarom worden tussenstops in Den Haag uitgesloten in de vierde alinea van p. 14?

Ja, ook bij een keuze voor tracé A1 krijgt Den Haag een goede aansluiting aan het HSL-net. De nieuwe hogesnelheidslijn wordt aangelegd voor onder meer de op bladzijde 14 genoemde verbindingen. Deze zullen alle door de aanleg van het gekozen tracé A1-Fn-Fz sneller worden. Het kabinet geeft op blz. 114/116 (PKB-deel 3) aan op welke wijze het gekozen tracé aan het genoemde uitgangspunt bijdraagt. Voor de samenhang tussen de 4 polen van de Randstad (Amsterdam, Den Haag, Rotterdam en Utrecht) is het belangrijkste gegeven dat tracé A1 de «missing-link» in de verbindingen tussen deze vier Randstad-polen – te weten Amsterdam–Rotterdam – toevoegt.

118

Op welke wijze denkt het kabinet het openen van stations op het traject Amsterdam–Rotterdam uit te sluiten? (blz. 104).

Op een tussenstation is ter plaatse viersporigheid vereist. Dit omdat het vanwege de veiligheid niet verantwoord is dat doorrijdende treinen met 300 km/uur langs een perron rijden. Doordat het HSL-tracé tussen Rijpwetering en Rotterdam uit een aaneenschakeling van bogen bestaat, is een dergelijke viersporigheid technisch niet te realiseren; de voor wissels vereiste rechtstanden zijn immers niet aanwezig. Naast de feitelijke technische onmogelijkheid is een station planologisch niet geregeld. Gesteld dat de techniek het wel toe zou laten, dan is er in ieder geval een wijziging van de PKB nodig, zodat de Tweede Kamer hier invloed op heeft.

119

Op pag 29 wordt het «stand-still-beginsel» genoemd als uitgangspunt bij de aanleg van nieuwe infrastructuur. In hoeverre is het bij de HSL mogelijk aan dit uitgangspunt vast te houden?

Het op blz. 29 van de Nieuwe HSL-Nota (1994) geciteerde «stand-still-beginsel» staat in de context van bundeling met andere hoofdinfrastructuur en cumulatie van geluidshinder. Waar de HSL-Zuid bundelt met bestaande (al dan niet te verbreden) autosnelwegen en spoorlijnen wordt behalve naar het geluid van de HSL ook gekeken naar het geluid van de infrabundel als totaal. Hoewel de exacte maatregelen nog in het kader van het tracébesluit moeten worden bepaald, op basis van gedetailleerd geluidsonderzoek, kan nu al worden gemeld dat het meestal lukt de totale geluidshinder niet te laten toenemen. Daarbij is met name langs de A16 en de A4 sprake van een afname van het geluid ten opzichte van de te hoge actuele belasting.

120

Hoe verhouden de bandbreedtes op pagina 20 zich tot de concrete inpassing in hoofdstuk 5? (pagina 20)

Ter voorbereiding van, en als vervolg op, het bestuurlijk overleg dat met de lagere overheden is gevoerd, is het gekozen tracé op veel plaatsen verder uitgewerkt dan voor een PKB strikt noodzakelijk is, en zijn nadere inpassingsvoorstellen ontwikkeld.

De in hoofdstuk 5 beschreven inpassing beschrijft van dat proces de stand van zaken op het moment van uitbrengen van PKB-deel 3, en met

medenemen van datgene wat ondertussen met de lagere overheden is overeengekomen (paarse bandbreedte). Na de parlementaire goedkeuring van de PKB wordt deze verdere uitwerking voortgezet, ter voorbereiding van het tracébesluit. Daarbij dient de in de PKB vastgestelde juridische bandbreedte (de grenzen en beperkingen van blz 20) in acht te worden genomen. Deze juridische bandbreedte geeft de grenzen aan waarbinnen, bij wijziging van het tracé, geen nieuwe PKB-procedure behoeft te worden doorlopen.

2. Snelheid en rijtijd

121

Welke afspraken zijn er in Europees verband gemaakt met betrekking tot de ontwerpsnelheid en de exploitatie van de HSL-Zuid?

Zie het antwoord op vraag 41.

122

a. De nieuwe HSL is gebaseerd op een ontwerpsnelheid van 300 km. Waarom deze snelheid?

Welke snelheden zullen in de toekomst haalbaar zijn en zal de HSL dan nog wel toereikend zijn?

Op welke delen van het tracé zal 300 km haalbaar zijn en welke snelheid is haalbaar in de aan te leggen tunnels?

b. In welke mate wordt in andere landen met HSL-lijnen een andere ontwerpsnelheid (op delen van het tracé) toegepast?

Wat zijn de gehanteerde uitgangspunten voor het vaststellen van de ontwerpsnelheid in verstedelijkt gebied?

a. In Europees verband is vastgelegd dat voor nieuwe hogesnelheidslijnen de ontwerpsnelheid 250 km/uur of hoger zal zijn. Voor het PBKA-project is vervolgens in 1989 tussen de betrokken Verkeersministers afgesproken nieuwe lijnen voor 300 km/uur te bouwen. Dat laatste getal is vooral bepaald met het oog op de prestaties van het toen beschikbare (Franse) materieel, en gezien de in Frankrijk opgedane ervaringen met de reeds in exploitatie zijnde lijnen.

Ondertussen heeft in Frankrijk een TGV-treinstel 515 km/uur gereden, en worden nu aan te leggen lijnen ontworpen voor 350 km/uur. De ontwikkeling is dus nog niet ten einde. Desondanks lijkt voor de in Nederland aan te leggen lijnen, ook qua toekomstwaarde, 300 km/uur een goed gekozen optimum. Met het huidige hogesnelheidsmaterieel zal tracé A1 in een van beide richtingen over 30,6 km (65% van de lengte) met 300 km/uur worden bereden. Per rijrichting is de trein over 15,8 km op topsnelheid. Op tracé Fn-Fz zijn de treinen, afhankelijk van de rijrichting over 33,8 km respectievelijk 22,7 km op topsnelheid. De afstand waarover op topsnelheid wordt gereden wordt vervolgens, gelet op de aanzetkarakteristiek van het materieel, snel minder als een nog hogere topsnelheid zou worden nagestreefd.

De in de tunnels te behalen snelheid wordt, in verband met de drukgolfproblematiek, bepaald door de gekozen doorsnede van de tunnel. Naar de exacte maatvoering die daaruit voortvloeit wordt nog onderzoek verricht. Vooralsnog is ervan uitgegaan dat de tunneldoorsnede steeds zo wordt gekozen dat deze geen belemmering oplevert voor de ter plaatse aan te houden baanvaknelheid. Dit met uitzondering van de tunnel onder de Oude Maas, waar met het iets eerder laten afremmen van de treinen in noordelijke richting een substantiële besparing kan worden bereikt.

b. In Frankrijk is men ooit begonnen met de hogesnelheidslijn Parijs-Lyon, met een ontwerpsnelheid van 260 km/uur. De tweede lijn, de Atlantique, is ontworpen voor 300 km/uur. De lijn Parijs-Lille-Brussel is ontworpen voor 330 km/uur, in de toekomst op te waarderen naar 350

km/uur. Een dergelijke ontwikkeling in de tijd ziet men ook bijvoorbeeld in Japan en Duitsland. Hierdoor ontstaat een divers beeld van ontwerp-snelheden, die de verschillende stadia in de ontwikkeling van het hogesnelheidsnet weerspiegelen.

123

a. *Wat wordt de gemiddelde snelheid van de HST op het tracé ten zuiden van Rotterdam-Centraal en ten noorden van Rotterdam-Centraal?*

b. *Kan op een kaartbeeld van het tracé worden verduidelijkt op welke delen de hst de maximumsnelheid zal rijden resp. aan het remmen of optrekken is resp. een lagere snelheid dan de maximum snelheid rijdt?*

a. De gemiddelde snelheid is afhankelijk van de rijrichting die men in beschouwing neemt. Tevens is die afhankelijk van het in beschouwing te nemen traject. Hieronder een overzicht van de diverse gemiddelde snelheden, uitgaande van een hogesnelheidstrein bestaande uit één treinstel, eerst voor de gehele route en vervolgens alleen voor de nieuwe infrastructuur.

Rotterdam CS–Schiphol, totale route	Vgem. = 177 km/uur
Schiphol–Rotterdam CS, totale route	Vgem. = 180 km/uur
Rotterdam CS–Schiphol, alleen nieuwe infra	Vgem. = 195 km/uur
Schiphol–Rotterdam CS, alleen nieuwe infra	Vgem. = 202 km/uur
Rotterdam CS–Belg.grens, totale route	Vgem. = 196 km/uur
Belg.grens–Rotterdam CS, totale route	Vgem. = 207 km/uur
Rotterdam CS–Belg.grens, alleen nieuwe infra	Vgem. = 232 km/uur
Belg.grens–Rotterdam CS, alleen nieuwe infra	Vgem. = 240 km/uur

b. Zie bijgaand snelheids/weg-diagram.

124

De toekomstwaarde van een HSL-lijn bepaalt mede de noodzaak van grootschalig investeren. Is de minister van mening dat de verbinding Amsterdam–Rotterdam nu echt HSL-achtig moet zijn, gelet op het geringe rijtijd verschil bij variërende snelheid?

De hogesnelheidstrein van de toekomst is sneller – tot 400km/uur of meer trekt harder op en remt sneller af. Ook dubbeldekstreinen en treinen met nog betere comforteigenschappen dan de huidige en bestelde «Thalys»-treinen bepalen de nieuwe generatie HST's. Deze generatie levert ook voor relatief korte trajecten, zoals Rotterdam–Schiphol, betekenisvolle reistijdwinst op die ten goede komt aan de substitutie-doelstelling en de economische doelen met betrekking tot de Randstad. Uiteraard zal dit niet alleen substitutie oproepen maar zullen ook extra reizen worden gegenereerd. Ik acht dit laatste mede ten dienste aan de economische ontwikkeling van de Randstad, waarvan de flanken op die wijze dichterbij elkaar komen te liggen. Afdoen aan een zo hoog mogelijke prestatieniveau van de HSL-Zuid tussen Schiphol, Rotterdam en Antwerpen brengt deze dure investering al snel op het prestatieniveau van een opgevaardeerde intercity verbinding met navenant mindere toekomstwaarde en uitstraling.

125

Kan uit het publicatieblad van de E.G., d.d. 30 dec.1995, nr. C356/52NL worden afgeleid dat de ontwerpsnelheid voor aan te passen bestaande lijnen 200 km/u is?

In hoeverre wordt in PBKA-verband akkoord gegaan met een lagere ontwerpsnelheid als sprake is van specifiek plaatselijke omstandigheden, zoals aanleg in een agglomeratie en de relatief geringe lengte van de lijn? (pagina 135)

In Europees verband is slechts vastgelegd dat bij het verbeteren van bestaande spoorlijnen (160 à 200 km/uur zal worden nagestreefd en dat voor nieuwe lijnen de ontwerpsnelheid 250 km/uur of hoger zal zijn. Voor het PBKA-project is vervolgens in 1989 tussen de betrokken verkeersministers afgesproken nieuwe lijnen voor 300 km/uur te bouwen.

Dit laatste is niet zozeer een met sancties omgeven harde afspraak, alswel een door ministers aangegane inspanningsverplichting die erop gericht is om als vier betrokken landen een gezamenlijke krachtsinspanning te leveren voor het totstandbrengen van een kwaliteitsproduct. Elk land behoudt uiteraard zijn eigen verantwoordelijkheid een finale afweging te plegen van de kosten en de te behalen effecten. In een overeenkomst tussen de betrokken spoorwegmaatschappijen (zie ook vraag 41) zijn wel regelingen opgenomen die prikkelen tot reistijdverbeteringen.

126

In hoeverre is rekening gehouden met de adviezen van de commissie MER, op o.a. de ontwerpsnelheid. (Brief Commissie MER, d.d. 15 december 1995 aan Ministerie van Verkeer en Waterstaat, kenmerk: U-96\SFb141-779, zie ook kopie op pag. 103 van PKB deel 2B, «reacties op Nieuwe HSL-Nota).

Het kabinet heeft de ontwerpsnelheid niet star gehanteerd als uitgangspunt bij de tracé-ontwikkeling. Zo is bij de BBLN-studie het uitgangspunt geweest dat de snelheid een afgeleide was van strakke bundeling naast de bestaande spoorlijn. De snelheid van de trein is daarop dus aangepast.

Bij tracé WB3 is een verlaagde snelheid geaccepteerd nabij Ypenburg, omdat een ruimere bocht grote inpassingsproblemen opleverde. Bij de

tracékeuze heeft de ontwerpsnelheid zeker een rol gespeeld. De keuze van het tracé is het resultaat van een afwijzing van vele aspecten, zoals beschreven in 4.4. van PKB-deel 3.

127

*Aan welke randvoorwaarden moest de externe audit voldoen?
Klopt het dat één van de eisen van het departement van Verkeer en Waterstaat was, dat de maximaal mogelijke ontwerpsnelheid het uitgangspunt moest zijn?*

Zo ja, is dat een eis in het PBKA-verband? (pagina 131) Waarom is bij de externe audit voor de BBLN een zo maximaal mogelijke ontwerpsnelheid als uitgangspunt genomen?

Waarom is geen variant met een lagere ontwerpsnelheid over het bestaande spoor in de beschouwingen betrokken? (blz. 131).

De opdracht aan het Audit team zoals die in samenspraak met een aantal gemeenten is verwoord, luidde:

«het geven van een onafhankelijk oordeel over de verschillen tussen de BBLN-variant (als beschreven in onderzoeksverslag BBLN, dec 1995) en de TU-vier-plus-variant (d.d. april 1995) ten aanzien van de benodigde infrastructuur die nodig is om het gewenste kwaliteitsniveau van het binnenlands vervoer en de HST te bereiken.»

Deze audit geeft de achtergrond van de verschillen, de plausibiliteit en de kwaliteit van de onderbouwing van de uitgangspunten, gevolgd door een eindoordeel over de twee varianten aan.

Uit deze opdracht blijkt dat er geen sprake is van randvoorwaarden, maar dat het Auditteam, zoals het wezen van een audit is, de twee in discussie zijnde varianten met elkaar moest vergelijken en beoordelen.

Er was geen sprake van een eis van Verkeer en Waterstaat dat het Auditteam uit moest gaan van een zo maximaal mogelijke snelheid. Gelet hierop vervalt de laatste vraag.

128

In hoeverre heeft bij de besluitvorming meegespeeld dat de ernstige lokale effecten voor bewoners en voor natuur en milieu kunnen verminderen als de HSL door een lagere ontwerpsnelheid beter inpasbaar is? Bij een lagere snelheid zijn de horizontale en verticale boogstralen immers krappier en is dus de inpasbaarheid veel beter. (pagina 154)

Zie antwoord op vraag 131 en 235.

129

Is er een afweging gemaakt tussen de verschillende ontwerpsnelheden voor alle varianten?

Die afweging is inderdaad gemaakt. Zie daarvoor onder andere de door mij recent aan u gezonden gevoeligheidsanalyse op de ontwerpsnelheid voor de verschillende varianten. Zie verder het antwoord op vraag 235.

130

In welke mate komt door het hanteren van een ontwerp-snelheid van 200 km per uur de noodzaak van een eigen spoor voor de HST te vervallen?

Niet.

De noodzaak van een eigen spoor voor de hogesnelheidstrein (en eventueel de InterCity's) komt voort uit het gebrek aan capaciteit op de bestaande spoorlijn. Het toevoegen van het aantal gewenste HST's per uur met dezelfde snelheid als de huidige InterCity's (maximaal 160 km/uur en lager) is namelijk op termijn niet meer mogelijk.

131

Kan de Minister beamen dat de ernstige lokale effecten voor natuur/milieu en bewoners aanzienlijk verminderen als de HSL door een lagere ontwerpsnelheid beter inpasbaar is? Bij een lagere snelheid zijn de horizontale en verticale boogstralen immers krapper en is dus de inpasbaarheid veel beter.

Voor een nieuwe lijn is de Europese norm van 300 km/uur aangehouden. In lokale situaties is derhalve in eerste instantie met de bij 300 km/uur horende horizontale en verticale boogstralen gewerkt. Daarbij bleek dat over het algemeen verkleining van boogstralen in het gekozen tracé geen significante verbeteringen qua inpassing opleverden.

Zie ook het antwoord op vraag 235.

132

Kan de minister haar reactie geven op de navolgende gegevens:

	<i>lagere snelheid</i>	<i>rijtijdverschil</i>
A1	300 km/uur	19,4 min
	250 km/uur	20,4 min
	200 km/uur	22,7 min
<i>(Bron: Rapport van Moret, Ernst, Young: «Op het spoor...».)</i>		
BBLN/TU	260 km/uur	28,7 min
	200 km/uur	29,7 min FN/FZ
	300 km/uur	17,0 min
	260 km/uur	18,1 min
	200 km/uur	20,5 min

Zijn deze gegevens juist?

De meeste gegevens zijn achterhaald. Hieronder de laatste gegevens.

		2 x TGV	1 x TGV
A1	300 km/uur	18,5 min	18,1 min
	250	19,3	19,2
	200	21,5	21,1
BBLN/TU	260	29,2	
	200	30,5	
FnFz	300	17,1	16,8
	260	niet berekend	
	250	18,2	18,0
	200	20,5	20,4

133

Kan het kabinet geactualiseerd snelheidsweggrafieken geven waarbij, per rijrichting, vergelijking mogelijk is van de exacte maximaal haalbare snelheden op de verschillende tracédelen bij de varianten BBLN, A1, WB3 en WBH?

De gevraagde snelheids/weg-grafieken zijn gevoegd bij het antwoord op vraag 123. Ze zijn weergegeven voor zowel dubbele als enkele stellen hogesnelheidsmaterieel. Deze zijn gebaseerd op:

- de huidige generatie TGV-materieel, ten aanzien van materieel-eigenschappen (remmen en aanzetten);
- de situering van de overgangen van 1500 V op 25 kV (spannings-sluizen) conform het ontwerp uit PKB-deel 3.

Deze uitgangspunten zijn voor alle varianten hetzelfde genomen.

134

Kan nader aangegeven worden hoe de problematiek van de bovenleidingsspanning van invloed is op snelheid, rijtijden etc. bij de diverse varianten?

De huidige bovenleidingsspanning in Nederland bedraagt 1500 V gelijkstroom. Deze vorm van energievoorziening is volstrekt onvoldoende voor snelheden op een hogesnelheidslijn, en nadert zijn grenzen bij snelheden hoger dan 160 km/uur. Op hogesnelheidslijnen wordt vanwege de snelheid en het benodigde vermogen nagenoeg altijd een energiesysteem met 25 kV wisselstroom toegepast.

In alle tracévarianten (A1, WB3, WBH, BBLN, Fn, Fz, enz.) is daarom uitgegaan van een 25 kV systeem. Op de overgangen tussen HSL-Zuid en de bestaande infrastructuur in Rotterdam en ten noorden van Hoofddorp worden spanningsluizen ontworpen waar de overgang van 1500 V naar 25 kV plaats vindt. In deze spanningsluizen rijdt de trein een ogenblik zonder energietoevoer, hetgeen een – zeer beperkt – snelheidsverlies tengevolge heeft. Dit verlies is voor alle nieuwe-lijn-varianten hetzelfde omdat alle varianten bij Hoofddorp en bij Rotterdam de overgang van het ene naar het andere energiesysteem maken.

135

Op pag. 72 is een overzicht gemaakt van de rijtijden. Waaruit vloeien de 10 minuten verschil voort in de afstand Amsterdam/Brussel en Amsterdam/Parijs?

Het overzicht rijtijden in de Nieuwe HSL-Nota bevat een fout in de rijtijd Brussel–Parijs. Deze moet zijn 1.30 uur in plaats van 1.20 uur. In de Nota van Toelichting bij PKB-deel 3 is deze rijtijd wel correct verwerkt: in het schema op pagina 112. De rijtijd Parijs–Brussel is daar $2.33 - 1.03 = 1.30$ uur.

De correcte rijtijden zijn derhalve:

Amsterdam–Brussel	1.40;
Brussel–Parijs	1.30;
Amsterdam–Parijs	3.10.

136

a. Welk deel van de rijtijd wordt verbruikt in landelijk respectievelijk stedelijk gebied?

b. Welke mogelijkheden bestaan er voor rijtijdwinst in stedelijk gebied en tegen welke kosten kunnen die worden uitgevoerd?

c. Wat is de rijtijd voor de HSL tussen Schiphol en Amsterdam CS?

a. Van de totale rijtijd tussen Schiphol en de Belgische grens wordt iets minder dan de helft (namelijk 49%) in stedelijk gebied en iets meer dan de helft (51%) in landelijk gebied verbruikt.

b. Stedelijk gebied Amsterdam: De HSL-Zuid sluit aan op de bestaande sporen bij station Hoofddorp. Tussen Hoofddorp en Amsterdam-CS is voor de lange termijn (na 2010) het Westrandwegtracé een optie. Deze leidt tot 2 à 3 minuten tijdwinst tussen Schiphol en Amsterdam CS. De kosten bedragen minimaal f 0,5 mld.

Stedelijk gebied Rotterdam: Uitgaande van haltering te Rotterdam Centraal zijn er geen mogelijkheden in de tracering voor rijtijdwinst.

c. De rijtijd tussen Schiphol en Amsterdam CS is voor hogesnelheidstreinen 14 minuten, gelijk aan die van de Intercity.

137

Kan de Minister bevestigen dat slechts over 10 km van de 52 km tussen Rotterdam en Amsterdam 300 km gereden kan worden? Slechts 2 minuten van de bovengenoemde 19,4 minuten.

Deze cijfers, afkomstig uit het rapport van Moret c.s., creëren een incorrect beeld. De werkelijke lengte waarover 300 km/uur zal worden gereden is anders door drie oorzaken:

- Er is gerekend op basis van treinen met twee stellen. Voorzien is dat de treinen enkelstels zijn; op het gedeelte noordelijk van Rotterdam geldt dat voor alle treinen en op het zuidelijk traject alleen niet voor de treinen die in Rotterdam splitsen naar Den Haag (4x per dag).
- Er is niet gecorrigeerd voor het verschil in rijrichting. Afhankelijk van de richting rijdt de trein op een ander tracédeel op topsnelheid.
- De nieuwe generatie materieel trekt veel sneller op.

Zelfs met het huidige hogesnelheidsmaterieel zal de baan in één van beide richtingen over 30,6 km (65% van de lengte) met 300 km/uur worden bereden. Per rijrichting is de trein over 15,8 km op topsnelheid. Belangrijker is naar mijn mening echter het gegeven dat de treinen in beide richtingen 37 km lang sneller dan 200 km/uur rijden (ruim 11 minuten). Dat is het traject waarover de tijdwinst ten opzichte van minder hoogwaardige opties wordt behaald.

138

Over welk deel van het tracé tussen Rotterdam en Amsterdam kan 300 km/uur worden gereden?

Hoeveel minuten is dat van de totale reistijd tussen deze plaatsen? (pag. 135)

Zie het antwoord op vraag 137.

139

In het commentaar op MEY stelt de minister dat de cijfers met betrekking tot de tracé-delen waar 300 km gereden kan worden onjuist zijn. Eén van de oorzaken die hier genoemd worden is dat de nieuwe generatie materieel veel sneller optrekt. Moet hieruit de conclusie getrokken worden dat het projectbureau in al haar berekeningen uit is gegaan van de prestaties, kosten e.d. van een nieuwe generatie verbeterd materieel?

Zo ja, op welk moment zal naar verwachting dit nieuwe materieel operationeel zijn?

Op welke punten veranderen de cijfers voor rijsnelheden, rijtijden, exploitatie enz. als uitgegaan wordt van de prestaties van het thans in gebruik zijnde materieel?

Met nieuw materieel is in de huidige snelheden, rijtijden en exploitatie geen rekening gehouden; de huidige Thalys is steeds het uitgangspunt. In mijn commentaar op Moret c.s. heb ik erop gewezen dat, als men kijkt naar de lengte waarover 300 km/uur wordt gereden, ook met toekomstige generaties materieel rekening moet worden gehouden.

Naar verwachting zal reeds bij aanvang van de exploitatie over de HSL-Zuid het huidige materieelpark niet groot genoeg zijn. Er zal de komende jaren dus nog materieel voor het PBKA-project besteld moeten worden. Of dit een vervolgsérie wordt van het huidige materieel, of een materieelserie met weer andere/nieuwere eigenschappen is nog niet bekend.

140

Een nieuwe generatie materieel zal ook drukdichtere cabines hebben. Dit is van belang voor de relatie tussen snelheid en minimale dimensio-

nering van tunnels. Van welke materieelsoort is uitgegaan bij de thans voorziene (lange) tunnels?

Indien hierbij uitgegaan is van bestaand materieel, kan dan aangegeven worden welke winst er geboekt kan worden door bij de dimensionering reeds uit te gaan van drukdichter materieel?

Voor de dimensionering van de tunnels is uitgegaan van de huidige Thalys. Voor toekomstig materieel kan gedacht worden aan treinen met andere drukdichtheidseigenschappen, maar ook aan dubbeldeks TGV's zoals deze nu reeds in Frankrijk aanwezig zijn. Deze treinen hebben een andere doorsnede, waardoor de verhouding tussen het oppervlak van de trein en die van de tunnel ten ongunstig verandert. Eén van de belangrijkste parameters bij het tunnelontwerp is juist deze verhouding.

Toekomstig materieel zou dus ook het effect kunnen hebben dat de tunnels niet kleiner, maar juist ruimer te dimensioneren. Ook is de redenering denkbaar dat de twee effecten elkaar zullen compenseren, zodat de huidige tunneldiameter niet verder gewijzigd kan worden (noch groter, noch kleiner). De uiteindelijke optimalisatie is binnen het project nog niet afgerond.

141

Kan een overzicht gegeven worden van de kosten/baten van de tunnels in A1/ Fn/Fz bij een ontwerpsnelheid van 300 km/uur, resp. 250 km/uur en 200 km/uur?

Welke overwegingen hebben de regering gebracht tot de voorliggende keuze?

Voor de verschillende kosten en baten van de genoemde ontwerp-snelheden voor tunnels: zie mijn reactie op het rapport van Moret c.s., met name het samenvattend overzicht bij § 3.4.

Voor de tunnels onder de Oude Maas en die in de Noordrand van Rotterdam is een ontwerpsnelheid van 250 km/uur aangehouden, met name omdat deze nog in het optrek/afremtraject liggen. De tunnels onder de Dordtse Kil en in het Groene Hart zijn voor 300 km/uur ontworpen, omdat dit de ontwerpsnelheid is voor de HSL-Zuid en omdat een beschouwing over het toepassen van lagere ontwerpsnelheden leert dat er dan niet zoveel voordelen ontstaan dat daarmee de optredende nadelen voldoende worden gecompenseerd. Dit betreft de aanlegkosten, het aantal reizigers, de exploitatie, de omgevingseffecten en de planologische inpasbaarheid.

Bovendien zal de toekomstwaarde van het tracé ernstig beperkt worden. Een latere verhoging van de ontwerpsnelheid is niet meer mogelijk, omdat vergroting van de tunneldoorsneden bij een tunnel in exploitatie in technisch opzicht zeer complex is en zelfs de kosten van nieuwbouw overschrijdt. De definitieve doorsnede wordt na (kosten-)optimalisatie gekozen.

142

In het rapport MEY zijn de kosten van de tunnels berekend bij lagere ontwerpsnelheden. Kan de minister toelichten waarom thans moet worden uitgegaan van een bijstelling naar beneden van de minderkosten bij lagere snelheid? (zie ook pag. 30 nota Moret)

In het rapport van Moret is wat betreft de drukgolfproblematiek – het optreden van drukveranderingen bij het in- en uitrijden van treinen in tunnels en het effect daarvan op reizigers – oorspronkelijk uitgegaan van voorlopige uitgangspunten zoals deze in de Nieuwe HSL-Nota (PKB-deel 1), deelrapport 19 staan vermeld. Onderzoek van de afgelopen jaren leidt tot andere uitkomsten, zeker in het geval van lange tunnels zoals de tunnel onder het Groene Hart.

Tevens is Moret bij de kostenberekening uitgegaan van een globale benadering met een aantal correctiefactoren. Het Projectbureau HSL-Zuid heeft daarentegen complete kostprijberekeningen voor de gehele tunnel onder het Groene Hart uitgevoerd, waarbij telkens alle in het ontwerp optredende wijzigingen als gevolg van andere tunneldoorsneden zijn doorgevoerd. Deze door het Projectbureau berekende totaalramingen zijn gecontroleerd door de auditgroep van Bouwdienst/Lloyds. De ramingen geven voor de verschillende ontwerpsnelheden geringere reducties te zien dan de globale benadering van Moret.

Het Projectbureau is van mening dat de door Moret genoemde kostenreductie voor lagere ontwerpsnelheden en de daaraan gekoppelde kleinere tunneldoorsneden overschat worden en in werkelijkheid niet gerealiseerd kunnen worden.

143

Welke maatregelen, behalve de tracékeuze, zijn te verwachten om de reistijd, inclusief vortransport (en incheck-tijd) en natransport, van de hogesnelheidstrein positief te beïnvloeden ten opzichte van vliegtuig en auto? (blz. 106)

De aanleg van de HSL-Zuid maakt, door de keuze van een nieuw rechtstreeks tracé, een belangrijke reistijdverkortung mogelijk. Om de reistijd verder in positieve zin te beïnvloeden heeft het kabinet gekozen voor een beperkt aantal stopplaatsen. Tevens bevordert het kabinet ook andere maatregelen om de reistijd van de hogesnelheidstrein ten opzichte van vliegtuig en auto positief te beïnvloeden. Daarbij gaat het om maatregelen op het gebied van integratie met andere vervoerswijzen, met name het voor- en natransport en de integratie van lucht- en railsystemen.

De in de VINO en VINEX geformuleerde internationale functie van de HSL-Zuid, het aansluiten van de Randstad op het Europese hogesnelheidsnet, wordt in de uiteindelijke situatie vormgegeven via hoogwaardige aansluitingen op het niveau van de Randstad te Amsterdam, Schiphol, Rotterdam CS en Den Haag CS. Deze knooppunten bieden optimale mogelijkheden voor voor- en natransport door goede aansluitingen op Intercity- en stadsgewestelijk vervoer. De Intercity aan- en afvoer zal sneller kunnen geschieden vanwege de upgrading van bepaalde intercitylijnen naar 160 km/uur. Door exploitanten wordt gezocht naar verdere samenwerking met voor- en natransporteurs. Hierbij valt bijvoorbeeld te denken aan treintaxi en het Odessey project (deur tot deur vervoer/ketenbenadering), parkeergarages op stations etc. Daarnaast kan worden gezegd dat met de plannen uit de op Prinsjesdag aan de Kamer gepresenteerde nota «Samen Werken aan Bereikbaarheid» de algemene bereikbaarheid in en om de Randstad wordt verbeterd. Dit zal ook het voor- en natransport bij halteplaatsen van de hogesnelheidstrein ten goede komen.

Overige maatregelen om de tijd voor het voor- en natransport verder terug te brengen liggen op het terrein van het flankerend overheidsbeleid en vormen onderdeel van maatregelen om de substitutie van vliegtuig en auto naar de trein te bevorderen .

De reistijd van de trein ten opzichte van het vliegtuig kan positief worden beïnvloed door geïntegreerde verkoop-, biljet- en reserverings-systemen voor trein en vliegtuig en een geïntegreerde bagage-afhandeling op het vliegveld. Dit zijn activiteiten waarvoor de verantwoordelijkheid ligt bij de betrokken luchtvaartmaatschappijen, de Luchthaven Schiphol en de Nederlandse Spoorwegen. Deze organisaties ontplooiën momenteel initiatieven om de samenwerking op het gebied van systemen voor verkoop van tickets, informatie aan reizigers en afhandeling van bagage te ontwikkelen.

Flankerend beleid om de reistijd per hogesnelheidstrein ten opzichte van de auto in positieve zin te beïnvloeden valt grotendeels samen met het beleid, gericht op het terugdringen van het binnenlands autoverkeer.

Op basis van de VINEX en het SVV-2 zijn maatregelen die het openbaar vervoer bevorderen in een groot aantal acties uitgewerkt. Het betreft beleidsmaatregelen op het gebied van de ruimtelijke ordening, het parkeerbeleid- en locatiebeleid voor bedrijven en voorzieningen en de uitbreiding van het stadsgewestelijk openbaar vervoer. Van deze maatregelen verwacht het kabinet dat de reistijd van voor- en natransport per openbaar vervoer ten opzichte van de auto positief wordt beïnvloed.

3. Aanlegkosten

144

Zijn er risico's bij de aanleg van een boortunnel onder het Groene Hart die nog niet in het geraamde bedrag van f 900 miljoen zijn verwerkt?

Is er een reële kans dat de uiteindelijke kosten hoger zullen uitvallen?

Hoe zijn de financiële risico's afgedekt?

Bij een omvangrijke en innovatieve bouwwijze als die van een boortunnel zijn er altijd extra risico's. Om deze risico's financieel af te dekken, is er een extra bedrag van f 250 mln in de raming opgenomen. Met dit bedrag is het risico voor tegenvallers voldoende afgedekt.

145

Wat wordt – met betrekking tot de kostenramingen – verstaan onder een zgn. nominale raming?

Wat is het verschil met de zgn. geaccepteerde onzekerheidsmarge?

Betekent de hier aangegeven overschrijdingskans van 50% dat het thans becijferde investeringsbedrag met maximaal 50% kan oplopen?

Met welke bedragen i.c. percentages werd rekening gehouden bij de besluitvorming rond de Betuwelijn?

De raming geeft inzicht in een verwachte «gemiddelde» uitkomst (de raming zelf) en een inzicht in de mogelijke spreiding rond dat gemiddelde (de onzekerheidsmarge). De onzekerheidsmarge mag niet worden opgeteld bij de raming zelf. De «nominale raming» heet ook wel de «begroting» en betreft de verwachte gemiddelde uitkomst.

Een overschrijdingskans van 50% betekent, dat de post onvoorzien in de raming zo is gekozen dat de kans op overschrijding van de raming 50% is (de kans op onderschrijding per definitie dus ook). Het zegt dus alleen iets over de kans op overschrijding van de begroting met één gulden of meer, niets over de mate van overschrijding.

Bij de besluitvorming rond de Betuwelijn werd ook rekening gehouden met een 50%-raming. De Betuwelijn hanteert een onzekerheidsmarge van ruim f 1,5 mld.

De systematiek van kostenramingen en de verschillende overschrijdingskansen wordt overigens uitgebreid toegelicht in deelrapport 21 bij de Nieuwe HSL-Nota (PKB-deel1).

146

«Aanlegkosten»: uit een vergelijkend overzicht van de aanlegkosten (rapport Moret p. 43, bron: projectbureau HSL) blijkt de post «grote kunstwerken» van belang. Kan het kabinet nader specificeren hoe deze post bij de diverse varianten is opgebouwd?

In het MEY rapport worden een aantal kostenposten uitgezonderd voor de kostenopstelling:

- BTW*
- financieringskosten, waaronder bouwrente*
- toekomstige prijsstijgingen.*

Daarnaast zijn – voor zover ons bekend – de kosten voor afkoop van de aanleg van het aansluitende baanvak in België en de gevolggkosten van de HSL voor het bestaande net buiten beschouwing gelaten. Hoe zijn de kosten voor het A1 tracé inclusief bovengenoemde posten? p. 189/192.

De kosten voor de diverse planonderdelen (kunstwerken) voor het FnFz-tracé en voor de verschillende varianten zijn slechts globaal aangegeven. Kan een gedetailleerd overzicht van de kostenopbouw worden gegeven, ook van de in de A-MER genoemde varianten?

Kan dit ook worden gegeven voor de A16, daarbij onderscheid makend tussen het knooppunt Princeville, de verbreding van de Rithesesestraat-Galder en het deel ten noorden van de aansluiting Lunetstraat dat is opgenomen in de trajectnota A4/A16?

Tot nu toe is BTW op spoorweg-infraprojecten terugvorderbaar en wordt daarom niet meegenomen in de kostenraming. De verwachting is dat dit in de toekomst, en dus ook voor de HSL-Zuid, mogelijk niet langer het geval zal zijn. Over dit risico is afgesproken dat eventuele financiële consequenties budgettair verrekend zullen worden met het Ministerie van Financiën.

Zoals dat geldt voor alle overheidsuitgaven, wordt het geld voor het publiek te financieren gedeelte van de HSL-Zuid niet geormerkt geleend. Er worden dus geen financieringskosten betaald; het gaat om een fictieve bouwrente (in de schatting van het privaat te financieren gedeelte zijn de financieringskosten van private partijen al verdisconteerd).

De uitgaven op de rijksbegroting, dus ook die voor de HSL-Zuid, worden geraamd in constante prijzen. Hoe hoog de toekomstige prijsstijgingen werkelijk zijn zal de toekomst moeten leren. De compensaties voor nominale loon- en prijsstijgingen worden geraamd op een aanvullende post in de Miljoenennota. In 1996 wordt daar de prijsindex voor overheidsinvesteringen op 2,8% geraamd, daarna 1,8%.

Als de verdere besluitvorming realisering van de HSL-Zuid volgens de huidige planning toestaat, betekent deze verwachting dat de begroting van f 8,453 mld (prijsspeil 1996) na correctie voor inflatie f 9,218 mld is.

De bijdrage aan het tracé in België is f 823 mln in guldens 1996 is in de beschouwing meegenomen.

Wat gevolggkosten voor het bestaande net betreft: Doordat internationale en binnenlandse treinen over de HSL-Zuid rijden, komt capaciteit op de bestaande lijn vrij. Hierdoor zijn minder investeringen nodig dan in Rail 21 nog werd voorzien, komt ruimte vrij voor eventuele additionele binnenlandse treinen en vermindert de congestie en dus de kans op vertragingen. Deze effecten zijn positief, maar geen onderdeel van de kosten van de HSL-Zuid als zodanig.

In reactie op de vraag om gedetailleerde kosteninformatie merk ik op dat openbaarmaking van deze gegevens de positie van het rijk bij de aanbesteding kan beïnvloeden. Om deze reden is in de documenten slechts summier informatie over de kosten opgenomen. Desgewenst kan nadere informatie vertrouwelijk ter beschikking worden gesteld.

In het A-MER HSL-A16 Breda-Prinsenbeek zijn varianten met een betere bundeling van de HSL en A16, door het verleggen van de A16, vergeleken met de situatie zonder het verleggen van de A16. De kosten van verbreding A16, inclusief knooppunt Princeville, zonder het verleggen van de A16 bedragen circa f 260 mln, de aanlegkosten van de HSL-Zuid voor dit gedeelte circa f 850 mln (bij het bovengrondse PKB-ontwerp). Na het verleggen van de A16 zijn de totale kosten van A16 en HSL gelijk aan die zonder verleggen: totaal f 1110 mln; circa f 335 mln voor de A16 en circa f 775 mln voor de HSL.

4. Gevoeligheid voor snelheid

147

Welke gevolgen heeft het verlagen van de ontwerpsnelheid voor de kosten en de planologische inpassing van de aanleg van de HSL-Zuid?

In vraag 270 en in mijn reactie op het rapport van Moret c.s., § 3.4 is ingegaan op de effecten op de aanlegkosten.

Wat betreft geluidshinder, visuele hinder, verstoring van natuur en landschap en ruimtebeslag verwijs ik naar vraag 235. Een verlaging van de ontwerpsnelheid tot bijvoorbeeld 200 of 250 km/uur leidt tot mogelijk krappere boogstralen. Hierdoor is het in theorie mogelijk dat bepaalde gevoelige objecten en gebieden kunnen worden ontzien. Bezien we het tracé A1 dan is de conclusie dat er niet een wezenlijk ander tracé uitkomt. De wijzigingen zijn hooguit lokaal, waarbij het ook op voorhand geen uitgemaakte zaak is dat de effecten en/of kosten minder worden. Dit geldt ook voor de andere tracévarianten.

148

Is het juist dat recentelijk andere opvattingen zijn gaan ontstaan bij het Ministerie t.a.v. de gevoeligheid van snelheid in relatie tot het investeringsniveau? (zie pag. 30)

De gevoeligheid van ontwerpsnelheid in relatie tot het investeringsniveau wordt in hoofdzaak bepaald door de afmetingen van de tunneldoorsneden. Bij het in- en uitrijden van treinen in tunnels ontstaan drukveranderingen die voor de reizigers merkbaar zijn. Als deze drukverandering per tijdseenheid van 4 seconde (gelijk aan de tijd voor het slikken) een bepaalde waarde overschrijdt, dan wordt dit als hinderlijk en oncomfortabel ervaren. De grootte van deze drukverandering per 4 seconde wordt onder andere bepaald door de snelheid waarmee de tunnel in gereden wordt, alsmede de doorsnede van de tunnel in relatie tot de doorsnede van de trein. Deze drukveranderingen worden groter naarmate de snelheid van de trein groter wordt, hetgeen weer gecompenseerd kan worden door de doorsnede van de tunnel te vergroten.

Dit gehele fenomeen van luchtdrukveranderingen is een complexe problematiek, waar nationaal en internationaal de laatste jaren een aanzienlijke vooruitgang in kennis is verkregen die nog steeds gaande is. Vandaar dat de inzichten van het Projectbureau zowel door eigen onderzoek als internationale ontwikkelingen aan verandering onderhevig zijn.

In het in PKB-deel 1 gepresenteerde ontwerp (voorjaar 1994) is voor de dimensionering van de tunneldoorsneden gebruik gemaakt van voorlopige aannames gebaseerd op de Duitse comfort-eis en op Duitse proefnemingen met een ICE in een tunnel van 2 km lengte. Uit het internationale onderzoek van de UIC blijkt dat ook de tunnallengte in relatie tot de treinlengte van invloed is op deze drukveranderingen. Dit is het ongunstigste bij tunnels met een lengte van circa 4 maal de treinlengte, hetgeen neerkomt op circa 1 500 m. Dit komt overeen met de lengten van de tunnels onder de Oude Maas en de Dordtsche Kil. Hier blijken de effecten zelfs iets ongunstiger dan de destijds gebruikte Duitse grafieken. Die gevoeligheid voor verandering in ontwerpsnelheden in relatie tot investeringsniveau is voor deze tunnels overigens niet sterk gewijzigd. Aanvullend hierop worden er momenteel studies uitgevoerd naar maatregelen ter beperking van de luchtdrukveranderingen. Indien deze maatregelen succesvol blijken te zijn, dan zou de tunneldoorsnede – ook bij hoge ontwerpsnelheden – wellicht te verkleinen zijn.

149

Hoe beoordeelt de minister de berekeningen van Moret inzake de investeringsbesparing bij lagere snelheden?

Zijn de berekeningen waarop Moret zich baseerde (uitgevoerd door de Grontmij) beschikbaar?

Zo nee, hoe kan de Minister dan tot de conclusie komen dat de gemaakte becijfering onjuist is?

In het rapport van Moret is wat betreft de drukgolfproblematiek – het optreden van drukveranderingen bij het in- en uitrijden van treinen in tunnels en het effect daarvan op reizigers – oorspronkelijk uitgegaan van voorlopige uitgangspunten zoals deze in de Nieuwe HSL-Nota (PKB-deel 1), deelrapport 19, staan vermeld. Onderzoek van de afgelopen jaren leiden echter tot andere uitkomsten, zeker in het geval van lange tunnels zoals de tunnel onder het Groene Hart. Tevens is Moret bij de kostenberekening uitgegaan van een globale benadering met een aantal correctiefactoren. Door het Projectbureau HSL-Zuid is gewerkt met een complete kostprijsberekening voor de gehele tunnel onder het Groene Hart, waarbij telkens alle in het ontwerp optredende wijzigingen als gevolg van andere tunneldoorsneden zijn doorgevoerd. Deze door het Projectbureau berekende totaalramingen geven voor de verschillende ontwerpssnelheden geringere reducties te zien dan de globale benadering van Moret.

Het Projectbureau is van mening dat de door Moret genoemde kostenreductie voor lagere ontwerpssnelheden, en de daaraan gekoppelde kleinere tunneldoorsneden, overschat worden en in werkelijkheid niet gerealiseerd kunnen worden. Gelet op deze verschillen is door het Projectbureau aangeboden beide berekeningen naast elkaar te leggen om te kunnen analyseren waar de verschillen vandaan komen. Moret c.s. (Grontmij) hebben tot op heden echter geen inzage gegeven in de door hen uitgevoerde berekeningen.

150

Zijn de door het Ministerie gemaakte becijfering wel beschikbaar?

Deze zijn tot in detail beschikbaar, doch niet openbaar. Openbaarmaking van kosteninformatie beïnvloedt de positie van het rijk bij de aanbesteding. Om deze reden is in de documenten slechts summiere informatie over de kosten opgenomen. Desgewenst kan nadere informatie vertrouwelijk ter beschikking worden gesteld.

5. Exploitatie en investering

151

Kan een toelichting gegeven worden op de afspraken m.b.t. het eigendom van de HSL-zuid (pag. 189)?

Zie het antwoord op vraag 49a.

152

Wanneer is een uitgewerkt standpunt te verwachten over het beheer van het spoor en de verhouding tussen beheerorganisatie en exploitanten?

Wie zal de infra-toedeling (verdeling bezetting buitenlands/binnenlands vervoer) gaan beheren?

Een uitgewerkt standpunt zal in het voorjaar van 1997 het licht zien. Dan zal ook duidelijk zijn hoe de toedeling op de railinfrastructuur zal worden geregeld en wie deze gaat beheren.

153

*Zijn er nog meerdere kandidaat-exploiteerders dan de HST-VEM?
Indien dit niet het geval is, kan de minister dan aangeven waarom zich er tot nog toe slechts een gegadigde heeft gemeld?
Hoe denkt de minister zich – indien slechts één kandidaat exploitant zich heeft aangediend – zich te verzekeren van optimale marktwerking?*

Ja, in het binnenlandse verkeer is in ieder geval NS Reizigers kandidaat. De jongste ontwikkelingen op het binnenlands net doen vermoeden, dat er voor 2005 nog andere kandidaten kunnen volgen.

In het internationaal verkeer is de Europese regelgeving snel in ontwikkeling. Op dit moment is het zo dat alleen internationale samenwerkingsverbanden van binnenlandse maatschappijen recht op doorgang en haltering hebben. Tot op heden zijn er in Frankrijk en België nog geen andere exploitanten, zodat de tekenen er vooralsnog op wijzen dat een enkele Nederlandse partij onderdeel zal zijn van een enkel internationaal samenwerkingsverband, dat het PBKAL-netwerk exploiteert.

Marktwerking kan ook worden bereikt door concurrentie om het spoor in plaats van op het spoor: één van de te onderzoeken mogelijkheden is om in het kader van de private financiering een vervoersconcessie te verlenen, waarbij de HST-VEM onderdeel zou zijn van een publiek-private samenwerkingsconstructie.

154

Kan aangegeven worden wat het prijsverschil zal zijn voor een reis met de klassieke intercity resp. een reis met de hogesnelheidsstrein (bijv. op traject Rotterdam/Amsterdam)?

Neen, dat is niet bekend.

Voorheen waren tarieven in het nationale en in het internationale verkeer bepaald door het aantal gereden kilometers. In de toekomst zal bij commerciële exploitatie bepalend zijn wat de verschillende klanten over hebben voor een reis. De marktprijs bepaalt hoe goedkoop een kaartje moet zijn om de trein, respectievelijk de baan, vol te krijgen. In vrijwel alle markten geldt dat bij een gegeven – grote – capaciteit, bedrijven een strategie volgen van «omzet draaien», omdat de additionele kosten per extra klant heel beperkt zijn in verband met de vaste kosten. Dit leidt tot sterke tariefdifferentiatie naar marktsegment en periode van de dag/week/jaar (denk bijv. aan vakantiehuisjes of de bioscoop). Ook is vaak sprake van koppelverkoop, zoals in hotel-plus-vervoer-combinaties.

In het algemeen is de verwachting dus dat een commerciële prijszetting zal leiden tot meer differentiatie in tarieven. Voor de Thalys geldt nu al, zoals dat ook in de vliegtuigmarkt is gebeurd, dat er zowel tarieven bestaan die de toeristische markt bedienen en lager zijn dan het klassieke tariefsysteem, alsook hogere tarieven in het zakelijk segment.

155

*Wordt verschil gemaakt in de prijs van het kaartje voor de zakelijke en niet-zakelijke reiziger en op welke manier zal praktisch worden uitgewerkt?
Is bekend welk percentage van de HSL-passagiers zakelijk verkeer betreft?*

Welke percentage zakenreizigers wordt voor het conventioneel treinverkeer verwacht?

In welke mate zou de vervoersprognose en het percentage zakenreizigers voor de HSL veranderen indien voor de rijtijdwaardering wordt uitgegaan van f 45/uur i.p.v. f 120/uur (recente studie van OC&C strategy consultants)?

Ja. In de praktijk wordt het onderscheid tussen zakelijke en niet-zakelijke tarieven gemaakt door aan verschillende prijskaartjes verschillende

voorwaarden te verbinden. In het buitenland en bij de Thalys, en ook in de luchtvaart gebeurt dat al.

Een tarief voor niet-zakelijk gebruik wordt bijvoorbeeld gekenmerkt door het feit dat wijziging in de reservering niet mogelijk is, een verplichte zaterdag in de verblijftijd wordt opgenomen of verlenging van de verblijftijd niet mogelijk is. Een zakelijke reiziger immers heeft bij zijn reis een zakelijk doel: een vergadering bijvoorbeeld. Zijn verblijf kan derhalve sterk aan verandering onderhevig zijn. Wijzigingen in de reservering en verlenging van de verblijftijd zijn voorwaarden die aan een zakelijk kaartje verbonden kunnen worden.

Volgens de internationale vervoersprognoses is het aandeel zakelijk verkeer ongeveer 40% (zie deelrapport 1 van de Nieuwe HSL-Nota). Voor de binnenlandse markt is het niet bekend.

De vraag in welke mate de vervoersprognose en het percentage zakenreizigers voor de HSL-Zuid veranderen indien voor de rijtijdwaardering wordt uitgegaan van f 45,- per uur in plaats van f 120,- per uur is niet direct te beantwoorden: de vervoersprognoses hangen af van een groot aantal onderling weer afhankelijke gegevens, zodat een heel nieuw vervoerskundig en bedrijfseconomisch onderzoek nodig is om de vraag letterlijk te beantwoorden. De resulterende informatie zou van beperkte waarde zijn. De rijtijdwaardering is door MVA Londen, specialist in vervoersprognoses, McKinsey & Cie en de deskundigen van de Adviesdienst Verkeer & Vervoer, voor de zakenreiziger bepaald op f 120,- per uur. Gezien de arbeidskosten per uur en de uurtarieven van de zakenreiziger in dit marktsegment is dit niet hoog: in prognose-studies in de luchtvaart is wel met f 300,- per uur gewerkt. Gezien de tarieven voor het zakelijk vliegverkeer is f 120,- heel redelijk.

De prognoses zijn een indicatie, om ver van te voren gevoel te ontwikkelen voor de omvang van het reizigerspotentieel, en dus voor de investerings-/capaciteitsbehoefte. Onder de prognoses liggen een aantal conservatieve aannames: met name is in het model een beperkte autonome groei van het internationale reizen in het algemeen verondersteld (3,3%). Verder is in het model geen rekening gehouden met sterk toenemende congestie, met flankerend beleid of met het plafond op Schiphol. Evenmin is gecorrigeerd voor effecten van de Europese eenwording. Verschillende internationale studies komen tot vergelijkbare prognoses.

156

Kan een toelichting gegeven worden op de berekeningen rondom het optimum in de doortrekking van de HSL-treindienst naar Eindhoven? (pag. 120)

Voor het binnenlands medegebruik over (een deel van) de HSL-Zuid zijn er ten aanzien van de exploitatie twee hoofdvormen:

1. 1 maal per uur Amsterdam–Rotterdam
1 maal per uur Amsterdam–Breda
1 maal per uur Den Haag–Rotterdam–Breda–Maastricht
2. 2 maal per uur Amsterdam–Breda

Door NS-Reizigers is vervoersonderzoek gedaan naar de mogelijkheden van binnenlands medegebruik. Daarin zijn ten aanzien van hoofdvorm 2 (2 maal per uur Amsterdam–Breda) verschillende dienstregelingen onderzocht, waarbij kosten, opbrengsten, effecten op al bestaande treindiensten, kwaliteit, enz. zijn meegenomen.

Uit het onderzoek blijkt dat het optimum tussen kosten en opbrengsten – voorzover nu na te gaan – ligt bij een trein doortrekken tot Eindhoven en de andere te stoppen in Breda.

157

Kan toegelicht worden wat precies bedoeld wordt met lange afstanden t.o.v. middellange afstanden bij het binnenlands gebruik? (pag. 121).

Op blz. 121 in PKB-deel 3 wordt gesproken over lange en middellange afstanden bij het binnenlands gebruik. Bij middellange afstanden gaat het om afstanden tot rond 80 km (Den Haag–Rotterdam, Schiphol–Den Haag) en bij lange afstanden om afstanden boven circa 80 km (Amsterdam–Rotterdam en verder).

158

Kan aangegeven worden welk deel van het te verwachten positieve exploitatieresultaat van de hogesnelheidstrein het gevolg is van gebruik van de Thalys door nationale resp. internationale reizigers voor de verschillende tracé-varianten?

De verdeling van het te verwachten exploitatieresultaat op het Nederlands deel tussen het internationaal gebruik van de Thalys enerzijds en binnenlands gebruik in Thalys en binnenlandse hogesnelheidstreinen is ongeveer half-half.

159

Kan de minister aangeven welke ervaringen tot op heden met de Thalys zijn op gedaan voor wat betreft reizigersaantallen?

Is er sprake van een vervoersgroei ten opzichte van het volume ten tijde van bediening met conventionele treinen? Ligt de groei in lijn met de verwachtingen op grond van de nu reeds geboden kortere reistijd en hogere kwaliteit? (blz. 118).

Welke problemen worden thans ondervonden en welke gevolgen heeft de Thalys voor het overige treinverkeer en omgekeerd?

Tot nu toe reizen gemiddeld 1950 mensen per dag met de Thalys, De vervoersgroei is 15 à 20%. Dit is conform verwachting. In de eerste drie maanden sinds de indienststelling hebben 175 000 reizigers van Amsterdam naar Parijs gebruik gemaakt van de Thalys.

Dit betekent een reizigersgroei van 15 à 20 % ten opzichte van de oude treinverbinding vorig jaar; dit is in lijn met de verwachtingen.

Regelmatig treden vertragingen op variërend van 3 tot 10 minuten, die pas na de Belgische grens kunnen worden ingelopen. Dit is een normale dienstregelings situatie, dus nog afgezien van incidenten. Oorzaken zijn de reeds hoge baanvakbezettingsgraad en de tijdelijke snelheidsbeperkingen als gevolg van uitvoering van Rail 21 spooruitbreidingen. De Thalys is in de dienstregeling in de plaats gekomen van dagtreinen Amsterdam–Parijs.

160

Welke uitkomst geeft de meest recente vervoersprognose in opdracht van het ministerie van Verkeer en Waterstaat voor het totale reizigersvolume en voor de verschillende tracévarianten van de HSL-Zuid op de middellange termijn? (2005–2010).

Wordt er rekening gehouden met de recente daling van het reizigersvolume in het algemeen en voor de internationale reizigers sinds 1990?

Prognoses voor 2005:

Internationaal: A1 6,6 mln, BBLN 6,5 mln, WB3 6,6 mln, WB met station 6,3 mln.

Binnenlands (alleen Amsterdam–Rotterdam): A1 6,3 mln, BBLN 4,6 mln, WB3 6,0 mln, WB met station 5,1 mln.

Op de vraag over de autonome ontwikkeling van het reizigersvolume passen een modeltheoretisch en een inhoudelijk antwoord.

Het modeltheoretisch antwoord luidt: Het feit dat recente korte-termijnontwikkelingen in de vervoersvraag niet overeenstemmen met een lineaire interpolatie tussen de vraag in het basisjaar en het doeljaar, heeft geen enkele relevantie voor de geloofwaardigheid van de langere-termijnvoorspellingen. In de praktijk verloopt het tijdprofiel van de invoervariabelen niet lineair. Het model geeft dan een voorspelling voor een jaar, zonder aan te geven hoe de vervoeromvang zich ontwikkelt.

Het inhoudelijke antwoord luidt – op het gevaar af de modeltheoretische waarschuwing in de wind te slaan – dat de internationale mobiliteit sneller groeit dan ten tijde van de de ijking van het prognosemodel voorzien.

Voor het opstellen van de prognose wordt eerst de ontwikkeling van de gehele markt bezien (dus alle vervoerswijzen tezamen). Vervolgens wordt de wijziging in de modal split voorspeld, die optreedt als gevolg van de aanleg van de HSL-Zuid. Uitgangspunt in het model is een autonome groei van het internationaal vervoer van 3,3% (gemiddeld over vervoerswijzen en bestemmingen) die zijn basis heeft in de voor Schiphol gebruikte, en inmiddels te conservatief bevonden, prognoses.

Inderdaad is tussen 1990 en 1995 het treinvervoer naar Parijs gedaald met 40% (tot circa 0,6 mln per jaar). In die periode werd door de spoorwegen niet meer in het verouderde product geïnvesteerd in afwachting van de komst van Thalys. Voor het treinvervoer naar België gold dit trouwens niet. In de eerste drie maanden sinds de introductie van Thalys is het vervoer weer gegroeid met 15–20%. Het vliegverkeer tussen Nederland en Frankrijk is in dezelfde periode 1990–1995 gegroeid met 43% van 0,89 mln naar 1,27 mln per jaar. Voor de verbinding Schiphol–Parijs is dit 26% (0,62 versus 0,80 mln).

161

Welke invloed heeft het aantal halteplaatsen respectievelijk het toepassen van alternerende halteplaatsen op de reistijd, reizigers-aantallen, exploitatie en subsidie?

Voor een extra stop moet al gauw 3 tot 4 minuten bij de reistijd worden opgeteld. De werkelijke extra reistijd wordt sterk bepaald door de maximumsnelheid die ter plaatse gereden kan worden zonder stop. In hoeverre een extra stop vanuit het oogpunt van de exploitant aantrekkelijk is hangt af van het aantal extra passagiers, dat door de stop aangetrokken wordt en het verlies aan (doorgaande) passagiers door de langere reistijd. Daarbij komt dat een extra stop er toe kan leiden dat extra materieel moet worden ingezet. In hoeverre het exploitatieresultaat door een extra stop verslechtert valt in zijn algemeenheid niet te zeggen.

162

Is de vervoerswaarde van de tracévariant A1 hoger dan in de andere varianten indien de resterende conventionele treinreizigers worden meegenomen?

Ja. Tracé A1 voegt een nieuwe rechtstreekse lijn toe, waardoor men vanuit Rotterdam in ruim een kwartier op Schiphol is en in ongeveer een half uur in Amsterdam. Dit biedt een marktpotentieel dat door het huidige net niet kan worden bediend. Zie ook het antwoord op vraag 222.

163

Hoe groot zijn de geplande keertijden van de HST Zuid te Amsterdam in de verschillende tracévarianten en welk effect hebben deze op de omlooptijden en het aantal benodigde HST's?

De rijtijd is bij tracé WB3 3 minuten langer dan in de tracé A1. Dit betekent voor een retourrit dat de keertijd te Amsterdam bij tracé WB3 6 minuten korter is dan in de tracé A1. Dit verschil heeft nog geen effect op

het aantal benodigde treinstellen. De rijtijd van de hogesnelheidstreinen over de BBLN variant is 10 minuten langer dan in de tracé A1 variant. Dit betekent dat de keertijd te Amsterdam in de BBLN variant 20 minuten korter is dan bij tracé A1. Dit verschil zal betekenen dat het aantal benodigde treinstellen toeneemt. Dat wil zeggen voor de treinen van/naar Parijs 1 compositie (2 stellen), voor de treinen van/naar Londen 1 compositie (2 stellen) en voor de binnenlandse hogesnelheidstrein («shuttle») 1 compositie extra.

Daarnaast speelt nog de keuze van het eindpunt te Amsterdam, te weten Amsterdam CS of Amsterdam Zuid/WTC een rol. Wanneer direct in de nabijheid van Amsterdam Zuid/WTC voldoende keervoorzieningen beschikbaar zijn, betekent keren te Amsterdam CS (Watergraafsmeer) voor de HST-verbindingen die daar keren (HST Parijs, HST Londen en de binnenlandse Shuttle) 1 compositie extra ten opzichte van keren te Amsterdam Zuid/WTC (ook hier geldt, dat een compositie HST zowel van/naar Parijs als van/naar Londen bestaat uit 2 stellen).

164

Welke netto contante waarde van het exploitatieresultaat van de verschillende varianten valt te verwachten indien de door het Ministerie van Financiën voorgeschreven disconteringsvoet van 4% i.p.v. 6.5% wordt gebruikt? (recente studie OC&C strategy consultants)

De disconteringsvoet van 4% is voorgeschreven voor maatschappelijke kosten/baten-analyses, waarin niet-financiële effecten (geluidshinder, reistijdwinst, etc.) worden geschat en in guldens worden «omgerekend». De cijfers van OC&C betreffen geen maatschappelijke kosten/baten-analyse, maar een bedrijfseconomische waardering van de financiële resultaten van de HSL-Zuid.

Wijziging van de disconteringsvoet van 6,5% naar 4% verandert de jaarlijkse exploitatieresultaten niet. Procentueel neemt de contante waarde voor alle tracés met hetzelfde percentage toe. De absolute verschillen tussen de tracés worden dus groter.

NCW (4%): A1 = 3,7 mld, WB3 = 3,4 mld, WB met station = 2,8 mld, BBLN = 2,6 mld.

165

Hoe verandert de rentabiliteit van de exploitatie van de conventionele treinen in de verschillende tracévarianten?

Welke netto contante waarde van het gehele treinverkeer is te verwachten?

Deze vraag is niet te beantwoorden, omdat er een sterke samenhang bestaat tussen de tracékeuze en de ontwikkeling van het treindienst-systeem, in een ook anderszins sterk dynamische ontwikkeling van de treinexploitatie over lange termijn, herstructurering en financiële sanering van de NS, toenemende concurrentie en veranderende mobiliteitspatronen. Het toerekenen van effecten aan verschillende, onderling afhankelijke oorzaken, en het toerekenen van kosten en opbrengsten aan bepaalde treinen, leidt tot zodanige variatie dat iedere uitkomst van de exercitie willekeurig zou zijn.

Geconstateerd kan worden dat bij het bepalen van de effecten van de HSL-Zuid op de overige treinen twee componenten een rol spelen: enerzijds is sprake van wegvallende opbrengsten, anderzijds is ook sprake van lagere kosten. Met het materieel dat niet meer wordt ingezet op de oude verbinding, kunnen elders op het net weer opbrengsten worden gegenereerd. Met name is die toerekening van kosten aan de wegvallende trein lastig; de trein-trein-substitutie kan leiden tot kortere treinen en dus een gelijkmatiger inzet van materieel, waardoor de rentabiliteit positief wordt beïnvloed. Tegenover die opbrengsten staan echter weer te maken

kosten, die niet substantieel behoeven af te wijken van de kosten, zoals die thans worden gemaakt.

In het algemeen geldt dat de totale rentabiliteit van het net met de HSL-Zuid hoger is dan zonder.

166

Hoe verandert de netto contante waarde van het exploitatieresultaat indien de ontwerpsnelheid van de HSL-Zuid wordt verlaagd naar 200 km/per uur?

De rijtijd is bij een ontwerpsnelheid van 200 km/uur op het Nederlandse traject 6 à 7 minuten langer. Bij kleine verschillen in reistijd berekent de exploitant dat elke minuut rijtijdverlenging een lagere exploitatie-opbrengst betekent van (gekapitaliseerd) f 35 à f 100 mln. Dit zou voor dit geval uitkomen op een lagere exploitatie-opbrengst van f 200 à f 700 mln. Daarbij moet worden opgemerkt dat deze benadering in dit geval, gezien het grote verschil in rijtijd, eigenlijk buiten de nauwkeurigheidsmarges valt.

167

Wat is het rendement van de BBLN-variant («Rail21+»), indien wordt uitgegaan van onderstaande uitgangspunten, versus het rendement van de HSL conform de A1 variant.

Uitgangspunten:

- viersporigheid tussen Amsterdam CS en Lage Zwaluwe
- bovenleidingsspanning gelijk aan binnenlands spoorwegnet
- bundeling snel en langzaam verkeer op aparte sporen
- snelle sporen maximaal 200 km/uur
- meerijden HSL met binnenlands IC-verkeer
- viersporige tunnel bij Delft

De genoemde uitgangspunten zijn met elkaar strijdig. Zo is het niet mogelijk te voldoen aan het uitgangspunt maximaal 200 km/uur onder de bovenleidingsspanning van 1500 V die op de binnenlandse sporen zit. Bij die spanning kan slechts tot ongeveer 160 km/uur een betrouwbare exploitatie worden gegarandeerd, terwijl op veel plaatsen snelheidsbeperkingen zitten die tot een lagere maximumsnelheid leiden. Voorts is de aanduiding BBLN verwarrend, omdat met deze aanduiding de bundeling van twee hogesnelheidssporen met de bestaande spoorlijn wordt bedoeld.

De overige uitgangspunten leiden tot een variant, die sterkt lijkt op de varianten BLZ-160 en BLN-160 zoals die in de Nieuwe HSL-Nota (1994) staan beschreven. De bottle-neck zit met name in de passage Lage Zwaluwe-Rotterdam, waar vier sporen onvoldoende zijn om naast de binnenlandse personentreinen en de goederentreinen ook nog hogesnelheidstreinen, met de snelheid van een InterCity, via Dordrecht af te wikkelen. Uit onderzoek bleek al vrij snel dat de capaciteit hiervoor volledig ontbreekt.

Kijken we naar het gedeelte Rotterdam-Amsterdam, dan kunnen in het ontwerp BLN-160 maximaal 2 HST's per uur worden verwerkt, en dan alleen de treinen naar Brussel en Parijs als ze om het half uur rijden. De gewenste capaciteitsruimte voor de derde trein (naar Londen) en de vierde trein (om Parijs heen naar Zuid-Frankrijk) ontbreekt zowel vanwege capaciteitsgebrek als vanwege de zogeheten tijdligging ten opzichte van de binnenlandse dienstregeling (zie ook deelrapport 5 bij PKB-deel 1). Gegeven de aanwezig veronderstelde viersporigheid tussen Rotterdam en Lage Zwaluwe en de daardoor optredende bottle-neck ontstaat er ten noorden van Rotterdam bij volledige viersporigheid overcapaciteit. De te rijden dienstregeling komt in de buurt van het nul-alternatief (geen HST's, maar Benelux-treinen) en het nul-plus alternatief (enkele HST's per dag)

uit de Nieuwe HSL-Nota van 1994. Het aantal internationale reizigers in die alternatieven varieert tussen de 3,7 en de 4,3 mln. De binnenlandse dienstregeling van Rail 21 en Rail 21 Cargo kan niet geheel worden gereden. Het rendement van het voorgestelde alternatief is veel slechter, daar er binnenlandse treinen moeten vervallen en er op een bestaande verbinding relatief duur materiaal wordt ingezet. Bovendien ontstaat er dure overbodige infrastructuur ten noorden van Rotterdam.

168

Welk effect heeft een gefaseerde realisering van de HSL-Zuid (fase 1 Antwerpen Rotterdam, fase 2 Rotterdam (Den Haag) Schiphol Amsterdam) op de kosten/baten ratio van de tracévarianten rekening houdend met verschillende scenario's in de ontwikkeling van de (inter)nationale treinreizigers markt?

In de Nieuwe HSL-Nota (deelrapport 13) werd, bij de toenmalige uitvoering van Fn-Fz die goedkoper was dan het huidige ontwerp, de baten/kosten-ratio voor het alleen ten zuiden van Rotterdam aanleggen van een hogesnelheidslijn bepaald op 0,8. Gefaseerde aanleg betekent dat deze onrendabele toestand langer voortduurt.

169

Welk inzicht bestaat er over toekomstige prijsontwikkeling van diverse vormen van vervoer en met welke gevolgen voor de HSL?

Belangrijkste concurrenten voor de HSL zijn het vliegtuig, de particuliere auto, het (tour)busvervoer voor de lange afstand en in een enkele specifieke relatie de ferry-diensten. Dit laatste geldt met name voor de internationale verbindingen met Groot-Brittannië.

Over de toekomstige prijsontwikkelingen valt weinig met zekerheid te zeggen omdat deze van veel verschillende factoren afhankelijk zijn. Wel zijn tendensen te onderkennen.

Ten aanzien van de tarieven van het vliegverkeer valt te verwachten dat een toenemende concurrentie op de Europese lijnen kan leiden tot een verlaging van de tarieven in de komende jaren. Anderzijds wordt in internationaal verband gestreefd naar het invoeren van BTW op vliegtickets en het heffen van accijnzen op kerosine, hetgeen zal leiden tot een prijsverhoging. Voor de auto geldt de verwachting, dat de brandstofprijzen de komende jaren zullen stijgen als gevolg van een verhoging van de accijnzen en dat de parkeertarieven (met name in de stedelijke gebieden) zullen blijven stijgen. Voor de langere termijn valt, naast het huidige tolsysteem in Frankrijk, te verwachten dat ook andere landen heffingen zullen gaan invoeren voor het gebruik van de weg (vormen van Rekeningrijden).

Voor het busvervoer op de lange afstand geldt eveneens dat accijnsverhogingen en heffingen voor het gebruik van de weg kunnen leiden tot hogere tarieven. Anderzijds kent met name het busvervoer aanzienlijke onderlinge concurrentie.

De tarieven voor de hogesnelheidstrein worden niet door de (Nederlandse) overheid, maar door de spoorwegen (gezamenlijk) vastgesteld. Verwacht mag worden dat de gezamenlijke maatschappijen steeds een in de markt concurrerend tarief zullen aanbieden.

Bij dit alles is het goed voor ogen te houden, dat bij de keuze van het vervoermiddel de prijsstelling één, maar zeker niet het enige keuzecriterium is. Naast prijs spelen de factoren snelheid, comfort, frequentie, status, beschikbaarheid en betrouwbaarheid een belangrijke rol, waarop verschillende marktsegmenten verschillend reageren.

170

Waar rekent het Kabinet op voor wat betreft het terugverdienvermogen van de HSL uit de exploitatie?

Het resultaat van de exploitatie is naar verwachting zodanig, dat na dekking van de kosten en een redelijk rendement voor de exploitant voldoende resteert om de voorziene private financiering te rechtvaardigen.

171

Hoe ver is de exploitant met de voorbereiding van een geïntegreerd integraal verkoop- biljet- en reserveringssysteem van tickets voor het vliegtuig en de trein en adequate bagage-afhandeling om zo de substitutie te bevorderen?

Een geïntegreerd verkoop-biljet en reserveringssysteem van HST/VEM en KLM is thans operationeel. Met andere luchtvaartmaatschappijen zijn voorbereidingen gaande. Geïntegreerde bagageafhandeling is nog niet ingevoerd, wel wordt op Schiphol overstapservice geboden.

172

Kan de Minister inzicht geven in de geschatte onderhoudskosten tussen de verschillende varianten? Rekening houdend met de slappe bodems, de tunnels, de overgangen tussen kunstwerken en dijken en dit afgezet tegen de meer zekerheid biedende stevige bodem van de strandwal waar de BBLN/TU-variant tussen Den Haag en de Ringvaart opligt.

Het inschatten van de onderhoudskosten is in deze fase van het project echter nog slechts globaal mogelijk.

De onderhoudskosten kunnen worden uitgedrukt in een prijs per strekkende meter enkelspoor. De invloed van de bodemgesteldheid – en de verschillen daarin – is in deze prijs meegenomen en is tussen de verschillende varianten niet discriminerend. Er is wel een verschil in tracélengte tussen de verschillende varianten, waardoor er een verschil in onderhoudskosten ontstaat. Ten opzichte van A1 zijn de extra onderhoudskosten van WB3 en BBLN bij benadering respectievelijk f 2 en f 2,5 mln. per jaar.

173

Wat is waar van de bewering door het HSL Platform dat de slappe veenbodem leidt tot een méér-investering van minstens f 200 miljoen i.v.m. resonantie. Hoeveel extra kosten zijn nodig voor onderhoud van een tunnel in de veengrond?

Deze bewering is onjuist.

De problematiek van resonantie doet zich voor bij een lage aardebaan op een slappe bodem, zoals bijvoorbeeld klei- en veenlagen. In het huidige tracé doet deze situatie zich slechts nog incidenteel voor en is de problematiek volledig onderkend. In het verleden is om andere redenen, zoals kruisende infrastructuur en inpassingsaspecten, al eerder overgegaan op kunstwerken die of op palen of op het pleistocene zand zijn gefundeerd. Dit geldt ook voor de tunnel in het Groene Hart, waarvan het geboorde deel zich geheel in het pleistocene zand bevindt en de open afritten zondermeer op palen worden gefundeerd.

In het gedeelte boven Rotterdam gaat het om slechts enkele kilometers aardebaan waar overwogen wordt om vanwege de problematiek van de kritieke snelheid – zoals de bedoelde resonantie in vaktermen wordt genoemd – de lage aardebaan te vervangen door constructies die hiervoor ongevoelig zijn. Met deze aanpassing is in het budget rekening

gehouden. In de tracédelen in de Devel en Hoeksche Waard zijn deze voorzieningen al in het vigerende ontwerp opgenomen.

6. Financiering van de investering

174

Zijn in het genoemde bedrag van f 1,435 miljard de meerkosten voor de tunnel door het Groene Hart à f 0,9 miljard begrepen?

Hoe moet dat beoordeeld worden tegenover de ca. f 0,5 miljard voor additionele inpassingsmaatregelen als gevolg van bestuurlijke wensen?

Het bedrag van f 1,435 mld bestaat uit f 900 mln voor de extra kosten voor een tunnel onder het Groene Hart en f 535 mln voor additionele inpassingsmaatregelen als gevolg van het bestuurlijk overleg. Het besluit om f 900 mln extra te fourneren voor de boortunnel heeft het kabinet gemotiveerd vanuit het Groene-Hart-beleid (beleid dat onder meer gericht is op het voorkomen van nieuwe doorsnijdingen van dit karakteristieke open veenweidelandschap met infrastructuur) en technische innovatie. Alleen met een boortunnel kan voldaan worden aan het behoud van het Groene-Hart-concept en de bijzondere eisen die gesteld worden aan de wijze van realisering van de lijn door dit gebied. De f 535 mln voor additionele inpassingsmaatregelen is een uitvloeisel van het bestuurlijk overleg. Het betreft hier verbeteringen op meerdere plaatsen van het tracé voor zowel het milieu als de woonomgeving.

175

Uit het rapport van Moret c.s. blijkt dat in de kostenramingen geen post is opgenomen voor BTW, financieringskosten en toekomstige prijsstijgingen. Waarom is de begroting niet voor deze onderdelen uitgerekend?

Hoe wordt in de financiering van deze kosten voorzien?

Zie het antwoord op vraag 146.

176

Is de BTW wel of niet in de kostenraming opgenomen?

Zie het antwoord op vraag 146.

177

Bij de afweging voor een tracékeuze ten noorden van Rotterdam spelen benodigde investeringskosten een rol van betekenis. De regering geeft aan dat de investeringskosten voor de A1-variant f 4,2 miljard en voor de WB3-variant meer dan f 4,2 miljard zullen bedragen. Bij beide varianten is er daarbij sprake van onzekerheidsmarges.

Kan de regering meer exact aangeven wat de geraamde investeringskosten zijn voor de WB3-variant, i.c. wat houdt «meer dan» f 4,2 miljard in?

Kan de regering de verschillen aangeven in de onzekerheidsmarges tussen de A1 en de WB3-variant (in relatie tot voornoemde bedragen) en op welke inhoudelijke onzekerheden deze, zo mogelijk per factor gekwantificeerd, zijn gebaseerd?

De terminologie «meer dan» houdt in dat rekening gehouden moet worden met kostenverhoging als gevolg van bestuurlijke inpassingswensen. Ook tegenvallers doordat het ontwerp op een aantal punten nog enige onzekerheden bevat zijn te verwachten (zie ook de audit op de aanvullende MER over WB3 die ik u samen met het commentaar op het Moret Rapport heb toegezonden). De onzekerheidsmarge bij tracé A1 is statistisch berekend op f 0,6 mld.

178

De WB3-variant is een uitwerking van een inspraakreactie waarvoor eerst eind 1995 een aanvullende MER is opgesteld. Heeft bij de opstelling van de MER vooroverleg met de meest betrokken lagere overheden plaatsgevonden?

Zijn de technische en financiële risico's bij een keuze voor de WB3-variant vergelijkbaar met die van de A1-variant?

Bij het opstellen van het aanvullende MER over WB3 heeft beperkt vooroverleg met de meest betrokken lagere overheden plaatsgevonden. Hierbij werd een mate van detail nagestreefd die benodigd is voor een afweging op PKB-niveau.

De technische risico's van tracé WB3 zijn iets groter dan die bij A1: het technisch ontwerp is wel volwaardig uitgewerkt, maar de onafhankelijk auditor Bouwdienst/Lloyds Register wees op enkele technische aspecten waaruit een opdrijving van de kosten zou kunnen voortvloeien. De financiële risico's bij een keuze voor WB3 zijn groter, mede doordat slechts beperkt met lagere overheden kon worden overlegd.

179

Welke bedragen van het HSL-budget zijn bestemd voor respectievelijk het tracé in de Randstad c.a. Dordrecht e.o. en het tracé «beneden de Moerdijk», in West-Brabant?

Indien we onder «Randstad c.a.» het tracé ten noorden van Lombardijen verstaan, dan bedraagt het budget f 4,2 mld gulden. Dit bedrag komt overeen met de kostenraming van tracé A1. Tussen Rotterdam CS en Lombardijen rijdt de hogesnelheidstrein over bestaand spoor; er zijn in deze 7 kilometers geen investeringen voorzien.

Dordrecht e.o. komt overeen met het deel van Barendrecht tot en met de passage Moerdijk. De raming daarvoor bedraagt circa f 1,6 mld. In dit tracédeel zijn de tunnels Oude Maas en Dordtsche Kil en de brug over het Hollandsch Diep inbegrepen.

Het gedeelte ten zuiden van de Moerdijk is geraamd op circa 1,7 mld gulden. Inclusief de medegebruiksintakkingen en exclusief de aanpassingen die nodig zijn aan de A16.

De genoemde bedragen zijn alle prijspeil 1995 en exclusief BTW.

7. Procedure en aanlegtijden

180

Acht het kabinet het mogelijk herhaling van parallel lopende beroepsprocedures en bijbehorende verwarring, zoals dit jaar bij de PKB en Tracébesluit Betuweroute het geval was, bij de vervolgpcedures rond de HSL-Zuid te voorkomen?

Ook indien niet de voorkeur van het Kabinet voor A1 gevolgd wordt?

Tegen de PKB en tegen het tracébesluit staat beroep open bij de afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State. In principe wordt het beroep ingesteld tegen de PKB en het tracébesluit tezamen. Alleen indien het tijdsverloop tussen het van kracht worden van de PKB en de vaststelling van het tracébesluit langer is dan een jaar, kan alsnog apart tegen de PKB beroep worden ingesteld. In dat laatste geval ontstaat het parallel lopen – met bijbehorende verwarring – van beroepen tegen de PKB en tegen het tracébesluit waar in de vraag op wordt gedomd. Het door het kabinet gekozen tracé is technisch en bestuurlijk reeds zover ontwikkeld dat de totstandkoming van het tracébesluit binnen een jaar na vaststelling van de PKB haalbaar is.

Indien de kabinetskeuze niet wordt gevolgd, heeft dit aanzienlijke consequenties voor de tijdsduur van de totstandkoming van het tracébe-

sluit. In dat geval ontstaat de situatie die lijkt op de in de vraag bedoelde verwarrende gang van zaken bij de Betuweroute.

181/182

Op advies van de MER Cie, is ervoor gekozen de grenzen/beperkingen conform art 39 ruimer te kiezen dan de zgn. gekleurde band. Als bij de voorbereiding van het tracébesluit een ligging buiten de band wezenlijk/noodzakelijk is zal besluitvorming hierover plaats vinden na overleg met de betrokken lagere overheden. Kan dit nader worden toegelicht o.m. in vergelijking tot de gehanteerde besluitvormingsmethodiek bij de Betuwelijn?

Op welke wijze zal de Tweede Kamer bij een eventueel wijziging van het tracé na de PKB-behandeling worden betrokken?

De Cie m.e.r. had bij haar advies op dit punt met name de gang van zaken bij de Betuweroute op het oog, waar het door de gekozen krappe bandbreedte nodig bleek om over een door een ieder gewenste verbetering van het tracé een veel tijd vergende PKB-wijziging in procedure te brengen die, qua inspraak etc., weinig zinvol nieuws opleverde.

De thans gekozen ruime bandbreedte sluit ook meer aan bij de gang van zaken bij projecten met een soortgelijke impact als de HSL, namelijk de aanleg van autosnelwegen. Ook daar is het de Kamer die, door middel van het vaststellen van de PKB SVV-2, de grote lijnen van het autosnelwegennet bepaalt. Vervolgens zijn het de ministers van V&W en VROM die het tracébesluit vaststellen. De gang van zaken rond de A73 heeft geleerd dat de Kamer in een dergelijk geval nog ruim de gelegenheid heeft haar invloed te doen gelden.

De PKB HSL-Zuid betreft een PKB in de zin van artikel 39 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening. Dit houdt in dat de in de PKB HSL-Zuid opgenomen «zogenoemde concrete beleidsbeslissingen» bij de nadere besluitvorming, dat wil zeggen bij het vaststellen van het tracébesluit», in acht moeten worden genomen. De in de PKB neergelegde bandbreedten van 250 m aan beide zijden, alsmede maximaal 25 m naar boven en beneden hebben een dergelijk juridisch bindend karakter. Dit betekent dat het in het tracébesluit vast te leggen definitieve tracé zich eenvoudigweg moet bevinden binnen genoemde marges. Bij het in de PKB vastleggen van juridische bindende bandbreedten moet worden voorkomen dat die zodanig smal zijn dat daarmee elke flexibiliteit bij de vaststelling van het definitieve tracé wordt weggenomen. De consequentie van een smalle bandbreedte is namelijk dat, wanneer tijdens de voorbereiding van het tracébesluit in overleg met de betrokken besturen – bijvoorbeeld uit technische overwegingen – zou blijken dat op een onderdeel een tracévastlegging buiten de in de PKB gekozen bandbreedte toch de voorkeur verdient, altijd eerst een partiële PKB-herziening moet plaatsvinden, met alle verdragende consequenties vandien. Om die reden is er in deel 3 van de PKB HSL-Zuid – anders dan bij de PKB Betuweroute en lerend van de ervaringen met de Betuweroute op dat punt – voor gekozen enerzijds volledig recht te doen aan de met betrokken besturen en burgers gemaakte afspraken over de in het vervolgtraject te hanteren bandbreedten en anderzijds te voorkomen dat die bandbreedten in juridische zin zodanig worden «dichtgetimmerd» dat elke afwijking daarvan een PKB herziening vergt. Deze keuze heeft geresulteerd in het vastleggen van «bestuurlijke bandbreedten» met een indicatieve status enerzijds en het vastleggen van – aanzienlijk ruimere – juridisch bindende bandbreedten anderzijds. De «bestuurlijke bandbreedten» zijn via een gekleurde band op de verschillende kaarten per tracédeel aangegeven; deze vormen de neerslag van intensief overleg met de betrokken gemeenten en provincies en vormen het uitgangspunt voor de in het tracébesluit vast te leggen definitieve tracékeuze. Indien bij de voorbereiding van het tracébesluit blijkt dat een ligging buiten de gekleurde band

wenselijk of zelfs noodzakelijk is, dan zal besluitvorming hierover plaatsvinden na overleg met de betrokken lagere overheden. De in de PKB HSL-Zuid neergelegde ruime juridisch bindende bandbreedte maakt het in die situatie vervolgens mogelijk de ligging van het tracé buiten de gekleurde band rechtstreeks – dus zonder partiële PKB herziening – in het tracébesluit neer te leggen.

Wat betreft de vraag of de keuze voor een ruime juridisch bindende bandbreedte aanleiding zal kunnen zijn tot grote onzekerheid bij de bewoners c.q. de deur openzet voor verdere pleidooien voor ondertunneling respectievelijke verdiepte ligging in het kader van de vervolgbesluitvorming, wordt allereerst gewezen op de aanzienlijke krappere «bestuurlijke bandbreedten». Deze vormen het in de PKB expliciet aangegeven uitgangspunt voor de vervolgbesluitvorming op weg naar het tracébesluit en bieden – met name ook voor burgers – de gewenste duidelijkheid voor de marges waarbinnen die vervolgbesluitvorming zich zal kunnen afspelen. Daarbij komt dat met de goedkeuring van de PKB door het parlement tevens politieke besluitvorming plaatsvindt over de financiële randvoorwaarden, waarbinnen de projectrealisering zal moeten plaatsvinden. Die financiële randvoorwaarden zullen geen ruimte laten voor tracévoorstellen met ingrijpende financiële gevolgen, zoals een verdiepte ligging respectievelijk ondertunneling.

183

De grenzen luiden aldus:

- bandbreedte is 250 m aan beide zijden
- bandbreedte verticaal maximaal 25 meter naar boven resp. naar beneden.

Waarom deze zeer ruime bandbreedte (vgl. Betuweroute). Zal e.e.a niet tot grote onzekerheid bij de bewoners leiden en zet het de deur niet open voor verder pleidooien voor ondertunneling resp. verdiepte ligging achteraf na de besluitvorming in de Tweede Kamer?

Het ruim formuleren van de (juridische) grenzen en beperkingen is geschied om de gang van zaken bij de Betuweroute te vermijden, waar het nodig bleek om over een door een ieder gewenste verbetering van het tracé een veel tijd vergende PKB-wijziging in procedure te brengen die, qua inspraak etc., weinig zinvol nieuws opleverde. Daarnaast is door het kabinet, door middel van een gekleurde band, een bestuurlijke bandbreedte aangegeven waartoe het zich naar de lagere overheden toe committeert.

De ruimer geformuleerde juridische grenzen en beperkingen vergroten dus niet de onzekerheid, maar zijn er juist voor bedoeld om het – over een eventueel gaandeweg gegroeide nieuwe consensus – sneller eens te kunnen geraken dan via een veel tijd vergende PKB-herziening.

Bij de goedkeuring van de PKB door het parlement vindt tevens politieke besluitvorming plaats over de financiële randvoorwaarden waarbinnen de projectrealisering zal moeten plaatsvinden. Die financiële randvoorwaarden zullen geen ruimte laten voor tracévoorstellen met ingrijpende financiële gevolgen, zoals een verdiepte ligging respectievelijk ondertunneling.

184

Bij alle nieuwe tracévarianten is sprake van geheel en gedeeltelijke bundeling met de rijksweg A4 tussen Burgerveen en Leiden. Voor dat deel van de rijksweg is onlangs een trajectstudie/MER voor een verbreding in gang gezet. Voor de verbreding van de A4 Burgerveen–Leiden zijn binnen de geplande uitvoeringsperiode voor de HSL tot nu toe geen middelen gereserveerd. In hoeverre zijn beide projecten zowel in de voorbereiding, de afweging tussen zowel de HSL- als de verbredingsvarianten, de besluitvorming en de uitvoering aan elkaar gekoppeld?

Beide projecten doorlopen autonome procedures. Er is evenwel een sterke samenhang, en mede op aandringen van de regio wordt een zoveel mogelijk integrale aanpak tussen beide projecten gevolgd. De tracénota/MER voor de wegverbreding zal verschijnen na de behandeling van de PKB HSL-Zuid in de Tweede Kamer en is afgestemd op de uitkomst van de parlementaire discussie. In de vervolgfase van beide projecten wordt getracht de A4-procedure te koppelen aan of te integreren in die van de HSL-Zuid, zodat ofwel een integraal (ontwerp-)tracébesluit of beide (ontwerp-)tracébesluiten tegelijkertijd worden uitgebracht. In de uitvoering zullen beide projecten gelijktijdig worden gerealiseerd. Dit vereist een herprioritering van de financiële middelen voor de wegverbreding. In de recent gepresenteerde kabinetsplannen is de wens tot versnelling van de wegverbreding A4 Burgerveen-Leiden al opgenomen (SWAB: Samen werken aan bereikbaarheid).

185

Kan worden toegelicht waarom in de PKB-tekst op pag. 13 wordt gesteld dat door koppeling van procedures vertraging wordt voorkomen, terwijl in het rapport van Moret juist gewezen wordt op het gevaar van vertraging door alles aan elkaar te koppelen? (pag. 24)

De vormgeving van het knooppunt Princeville, inclusief de verbreding van de A16 en het aansluitende deel van de A58, is vastgesteld volgens het tracébesluit-oude stijl in 1985/1987. In Prinsenbeek is het bestemmingsplan nog niet in procedure gebracht; in Breda is de procedure tot vaststelling van het bestemmingsplan door de gemeenteraad gestopt. Voor de verbreding van de A16 ten zuiden van de Rithsestraat is beroep tegen het goedgekeurde bestemmingsplan ingediend.

Indien toch besloten zou worden tot betere bundeling van HSL en A16 door het verleggen van de A16, dan wordt het verschuiven en verbreden van de A16 onderdeel van de PKB-procedure voor de HSL-Zuid. Er zal dan voor dat gedeelte, op basis van de PKB HSL-Zuid, een gezamenlijk tracébesluit genomen worden voor de HSL en het verleggen en verbreden van de A16, inclusief het knooppunt Princeville en het aansluitende deel van de A58. Verwacht mag worden dat dit een zodanige stroomlijning van de procedure zal betekenen dat de kans op procedurele vertraging gering is. Er blijven echter technische en uitvoeringsrisico's verbonden aan elkaar koppelen van twee omvangrijke projecten.

186

Kunt u de verwachte realisatietermijn van de met de rijkswegen A4 en A13 gebundelde varianten, met name die van de WB3-variant, meer exact aangeven, i.c. wat houdt na 2005 in en hoe verhoudt dit zich ten opzichte van het besluit met betrekking tot de uitbreiding van Schiphol?

In de toelichting op PKB deel 3 is voor de te verwachten ingebruikstelling van de variant WB3 aangegeven dat dit na 2005 zou zijn. Voor de variant WB3 viel – gelet op de reacties uit adviezen, inspraak en bestuurlijk overleg – met zekerheid te stellen dat ingebruikstelling veel later zal zijn dan bij de A1-variant, die op 2005 is gesteld. Gelet op de tot op heden voortdurende discussie over de tracering van WB3 of WB3-achtige tracés en de daaraan gekoppelde ruimtelijke ontwikkeling van een eventuele stationslocatie valt te voorspellen dat deze uitloop minimaal een jaar zal bedragen.

Een van de kabinetskeuze afwijkende beslissing over het HSL-tracé zal dus leiden tot een discrepantie met de uitgangspunten uit de PKB-Schiphol en Omgeving.

187

Het kabinet neemt het besluit om de HSL-Zuid tussen het Hollandsch diep en de Belgische grens te realiseren via een tracé dat geheel bundelt met de autosnelweg onder de opschortende bepaling dat ook in Vlaanderen de procedure voor dit tracé tot een overeenkomstig en onherroepelijk einde wordt gebracht. Welke procedures moet de HSL-Zuid in België nog doorlopen en welke afbreukrisico's bestaan daarbij?

De Vlaamse regering heeft op 23 mei 1996 beslist over de definitieve vaststelling van de plannen tot gedeeltelijke wijziging van respectievelijk het gewestplan Antwerpen en het gewestplan Turnhout; de wijziging moet ondermeer de aanleg van de HSL westelijk van de E19/A16 mogelijk maken. De plannen treden inwerking 15 dagen na de bekendmaking in het Belgisch Staatsblad. Het besluit tot wijziging van de gewestplannen zal binnenkort in het Staatsblad worden gepubliceerd.

De initiatiefnemer, de Belgische spoorwegen NMBS, kan vervolgens de bouwaanvraag indienen. Een essentieel onderdeel van het bouwaanvraagdossier is een conform verklaard milieu-effectrapport. De minister van Ruimtelijke Ordening beslist over de bouwvergunning. Hij kan hierbij nadere eisen stellen aan het ontwerp en de inpassing van de HSL, onder andere naar aanleiding van de conclusies van het milieu-effectrapport.

Tegen elke administratieve rechtshandeling van de overheid is beroep mogelijk bij de Raad van State. Dit geldt zowel voor de besluiten van 23 mei betreffende de wijziging van de gewestplannen, als voor de bouwvergunning. De mogelijkheid bestaat dat het besluit tot herziening van de gewestplannen nietig wordt verklaard.

188

Hoeveel tijd zou – vermoedelijk – gemoeid zijn met het even gedetailleerd en grondig uitwerken van de RPF-, TU/Delft- en WB3-variant als is gedaan met de A1-variant?

Op dit moment zijn de in PKB-deel 3 besproken tracés, A1, WB3 en BBLN (TU-Delft), voldoende uitgewerkt om op het niveau van de PKB een beslissing te kunnen nemen. De RPF-variant is grotendeels een combinatie van WB3 en BBLN.

De uitwerking van tracé A1 is, in het kader van het bestuurlijk overleg met de lagere overheden, al verder voortgeschreden. Indien voor een ander tracé zou worden gekozen moet ten aanzien van dat tracé een inhaalslag plaatsvinden. Hiermee zou 1 à 2 jaar gemoeid zijn. Deze lange periode wordt voornamelijk bepaald door de noodzaak om met de omgeving en de lagere overheden over het ontwerp te overleggen.

189

Kan het Kabinet aangeven hoe de PKB HSL-Zuid in technische zin gewijzigd zou moeten worden bij een keuze voor WB3/KvK, zowel t.a.v. de tekst als de kaarten? (p. 138/139)

Bij een keuze voor de WB3 variant zal de tekst van de PKB die betrekking heeft op het tracégedeelte tussen Amsterdam/Schiphol en Rotterdam grotendeels moeten worden gewijzigd. De wijzigingen betreffen met name de tekstgedeelten in het Kabinetsstandpunt en de Nota van Toelichting over de tracékeuze en de keuzes over de inpassing tussen Amsterdam/Schiphol en Rotterdam. De tracébeschrijving en de kaarten zullen inclusief de aangegeven bandbreedte geheel gewijzigd moeten worden. Daarnaast zal er ook nader bestuurlijk overleg nodig zijn en tal van afspraken over de ontwikkeling van locaties zullen moeten worden aangepast.

De Kamer van Koophandel-variant wijkt substantieel af van de WB3 variant, het belangrijkste verschil is de aanwezigheid van een tweede station nabij Den Haag. Het invoegen van een tussenstop tussen Schiphol en Rotterdam houdt in, dat naast de onder WB3 genoemde wijzigingen ook de tekst van de strategische keuze van de PKB moet worden gewijzigd. Naar de huidige inzichten betekent een tweede station nabij Den Haag dat voor de Kamer van Koophandelvariant het ruimtelijk kader verandert. Dit betekent in proceduretijd een aanzienlijke vertraging. Daarnaast zal ook nader bestuurlijk overleg nodig zijn en tal van afspraken over de ontwikkeling van locaties zullen moeten worden aangepast.

190

Is het waar dat de MER, zoals die uitgevoerd is voor de WB3, evenzeer geldt voor het model van de KvK den Haag?

Gegeven de overeenkomsten van de KvK-variant en de in het A-MER voor WB3 onderzochte varianten, is er voor de KvK-variant in het kader van de PKB HSL-Zuid geen aparte MER nodig.

Echter, aangezien de KvK-variant tevens uitgaat van een veel grootschaliger ruimtelijke economische ontwikkeling van dit deel van de Randstad, een ontwikkeling die in het huidige beleid niet is voorzien, zullen naast de procedure voor de HSL-Zuid ook andere (MER-plichtige) procedures moeten worden doorlopen. De aan het ontwikkelen van een station Haaglanden gekoppelde grootschalige ontwikkeling van Den Haag richting Ypenburg vraagt om een MER-procedure.

191

Is, behalve van de risicofactoren die kunnen leiden tot overschrijdingen van de aanlegkosten, ook een indicatie te geven van de risicofactoren die kunnen leiden tot een langer dan geplande besluitvormingstijd of hogere beheerskosten?

Op welke punten zijn er duidelijke verschillen tussen de risico's per tracé? (blz. 190)

Aspecten die langere besluitvormingstijd kunnen veroorzaken zijn onder meer:

- bestuurlijke tegenwerking;
- tegenwerking door burgers;
- ondeskundigheid bij de uitvoering van procedures;
- eisen met betrekking tot aanvullende MER's (b.v. in geval van een station Haaglanden).

De risico's voor uitloop van de tracébesluitfase zijn groter bij een keuze voor WB3 of BBLN. Over tracé A1 is al vele jaren met provincie en gemeenten overlegd. Dit heeft geleid tot een evenwichtig ontwerp met een zeker draagvlak in de regio. Over de tracés WB3 en BBLN is veel minder uitvoerig overlegd en deze zijn ook minder ver uitgewerkt. De ervaring leert dat de gewenste zorgvuldigheid extra tijd vergt voor overleg en optimalisatie van het ontwerp. De termijn van 1 jaar voor het tracébesluit is daar onhaalbaar. Daardoor is ook weer beroep mogelijk tegen de PKB (zie ook ervaringen Betuweroute) waardoor er een extra vertraging zal ontstaan. In het geval van station Haaglanden is sprake van verandering van het ruimtelijk kader hetgeen een aanzienlijke vertraging in proceduretijd betekent. Dit heeft een extra effect op de doorlooptijd en indirecte effecten van daarmee samenhangende beroepsprocedures op de voortgang van het HSL-project. De kans op twee jaar vertraging of meer is dan groot.

Hogere beheerskosten hangen onder meer samen met de lengte van de tracés en de technische uitvoering. Op basis van de tracélengte zullen WB3 en de BBLN hogere beheerskosten kennen. Toepassing van veel zettingsvrije constructies zal de beheerskosten (onderhoud) verlagen.

Stalen constructies (zoals de «Glide-Over») hebben over het algemeen meer onderhoud nodig dan betonnen constructies. In algemene zin kan worden gesteld dat de beheerskosten niet echt onderscheidend zijn voor de keuze van de tracés

8. Ruimtelijke Ordeningseffecten

192

Welke bijdrage leveren de verschillende tracévarianten ten noorden van Rotterdam aan het ontwikkelingsperspectief van het nationaal ruimtelijk beleid ter versterking van de samenhang tussen de steden op de ring?

Het nationaal ruimtelijke beleid ter versterking van de samenhang tussen de steden op de ring is gericht op de «Stedenring Centraal Nederland». Hieraan ten grondslag ligt het streven naar het behouden en versterken van de ruimtelijke verscheidenheid van het stedelijk en landelijk gebied, door enerzijds het ontwikkelen van de op de ring gelegen steden, in samenhang met elkaar, met anderzijds het actief versterken van de ruimtelijke verscheidenheid zowel door kwaliteitsverbetering in het stedelijke en landelijke gebied als door het aanbieden van een verscheidenheid van woonmilieus.

In de Randstad werkt dit uit in het beleid voor het Groene Hart en de bufferzones, en de realisatie van de groenstructuur en een OV-structuur, en de ontwikkeling van woon- en werklocaties op de ring (Uitvoering VINEX).

De stations en de verknoping met het overige openbaar vervoer zijn van invloed op de samenhang in de Randstad, doordat verplaatsingen na het aanleggen van de beide HSL's (-Zuid en -Oost) minder tijd in beslag nemen. De varianten voor de HSL-Zuid leveren verschillende reistijden op tussen de centra van de grote steden. In het algemeen kan gesteld worden dat de directe tracés (de bundels A en B uit PKB-deel 1) met name de samenhang tussen Amsterdam en Rotterdam verstevigen.

De HSL-Oost verstevigt voorts de relatie Amsterdam-Utrecht en het bestaande spoor draagt zorg voor de samenhang tussen de steden Den Haag-Rotterdam, Amsterdam-Den Haag en Utrecht-Den Haag en Utrecht-Rotterdam. Door een goede dienstregeling in combinatie met enige aanpassingen aan het station te Rotterdam wordt een koppeling gelegd tussen de bestaande lijn en de HSL, waardoor de samenhang van de steden op de ring in haar totaliteit wordt versterkt.

Voor de interne samenhang van de steden op de ring is niet alleen het HSL-tracé, maar ook met name de uitvoering van het Rail 21 programma en de HSL-Oost van belang. Door het realiseren van de viersporigheid op de trajecten tussen de vier grote steden wordt de samenhang tussen de steden op de ring versterkt.

193

Kan, in de visie van de regering, het gekozen A1-tracé bijdragen tot een verdere verstedelijking van het Groene Hart?

Zie het antwoord op vraag 195.

194

Kan een nadere uitwerking gegeven worden van het ruimtelijk kader waarin de A1 keuze past mede met het oog op de recente Kabinetsnota inzake het Groene Hart en de Randstad?

In de Nota «Randstad en Groene Hart» is aangegeven hoe in de zienswijze van het kabinet de HSL-Zuid past in het beleid van het Groene Hart. Hieruit de volgende citaten:

«Het kabinet kiest voor continuïteit in het Groene-Hartbeleid. Dat beleid kent twee speerpunten. Ten eerste het open houden van het grootschalig

landelijk middengebied om het stedelijk vestigingsklimaat te beschermen en om een groen contrast te zijn voor de omringende verstedelijking. Ten tweede een inrichting die kwaliteit oplevert voor de stedelingen en voor de eigen bevolking, zoals een koppeling van landbouw aan andere functies.

Vanuit deze doelstelling heeft het kabinet in mei 1996 een besluit genomen over de inpassing van de hogesnelheidslijn (HSL) in de Randstad. Daarbij was de vraag aan de orde of een nieuwe omvangrijke doorsnijding van het open gebied van het Groene Hart aanvaardbaar was. Een doorsnijding zou in het westelijk deel van het Hart het open karakter een aantal natuurwaarden hebben beschadigd. Bovendien zouden aan weerszijden van de lijn «restgebieden» ontstaan die gemakkelijk ten prooi kunnen vallen aan bebouwing of verrommeling.

Om dit te voorkomen heeft het kabinet een nieuwe doorsnijding afgewezen en ingestemd met een aanzienlijke investering in een geboorde tunnel.»

De positie van de HSL-Zuid voor de Randstad wordt aldus beschreven: «Goede verbindingen met overig Nederland garanderen de vruchtbare wisselwerking tussen de Randstad en andere delen van Nederland. Omgekeerd wordt de ontwikkeling van de Randstad positief beïnvloed door de groeipotentie van de omliggende landsdelen en hun relatie met het buitenland.

Daarbij denken we in de eerste plaats aan de achterlandverbinding van de beide mainports. De realisatie van de HSL-Zuid en de Betuweroute zijn voor de bereikbaarheid van de mainports en de stedelijke centra van wezenlijke belang. Het kabinet streeft er bovendien naar de HSL-Oost conform de overeenkomst met Duitsland uiterlijk in 2010 te realiseren.

De beide hogesnelheidslijnen zijn ook in ruimtelijke opzicht beeldbepalend. Het voornemen is allebei langs de «binnenkant» van het stedelijke hooflijzen te traceren: de HSL-Oost zal langs de bestaande spoorlijn Schiphol-Amsterdam Zuid-Utrecht, de HSL-Zuid over een grotendeels nieuw rechtstreeks tracé tussen Schiphol en Rotterdam. Door beide hogesnelheidslijnen op deze wijze te traceren wordt in de eerste plaats de beoogde snelle internationale verbinding tot stand gebracht.

Gelet op de ambities ten aanzien van de mainport Schiphol mogen de HSL-Zuid en de HSL-Oost niet beschouwd worden als perifere «uitlopers» van een Europees HSL-net, maar als centrale hoofdverbindingen in dat Europese net, waaraan dan ook hoge kwaliteitseisen moeten worden gesteld. De tracering is bewust zo gekozen dat HSL-Zuid en HSL-Oost in de toekomst ook een belangrijke functie voor het binnenlands vervoer zullen vervullen en een krachtige bijdrage zullen leveren aan de beleving van de Randstad als een samenhangend stedelijke gebied.

Dit laatste geldt vooral voor de HSL-Zuid, die een nieuwe rechtstreekse verbinding Amsterdam-Schiphol-Rotterdam tot stand brengt. De rechtstreekste verbinding Schiphol-Rotterdam levert van alle in beschouwing genomen tracés de grootste bijdrage aan de internationale ontsluiting en de interne samenhang van de Randstad. Behalve Amsterdam/Schiphol en Rotterdam krijgt ook Den Haag een HST-aansluiting over de bestaande lijn. Utrecht komt aan de HSL-Oost te liggen».

195

Welke risico's zijn – uit oogpunt van aantasting van het Groene Hart door verstedelijking en nieuwe bedrijvigheid na 2010 – verbonden aan de combinatie van het bovengrondse HSL-tracé ten oosten van Zoetermeer, de toekomstige ZORO-lijn (Rotterdam-Zoetermeer), de bestaande spoorlijn Den Haag-Gouda/Utrecht, de toekomstige inrichting van het gebied ten Zuiden van de A12, de aanleg van het Bentwoud en de al voorziene uitbreiding van de woningbouw in Zoetermeer-Oost?

Bij de keuze voor het A1-tracé heeft het kabinet veel aandacht besteed aan de gevolgen voor het Groene Hart, met name het risico van verdere verstedelijking. Hieronder zal kort worden ingegaan op de relatie tussen de HSL-Zuid en de in de vraag genoemde ontwikkelingen.

Ten oosten van Zoetermeer wordt in het kader van de Nadere Uitwerking Groene Hart en het Structuurschema Groene Ruimte het Bentwoud ontwikkeld. Daarmee wordt een halt toegeeroepen aan de opdringende verstedelijking. De bovengrondse, hoge ligging van de HSL op een dijklichaam biedt bovendien voldoende mogelijkheden (ecologische verbindingen, voldoende onderdoorgangen op maaiveld) voor het realiseren van de toekomstige functies van het Bentwoud (natuurfunctie, recreatiefunctie en bufferfunctie). In het open middengebied van het Groene Hart is gekozen voor een boortunnel. Door deze ondergrondse oplossing zijn er geen fysieke aanknopingspunten die voor het creëren van een nieuwe demarcatielijn voor verstedelijking.

De voorziene verstedelijking ten oosten van Zoetermeer (woningbouwlocatie Zoetermeer-Oost) is geen bedreiging voor het Groene Hart en bovendien wordt de HSL aangelegd aan de oostkant van deze bouwlocatie. De bestaande spoorlijn Den Haag-Utrecht/Gouda kan alleen een risicofactor vormen als besloten wordt tot het openstellen van nieuwe stations. Dit is niet voorzien in de bestaande bestemmingsplannen. De varianten voor de ZoRo-lijn, zoals nu bekend, vormen geen bedreiging voor het Groene Hart omdat ze zijn gesitueerd buiten het Groene Hart en bestemd zijn voor treinverkeer tussen Rotterdam en Zoetermeer.

196

Kan het kabinet met name de door haar getaxeerde «toekomstwaarde in ruimtelijk opzicht» van een tracé ten oosten van Zoetermeer in zowel vervoerskundig als in ruimtelijk opzicht nader toelichten?

Houdt genoemde toekomstwaarde (anders dan mogelijke verstedelijking ten oosten van Zoetermeer) in dat het kabinet van het beoogde tracé een beschermende werking ten aanzien van het Groene Hart verwacht?

Zo ja, wat vindt het kabinet van de passage in het rapport Moret c.s.: (p. 54) «Uitlokking van verstedelijking is eventueel aan de orde bij Zoetermeer-Oost. Het kabinet verzekert dat dit niet zal gebeuren, al was het alleen maar omdat het tracé dit technisch niet toelaat. Dit lijkt ons geen garantie dat ook in de verre toekomst verstedelijking ten gevolge van de HSL niet zal plaatsvinden.»?

Hoe valt een dergelijke beschermende werking voor de toekomst zeker te stellen?

Is het Kabinet ervan op de hoogte dat projectontwikkelaars en financiers zich al gemeld hebben voor de ontwikkeling van de stationslocatie HSL-Zoetermeer?

Bij de afweging van de tracévarianten is de mate van verstoring van huidige en toekomstige woongebieden een belangrijke factor geweest. Bij het gekozen concept, te weten een snelle verbinding zonder tussenstops, is gezocht naar tracés waar nog niet veel verstedelijkte gebieden aanwezig zijn of een samenhangende ontwikkeling van de HSL en de toekomstige woongebieden mogelijk is. De gedachte daarachter is dat het toevoegen van infrastructuur in verstedelijkte gebieden afbreuk doet aan de hoogwaardige woonkwaliteit waarnaar gestreefd wordt, indien er onvoldoende ruimte is om tot een zorgvuldige afstemming te komen. Het zou niet consequent zijn om nieuwe (nog niet voorziene) verstedelijking te situeren naast de lijn. De aanleg van het HSL-tracé op een aarden wal aan de oostkant van Zoetermeer in combinatie met de aanleg van het Bentwoud zorgt daar naar de mening van het kabinet voor een afdoende bescherming tegen een verdere verstedelijking van het Groene Hart. Dit

wordt uiteraard gecombineerd met een strakke handhaving van het restrictief beleid. Zie verder het antwoord op de vragen 198 en 307.

Projectontwikkelaars hebben wel plannen voor het ontwikkelen van een binnenlands HST-station in combinatie met een transferium. De plannen gaan uit van een gedeeltelijke verdubbeling van het HSL-spoor, gedeeltelijk medegebruik van de HSL-Zuid door binnenlandse treinen en uitvoering als een tunnelbak/tunnel. Afgezien van de consequenties, die dit met zich meebrengt voor het tracé en het ontwerp van de HSL en de daarbij behorende hogere kosten, tast het intensieve binnenlandse medegebruik dat in het plan is voorzien, het gekozen HSL-concept aan. Daarnaast is het plan volledig in strijd met het Groene-Hart-beleid. Een rendabele exploitatie van het geheel houdt een gedeeltelijke annexatie van het Bentwoud in.

De plannen zijn niet te combineren met het ontwerp dat in PKB-deel 3 is gekozen.

197

Kan het kabinet met enige precisie aangeven wat de positieve uitstraling van de HSL zal zijn in ruimtelijk opzicht?

De HSL-Zuid is een belangrijke factor voor het halen van de doelstellingen uit de PKB Schiphol, omdat hij een alternatief vormt voor een aantal Europese vliegbestemmingen, waardoor de gewenste beperking aan de groei van het vliegverkeer kan worden gerealiseerd en aldus het ruimtebeslag van de luchthaven kan worden beperkt. Als zelfstandige vervoersmodaliteit heeft de HSL voorts haar eigen kwaliteit. De kwaliteit van de verbindingen neemt binnen het totaal van vestigingseisen van oudsher een zeer belangrijke plaats in; in de toekomst zal de kwaliteit van de infrastructuur een nog belangrijker vestigingsplaatsfactor worden. Gegeven het hoge ambitieniveau van de economische ontwikkeling van de Randstad is het nodig de Randstad op het hoogst mogelijke kwaliteitsniveau aan te sluiten op de verbindende netwerken waarin ook andere internationale stedelijke knooppunten zijn opgenomen.

Naast de Europese dimensie komt de binnenlandse functie van de HSL-Zuid ook tegemoet aan het ruimtelijk beleid. De functie is tweeledig. In de eerste plaats voegt het een nieuwe snelle openbaar-vervoersschakel tussen Amsterdam en Rotterdam toe. De rijtijdwinst tussen beide plaatsen – tenminste 23 minuten sneller dan de beste tijd in 1996 – biedt mogelijkheden voor specialisatie en complementariteit. De activiteiten in de onderscheiden kernen kunnen onderling complementair zijn, waarbij de kernen niet allemaal over dezelfde kwaliteiten hoeven te beschikken. Het is juist de functionele specialisatie van de afzonderlijke steden, die een bijdrage levert aan de mondiale uitstraling van de Randstad. Voor het functioneren van het gebied als geheel zullen de verbindingen tussen de kernen goed moeten zijn. Samenhang en complementariteit kunnen gestimuleerd worden door vergroting van de onderlinge bereikbaarheid (tot uiting komend in verkorting van de reistijd).

In de tweede plaats zijn er medegebruiksmogelijkheden van de HSL-Zuid die ten goede komen van de Brabantse Stedenring; de OV-reistijd met de Randstad en dus ook Schiphol wordt bekort en er ontstaat een nieuwe verbinding met België, alwaar een aansluiting wordt geboden op de HSL.

198

Het kabinet sluit, om ongewenste verstedelijkingseffecten te voorkomen, het openen van tussenstations op het traject Schiphol–Rotterdam uit. Welke garantie kan worden gegeven dat dit ook in de toekomst uitgesloten blijft?

Op een tussenstation is ter plaatse viersporigheid vereist. Dit omdat het vanwege de veiligheid niet verantwoord is dat doorrijdende treinen met 300 km/uur langs een perron rijden. Doordat het HSL-tracé tussen Rijpwetering en Rotterdam uit een aaneenschakeling van bogen bestaat, is een dergelijke viersporigheid technisch niet te realiseren; de voor wissels vereiste rechtstanden zijn immers niet aanwezig. Overigens is het in de PKB (blz. 2) uitgesloten dat er haltes tussen Rotterdam en Schiphol worden geopend (blz 14).

Voor een station is overigens een PKB-wijziging nodig; het planologisch instrumentarium biedt dus ook nog garanties. Zie ook het antwoord op vraag 307.

199a

In het rapport van Moret c.s. van augustus 1996 wordt gesteld dat het door de regering gekozen tracé (A1) woongebieden niet sterker aantast dan de WB3-variant. Daaraan wordt in het betreffende rapport de conclusie verbonden dat de regering de aantasting van woongebieden langs de WB3-variant kennelijk niet op kwantitatieve gronden zwaarder heeft laten wegen dan de aantasting door A1. Kan de regering gemotiveerd aangeven op welke gronden met betrekking tot de aantasting van de stedelijke structuur (gekwantificeerd) zij haar afwegingen heeft gebaseerd?

Indien deze afweging geheel of gedeeltelijk is gebaseerd op een kwalitatieve afweging, wat zijn daarbij dan de overwegingen geweest?

Het onderling vergelijken van de tracés heeft steeds plaatsgevonden aan de hand van het in de Nieuwe HSL-Nota ontwikkelde beoordelingskader. De beoordeling van het aspect wonen vindt daarbij plaats op de volgende punten:

- effect op VINEX-locaties, waarbij een onderscheid wordt gemaakt tussen gebieden die voor of na 2005 zullen worden ontwikkeld, alsmede naar de ernst van de doorsnijding;
- effect op bestaande en in ontwikkeling zijnde woongebieden; de ernst van de doorsnijding hangt daarbij af van de vraag of het gebied perifeer, decentraal dan wel centraal wordt doorsneden en of het tracé ter plaatse op maaiveld, verdiept of verhoogd loopt;
- de omvang van de doorsnijding, te weten het aantal te amoveren woningen en ook de visuele hinder wordt vervolgens onder het aspect woon- en leefmilieu genoteerd.

De opmerking van Moret c.s. over het kennelijk zwaarder laten wegen van WB3-doorsnijdingen slaat alleen op het eerste punt: het doorsnijden van toekomstige VINEX-locaties. In de «Studie tracé WB3» is op blz. 168 de achtergrond daarvan uitgebreid onderbouwd. Kort samengevat komt het erop neer dat tracé A1 in samenhang met de locaties ten noorden van Rotterdam en Zoetermeer-Oost kan worden ontwikkeld. In intensief overleg met de betrokken lagere overheden zijn de negatieve gevolgen voor deze locaties tot aanvaardbare proporties teruggebracht. Voor tracé WB3 geldt dat de planontwikkeling van de getroffen VINEX-locaties (Leidschenveen, Ypenburg, Delfgauw-Emerald en Noordrand-I) ondertussen is voortgeschreden zonder dat met een HSL-tracé rekening is gehouden. Bij de exploitatieberekening van de gebieden die door het WB3 worden aangesneden, is uitgegaan van volledige benutting van deze gebieden. Bij wijziging van de plannen komt de exploitatie van de locaties in het gedrang, waardoor reeds afgesloten convenanten en andere afspraken opengebroken zouden moeten worden. Afgezien van de feitelijke verkleining van de bewuste VINEX-locaties moet dus ook rekening gehouden worden met forse schadeclaims.

199b

In antwoord op de gevolgtrekking van «Moret» dat het kabinet de doorsnijding van het stedelijke gebied door het tracé WB3 kennelijk zwaarder laat wegen dan bij tracé A1 (Moret, p. 54), heeft de minister in een recente brief aan de betrokken vaste kamercommissies laten weten dat Moret zich hierbij m.b.t. A1 heeft gebaseerd op verouderde gegevens van voor het bestuurlijk overleg over betere inpassing in de gebieden Noordrand en Zoetermeer-Oost. Meent het kabinet dat soortgelijk bestuurlijk overleg, gericht op verbeterde inpassing van de bundelingsvarianten, niet evenzeer tot betere resultaten hadden kunnen leiden?

Is dit betere resultaat in de vorm van de KvK-variant inmiddels niet al voorhanden?

Is het kabinet bereid, op basis van de meest recente vorderingen van alle varianten, de balans tussen de varianten op het punt «doorsnijding van stedelijk gebied» opnieuw op te maken?

In het gevoerde bestuurlijk overleg is ook aan WB3 de nodige aandacht besteed. Daar is onder andere een verkenning gemaakt van de grootste bezwaren in de VINEX-gebieden en van mogelijke aanpassingen. Echter een belangrijk verschil tussen A1 en WB3 is dat in de VINEX-uitvoeringsconvenanten voor Rotterdam en Haaglanden reeds rekening is gehouden met het tracé A1 en niet met WB3. Een aantal aanpassingen aan WB3 betekent ingrijpen in lopende planontwikkeling en uitvoering van de verschillende locaties.

Sommige aanpassingen zijn al wel meegenomen: zo wordt voor Rotterdam (Noordrand I) nu uitgegaan van een langere tunnel (conform A1), zij het dat dit tracé door het bochtige verloop, ook bij ondergrondse ligging, moeilijker inpasbaar is dan A1. Andere aandachtspunten blijven de relatief grote ruimte tussen de A13 en de HSL, de locatie Delfgauw, de aantasting van het gebied ter hoogte van Delft, de gehele passage van Delft tot het Forepark en de passage van Leiderdorp.

De KvK-variant betreft voorzover ons bekend, slechts de passage tussen Delft Noord en het Forepark; voor het overige is ze gelijk aan WB3. Bovendien zitten aan deze variant nog veel haken en ogen en kan daarom niet als het betere resultaat worden gepresenteerd.

In PKB-deel 1, deelrapport 9, en in de aanvulling op het MER voor WB3 staan uitgebreide toelichtingen op de gehanteerde criteria. De getallen in de tabel geven de scores weer op het betreffende criterium. Daarbij gaat het meestal om gewogen aantallen, dat wil zeggen dat in de scores is verwerkt dat bijvoorbeeld een centrale doorsnijding van een woongebied een groter effect heeft dan een aan de rand, en dat bijvoorbeeld de zwaarte van de aantasting van de openheid afhankelijk is van de waarde die het gebied nu heeft.

Vergelijking effecten tracés A1-PKB3, WB3 en BBLN

		A1-PKB-3	WB3	BBLN
<i>natuurlijk milieu</i>				
landschap	openheid	25,5	32,5	21,25
	kleinschaligheid	3,0	8,25	4,75
	oriëntatie	35,75	55,25	13,5
	cultuurhistorische waarde	5,5	12,25	5,75
	aardkundige waarde	0,25	1,75	5,5
ecologie	kwantitatief biotoopverlies	247	586	322
	kwal. biotoopverlies (verstoring)	93	0	0
	kwal. biot.verlies (versnippering)	18	67	29
	verbroken ecologische relaties	21	19	5
bodem en water	vergraving bodem	9,9	8,65	5,45
	bodembeschermingsgebieden	3,25	6,45	5,5
	zandbehoefte	0	0	0
	berging baggerspecie	2,7	pm	pm
		750;750	750;750	nvt
<i>ruimtelijke ordening</i>				
wonen	bestaande woongebieden	10	8	22 à 23
	toekomstige woongebieden	4	4	3
werken	bestaande werkgebieden	1	12	20 à 24
	toekomstige werkgebieden	2	5	4 à 7
recreatie	bestaande voorzieningen	4	29	7
	toekomstige voorzieningen	0	0	0
	recreatieve gebieden	4,2	6,3	0
landbouw	verlies areaal	123	175	84
	aantasting structuur	29,4	13,5	2
	doorsneden huiskavels	46	41	4
	landinrichtingsprojecten	3	4	0
<i>stedebouw</i>				
toekomstswaarde	doorsnijding structuren+ patronen	22,1	9,9	2,2
	ontwikkelingsmogelijkheden	8,8	14,7	- 6,4 (betere)
gebruikswaarde	functieverandering	12,5	3,6	34,7
	restgebieden	1,3	12,3	2,4
belevingswaarde	beeldkwaliteit	18,9	8,3	19,4
	zichtlijnen en oriëntatie	4,5	4,4	8,4
<i>woon- en leefmilieu</i>				
geluid en trilling	toename aantal gehinderden	- 72 (betere)	14	771
	geluidbelast oppervlak > 50 dB(A)	1 983	127	1 507
	geluidbeluste stiltegebieden	325	463	nvt
sociale aspecten	afname sociale veiligheid	36	34	33

200

Is het waar dat, mede gezien de overwegingen van het regeringsbesluit ten aanzien van de stedelijke structuur waarbij Leiderdorp met name wordt genoemd, de aantasting van de stedelijke structuur aldaar in de A-MER studie WB3 niet correct is weergegeven?

Kunt u afwijkingen en aanvullingen ten opzichte van de in de A-MER gemaakte vergelijking motiveren?

Uit de inspraakreacties op WB3 bleek dat het A-MER op dit punt niet voldoende duidelijk was. Mede na overleg met de gemeente Leiderdorp is geconstateerd dat het aantal te slopen woningen (gedwongen vertrek) voor de aanleg van de HSL-Zuid en de wegverbreding tezamen circa 125 woningen betrof.

Ten eerste zijn er 80 à 100 woningen die ten gevolge van de wegverbreding moet verdwijnen. Ten tweede moeten er 20 à 25 woningen worden gesloopt voor de in een bouwput te maken HSL-tunnel. Voor deze laatste woningen zijn na realisatie van de tunnel ter plaatse herbouw-mogelijkheden.

201

De vergelijking van de omgevingseffecten op pag. 126 leidt tot de conclusie dat BBLN/BBLZ op 21 van de 35 punten beter scoort dan A1/Fn/Fzw (zie ook overzicht pag. 128.) Hoe weegt het kabinet diverse aspecten en welk gewicht wordt toegekend aan de diverse aspecten?

De vraag heeft betrekking op de PKB-deel 1, waarin het toenmalige ontwerp van A1/Fn/Fzw werd vergeleken met het toenmalige ontwerp van BBLN/BBLZ. De betreffende tabel is nu niet meer van toepassing.

In de twee jaar tussen PKB-deel 1 en PKB-deel 3 bleek het mogelijk om de ernst van een aantal effecten aanmerkelijk te verminderen, tot een situatie dat de drie varianten WB3, BBLN en A1 op lokaal niveau geen dermate grote verschillen meer vertonen dat die de doorslag kunnen geven bij een afweging en keuze. Dit betekent dat de afweging plaats moet vinden op een hoger abstractieniveau. Dit is aangegeven in de Nota van Toelichting bij PKB-deel 3 (bladzijde 142). Hier staan de afwegings-criteria bijeen die uiteindelijk de kabinetskeuze hebben bepaald. Korthedshalve wordt ook verwezen naar het antwoord 199b waar de actuele vergelijkingstabel is opgenomen en naar de bladzijden 143 t/m 146 van de Nota van Toelichting bij PKB-deel 3, waarin uitgebreid staat beschreven welke aspecten daarbij zwaar hebben gewogen. Deze vergelijking van alleen de tracés aan de noordzijde is mogelijk omdat ten zuiden van Rotterdam eigenlijk alleen nog de variant langs de A16 (Fn/Fz) is overwogen.

9. Milieu-effecten

202

(p. 108) Kan het kabinet preciezer aangeven welke de negatieve milieu-effecten van de diverse varianten (op het totale tracé) zijn in ecologisch opzicht (aantasting van het landschap, aantal verbroken ecologische relaties, kwantitatief biotoopverlies, aantasting openheid en cultuurhistorische waarden, etc.)?

Kan het kabinet zich vinden in de criteria die hiertoe in «Moret» zijn gehanteerd?

In PKB-deel 1, het aanvullend MER voor WB3 en het «Moret-rapport» zijn de effecten op het natuurlijk milieu, openheid, kleinschaligheid, oriëntatie, cultuurhistorische waarde, aardkundige waarde, kwantitatief biotoopverlies, alsmede verstoring en versnippering en verbroken ecologische relaties meegenomen. Daarbij moet er rekening mee worden gehouden dat de exacte ligging van de tracés in deze fase nog niet geheel vast is. Conform de richtlijnen van de MER zullen de effecten, die pas in de uitvoeringsfase kunnen worden gelocaliseerd en gekwantificeerd, gesignaleerd en globaal behandeld worden. Het uitvoerings-MER, behorend bij het tracébesluit, zal preciezer op deze aspecten ingaan.

203

Niet alle milieuschade is compenseerbaar. Kan aangegeven worden hoe zwaar het kabinet dit gegeven heeft laten wegen bij de keuze tussen de varianten?

Inderdaad is niet alle milieuschade te voorkomen of te compenseren bij de aanleg van infrastructuur.

Het kabinet heeft dit zwaar laten wegen, namelijk

- op macro-milieuniveau door dat tracé te kiezen dat het beste potentieel heeft ten aanzien van substitutie van lucht- en autoreizigers;
- door bij de afweging tussen mogelijke tracévarianten waar mogelijk te kiezen voor bundeling, waardoor de HSL-Zuid zo min mogelijk extra milieuschade oplevert (in Noord-Brabant bleek dat goed mogelijk te zijn met de A16; in Zuid-Holland bleek dat minder goed mogelijk vanwege reistijd, kosten en de gecompliceerde inpassing langs bestaande autosnelwegen en spoorlijnen);
- door bij het nieuwe tracé ingrijpende maatregelen te nemen om milieuschade te beperken: onder meer forse geluidswerende voorzieningen en tunnels in Rotterdam-Noord en het Groene Hart;
- door overblijvende natuurschade te compenseren volgens de uitgangspunten van het SGR.

De overblijvende milieuschade op lokaal niveau (bijvoorbeeld geluid) is alleen met generiek beleid te compenseren: stillere treinen en auto's, stil asfalt op snelwegen, sanering van bestaande knelpunten. Dat beleid wordt met kracht voortgezet. Aan alle wettelijke regels, maar ook aan beleidsmatige uitgangspunten (bijvoorbeeld minimaliseren aantal ontheffingen geluid) is voldaan.

204

Komt de Nederlandse regering tijdens het EU-voorzitterschap in 1997 met concrete voorstellen inzake fiscale harmonisatie op vervoersgebied? (blz. 107)

In de Europese Gemeenschap is het uitbrengen van formele voorstellen voorbehouden aan de Europese Commissie. Wel kan de Raad de Commissie uitnodigen om met een voorstel te komen en kunnen de lidstaten en het voorzitterschap er via discussies in de Raad aan bijdragen dat de atmosfeer rijp gemaakt wordt voor zulke voorstellen door de Commissie.

Accijns op kerosine is als een van de V&W-prioriteiten voor het Nederlandse voorzitterschap van de EU aangemerkt op luchtvaartgebied. In dat kader wordt door Nederland in het voorbereidend overleg, zowel ambtelijk als op ministerniveau, bij de Europese Commissie en de lidstaten gepleit voor een aanpak in EU-kader (langs de lijnen zoals aangegeven in de regeringsnota Luchtverontreiniging en Luchtvaart van juni 1995) en wordt nader onderzocht of er voldoende draagvlak is om tot concrete stappen te komen tijdens het voorzitterschap.

Wat betreft BTW op personenvervoer kan worden gemeld dat de Europese Commissie thans werkt aan een voorstel op dit gebied waarbij alle vervoerswijzen, inclusief de luchtvaart, aan de orde zijn. Omdat dit proces al in gang is gezet zal Nederland aan dit onderwerp geen bijzondere aandacht geven tijdens het voorzitterschap.

205

Uit de MER blijkt dat in de vergelijking van de A1 en de BBLN de negatieve milieueffecten voor de BBLN veel geringer zijn dan voor A1. Waarom worden de BBLN en ook de audit-min en plus-variant dan toch afgedaan als onmogelijk in het stedelijk gebied?

De BBLN-optie is niet vanwege één aspect afgefallen, maar op grond van een totaalafweging met de tracés WB3, A1 en B3. Deze afweging staat beschreven in 4.4. van de Nota van Toelichting bij PKB-deel 3.

Zoals bij vraag 406 staat beschreven staat zijn de audit-min en audit-plus geen tracévarianten, maar denkmodellen om de plausibiliteit van benodigde infrastructuur na te gaan.

206

Wordt er een aanvullende MER-procedure gestart voor de ondertunnelde Groene Hart variant?

Zo nee, waarom niet?

Zoals voor elk uiteindelijk gekozen tracé zal in het kader van de procedure waarbij het definitieve tracé wordt vastgesteld (tracé-besluit) een aanvulling op het MER worden gemaakt, gericht op de inpassing van het gekozen tracé.

207

Hoe denkt de minister het in de diverse media gesignaleerde probleem van de trillingresonantie op te lossen, met name in de 7 km lange boortunnel onder het Groene Hart, waar heien, palen en andere oplossingen niet kunnen?

De boortunnel is een betonconstructie die in een stevige zandlaag ligt. Zowel het feit dat we te maken hebben met een betonconstructie, alsook de situering in een stevige zandlaag, leiden er toe dat het fenomeen van de kritieke snelheden hier geen beperkingen aan de ontwerpsnelheid oplegt.

208

Hoe denkt de minister dit probleem binnen het overige A1 tracé te ondervangen?

Welke gevolgen kan e.e.a. hebben voor de snelheid?

Zijn gezien de extra te maken kosten i.v.m. de slappe bodem in genoemde gebieden geen alternatieven mogelijk?

Het fenomeen kritieke treinsnelheid – zoals in vaktermen de hinderlijke effecten van hoge treinsnelheden genoemd worden – spelen in het algemeen alleen een rol van betekenis bij slappe constructies, zoals een lage aardebaan op een sterk samendrukbare ondergrond. Zonder maatregelen zou dat in dit soort situaties kunnen leiden tot een beperking van de toegelaten ontwerpsnelheden.

Indien het probleem tijdig onderkend is, zoals bij de HSL-Zuid het geval is, zijn er oplossingen voorhanden om niet later met een beperking van de ontwerpsnelheden geconfronteerd te worden. Adequate oplossingen hiervoor zijn de zettingsvrije plaat op palen, dan wel het vervangen van een deel van de slappe lagen door een zandlichaam. Op het ogenblik loopt er een internationaal opgezet onderzoek naar de toepasbaarheid en effectiviteit van grondverbeteringstechnieken door in de grond gevormde kalkcementkolommen, hetgeen als oplossing goedkoper is dan de eerder genoemde. De uitkomsten van deze proefnemingen alsmede uitgebreider grondonderzoek ter plaatse zal bepalen welke oplossing in het uiteindelijke ontwerp zal worden toegepast.

209

(p. 16) Hoe onaantastbaar zijn de rijksbufferzone's naar de mening van het Kabinet?

In hoeverre mogen deze doorsneden worden door forse infrastructuur? (A4-Midden Delftland, HSL-Develgebied)

Doorsnijding van rijksbufferzones door infrastructuur moet in beginsel worden voorkomen. Met het bufferzonebeleid wordt het instandhouden van de ruimtelijke en functionele eenheden en de aanwezige kwaliteiten en waarden beoogd. Dit teneinde dergelijke gebieden te vrijwaren van verstedelijking. Bovendien wordt in rijksbufferzones een duurzaam agrarisch gebruik, en in delen een inrichting voor natuur (behoud en ontwikkeling), recreatie en bos, nagestreefd. Om die reden genieten

bufferzones planologische bescherming. Bij onontkoombare doorsnijding door infrastructuur is een zorgvuldige tracering en inpassing (inclusief mitigerende maatregelen) gericht op de functies van de bufferzone noodzakelijk.

Voor het Develgebied is naar de mening van het kabinet een aanvaardbare oplossing gekozen.

210

Is de volledige instandhouding van dit soort gebieden niet minstens zo belangrijk als het ontzien van het Groene Hart?

Het Groene Hart is van strategische betekenis voor het nationaal ruimtelijk beleid. Het Groene Hart zorgt voor een groen contrast voor de verstedelijking op de ring en ondersteunt daarmee het internationale vestigingsklimaat van de Randstad. Ten tweede biedt het Groene Hart een inrichting die kwaliteit oplevert voor zes miljoen stedelingen.

Handhaving van het beleid met betrekking tot het Groene Hart draagt bij tot concentratie van verstedelijking in de daarvoor aangewezen steden van de Randstad. Hierdoor ontstaat binnen deze steden een draagvlak voor voorzieningen van velerlei aard, hetgeen wederom tegemoet komt aan de beoogde grootstedelijkheid en het daarmee samenhangende internationale vestigingsklimaat.

Tegen de achtergrond van het voorgaande acht het kabinet de extra kosten als gevolg van een boortunnel in dit gebied gerechtvaardigd en de oplossing voor de overige gebieden alleszins acceptabel.

Rijksbufferzones zijn goed ingerichte open ruimten die het aaneengroeien van de stedelijke agglomeraties voorkomen. Zo garanderen zij het behouden van de eigen identiteit van de stadgewesten en de tussenliggende landelijke gebieden. Rijksbufferzones zijn in die zin essentiële structurerende elementen op het niveau van de Randstad, met de potentie een grotere samenhang (ecologisch-, landschappelijk en recreatief) aan te brengen tussen het Groene Hart, de open ruimten op de Stedenring en de Duinstrook. Daarnaast bieden zij tevens rust-, recreatie- en uitloopmogelijkheden voor de randstedeling, op korte afstand van de stad. In antwoord 209 is aangegeven dat doorsnijdingen door infrastructuur in beginsel moeten worden voorkomen, maar dat zwaarwegende omstandigheden aanleiding kunnen zijn voor een doorkruising met infrastructuur, zij het onder stringente voorwaarden.

211

Zou het «Dortsche Kil-», c.q. «Drechtsteden-alternatief» het (her-)overwegen waard zijn gezien de meerwaarde van medegebruik die dit voor deze steden en voor het Develgebied oplevert?

In de haalbaarheidsstudie naar tracé Fwb (de variant van inspreker W. Bos voor tracé Fnoord, ook wel de Drechtstedenvariant genoemd) is in principe geen rekening gehouden met een binnenlands HST-station. In Dordrecht bevindt zich al een station en gezien de beperkte markt lijkt het niet verantwoord apart te investeren in een HST-station. Het zou een ondergronds station betreffen, waarvan de kosten op dit moment nauwelijks zijn in te schatten, maar gedacht moet worden aan meerkosten in de sfeer van f 100 mln tot f 200 mln bovenop de f 300 mln die de Drechtstedenvariant minimaal meer zal kosten dan het huidige Fnoord tracé. Het capaciteitsbeslag van haltering bij een HST-station Dordrecht is niet nader onderzocht.

212

Welke informatie kan de minister geven over de hoeveelheid te verwachten metaalslijpsel op en langs het door haar gekozen HSL-tracé? Zo niet, wil zij dat op korte termijn laten onderzoeken?

Het vrijkomen van metaalslijpsel op en langs de HSL-Zuid is onderzocht aan de hand van het drukst belaste tracédeel Fnoord. Het gaat om koper afkomstig van de bovenleiding en ijzer afkomstig van wielen en rails.

De emissie van koper door de HSL-Zuid zal, in 2015 bij de hoogste verkeersintensiteit op het HSL-tracé F-Noord, naar schatting 16,4–32,8 g/m.j bedragen. Dit is 25% minder dan op de huidige spoorlijn Dordrecht–Lage Zwaluwe en ongeveer gelijk aan de emissie op de weinig druk bereden lijn Veenendaal–Ede.

De ijzeremissie wordt voor de hoogste verkeersintensiteit geschat op 1260–2500 g/m.j, ongeveer gelijk aan de huidige hoeveelheid op de lijn Dordrecht–Lage Zwaluwe.

Ook is onderzoek vericht naar de mate van verspreiding van koper- en ijzerdeeltjes in de omgeving van het tracé. Bij lijnen met hogesnelheidsmaterieel zal de verspreiding van koper en ijzer in hoge mate vergelijkbaar zijn met de verspreiding bij een klassieke spoorweg. Dit betekent dat de depositie van zowel koper als ijzer op of dichtbij de spoorlijn plaatsvindt. De koperconcentratie in de bodem zal bij de HSL-Zuid hetzelfde beeld vertonen als bij bestaande geëlectriceerde spoorlijnen; op afstanden groter dan 20 m zal de verhoging te verwaarlozen zijn. De koperconcentratie in het grond- en oppervlaktewater zal in alle gevallen beneden de streefwaarde (15mg/l) blijven. Verhoging van koper en ijzer op gewassen zal aantoonbaar zijn tot op 8 à 15 m gerekend uit het hart van de spoorlijn, maar altijd ruim beneden de normen voor voedingsgewassen blijven. Aangezien de minimum afstand tot de HSL 20 m bedraagt, zal de invloed op de gewassen te verwaarlozen zijn. Voor schapen, die dicht bij de spoorlijn weiden, bestaat ook bij de kortste afstand tot de HSL (20 m), geen gevaar voor te hoge concentraties aan koper in het gras.

Ook voor de fruitteelt is de situatie vergelijkbaar met die bij bestaande spoorlijnen en zijn er geen aantoonbare effecten te verwachten van de koperen ijzeremissie.

De vervuiling van kassen voor tuinbouw onder glas door de HSL zal te verwaarlozen zijn, aangezien de hoeveelheid aan ijzer- en koperdepositie klein is in vergelijking met de natuurlijke depositie van atmosferisch stof.

Voor bodembeschermings- en waterwingebieden zijn voor de HSL geen aanvullende maatregelen nodig, anders dan voor bestaande lijnen gelden (uitvoering onkruidbestrijding, optreden bij calamiteiten).

10. Geluidhindereffecten

213

Pag. 112 Nieuwe HSL-Nota: is het ook de bedoeling de HST 's nachts te laten rijden?

Het is niet de bedoeling nacht-HST's te laten rijden. Wel kan het voorkomen dat enkele zeer vroege of late ritten wat betreft de geluidshinderwetgeving in de nachtperiode vallen.

Gelet hierop is in de Nieuwe HSL-Nota (deelrapport 10, pagina 38 en 39) een schatting gemaakt van de in 2015 te verwachten treinaantallen en de verdeling over dag-, avond- en nachtperiode. Dit ten behoeve van de bepaling van de geluidsbelasting. Hieruit blijkt dat in de nachtperiode in beide richtingen samen 6 HST's rijden. Overigens is de avondperiode maatgevend voor de geluidsbelasting volgens de in het kader van de geluidshinderwetgeving gehanteerde berekeningswijze.

214

Klopt het dat bij de berekening van de gemiddelde dagwaarde van het geluid een factor X in mindering wordt gebracht omdat spoorweggeluid als minder hinderlijk wordt ervaren als overig verkeersgeluid?

Nee. In de normstelling is rekening gehouden met het feit dat raillawaai als minder hinderlijk wordt ervaren dan overig verkeersgeluid. Dit staat los van de correctie in de berekening voor de nacht, die voor alle bronnen (rail, weg, luchtvaart, industrie) gelijk is, nl. 10 dB(A).

215

Hoeveel woningen zullen naar schatting bij de afgewogen tracés tussen Schiphol en Rotterdam een geluidsoverlast van 58 of meer dB(A) ondervinden en in hoeverre is daarbij sprake van bundeling van geluidshinder? (blz. 159)

Uit een telling is gebleken dat benoorden Rotterdam langs tracé A1, met de uitgangspunten die zijn gehanteerd in PKB-deel 1, circa 185 woningen een geluidsbelasting van 58 dB(A) of meer zullen ondervinden. Deze telling is gebaseerd op een globaal akoestisch onderzoek. Zo is het effect van de afscherpende werking van gebouwen en kruisende infrastructuur niet meegenomen. Bij de plaatsing van geluidsschermen is een ondergrens aangehouden van 10 woningen. Dit houdt in dat er vanuit is gegaan dat bij clusters van meer dan 10 woningen zodanige schermen worden geplaatst dat wordt voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van 57 dB(A).

In het gedetailleerd akoestisch onderzoek dat in het kader van het OTB zal worden verricht, zal per locatie een afweging moeten worden gemaakt of een hogere waarde van 57 dB(A) kan worden toegelaten. Van de overige tracés zoals WB3 en de BBLN zijn deze cijfers niet bekend. Wel is voor deze varianten de toename van het aantal geluidgehinderden en van het geluidbelast oppervlak berekend.

	A1	WB3	BBLN
toename aantal gehinderden	-72	0	800
toename geluidbelast oppervlak > 50 dB(A)	1983	127	1507 ha

Bij WB 3 blijkt een relatief sterk effect van bundeling van geluidshinder met bestaande autowegen.

11. Veiligheids-effecten

216

Waarom is de HSL veiliger dan het conventionele treinverkeer en kan dit ook nader gekwantificeerd worden? (pag. 116 PKB-nota)

Verkeer met hogesnelheidstreinen is vier maal veiliger dan conventioneel treinverkeer, omdat er een nieuw systeem wordt geïntroduceerd en alle infrastructuur in onderlinge samenhang opnieuw wordt ontworpen. Dit in tegenstelling tot het conventionele treinverkeer, waar verder wordt gebouwd aan een bestaand systeem dat al ruim 150 jaar in ontwikkeling is. Dit verschil komt onder andere tot uitdrukking in een betere afscherming van de baan, het ontbreken van overwegen, nieuwe beheersings- en beveiligingstechnieken, signalering in de cabine van de machinist e.d.

Deze genoemde waarde van vier keer veiliger is gebaseerd op de ongevalsfrequentie per reizigerskilometer. Voor de kwantificering daarvan is gebruikt gemaakt van een rekenmethodiek die wordt ontwikkeld voor transportsystemen en die een vrijwel zekere bovengrens geeft van het aantal slachtoffers per jaar tengevolge van een bepaalde activiteit. Hiermee is het totale vervoer van alle vervoersmodaliteiten, auto, trein, vliegtuig en HST van de corridor Amsterdam-Parijs (1,3 mld reizigerskilometers per jaar) geanalyseerd en kan de bedoelde vergelijking worden gemaakt.

217

(p. 186) De diverse varianten zijn verbonden met verschillende eisen die aan de veiligheid worden gesteld. Kan voor de varianten A1, WB3 en BBLN worden aangegeven welke veiligheidseisen naar verwachting van invloed kunnen zijn op de geschatte aanlegtijd?

Voor de verschillende varianten gelden geen andere eisen ten aanzien van de veiligheid. Door al vroeg te starten met het opstellen van het integrale veiligheidsplan, wordt voorkomen dat tijdens de bouw of bij ingebruikneming vertraging wordt opgelopen door in een laat stadium naar voren komende veiligheidseisen.

Daardoor wordt de aanlegtijd van de HSL-Zuid bepaald door de zetting van de ondergrond en door de bouwtijd van de kunstwerken die noodzakelijk zijn, en niet door veiligheidseisen.

218

Welke invloed heeft een lagere ontwerpsnelheid op de verschillende aspecten van veiligheid? (blz. 130).

Voor elk van de toegepaste ontwerpsnelheden wordt in beginsel hetzelfde veiligheidsniveau nagestreefd. Het hogesnelheidsvervoer per trein is tot nog toe, na enkele tientallen jaren exploitatie-ervaring in Duitsland, Frankrijk en Japan, bij de verschillende toegepaste ontwerp-snelheden, geheel veilig verlopen.

Wel speelt een rol dat de snelheid van invloed is op het aantal reizigers dat gebruik maakt van de HSL. Bij een lagere snelheid zal de werfkracht van de HST-verbinding lager zijn, waardoor reizigers eerder kiezen voor een vervoerswijze waarvan de veiligheid lager is (in dit geval de auto).

12. Vervoers-effecten

219

Kan een vergelijkend overzicht worden gegeven van de voordelen van het gunstig effect voor het medegebruik voor (snellere) binnenlandse spoorverbindingen uitgesplitst naar de diverse varianten A1, WB3/KvK, BBLN?

Medegebruikaspecten	A1	WB3	WB/KvK	BBLN
nieuwe verbindingen (tijd-winst in minuten)	* Amsterdam/Schiphol-Rotterdam (23) * Breda-Antwerpen (33)	* Amsterdam/Schiphol-Rotterdam (19) * Breda-Antwerpen (33)	* Amsterdam/Schiphol-Rotterdam (14) * Breda-Antwerpen (33)	* Geen nieuwe verbinding (12) * Breda-Antwerpen (33)
Bijdrage aan nieuwe verbindingen (tijd-winst in minuten)	* Arnhem-Nijmegen-Den Bosch-Breda-Antwerpen (33) * Schiphol-Rotterdam-Eindhoven-Maastricht	* Arnhem-Nijmegen-Den Bosch-Breda-Antwerpen (33) * Schiphol-Rotterdam-Eindhoven-Maastricht	* Arnhem-Nijmegen-Den Bosch-Breda-Antwerpen (33) * Schiphol-Rotterdam-Eindhoven-Maastricht	* Arnhem-Nijmegen-Den Bosch-Breda-Antwerpen (33)
Versnelling bestaande verbindingen	* Amsterdam/Schiphol-Rotterdam * Den Haag-Rotterdam-Breda-Eindhoven-Maastricht	* Amsterdam/Schiphol-Rotterdam	* Amsterdam/Schiphol-Rotterdam * Haaglanden-Rotterdam-Breda-Eindhoven-Maastricht	
Verbetering aansluitmogelijkheden	* Brabant en oost-Nederland via Antwerpen * Den Haag CS via Rotterdam (buiten spits) * Utrecht via Rotterdam	* Brabant en oost-Nederland via Antwerpen * Den Haag CS via Rotterdam * Utrecht via Rotterdam	* Brabant en oost-Nederland via Antwerpen * Den Haag CS via Rotterdam	* Brabant en oost-Nederland via Antwerpen * Den Haag CS via Den Haag HS

220

Hoe groot zal de tijdwinst zijn voor bestaande intercity-verbindingen tussen Den Haag–Heerlen in geval van de A1? En ingeval van het KvK-model?

Het medegebruik door de InterCity Den Haag CS–Heerlen betreft het HSL-tracé Fn-Fz tussen Rotterdam en Breda. De rijtijdwinst komt doordat de treinen dan buiten Dordrecht om rijdt. De reistijd Rotterdam–Breda via het nieuwe HSL-tracé Fn-Fz wordt dan 21 minuten. De huidige reistijd Rotterdam–Dordrecht–Breda is 33 min. De tijdwinst is dus 12 min.

De te behalen rijtijdwinst is dus onafhankelijk van het tracé ten noorden van Rotterdam.

221

Kan nader toegelicht worden hoe de lagere prognose voor het aantal binnenlandse reizigers bij BBLN zich verhoudt tot de uitspraak op blz. 121 van PKB deel 3: «dit komt tot uiting in een groter aantal reizen ... dan bij een rechtstreeks tracé»? (blz. 121).

Zie het antwoord op vraag 222.

222

Kan een totaaloverzicht gegeven worden van het verwachte binnenlands vervoer (aantallen reizigers, reizigerskilometers) voor BBLN in vergelijking met andere varianten uitgaande van de meest recente inzichten zoals de RailNed-analyse van januari 1996?

Wat is daarbij het binnenlandse substitutie-effect cq. het genererend vermogen ten aanzien van nieuwe (binnenlandse) mobiliteit?

In de AVV/Railned studie, die als bijlage is bijgevoegd¹, staan totaal-cijfers voor het aantal treinreizen in Nederland.

In de onderstaande tabel worden de in 2010 verwachte aantallen reizen en reizigerskilometers (rkm) weergegeven in duizenden per dag voor de A1- en de BBLN-variant en de specifiek hierbij horende treindienst-aanbodmodellen.

	reizen	rkm
A1-variant	1270	48 200
BBLN-variant	1274	48 000

Het treindienst-aanbodmodel dat voor de BBLN-variant gehanteerd is, trekt 4000 extra reizen. Bij dit aanbodmodel wordt op de relatie Den Haag Rotterdam niet alleen door HST's en InterCity-shuttles via Den Haag maar ook door extra InterRegio-treinen een hoog frequent treinproduct geleverd.

De InterRegio-treinen zijn toegevoegd in het treindienst-aanbodmodel BBLN, los van overwegingen die de HSL betreffen.

De hoogfrequente treindienst tussen Den Haag en Rotterdam trekt veel extra korte afstand reizen (zie ook bladzijde 27 van het AVV/Railned rapport). Ik ben van mening dat deze vervoersvraag beter door andere fijnmaziger vormen van openbaar vervoer kan worden bediend, zoals bijvoorbeeld het momenteel in onderzoek zijnde plan voor Randstadrail.

Het model dat voor de A1-variant gehanteerd is levert 200 000 extra reizigerskilometers op. In dat aanbodmodel is uitgegaan van hetzelfde aantal HST's en InterCity-shuttles en zijn geen aanvullende InterRegio-treinen toegevoegd. Het vervoer over de lange(re) afstanden scoort dus beter in de A1-variant.

¹ Ter inzage gelegd bij de afdeling Parlementaire Documentatie.

De AVV/Railned studie levert geen gegevens over het substitutie- en generatie-effect.

223

In hoeverre en op welke onderdelen wijken de prognoses uit het RailNed-rapport «Analyse ontwikkeling treinvervoer corridor HSL-Zuid» af van de in de kabinetsstukken gehanteerde cijfers?

Voor zover er sprake is van verschillen, wat zijn de te verwachten effecten voor het exploitatieresultaat van de diverse varianten?

De Railned-cijfers zijn, samen met verschillende andere prognoses opgenomen in de kabinetsstukken (blz. 121). Deze cijfers zijn onderling onvergelijkbaar en geven complementaire informatie ten behoeve van een investeringsbesluit.

Zie verder het antwoord op de vragen 165 en 222.

224

Bent u bereid de Kamer het RailNed-rapport «Analyse ontwikkeling treinvervoer corridor HSL-Zuid» toe te sturen?

Ja, het gaat bij deze.

225

De HST's en de shuttle via het A1 tracé trekken 4,1 miljoen reizigers uit de reguliere intercity Amsterdam–Rotterdam. Kan aangegeven worden wat de consequentie voor de treinbediening op de oude lijn zal zijn, met name voor de bediening van de stations Den Haag C.S. en H.S?

Het intercity vervoer op de oude lijn is rendabel. Tot 2010 zal binnenlands vervoer door Thalys worden verzorgd. Pas daarna komt de shuttle in beeld. Is het juist dat het onttrekken van grote aantallen reizigers tot 2010 aan de gewone intercity-treindienst zal leiden tot omzetverlies bij NS Reizigers?

In hoeverre zal dit – gezien de kruisfinanciering tussen rendabele intercity-diensten en andere treindiensten – kunnen leiden tot opheffen van binnenlandse onrendabele diensten?

De verwerking van reizigers op de as Amsterdam–Schiphol–Rotterdam–Breda via een rechtstreekse nieuwe lijn, creëert extra capaciteit op de oude lijn. De treinbediening van de stations HS en CS zal naar verwachting hetzelfde of beter zijn dan nu (zie ook het antwoord op vraag 92). Te verwachten valt dat de relatieve toename van het belang van Den Haag CS ten opzichte van HS, die wordt gevoed door de sterke groei van activiteiten in de omgeving van Den Haag CS, door de aanleg van A1 wordt versterkt. De additioneel beschikbare capaciteit zal in dit verband, afhankelijk van de ontwikkeling van reispatronen, kunnen worden benut voor diensten van en naar Den Haag.

De stelling dat binnenlandse hogesnelheidstreinen («shuttles») pas in 2010 in beeld komen is mij niet bekend, en is ook niet in overeenstemming met de plannen van het kabinet en de betrokken NS-onderdelen. De omzet op het net als geheel is bij aanleg van tracé A1 groter dan zonder de hogesnelheidslijn. Uitspraken over specifieke treindiensten zijn in dit verband moeilijk te doen. Zie ook het antwoord op vraag 165.

Op de tijdshorizon 2010 is het overigens niet realistisch de huidige overgangssituatie ten aanzien van kruisfinanciering als referentie te gebruiken, gezien de verwachte toename van concurrentie enerzijds en de financiële sanering van het NS-concern anderzijds.

226

Welk deel van de theoretische capaciteit van A1 wordt gebruikt door HST en welk deel door binnenlands medegebruik (uitgaande van de gehanteerde prognoses)?

Welk deel van de capaciteit blijft uitgaande van de huidige prognoses onbenut?

Kunnen deze cijfers tevens voor de andere tracés worden gegeven?

Het aantal treinen dat maximaal over een baanvak kan rijden wordt bepaald door de tijd die – voor de veiligheid – tussen het passeren van twee treinen moet worden aangehouden, en door het snelheidsverschil tussen de verschillende treinsoorten. Met andere woorden: als – zoals bijvoorbeeld bij een metro – alle treinen even hard rijden dan kan de capaciteit tot zo'n 20 treinen per uur oplopen; bij grote snelheidsverschillen tussen treinsoorten ligt dit veel lager. Bij de HSL-tracés zijn het met name de mogelijke snelheidsverschillen tussen de internationale HST's en de medegebruikstreinen die de uiteindelijke capaciteit bepalen. Omdat voor het medegebruik de materieelsoort (en de maximumsnelheid) nog moet worden gekozen is «de theoretische capaciteit» in de zin van «hoeveel treinen kunnen erover» nog niet te bepalen.

Bij een mogelijke exploitatievorm waarbij de HST's 300 km/uur en de medegebruikstreinen 220 km/uur rijden zou het HSL-baanvak zelf een theoretische capaciteit hebben van 8 treinen per uur. Dat gegeven is voor alle nieuwe tracés hetzelfde. Deze capaciteit wordt echter begrensd door de capaciteit van de uiteinden: de Willemsspoortunnel, de perronspoorcapaciteit van Rotterdam CS en de capaciteit van station Schiphol. Dat gegeven is voor de tracés WB3 en de BBLN gelijk.

227

Een belangrijk bezwaar van het kabinet tegen bundelingsvarianten met bestaand spoor ten noorden van Rotterdam die niet uitgaan van zessporigheid is het gevaar dat in de toekomst (na 2010) er een capaciteitstekort kan ontstaan. Wat is uw oordeel over het voorstel van Willem Bos om dit bezwaar op te vangen door een light-rail-«bypass» Rotterdam–Leiden (Haagse Hart variant)?

Bij de Randstadrail wordt met name gedacht aan een lightrail-concept op de Hofpleinlijn, Zoetermeerlijn en de lijn naar Hoek van Holland.

Met name een sterk verbeterde Hofpleinlijn kan via een lightrail-concept een belangrijke functie vervullen voor het vervoer in de directe invloedssfeer van de lijn. Verder is het niet denkbeeldig dat deze lijn een dusdanig aantrekkelijk alternatief vormt voor vervoer van Den Haag naar Rotterdam via de Oude Lijn langs Delft dat vervoerverschuiving van de Oude Lijn naar de Hofpleinlijn optreedt.

Langs de A4 en de A13 is tussen Rotterdam en Leiden slechts in beperkte mate sprake van woonvoorzieningen, zodat een binnenlandse lightrail-verbinding gebundeld met deze wegen onvoldoende vervoer zal aantrekken.

228

Kan een inhoudelijke reactie worden gegeven op de berekeningen die de vaste kamercommissie tijdens de hoorzitting heeft ontvangen over de capaciteit(sbenutting) van het bestaand spoor?

Tijdens de hoorzitting van de vaste kamercommissie zijn verschillende beschouwingen over de capaciteit van de bestaande spoorlijn gegeven. Kern van de meeste beschouwingen was de stelling dat door het verlagen van de ontwerpsnelheid de capaciteit zou toenemen en dat dan de HST wel geheel of gedeeltelijk over de bestaande sporen zou kunnen rijden. Bij

het antwoord op de vragen 127, 130, 408, 410 en 411 wordt ingegaan op de verschillende aspecten van deze problematiek.

13. Economische effecten

229

Kan de minister reageren op de reactie dat het ontbreken van een volwaardig HSL-station in Den Haag deze plaats achter stelt t.o.v. Amsterdam en Rotterdam?

Ook Den Haag krijgt een HST-station, zij het dat de frequentie waarmee dit door hogesnelheidstreinen wordt aangedaan lager is. De exploitant van de hogesnelheidstreinen heeft aangekondigd dat dit minimaal 4 maal per dag zal zijn. Op de overige uren biedt de InterCity een rechtstreekse aansluiting in Rotterdam op de treinen van en naar Parijs. Dat, in combinatie met het aanwezige fijnmazige voor- en natransport vanuit de Haagse regio naar Rotterdam CS, maakt de aansluiting van Den Haag op het hogesnelheidsnet tot een hoogwaardige. De stelling dat Den Haag geen volwaardig station krijgt, en ten opzichte van Amsterdam en Rotterdam achter wordt gesteld wordt dan ook niet onderschreven.

230

Kan het Kabinet een inzicht geven in te genereren economische waarden van het A1 tracé met tunnel en de KvK variant, zowel in de spin off van de gehanteerde techniek (tunnel en glide-over) als in het uitlokken van investeringen rondom de stations, al dan niet uitsluitend voor binnenlands gebruik?

De indirecte effecten, in de zin van spin off van de gehanteerde technieken, zijn bij A1 iets groter en gedifferentieerder dan bij de KvK-variant. In beide alternatieven komt de min of meer nieuwe viaduct-spooroplossing van de «Glide-Over» voor. De verdiepte liggingen met nieuwe technieken als U- en V-polder, fabrieksmatige producties etc. komen bij A1 in iets grotere mate voor dan bij WB3/KvK. A1 kent bovendien de boortunnel waar op een groot aantal aspecten technologie-ontwikkeling mogelijk is, in het verlengde van het werk van het centrum Ondergronds Bouwen.

Bij innovaties moet worden gedacht aan een breed spectrum: van innovatieve (WRO) procedures tot details van uitvoeringstechnieken, van een probabilistische benadering van de veiligheidsvereisten tot optimalisatie van de tunneldoorsneden als functie van de drukgolfeffecten en comforteisen. Indien goed aangestuurd en met inschakeling van het bedrijfsleven kan een goede spin off worden verkregen. Uitlokken van investeringen rondom stations gebeurt overigens primair door een goed stedelijk beleid.

231

Kan de Minister bevestigen dat in de situatie 2015 Den Haag alleen in de spits met een afgekoppelde HST wordt aangedaan en dat er vanwege de toevoeging van shuttles op de HSL (4x per uur + 4 HST's), 4 miljoen reizigers van het bestaande spoor afgaan naar de nieuwe lijn?

Afhankelijk van de ontwikkeling van de vervoersvraag in Den Haag, zal de exploitant het aantal en de aard van de rechtstreekse diensten bepalen. Ik merk op dat de in de vraag genoemde treinaantallen niet overeenkomstig de huidige verwachtingen voor 2015 is. Zie verder het antwoord op vraag 225.

III. VRAGEN PER TRACÉ

1. A1-variant

232

Waarom is een spoorverbinding tussen zeehaven Rotterdam en luchthaven Amsterdam van strategisch belang?

De twee grootste steden van Nederland zijn nu niet rechtstreeks per spoor verbonden. Evenmin is er een rechtstreekse verbinding Schiphol-Rotterdam.

Bereikbaarheid van het economische centrum is voor het functioneren van de mainport van belang. De komst van de HSL-Zuid draagt ertoe bij er een betere verbinding met Schiphol wordt gerealiseerd. Tevens wordt de internationale bereikbaarheid in zuidelijke richting verbeterd.

233

Hoe en in welke mate draagt de keuze voor A1 bij aan het ARGUS-concept?

In het ARGUS-plan is een aanbodstrategie uitgewerkt voor een snel, frequent en hoogwaardig railstelsel tussen de diverse grote stadsgebieden en mainports in de Randstad. De veronderstelling is dat met deze strategie de ruimtelijke samenhang van de Randstad sterk verbetert (metropool-vorming).

Het kabinet kiest als uitgangspunt voor de planvorming de huidige en binnen afzienbare tijd te verwachten vervoersstromen, zowel internationaal en binnen en naar de Randstad.

Door de HSL-Zuid wordt, via tracé A1, een zeer snelle railverbinding tussen de Amsterdamse en Rotterdamse regio gecreëerd. Deze verbinding zal zowel door internationale hogesnelheidstreinen als door snelle binnenlandse InterCity's worden gebruikt. Dit zal Amsterdam, Schiphol en Rotterdam onderling en met de Brabantse stedenrij hoogwaardig verbinden.

De keuze voor het rechtstreekse A1-tracé maakt een snel, frequent en comfortabel hoogwaardig railsysteem mogelijk. Dit sluit goed aan bij de filosofie die aan ARGUS ten grondslag ligt, maar verschilt in de infrastructurele uitwerking.

234

(pag. 142 schema) «Internationale bereikbaarheid van de Randstad»: is bij de voor variant A1 geschatte rijtijd rekening gehouden met de benodigde extra halteringstijd in Rotterdam voor splitsing en samenvoeging van treinstellen, i.v.m. bediening van Den Haag CS?

Ja, in de rijtijdberekeningen zijn alle benodigde marges, die in het spoorwegbedrijf nodig zijn, meegenomen. Voor de halteringstijd in Rotterdam is voor de toekomst uitgegaan van 2 minuten. Dit is inclusief de benodigde tijd voor splitsen of combineren van treinen.

235

Op welke plaatsen langs het tracé treden gunstige effecten op (qua ruimtebeslag, geluidhinder, visuele hinder en verstoring van natuur en landschap) als wordt uitgegaan van een lagere ontwerp-snelheid van 260 resp. 200 km per uur en kunnen die effecten zo veel mogelijk naar locatie en naar oppervlakte worden aangeduid?

Als van een lagere ontwerpsnelheid van 260 km/uur of 200 km/uur wordt uitgegaan, dan kunnen de omgevingseffecten anders zijn. Dit is niet

uitgebreid onderzocht. Wel kan op hoofdlijnen het volgende worden gemeld.

Het ruimtebeslag door de spoorlijn verandert niet.

De geluidshinder zal enigszins veranderen. Op trajectdelen waar geen geluidsschermen staan, zal de toename van het geluidbelast oppervlak afnemen. Dit is met name het geval ten zuiden van de boortunnel tot de autosnelweg A12. Voor het aantal gehinderden zal het weinig uitmaken. Het streven is er immers naar om ook bij het tracé A1, ontworpen op 300 km/uur te voldoen aan de voorkeursgrenswaarde. Hiervoor zijn schermen nodig. Als bij de lagere snelheid het geluid minder wordt, zullen in de eerste plaats de geluidsschermen lager worden, zonder dat de geluidsbelasting op de gevels vermindert. De vermindering van het aantal gehinderden zal zeer gering zijn.

De visuele hinder zal wat afnemen; niet door wijziging in de hoogteligging van de baan, maar wel door verlaging van de geluidsschermen. Hierbij is wel als worst-case-benadering aangenomen dat in de situatie bij 300 km/uur de schermen hinder opleveren, ook bij een goede inpassing.

De verstoring van natuur vanwege het geluid zal iets minder zijn, de verstoring van het landschap door de wat lagere geluidsschermen ook. Dit speelt enigszins bij de kruising van de HSL met de A4 bij Hoogmade en in het gebied tussen de boortunnel en de A12.

Samengevat is het beeld dat er kleine verbeteringen zijn te bereiken en dan ook nog voor een klein deel van het traject.

236

Voor bescherming van een uniek open gebied als het Groene Hart acht het kabinet de voorziene financiële inspanning op zijn plaats. Kan de minister beargumenteren waarom, ondanks het unieke karakter van het Groene Hart het kabinet desondanks heeft besloten het tracé door het Groene Hart te leggen en niet de consequentie te trekken uit het vigerende Rijksbeleid en dit gebied totaal te mijden?

Door de gekozen ligging – grotendeels onder het Groene Hart waardoor de aantasting beperkt blijft – acht het kabinet het mogelijk dat het Groene Hart zijn huidige functie kan handhaven. Het gekozen tracé is een resultaat van een moeilijk afwegingsproces, waarbij elk tracé zijn voor- en nadelen heeft, zoals verwoord op bladzijde 142 van PKB-3. Alles overwegende is geoordeeld dat het gekozen tracé qua vervoerswaarde, inpassingsmogelijkheden en kosten het beste is. Zie voorts het antwoord op vraag 210.

237

Waarom is – nu de gekozen A1 variant zoveel duurder is geworden – niet alsnog gekozen voor de MN8 Welke extra kosten gaan gepaard met een rechte – ondergrondse – doorsnijding van het Groene Hart?

De vraag suggereert dat de verschillen tussen de A1-variant en de MN8-variant klein zijn geworden. Dit klopt niet geheel. De belangrijkste verschillen zijn:

tracédeel	A1	MN8
Bergschenhoek	halfverdiepte ligging	tunnel
Benthuizen-Hazerswoude	bovengronds/tunnelbak	tunnel
Hazerswoude-Ringvaart	tunnel t/m Does, vervolgens bundeling met autosnelweg	tunnel tot in de Haarlemmermeer

Deze tabel geeft al aan dat er bij MN8 over een veel grotere lengte sprake is van een tunnel dan bij tracé A1. De vraag doelt waarschijnlijk alleen op het gedeelte tussen Hazerswoude en de Ringvaart.

De meerkosten van een HSL volgens een recht tracé van Hazerswoude, ten oosten langs Hoogmade en ten westen van Nieuwe Wetering tot in de Haarlemmermeerpolder liggen in de orde van f 500 à f 600 mln boven die van het A1-ontwerp uit PKB-deel 3. Vergeleken met de tracering van dit ontwerp wegen de meerkosten niet op tegen de vermindering van effecten

238

Waarom is MN8 het meest milieuvriendelijke alternatief (pag. 77) en wat zijn de meerkosten van de aanleg van de MN8?

Kan de Minister ook een becijfering geven van de extra kosten van een doorlopende tunnel tot aan de rijksweg resp. een tunnel tot onder de ringvaart door?

In het beleidsvoornemen (PKB-deel 1, 1994) is als meest milieuvriendelijk alternatief (MMA) gedefinieerd het alternatief dat een zodanige aansluiting op het Europese net geeft dat:

- een maximale substitutie van auto- en vliegverkeer wordt bereikt;
- de mogelijkheden voor medegebruik door binnenlands treinverkeer van eventueel nieuw aan te leggen infrastructuur zo groot mogelijk zijn;
- eventuele nieuwe infrastructuur optimaal wordt ingepast in de stedelijke en landelijke omgeving, rekening houdend met het milieubelang.

Op strategisch niveau leidt dit tot een zo rechtstreeks mogelijk tracé met doorgaande treinverbindingen. Op tracéniveau leidt dit primair tot een ondergrondse ligging en secundair tot bundeling met grootschalige infrastructuur.

Omdat een geheel ondergrondse ligging tot zeer hoge kosten leidt is dit geen reëel meest milieuvriendelijk alternatief. Daarom is in het beleidsvoornemen als MMA opgenomen een zo rechtstreeks mogelijk alternatief, dat op de meest kwetsbare delen ondergronds ligt.

De meerkosten van dit MN8-tracé ten opzichte van het A1-tracé uit PKB-deel 3 liggen voor het gedeelte ten noorden van Benthuizen in de orde van f 900 à 1000 mln.

De extra kosten van een A1-tracé waarbij de tunnel onder het Groene Hart volgens het A1 tracé wordt doorgetrokken tot aan de autosnelweg A4 liggen in de orde van f 150 à 200 mln.

Het doortrekken van de tunnel via het A1-tracé langs de autosnelweg A4 tot en met de Ringvaart van de Haarlemmermeer is geen zinvolle variant. Het is onlogisch om over het gebundelde deel ook nog eens de HSL in een tunnel te leggen. Hiervan zijn dan ook geen meerkosten bepaald. Wel kan dan gedacht worden aan het tracé MN8 ten noorden van Hazerswoude. De meerkosten van deze variant liggen in de orde van f 500 à 600 mln.

239

Hoe wordt de hoogwaardige overstap van Rotterdam naar Den Haag exact ingevuld en op welke gronden is de minister van mening dat sprake is van een «hoogwaardige overstap»? (p. 140)

Het emplacement Rotterdam, inclusief de aanpassingen die het gevolg zijn van de komst van de HSL op de westzijde van dit emplacement, wordt in de toekomst zodanig ontworpen dat de InterCity's van en naar Utrecht en Den Haag gelijk met de HST langs hetzelfde (eiland)perron staan. Dit gebeurt in zowel de noord-zuid richting, als ook in de zuid-noord richting. De treinen staan of tegelijkertijd of enkele minuten na elkaar langs dat zelfde (eiland)perron.

Omdat de reiziger in dat geval niet via trappen of liften naar een ander perron hoeft en omdat de treinen op hetzelfde moment, of maximaal enkele minuten na elkaar aanwezig zijn is er naar het oordeel van het kabinet sprake van een hoogwaardige overstap.

240

Het kabinet stelt dat het in de Nieuwe HSL-nota ontwikkelde beoordelingskader onvoldoende aansluit op de belangrijkste elementen die de maatschappelijke discussie over de tracékeuze ten noorden van Rotterdam bepaalden. Houdt dit in dat in de PKB-3 is uitgegaan van een ander beoordelingskader, waarbij deze elementen zwaarder zijn gaan wegen?

Het in de Nieuwe HSL-Nota (PKB-deel 1) ontwikkelde beoordelingskader had ten doel een zo hanteerbaar en objectief mogelijke vergelijking van de tracévarianten mogelijk te maken. Voor elk aspect is daarbij gezocht naar een zo meetbaar mogelijke maat om de effecten van de verschillende tracés in te kunnen uitdrukken. Dit beoordelingskader heeft bevredigend gefunctioneerd om de effecten van meerdere varianten en subvarianten te beschrijven en naast elkaar te kunnen zetten.

In de maatschappelijke discussie en de daarop volgende politieke besluitvorming over de tracékeuze ten noorden van Rotterdam bleken – als toevoeging op de conform het beoordelingskader veelal kwantitatief bepaalde of in scores uitgedrukte effecten – een aantal elementen op een hoger abstractieniveau de discussie te overheersen. Het betreft zaken als de mate waarin schade wordt gedaan aan het Groene-Hart-concept of de beoordeling van de positie van Den Haag in relatie tot die van Amsterdam en Rotterdam; aspecten die niet in een getal kunnen worden uitgedrukt.

Deze elementen zijn nu in PKB-deel 3 (§ 4.4; De tracékeuze ten noorden van Rotterdam), tezamen met de gekwantificeerde effecten uit het beoordelingskader, in een totaalafweging bijeen genomen.

241

(pag. 141) Een snelle hart-op-hart-verbinding tussen de Randstad-knooppunten is volgens «Moret» als criterium te weinig onderbouwd door vergelijkend onderzoek tussen de varianten waar het gaat om effecten op de stedelijke knooppunten. Hoe beoordeelt het kabinet de opvatting dat de snelste verbinding tussen de twee mainports (A1), inleveren inhoudt op de kwaliteit van de verbinding Den Haag–Schiphol? (Moret, p. 54)

Het belang van hart-op-hart-verbindingen is uitvoerig uiteengezet in de VINO. In de Nadere Uitwerking Randstad Internationaal is het belang van deze vormgeving van het complex van verbindingen uiteengezet. De onderbouwing van deze – intussen breed gedragen – visie laten wij hier daarom achterwege. Het internationale vestigingsklimaat van de Randstad als geheel profiteert van de mogelijkheid tot medegebruik van de HSL-Zuid door de toevoeging van een hart-op-hart-verbinding tussen Rotterdam en Amsterdam. Na realisering van de HSL-Zuid zijn de vier grote Randstadsteden allen onderling door rechtstreekse, hoogwaardige, spoorlijnen verbonden. De realisering van de HSL-Oost verhoogt de kwaliteit van deze verbindingen nog verder.

De uitbreiding van verbindingen zien wij derhalve niet als een aantasting van kwaliteit van reeds bestaande verbindingen, integendeel. Deze verbinding is een toevoeging aan de kwaliteit van dit concurrerend internationale vestigingsmilieu.

242

Kan worden aangegeven hoeveel opstallen op en langs het voorgestelde tracé ten Zuiden respectievelijk ten Noorden van Rotterdam-Centraal Station moeten worden gesloopt, om welke soort opstallen het

gaat en op basis van welke overwegingen sloop noodzakelijk wordt geacht?

De precieze aantallen zijn in de PKB-fase nog niet aan te geven. Pas in de fase van het tracébesluit, als het tracé veel meer vastligt, het ontwerp gedetailleerder uitgewerkt en het geluidsonderzoek verricht is, zijn de getallen nauwkeuriger te geven.

Sloop van woningen bij aanleg van tracé A1/Fn/Fz kan het gevolg zijn van:

1. ligging op of aan het tracé,
2. geluidsbelasting en
3. ten gevolge van zettingen door de boortunnel.

ad 1. Het aantal te slopen woningen wegens ligging op tracé A1 /FnFz is naar de huidige inzichten circa 165. Dit aantal is in de tracébesluitfase pas exact te bepalen aan de hand van een gedetailleerd tracéontwerp.

ad 2. Sloop in verband met geluidshinder is niet exact aan te geven, omdat de woningen die daarvoor gesloopt zouden moeten worden deels dezelfde zijn als die onder ad 1. Sloop kan noodzakelijk zijn voor woningen die binnen de geluidscontour van 70 dB(A), vallen, waarvoor redelijkerwijs geen andere maatregelen kunnen worden getroffen.

ad 3. Ook het aantal te slopen woningen in verband met tunnelaanleg is niet exact aan te geven. Definitieve uitspraken over de invloed van het boorproces op de bebouwing kan pas gedaan worden na zowel een geotechnisch als een bouwkundig onderzoek ter plaatse van die bebouwing. Op grond hiervan kan ook vastgesteld worden of eventuele aanvullende maatregelen getroffen kunnen worden om zettingen aan het huis en/of ondergrond te voorkomen.

243

Hoe ziet het kabinet het verband tussen medegebruik van de HSL en het uitsluiten van tussenstations in het Groene Hart?

Bij de HSL gaat het om internationaal verkeer en binnenlands lange afstandsverkeer (InterCity-verkeer). Het gaat om het verbinden van de centra van de grote stadsgewesten.

De spoorlijn is niet bedoeld voor InterRegio- of stoptreinen. Deze zijn niet te combineren met HST's (en InterCity's) vanwege het capaciteitsbeslag dat met het inlassen van stations aanzienlijk toeneemt.

Voor de ontsluiting van Zoetermeer richting Rotterdam lopen andere studies in kader Randstadrail. De aanleg van tussenstations zal het risico van verdere verstedelijking in het Groene Hart vergroten. Dit is in strijd met het huidige Groene Hart-beleid.

244

In hoeverre is er rekening gehouden met specifiek Brabantse belangen bij de keuze van het traject Rotterdam–Antwerpen?

De Brabantse belangen zijn mede richtinggevend geweest bij de tracékeuze. Door de provincie Noord-Brabant is, onder de voorwaarde van een goede inpassing, steeds de voorkeur gegeven aan tracé F via Breda boven de andere onderzochte tracé-varianten. Het voorkeurstracé van België gebundeld met de Havenweg en door de Wouwse Plantage was voor de provincie onaanvaardbaar. De Brabantse voorkeur voor tracé F is mede ingegeven door de mogelijkheden van medegebruik: Breda–Rotterdam–Amsterdam en Breda–Antwerpen. Van de onderzochte tracés heeft tracé F door het medegebruik de meeste meerwaarde voor Brabant.

245

Kan een reactie worden gegeven op het verwijt van de provincie Noord-Brabant dat de A-Mer t.a.v. de p/b2 variant te globaal en onvoldoende zou zijn?

In het bestuurlijk overleg met de provincie en de gemeenten is aangegeven welke varianten in het A-MER onderzocht zouden worden. Ook is vermeld dat in aanvulling op de te onderzoeken varianten de voor- en nadelen zouden worden aangegeven van de in de Breda/Prinsenbeek-variant opgenomen overdekte tunnelbak bij Prinsenbeek/Valdijk en de verdiepte kruising met de Aa of Weerijs. De betrokkenen hebben van dit voornemen kennis genomen zonder daar bezwaar tegen aan te tekenen. Wij beklemtonen dat deze A-MER voor de verlegging van de A16 een aanvulling betekent op reeds uitgevoerd onderzoek voor PKB-deel 1 en voor de diverse varianten die tijdens intensief overleg naar voren zijn gekomen. Voor een afweging op PKB-niveau is het MER voldoende.

246

Kan de tabel op pag. 126 van de Nieuwe HSL-nota (beleidsnota) worden becommentarieerd vanuit de keuze voor de A1?

Neen. Deze tabel is achterhaald. Bij het antwoord op vraag 199b is een nieuwe vergelijkingstabel opgenomen tussen BBLN, WB3 en A1, gebaseerd op de tracéontwerpen overeenkomstig PKB-deel 3. Op basis van de gegevens in deze actuele tabel en op basis van de tabel op bladzijde 142 in PKB-deel 3 is de keuze voor A1 gemaakt.

247

Op welke onderdelen van het tracé bestaat de mogelijkheid op een later tijdstip, bijvoorbeeld over tien of twintig jaar, op basis van nadere kwaliteitseisen te komen tot meer hoogwaardige inpassing, zoals bijvoorbeeld het alsnog aanbrengen van overkappingen en overhuivingen?

Mochten toekomstige, hogere kwaliteitseisen daartoe aanleiding geven, dan is de mogelijkheid voor nog hoogwaardiger inpassing in ruime mate aanwezig. De bij wijze van voorbeeld genoemde overkappingen en overhuivingen kunnen in principe op elk deel van het tracé worden toegevoegd. Afhankelijk van de locatie zijn daarmee zouden daarmee echter forse meerkosten gemoeid zijn. In de begroting van de HSL-Zuid is hiermee geen rekening gehouden.

248

Op pag 122 wordt H/FH voor het zuidelijk tracé afgewezen omdat FZuid door de strakkere bundeling iets betere aanknopingspunten heeft voor een duurzame ruimtelijke kwaliteit. Ten aanzien van het noordelijk tracé geldt dit argument blijkbaar niet?

In de onderlinge vergelijking van Fnoord/FH en Fnoord/Fzuid wordt voor de specifieke situatie ten zuiden van Rotterdam aan de variant Fnoord/Fzuid de voorkeur gegeven. Dit wil niet zeggen dat voor de onderlinge vergelijking van de noordelijke tracés dezelfde overwegingen gelden. De onderlinge afweging van de noordelijke tracés, gegeven de specifieke situatie, leidt tot de keuze voor het A1-tracé. Hierbij heeft ook het argument van bundeling meegewogen.

Spoorviaduct te Delft

249

Is in het kabinetsbesluit t.a.v. de A1 meegenomen, dat ook al wordt een andere tracé-uitvoering voorgestaan, de ondertunneling van Delft afzonderlijk zal worden geregeld. Zo nee, wanneer komt die tunnel er dan wel?

Gezien het feit dat een tunnel vanuit capaciteitsoverwegingen niet noodzakelijk is, staat het voor mij op voorhand niet vast, dat er geen andere, kosteneffectievere oplossingen kunnen worden gekozen voor de oplossing van de overlast die door het viaduct te Delft wordt veroorzaakt.

Zie voorts het antwoord op vraag 250.

250

Deelt de minister de opvatting dat de situatie bij Delft onhoudbaar is, onverlet de omvang van het treinverkeer, en dat onverwijld een oplossing moet worden gevonden voor het probleem van de geluidsoverlast (30 DB boven de norm), vervuiling en hinder ook met het oog op de volksgezondheid? (koperslijpsel/metaaldeeltjes).

Zo ja, wat wil de minister concreet aan de problematiek bij Delft gaan doen?

De studies naar de benodigde capaciteit van het spoor in Delft, de (geluids-)situatie rond het bestaande viaduct en mogelijke oplossingen zijn inmiddels vrijwel afgerond. Op basis hiervan zal door de ministeries van V&W en VROM en de gemeente overleg worden gevoerd en zal er besluitvorming plaatsvinden over te kiezen oplossingen voor de middellange en lange termijn.

Vooruitlopend op de definitieve afronding van de studies en de voorbereiding van verdere besluitvorming zij reeds opgemerkt, dat er uit de studies geen indicaties zijn gekomen, dat er sprake zou zijn van een vanuit het oogpunt van de volksgezondheid onhoudbare situatie. Bij de behandeling van de begroting en het MIT van V&W hoop ik nader op de studieresultaten en mogelijke oplossingen in te kunnen gaan.

251

Wat bedoelt de minister met haar uitspraak (Delftse Courant 18-9) dat een investering in Delft geen bijdrage levert aan de bereikbaarheid?

Betekent dit dat de minister de ambities van Rail 21 (nl. verdubbeling van het aantal reizigers per spoor) voor wat betreft de bestaande lijn door Delft heeft afgezworen nu de voorgenomen aanleg van het A1-tracé een alternatieve route biedt?

Hoeveel treinen zullen er – na ingebruikname van de HSL – over het Delftse spoor gaan rijden?

Naar de in Delft benodigde capaciteit van het spoor is onderzoek verricht. Uitgaande van een eigen tracé voor de HSL-Zuid is er op middellange en lange termijn geen zodanig knelpunt in Delft te verwachten, dat op grond daarvan spoorverdubbeling nodig zou zijn. Bij deze berekeningen is uiteraard rekening gehouden met de consequenties van het SVV, zoals dit ook is gebeurd bij het samenstellen van het Tweede Tactisch Pakket.

Zie voorts het antwoord op vraag 249.

252

Hoe beoordeelt de minister de ruimtelijke/planologische en verkeers-technische problematiek in de binnenstad die het huidige spoorviaduct oplevert incl. de voordelen (bedrijfs-, en woonruimte) wanneer er een tunnel komt?

In de uiteindelijke afweging van problemen en oplossingen spelen zowel capaciteitsbehoefte, milieuhinder, ruimtelijke ordening en verkeersproblematiek een rol. Hierbij zullen de voordelen voor bedrijfs- en woonruimte overigens niet het hoofdargument kunnen zijn voor een investeringsbeslissing in het openbaar vervoersysteem met de omvang van de kosten van een tunnel.

253

Is er in Delft wellicht een optimalere tunnelbouw uitvoering mogelijk waardoor kosten besparing plaats kan vinden?

Voor de situatie in Delft zijn al verschillende studies verricht.

In het kader van de BBLN-studie is onder meer gekeken naar alleen een tunnel voor de hogesnelheidstreinen, met handhaven van het viaduct en naar 4- en 6-sporige tunnels voor al het treinverkeer. In PKB-deel 3 is een viersporige tunnel opgenomen. De kostenraming is daarop gebaseerd.

Bij verdere uitwerking en optimalisatie is het mogelijk dat er een (beperkte) kostenbesparing door optimalisatie van de tunnelbouw optreedt, maar even groot is de kans dat er vanwege technische tegenvallers en een optimalisatie van de inpassing of door andere aspecten de tunnel duurder wordt. Een optimalisatie op alleen de tunnelbouw is nog te prematuur vanwege het aantal onzekerheden; en zou daardoor een vertekend beeld geven van de kosten.

254

Wanneer kan op zijn vroegst daadwerkelijk worden overgegaan tot sloop van het spoorviaduct in Delft in het geval de HST niet van het bestaand spoor gebruik gaat maken?

Zie het antwoord op vraag 250.

IV. DE INPASSING VAN HET GEKOZEN A1-TRACÉ

1. Hoofddorp–Hoogmade

255

Actieve maatregelen worden aangekondigd om ongewenste ontwikkelingen in het Groene Hart tegen te gaan. Welke maatregelen heeft het kabinet voor ogen en op welke termijn worden deze uitgevoerd? (pag. 103 PKB)

In antwoord 111 wordt ingegaan op de maatregelen ten behoeve van het Groene Hart.

In de nota «Randstad en Groene Hart, de Groene Wereldstad» heeft het kabinet zijn visie op het Groene Hart weergegeven. Hierin wordt ook nieuw beleid voorgesteld voor het Groene Hart. Een onderdeel van dit nieuwe beleid is dat het kabinet het beleidskader voor het Groene Hart helder en met gezag wil vastleggen. Hiertoe zal een aantal uitspraken van wezenlijk belang, zoals bedoeld in het Besluit op de Ruimtelijke Ordening, opgenomen worden in de actualisering van de PKB VINEX. Op basis hiervan kan een afwegingskader worden gemaakt dat het mogelijk maakt om nieuwe initiatieven die claims op het Groene Hart leggen te beoordelen.

Verder heeft de Stuurgroep Groene Hart op 5 februari 1996 besloten dat zij zal worden opgevolgd door het Bestuurlijk Platform Groene Hart. Hierin zijn vertegenwoordigd: de ministeries van VROM, LNV, V&W en EZ, de drie provincies in het Groene Hart, de gemeenten in het Groene Hart en Randstadring, groene maatschappelijke organisaties en het niet-agrarisch bedrijfsleven. Het Bestuurlijk Platform, dat thans in oprichting is, zal zich

bezig gaan houden met informatie-uitwisseling, het signaleren van knelpunten, het zoeken naar oplossingen daarvoor en het faciliteren van de uitvoering van gebiedsgerichte projecten. Het is geen besluitvormend college voor zaken die tot de reguliere verantwoordelijkheid van betrokken partijen horen.

Daarnaast beraadt het kabinet zich over een aanvullende groene impuls voor het overgangsgebied van ring en Groene Hart. Daarbij gaat het om het verbeteren van de bereikbaarheid ten behoeve van de recreatie, maar ook om het verhogen van de bruikbaarheid in samenhang met landbouwgebieden en natuurgebieden. Een besluit over deze impuls zal begin 1997 worden genomen, in het kader van de besluitvorming door het kabinet over de PKB-Actualisering-VINEX, bij gelegenheid van de begrotingsvoorbereiding van 1998.

256

Op welke wijze is voorzien in het tracé tussen Schiphol en Amsterdam C.S.?

Zijn op dit deeltraject halteplaatsen voorzien?

Tussen Schiphol en Amsterdam zullen de hogesnelheidstreinen gebruik maken van de bestaande spoorlijn. Op dit moment is Amsterdam CS de eindhalte van de internationale hogesnelheidstrein «Thalys». Het is denkbaar dat de exploitant van de Thalys het op termijn aantrekkelijker acht alle of een deel van de Thalys-treinen in Amsterdam-Zuid/WTC te laten eindigen.

Op het traject naar Amsterdam CS liggen de bestaande stations Lelylaan, De Vlugtlaan en Sloterdijk; op de route naar WTC zijn geen bestaande haltes. Hoewel het in beginsel mogelijk is dat de exploitant ooit besluit, als de markt daarom vraagt, aan een van deze haltes te stoppen, wordt dat nu niet voorzien.

257

Welke gevolgen heeft het gekozen HSL-tracé voor de ruilverkaveling in de Haarlemmermeer?

Op het genoemde tracégedeelte Hoofddorp–Hoogmade is geen ruilverkaveling aan de orde.

258

a. Op welke wijze wordt het nader standpunt van het hoogheemraadschap Rijnland met betrekking tot het op waterkerende hoogte brengen van het hsl-tracé bij het aquaduct in de Ringvaart te Haarlemmermeer verwerkt in het tracé-ontwerp en leidt dat er met name toe dat de hoogteligging zo kan worden aangepast dat een «hobbel» minder ontstaat?

b. Kan nader onderzoek worden verricht naar een (gedeeltelijke) halfverdiepte ligging zodat tot een betere inpassing wordt gekomen?

c. Welke kosten zouden gemoeid zijn met een overhuiving of overkapping van de A4/HSL ter hoogte van het aquaduct?

d. Welke kostenbesparingen kunnen optreden bij het doortrekken van de tunnel onder het Groene Hart tot voorbij de Ringvaart van de Haarlemmermeer?

a. en b. Zie de beantwoording van vragen 262 en 263.

c. Een overhuiving of overkapping van de A4/HSL ter plaatse van het aquaduct is niet onderzocht, aangezien de A4 en de HSL ter plaatse, vanwege de verdiepte ligging, al weinig overlast (zullen) geven.

d. Bij het doortrekken van de tunnel onder het Groene Hart tot voorbij de Ringvaart volgens het tracé uit PKB-deel 3 treedt geen kostenbesparing op. Deze langere tunnel levert een aanzienlijk duurdere oplossing op.

259

In de PKB-deel 3 wordt nog een planologisch-juridische ruimte gelaten voor optimalisatie van het tracé bij Nieuwe Wetering. Laat deze ruimte de mogelijkheid open om de HSL dieper aan te leggen dan de A4, zodat het kruisende verkeer ter plaatse geen grote hoogte hoeft te overbruggen?

Is onderzoek verricht naar een (gedeeltelijk) halfverdiepte ligging van de HSL bij Nieuwe Wetering?

Zo nee, is het kabinet bereid te onderzoeken of een (gedeeltelijke) halfverdiepte ligging van de HSL goede inpassingsperspectieven biedt?

Worden plannen voor een eventuele toekomstige verbreding van de A4 hierin integraal meegenomen?

Acht de regering verder onderzoek naar optimalisatie van de tracé-inpassing bij Nieuwe Wetering wenselijk in het kader van het Groene Hartbeleid?

Ja in PKB-deel 3 is bestuurlijke bandbreedte vrijgehouden om de optie van de weg op maaiveld met de HSL daar 2 m onder open te houden. Dit onder de voorwaarde dat het binnen de financiën van beide projecten moet passen.

Nee, dit is niet onderzocht. Als varianten zijn alleen onderzocht een HSL op maaiveldligging en een over 1,5 km verdiepte ligging ter hoogte van 2 kruisende wegen.

Ja, er wordt een globaal, integraal ontwerp opgesteld, op basis van het tracé uit PKB3-deel 3. Na het vaststellen van PKB-deel 4 geeft dat een inperking van het aantal varianten voor de A4. Deze zullen worden getoetst in de tracénota/MER voor de wegverbreding die een oordeel geeft over nut en noodzaak van de rijkswegverbreding en een beschrijving bevat van de A4-varianten, mogelijk in relatie tot PKB-deel 4. Na een besluit inzake de tracénota/m.e.r.-procedure voor de wegverbreding kunnen beide projecten in onderlinge samenhang worden uitgewerkt tot ofwel een integraal (ontwerp-)tracébesluit of twee gekoppelde (ontwerp-)tracébesluiten.

Het in PKB-deel 3 gekozen, met de A4 gebundelde, HSL-tracé past binnen het Groene Hart beleid. Een optimalisatie van de inpassing van het tracé zal sowieso in het kader van de OTB-uitwerking plaatsvinden. Daartoe is ook de ruimere bandbreedte vastgelegd in PKB-deel 3.

260

(pag. 31–36) Hoeveel woningen en agrarische grond zullen in de gemeente Alkemade moeten verdwijnen als gevolg van realisatie van het A1 en WB3-tracé en hoeveel woningen komen binnen resp. de 57 dB(A)- en de 70 dB(A)contour?

Het aantal woningen en de oppervlakte agrarische grond die in Alkemade zullen moeten verdwijnen zijn pas aan de hand van het gedetailleerde tracéontwerp in de fase van het tracébesluit te bepalen. Indicatieve getallen zijn: te slopen woningen circa 10, te onttrekken agrarische grond circa 20 ha.

In de gemeente Alkemade zullen in het in PKB-deel 3 vastgelegde tracé circa 35 woningen een geluidsbelasting ondervinden die hoger is dan 57 dB(A), maar lager dan 65 dB(A). Enkele woningen krijgen volgens de globale inzichten meer dan 65 dB(A). Daarbij is ervan uitgegaan dat er langs Nieuwe Wetering een scherm wordt geplaatst met een hoogte van 5 m boven het spoor. Ter hoogte van Rijkswetering is voor beide zijden rekening gehouden met een scherm van 4 m boven het spoor. Overigens moet worden bedacht dat in de huidige situatie, vanwege de autosnelweg A4, in zowel Nieuwe Wetering als Rijkswetering sprake is van een saneringssituatie. Bij aanleg van de HSL en de eventuele verbreding van de A4 zal naar de cumulatie van geluid worden gekeken, en er zal naar een integrale oplossing worden gezocht.

261

Wordt tussen Nieuwe Wetering en Rijkswetering de maximale snelheid van 300 km/uur gehaald?

Zo nee, is aanpassing van de boogstraal mogelijk om versnippering van weide gebied te verminderen?

Ja, tussen Nieuwe Wetering en Rijkswetering wordt de maximale snelheid van 300 km/uur gehaald.

262

Deelt het kabinet de visie dat het «dwangpunt» van de waterkerende hoogte inmiddels is vervallen?

Welke besparing levert dit op?

Het kabinet deelt deze visie niet. Er is geen sprake van een verband tussen de hoogteligging van de HSL-Zuid en de waterstaatkundige eisen ofwel een dwangpunt van «waterkerende hoogte». De door het hoogheemraadschap gestelde eis betreft het maken van een waterkerende constructie; deze is onafhankelijk van de hoogteligging van de HSL.

Over de noodzaak tot een waterkerende constructie vindt overleg plaats met het hoogheemraadschap. Indien hier uit voort zou komen dat bedoelde constructie kan vervallen levert dit een kostenreductie op van circa f 7 mln.

263

Is het kabinet bereid een nieuwe hoogteligging te ontwerpen tussen het aquaduct en de nieuwe aansluiting op de A4, mede gelet op het reizigerscomfort?

Het kabinet heeft in PKB-deel 3 voor de hoogteligging van de HSL een bestuurlijke bandbreedte opgenomen. Deze bandbreedte varieert tussen een hoogteligging van circa 2 m boven de huidige rijksweg A4 (enkele meters boven maaiveld) tot aan 4 m onder maaiveld. In samenhang met de studie naar wegverbreding van de A4 wordt ook een halfverdiepte HSL-ligging ter hoogte van Nieuwe Wetering onderzocht. Deze halfverdiepte ligging voor de HSL dient evenwel binnen het huidige projectbudget gevonden te worden.

De huidige hoogteligging tussen aquaduct en de nieuwe aansluiting op de A4 voldoet overigens volledig aan de comforteisen voor een HSL.

264

Ligt Alkemade naar de mening van het kabinet in het Groene Hart?

Meent het kabinet dat met betrekking tot het hele Groene Hart-gebied een evenwichtige inpassing wordt voorgesteld?

Welke criteria zijn daartoe voor de verschillende delen van het Groene Hart gehanteerd?

Alkemade ligt in het Groene Hart. Bij de keuze van de tunnel is het voorkomen van een aantasting van het concept Groene Hart een belangrijk criterium geweest. De gekozen oplossing voorkomt de doorsnijding van het unieke veenweidegebied, dat voor een groot deel de waarde van het Groene Hart bepaald. Ook bij Alkemade is de huidige ligging het resultaat van dezelfde afweging. Bij Alkemade is in PKB-deel 3 gekozen voor een gebundelde ligging met de rijksweg A4. In deel 1 waren twee andere oplossingen gekozen, die beide een doorsnijding van het kwetsbare poldergebied ten westen van de snelweg betekenden. Juist vanwege de schade aan het Groene Hart is in deel 3 afgezien van deze oplossingen en is de bundeling gekozen.

Bij het treffen van inpassingsmaatregelen wordt naast het beperken van de verstoring ook bezien of hiermee een meerwaarde te bereiken valt. Voor het bepalen van de mate van verstoring in het Groene Hart is gebruik gemaakt van de criteria uit de nota's Natuurbeleidsplan, VINEX, Nota Landschap en het Structuurschema Groene Ruimte. Daarnaast is gebruik gemaakt van de Nadere Uitwerking/Plan van Aanpak ROM-beleid Groene Hart (1992). Hierin wordt een aantal uitgangspunten aangegeven voor het realiseren van voldoende ruimtelijke kwaliteit (belevingswaarde, gebruikswaarde en toekomstwaarde) in het Groene Hart zodat het concept van het Groene Hart in stand blijft.

1a. Tunnel Groene Hart

265

(pag. 18/20) Recentelijk zijn er vele nieuwe vormen van tunnelbouw gepresenteerd, zoals bijvoorbeeld de IGB-methode. In combinatie met nieuwe technieken lijken deze aanmerkelijk goedkoper te zijn dan traditionele methoden. Is het kabinet op de hoogte van deze ontwikkelingen?

Zo ja, in welke mate worden deze toegepast in de voorliggende plannen?

Zo nee, is het kabinet bereid alsnog toepassing te overwegen bij resterende knelpunten?

Het Projectbureau HSL-Zuid is op de hoogte van deze ontwikkeling en volgt deze met interesse. Regelmatig vindt er overleg plaats met partijen die deze en andere innovatieve baanconcepten bedenken. In deze gesprekken vindt uitwisseling plaats van technische standpunten, beoordeling van technische toepasbaarheid en door de HSL aan deze baanconcepten te stellen eisen en randvoorwaarden. Veel van deze innovatieve ideeën bevinden zich nog in het ontwikkelingsstadium. Van enkele zijn in samenwerking met overheidsopdrachtgevers (bijv. Bouwdienst RWS) proefprojecten uitgevoerd.

In de voorliggende plannen wordt nu al regelmatig afgetast of sommige als kansrijk bestempelde oplossingen in concrete situaties wellicht toepasbaar zijn. Meestal kunnen deze innovaties bestempeld worden als optimalisaties die onder bepaalde omstandigheden voordelen kunnen bieden door of lagere kosten of kortere bouw tijden of minder bouw hinder of ruimtebeslag.

Alvorens een innovatieve oplossing tot basisontwerp kan worden verheven dient de toepasbaarheid en kwaliteit voldoende gegarandeerd te zijn. Dit vereist van zowel bedenker als beoordelaar nog de nodige uitwerking van zo'n ontwerp, waarvoor de komende fasen zich meer lenen dan de huidige PKB-fase.

266

Kan een toelichting gegeven worden op het door het kabinet gehanteerde criteria t.a.v. de toepassing van tunnels (pag. 154)?

Waarom is de keuze van ondertunneling van het Groene Hart resp. het Noordrandgebied Rotterdam wel te verantwoorden en in het Develgebied resp. bij Effen niet?

De inpassing van het HSL-tracé is bezien vanuit de doelstellingen van het rijksbeleid voor de inpassing van grootschalige infrastructuur (VINEX, Natuurbeleidsplan, Nota Landschap, Structuurschema Groene Ruimte). Uit de teksten van deze nota's blijkt dat de omgeving verstoord kan worden door: geluidshinder, visuele hinder, barrièrewerking en ruimtebeslag. Deze verstoringen kunnen beperkt of opgelost worden door inpassingsmaatregelen (optimalisering tracé), mitigerende maatregelen en compenserende maatregelen.

In het antwoord op vraag 210 wordt aangegeven dat het Groene Hart van strategische betekenis is voor het nationaal ruimtelijk beleid. Het Groene-Hartbeleid (restrictief beleid) is gericht op het instandhouden van waarden en behoud van openheid. Nieuwe doorsnijdingen van dit karakteristieke open gebied dienen derhalve voorkomen te worden. Alleen een boortunnel voor het traject Hoogmade–Hazerswoude Dorp kan voldoen aan de bijzondere eisen die gesteld worden voor de wijze van realisering van de lijn door het Groene Hart. Daarmee kan aantasting van de unieke waarden van het veenweidelandschap alsmede aantasting van het open karakter en het ontstaan van restgebieden (die gemakkelijk ten prooi kunnen vallen aan bebouwing of verrommeling) voorkomen worden.

In het Develgebied en bij Effen is inderdaad sprake van belangrijke natuurwaarden maar in de ogen van het kabinet kan hier ook met behulp van andere inpassingsmaatregelen (afstemming van het tracéontwerp, herinrichting van het gebied), inclusief mitigatie en compensatie, een acceptabele inpassing worden bereikt. De extra kosten van een verdiepte ligging/tunnel wegen niet op tegen de beperkte voordelen van een dergelijke oplossing.

Na inspraak en overleg met de Rotterdamse regio is gebleken dat er voldoende perspectief is om te komen tot een met de verstedelijking afgestemde planontwikkeling en -uitvoering van de HSL-Zuid, op een zodanige wijze dat de meerkosten van de oplossing in de Noordrand van Rotterdam in verhouding staan met de beoogde reductie van de negatieve effecten. De aanpassing van het tracé betekent een kortere lengte en een gestrektere ligging, waardoor tevens de reistijd tussen Rotterdam en Schiphol wordt bekort. De gekozen oplossing past binnen de doelstellingen van de inpassingsvisie, te weten het beperken van verstoring en het bereiken van meerwaarde.

267

Welke kosten/batenanalyse heeft ten grondslag gelegen aan de keuze voor een tunnel onder een beperkt deel van het Groene Hart? (blz. 161).

Voor de tunnel onder het Groene Hart is geen separate kosten/batenanalyse opgesteld. Zoals in de PKB is vermeld heeft het kabinet op diverse gronden besloten tot aanleg van deze tunnel, waarbij de kosten mee zijn genomen in de kosten/baten-analyse die voor het totale project is opgesteld.

De gekozen oplossing komt tegemoet aan het concept «Groene Hart», en de door de rijksoverheid gehanteerde doelstellingen die in het antwoord op vraag 210 uiteen zijn gezet.

268

Op welke veronderstellingen is de kostenraming voor de tunnel gebaseerd? (blz. 161).

Een gedetailleerde «breakdown» van de kostenraming voor de boortunnel kan desgewenst vertrouwelijk ter beschikking worden gesteld. Iedere raming kent technische en kostentechnische aannames en uitgangspunten. De boortunnel is ontworpen, op de gebruikelijke wijze geraamd en getoetst door experts van Bouwdienst/Lloyds.

De belangrijkste uitgangspunten van het ontwerp zijn, dat uitgegaan wordt van twee enkelsporige geboorde tunnelbuizen met een inwendige diameter van circa 10 m en een lengte van circa 6,4 km. Er wordt geboord in het pleistocene zand vanuit een startschacht naar een ontvangschacht. De boorsnelheid is circa 10–15 m per dag. De gronddekking boven de tunnel is 10 tot 15 m. De tunnelbuizen worden om de 300 m door middel van dwarsverbindingen met elkaar verbonden. Iedere 2 km is er een uitgang voor passagiers, c.q. toegang voor hulpverleningsdiensten

in geval van calamiteiten. De toeritten vanaf de start- en ontvangtschacht worden vanaf maaiveld gebouwd. Deze zullen deels uit gesloten tunnel-delen bestaan van circa 400 m lengte en deels uit open bakken van circa 450 m lengte.

Zie ook het gedetailleerder antwoord over de kostenopbouw bij vraag 269a.

269

a. Wat zijn de geraamde aanlegkosten voor de geboorde tunnel per kilometer en door welke factoren worden die kosten bepaald?

b. Over welke factoren moet nog nadere of definitieve zekerheid worden verkregen en wanneer zal daarvan sprake zijn?

a. De totaalkosten van een boortunnel zijn uit een groot aantal posten opgebouwd. De belangrijkste zijn de boortunnel zelf, die op zich weer opgebouwd is uit de aankoop van de tunnelboormachines, de samenstelling van de tunnelwand en de af te voeren grond. Daarnaast de start- en ontvangtschachten die nodig zijn omdat boven de tunnelboormachines een gronddekking nodig is van tenminste de tunneldiameter (circa 10 m) en dus vanuit een diepe schacht moet starten en eindigen. Verder komen hier kosten bij voor dwarsverbindingen (om de 300 m) en vluchtschachten (om de circa 2 km), alsmede tunneltechnische installaties en perronconstructies voor onderhoud en vluchtroutes. Buiten het boorgedeelte moeten uiteindelijk ook nog de opritten vanaf maaiveld gebouwd worden volgens de cut & cover methode, omdat niet tot aan maaiveld geboord kan worden. Deze opritten bestaan deels uit gesloten tunnel en deels uit open oprit. Deze kosten kunnen al dan niet in de kilometerkosten worden opgenomen. Afzonderlijk hiervan komen nog eens de kosten voor railtechniek en bovenleiding. Ook deze kosten worden in verschillende opstellingen al dan niet meegenomen.

Over de aldus berekende netto-kosten worden nog opslagen berekend voor uitvoering/bouwplaats, algemene kosten aannemer, winst en risico aannemer, reserve plan onvolledigheidstoelag (alle voorziene gebruikelijke details), voorbereidings-, ontwerp- en toezichtkosten en onvoorzien. Bij een kilometerprijs maakt het veel uit of dit de netto kosten betreffende dan wel de overall kosten.

Uit het voorgaande mag het duidelijk zijn dat de kosten van een boortunnel een samenstelling is van een groot aantal posten, die kunnen variëren afhankelijk van de diameter, de lengte en de diepte ligging van de tunnel, het aantal tunnelboormachines (van invloed op de bouwtijd), het aantal start en ontvangtschachten de veiligheidsfilosofie ten aanzien van vluchtroutes (aantal dwarsverbindingen en vluchtschachten), de tracering, de grondslag en de definitie wat in de kosten opgenomen is. Op grond hiervan is het dan ook gevaarlijk om eenduidige kosten per strekkende meter te verstrekken, zonder daarbij alle condities te vermelden.

b. In principe is er nu sprake van een zeer globaal ontwerp op basis van de thans eveneens globale geotechnische informatie. Op grond hiervan is een redelijke schatting te maken voor de totale kosten van de boortunnel, waarin mede gezien de nog geringe uitvoeringservaring in Nederland met een extra post onvoorzien rekening gehouden wordt. In principe zal over vele aspecten op grond van een uitgebreid geotechnisch onderzoek en een verdere uitwerking van het ontwerp nadere dan wel definitieve zekerheid moeten worden verkregen. Dit betreffen echter geen principiële aspecten met betrekking tot de technische haalbaarheid van de boortunnel.

Wel belangrijk is dat zekerheid verkregen wordt over de definitieve tracering en lengte van de tunnel, hetgeen vooral een bestuurlijk en besluitvormingsaspect is. Een belangrijk technisch aspect dat nog nader

bepaald moet worden zijn de definitieve afmetingen van de boortunnel. Op dit moment wordt uitgegaan van een vrije tunneldoorsnede van 70m².

270

Welke besparingen zullen optreden als voor de tunnel onder het Groene Hart wordt uitgegaan van een ontwerp-snelheid van 200 km per uur resp. 250 km per uur en kan de relatie tussen een dergelijk lagere snelheid en de aanlegkosten worden verduidelijkt?

De afmetingen van tunnels worden in hoofdzaak bepaald door de ontwerpsnelheid van de trein in de tunnel. Bij het in- en uitrijden van de tunnel ontstaan drukveranderingen die zich als drukgolven door de tunnel voortplanten. Deze drukveranderingen zijn met een zekere demping ook in het rijtuig voor de passagiers merkbaar. De mate van demping hangt af van de luchtdruktheid van zo'n rijtuig. Bij hogesnelheidstreinen wordt hier de nodige aandacht aan gegeven, om de passagiers niet te confronteren met grote luchtdrukveranderingen in korte tijd (4 seconden, hetgeen overeenkomt met de duur van het slikken). Ondanks deze redelijke mate van luchtdichtheid van zo'n rijtuig dienen de tunnels bij snelheden van 200 tot 300 km/uur grotere afmetingen te hebben dan strikt noodzakelijk is voor het profiel van vrije ruimte. Hoe groter de snelheid, hoe groter de benodigde diameter. Op zich is dit fenomeen van luchtdrukgolven zeer complex met vele invloedsfactoren. Door nationaal en internationaal onderzoek is dit inzicht de laatste jaren sterk toegenomen en neemt steeds verder toe. Uit dit onderzoek van de laatste jaren blijkt dat ook de tunnallengte van belang is. Bij een lange tunnel als de boortunnel onder het Groene Hart is deze gevoeligheid van de vrije doorsnede van de tunnelbuis op de ontwerpsnelheid aanzienlijk minder dan bij tunnels met een lengte van circa 1500 tot 2000 m, waar deze gevoeligheid het sterkst is. Op dit moment wordt voor de boortunnel onder het Groene Hart een vrije tunneldoorsnede aangehouden van 70 m², hetgeen overeenkomt met een inwendige diameter van circa 9,90 m. Wanneer alle overige condities gelijk gehouden worden en alleen de ontwerpsnelheid teruggebracht wordt tot 250 km/uur respectievelijk 200 km/uur, dan zijn de benodigde vrije tunneldoorsneden respectievelijk 58 m² (diameter = 9,2 m) en 49 m² (diameter = 8,4 m).

De kosten van een boortunnel zijn net als die van andere tunnels afhankelijk van de afmetingen. Verkleining van de diameter betekent dat de afmetingen van de boormachine kleiner kan, minder grond uitgegraven hoeft te worden, de omtrek van de tunnelwand geringer wordt, de onderzijde van de tunnel minder diep komt te liggen en de tunnelbuizen iets dichter naar elkaar toe kunnen. Door deze laatste twee factoren worden ook de opritten minder diep en minder breed. Van al deze factoren is vooral de geringere omtrek van de tunnelwand bepalend. De andere aspecten worden ook meegenomen, maar zijn minder bepalend.

De prijsopbouw omvat het complete kunstwerk waarbij alle kostencomponenten op detailniveau zijn ingebracht. Deze is zoals bij alle ramingen opgebouwd uit de directe kosten, tijdgebonden kosten, indirecte kosten en een opslag voor diverse niet genoemde doch wel voorziene kostenposten (RPO: reserve plan onvolledigheid). De hoeveelheden en prijzen zijn in de loop van afgelopen 4 jaar menigmaal getoetst. Recentelijk (april '96) is de raming van het Projectbureau HSL-Zuid voor de lange tunnel (16 km) getoetst door de Bouwdienst-RWS, met daarin meegenomen de ervaringen die inmiddels vergaard zijn van de WOV en de Heinoordtunnel, getoetst. De resultaten van deze toetsing verschilden slechts 3.5%.

De gevolgen voor kostenreductie bij de totale Groene Harttunnel als gevolg van lagere ontwerpsnelheden is als volgt:

Ontwerpsnelheid	300 km/uur	250 km/uur	200 km/uur
vrije tundoorsnede	70 m ²	58 m ²	49 m ²
inwendige tunneldiensten	9,9 m	9,2 m	8,4 m
kostenbesparing t.o.v. 300 km/uur	–	circa f 70 mln	ca f 120 mln

271

a. *Voor de geboorde tunnel wordt maximaal f 900 miljoen gulden extra ter beschikking gesteld. Waaruit is dit bedrag opgebouwd en welke garanties heeft het kabinet dat dit bedrag niet zal worden overschreden?*

b. *Welke financiële risico's kunnen er mogelijk ontstaan, zowel bij de aanleg als bij de (boortechiek) als bij de exploitatie. Welke alternatieve technieken kunnen voor de aanleg van de tunnel worden aangewend en welke meer- respectievelijk minderkosten resulteren daaruit?*

a. Zie het antwoord op vraag 144 en 268.

b. Het bedrag van f 900 mln extra is voldoende om de risico's van de boortunnel financieel af te dekken. Alternatieve technieken in plaats van deze boortunnel betreffen de vanaf het maaiveld gebouwde tunnels volgens de zogeheten «cut & cover»-methode. In de boortunneltechnieken zelf zijn ook nog veel technische keuzen mogelijk, met name ten aanzien van de specifieke ligging, de keuze voor het type tunnel, het aantal tunnelbuizen, het aantal boormachines etc.

Qua tunneldoorsnede zijn meerdere vormen mogelijk, elk met hun specifieke eigenschappen ten aanzien van de drukgolfreductie, vlucht-mogelijkheden, kosten etc. De in de PKB gepresenteerde kosten zijn steeds gebaseerd op een ontwerp met twee tunnelbuizen met een diameter van elk circa 10 m, te boren door middel van twee tunnel-boormachines. Een andere methode is de DOT-tunnel; daarbij maakt één tunnelboormachine een tunnel met twee strak tegen elkaar liggende buizen. Deze afwijkende vorm vereist een duurder machine, maar er wordt minder materiaal gebruikt. De cut & cover tunnel ligt dicht onder maaiveld. De kosten van deze tunnel zijn lager dan die van de boortunnel. De bouw hinder is echter groter.

De financiële risico's van de meer traditionele technieken zijn uiteraard geringer dan die van bij een boortunnel. Dit is ook de reden geweest om voor de boortunnel een additionele reservering van f 250 mln boven het normale onvoorzien.

272

a. *In een artikel van dr. ir. Dieterman in Land en Water wordt beschreven hoe de HSL over slappe ondergrond, zoals door het Groene Hart, last zal hebben van de trillingsbarrière van de bodem, wat tot ernstige ongelukken kan leiden. Is bij de keuze voor het tunneltracé door het Groene Hart de rijksgeologische dienst betrokken?*

Zo ja, sinds wanneer?

Zijn in het gebied Benthuizen de kwaliteit van de ondergrond en van de bodem voldoende meegewogen bij de tracébeoordeling?

Zo ja, hoe? Zowel t.a.v. een maaiveld-constructie als t.a.v. een tunnel-constructie?

Waar zal dit bodem-effect zich nog verder voor (kunnen) doen?

Welke technische maatregelen zijn daartegen denkbaar?

b. *Is het juist dat, ingeval van maatregelen hiertegen op maaiveld-niveau, injecteren van de bodem met verhardende vloeistof verstoring van de waterhuishouding tot gevolg heeft? (KvK, «Waar een weg is, is een trein» III, p. 4)*

a. Bij de keuze van het tunneltracé is de Rijksgeologische dienst niet direct betrokken geweest. Wel is gebruik gemaakt van informatie van geologische kaarten. De algemene informatie van de RGD reikt in het

algemeen tot (zeer) grote diepte en is niet gericht op het mechanisch gedrag van bovenste lagen, die juist essentieel zijn voor het gedrag van het baanlichaam van de HSL.

Bij de studies naar de verschillende tunneltracés is wel gebruik gemaakt van relevant beschikbaar grondonderzoek. Dit grondonderzoek is verkregen uit bestaande archieven en door het uitvoeren van verkennend grondonderzoek in het veld ten behoeve van de HSL-Zuid.

De kwaliteit van de ondergrond in het gebied Benthuizen is in het ontwerp en de kostenraming van de aardebaan daar ter plaatse verdisconteerd. De ondergrond nabij Benthuizen is geotechnisch gezien overigens niet maatgevend geweest voor een tracékeuze. Niet in positieve zin en niet in negatieve zin.

Het fenomeen kritieke treinsnelheid – de vakterm voor de hier bedoelde golfbeweging in de ondergrond – wordt pas een probleem als men het vooraf niet onderkent. De hinderlijke effecten van hoge treinsnelheden spelen in het algemeen alleen een rol van betekenis bij slappe constructies als een lage aardebaan op een sterk samendrukbare ondergrond.

Technische maatregelen om voldoende goed om te kunnen gaan met de aspecten verbonden aan kritieke treinsnelheden variëren van de toepassing van een zettingsvrije plaat (onderheide betonconstructie) tot het toepassen van grondverbeteringstechnieken.

b. Vooralsnog worden zettingsvrije platen als oplossing voor de aspecten verbonden aan kritieke treinsnelheden aangehouden. Zettingsvrije platen hebben geen invloed op de geohydrologie. Momenteel is een internationaal onderzoek in voorbereiding naar de mogelijkheden van grondverbeteringen in de slappe klei en veenlagen. Alleen als nadere studies aangeven dat grondverbeteringstechnieken acceptabel zijn zal op economische gronden de voorkeur kunnen uitgaan naar de toepassing van deze technieken.

273

De heer Olsthoorn (project manager bij het projectbureau HSL-Zuid infra) stelt in het OV-magazine van 3 juli jl. pag. 9.: «Voor het milieu en de waterhuishouding kun je je afvragen of het wel zo slim is om in de bodem te gaan wroeten». Hoe moet deze uitspraak worden beoordeeld in het licht van het Kabinetbesluit om een boortunnel door het groene hart aan te leggen?

Bij het bepalen van het HSL-tracé gaat het steeds om het zoeken naar een evenwicht tussen kosten en omgevingseffecten. De eisen die vanuit de omgeving aan het tracé gesteld worden zijn echter onderling soms ook strijdig: een hoge ligging heeft relatief veel voordelen voor milieu, waterhuishouding en instandhouding van ecologische verbindingzones. In het algemeen is de geciteerde uitspraak dus juist.

In het geval van de boortunnel door het Groene Hart heeft het milieubelang op een hoger schaalniveau, het voorkomen van een nieuwe doorsnijding van dit deel van het Groene Hart echter de doorslag gegeven om toch te kiezen voor een tunneloplossing.

274

a. *Welk onderzoek is beschikbaar naar de bodemgesteldheid in het Groene Hart en welke nadere onderzoeken zullen nog moeten plaatsvinden?*

b. *Welke veiligheids- en milieurisico's (zoals zettingen, grondwaterbewegingen) kunnen bij aanleg respectievelijk exploitatie optreden ten gevolge van een heterogene bodemgesteldheid?*

c. *In welke mate kan de rijksoverheid van deze risico's worden gevrijwaard?*

d. Welke voorzieningen moeten worden getroffen om deze risico's te monitoren of ze op een vergelijkbare wijze te kunnen beoordelen en welke kosten zijn aan zo'n systeem verbonden?

a. Beschikbaar is het archiefmateriaal van grond(water)onderzoeks-bedrijven samen met de resultaten van in opdracht van het Projectbureau uitgevoerd grondonderzoek.

Voor het verdere uitwerken van de ontwerpen zal nog een uitgebreid geotechnisch en milieuhygiënisch grondonderzoek moeten worden uitgevoerd.

b. In ons land is zeer veel ervaring opgebouwd met het bouwen van tunnels en andere kunstwerken in een heterogene bodemgesteldheid bestaande uit slappe lagen. Hierbij wordt volledig rekening gehouden met de in ons land geldende strenge eisen ten aanzien van veiligheid, milieu en grondwateronttrekking. Op grond hiervan worden bij dit project in het Groene Hart geen grotere veiligheids- en milieurisico's verwacht dan bij andere vergelijkbare tunnelprojecten. Daarnaast is het zo dat het boortunneldeel geprojecteerd is in de relatief (zeer) homogene pleistocene zandlaag (met een dikte van circa 30 m).

c. Bij aanbestedingen van grote werken in een natuurlijke omgeving waar nog veel onzekerheden bestaan, is het van belang om de risico's daar te leggen waar deze het best kunnen worden beheerst. In algemene zin geldt dan dat de ontwerp- en uitvoeringsrisico's bij aannemers kunnen en moeten worden gelegd, maar dat de risico's op geologisch, geohydrologisch gebied voor zover daarin nog veel onzeker is door de opdrachtgever c.q. overheid moeten worden gedragen. De risico's voor de overheid zijn te verkleinen door het uitgebreid doen van grondonderzoek en geohydrologisch onderzoek, hetgeen overigens gebruikelijk is bij dit soort werken.

Uiteraard willen aannemers deze risico's best overnemen, echter daar is in algemene zin een te groot bedrag mee gemoeid.

d. Voor, tijdens en na de bouw zullen verschillende zaken gemeten en bewaakt worden teneinde adequaat te kunnen reageren op eventuele niet voorziene gevolgen. Vooral zal de uitgangssituatie onder andere ten aanzien van onroerend goed en grondwaterstanden door deskundigen moeten worden vastgelegd. Dit is een gangbaar protocol bij aanleg van grote infrastructurele werken waarvan de kosten normaliter voorzien zijn.

275

Is onderzocht welke effecten de Groene Hart tunnel op de grondwaterstromen en waterhuishouding zal hebben en welke de ecologische consequenties hiervan zijn?

Kunt u een reactie geven op het artikel «Zeegrass in het groene hart» (NRC Handelsblad, 14 september 1996)?

Is het waar dat er nog onvoldoende onderzoek naar de effecten van een tunnel onder het Groene Hart is gedaan?

Bij de haalbaarheidsstudies voor de boortunnel onder het Groene Hart is uitgegaan van algemeen bekende gegevens van geologische en grondwaterkaarten en beschikbare aanvullende informatie daarop vanuit geotechnische archieven van Grondmechanica Delft.

De grondopbouw in het Groene Hart bestaat uit circa 10–15 m dik holocene pakket, met klei- en veenlagen, welke grote weerstand bieden aan verticale grondwaterstromingen. Daaronder bevindt zich een circa 30 m dik pleistoecen zandpakket, waar horizontale grondwaterstromingen plaatsvinden.

Er heeft nog geen gedetailleerd geotechnisch- en geohydrologisch plaatsgevonden; hiermee zal in de komende maanden een aanvang

gemaakt worden. Ten aanzien van de invloed van de boortunnel op de waterhuishouding en grondwaterstromen zijn de volgende verwachtingen.

De boortunnel met een diameter van circa 10 m bevindt zich geheel in het circa 30 m dikke pleistocene zandpakket. Gezien de geringe afmetingen van de tunneldoorsnede ten opzichte van de dikte van dit zandpakket zal er niet tot nauwelijks beïnvloeding plaatsvinden van de grondwaterstroming in dit pakket. In de daarboven gelegen slecht doorlatende klei- en veenlagen zullen zich ter plaatse van het boortunnelgedeelte dan ook geen wijzigingen in het grondwaterregime voordoen.

De uiteinden van de Groene Hart-tunnel kunnen niet geboord worden en worden vanaf maaiveld aangelegd in een open bouwput. Deze uiteinden gaan over een afstand van enige honderden meters tot in het pleistocene zand, verlopend van 25 m diepte tot de bovenzijde van dit pleistocene zand op circa 10–15 m diepte. De bouw van deze tunneldelen vindt plaats in waterdichte bouwputten, zodat tijdens de bouw geen beïnvloeding van de grondwaterstand plaatsvindt. De wanden van deze bouwputten steken circa 10–15 m dieper dan de onderkant van de opritten. Zelfs in deze tijdelijk ongunstiger situatie kunnen grondwaterstromingen onder de bouwputten doorstromen.

Indien na afloop van de bouw de wanden van deze bouwputten worden verwijderd dient direct herstel van het daarbij doorbroken afsluitende klei en veenpakket plaats te vinden.

In het tracé van de boortunnel zijn om de circa 2000 m verticale schachten (en om de 350 m horizontale schachten tussen de buizen) gesitueerd voor eventuele hulpverlening danwel voor vluchtmogelijkheden tijdens calamiteiten.

Voor de bouw van deze schachten wordt eveneens uitgegaan van bouwmethoden waarbij tijdens en na de bouw de grondwaterstand niet wordt beïnvloed. De afmetingen van deze schachten kunnen overigens zeer beperkt (orde van grootte 10–20 m in het vierkant) zijn.

In principe zal de boortunnel en de daarvoor benodigde voorzieningen dus weinig tot geen nadelige invloed hebben op de waterhuishouding en grondwaterstroming. Uit gedetailleerd grond- en geohydrologisch onderzoek kan wellicht blijken dat zich incidentele afwijkingen voordoen van de algemeen aangenomen grondgesteldheid en grondwaterstromingen.

Het definitieve ontwerp van de boortunnel, dat in het komende jaar gaat plaatsvinden, zal op dit soort incidentele situaties afgestemd worden ter voorkoming van nadelige beïnvloeding van de waterhuishouding en geohydrologische gesteldheden. Vanuit deze benadering wordt dan ook geen gevaar voor verzilting verwacht.

Over de ecologische consequenties het volgende. Indien de brakwaterspiegel door aanleg van een boortunnel zou worden opgetrokken, zou dat tot gevolg hebben dat bijzondere vegetaties in het gebied die afhankelijk zijn van zoet water zullen worden aangetast of verdwijnen en tevens dat het ecosysteem ter plaatse wordt beïnvloed en op een hoger schaalniveau de ecologische hoofdstructuur. De kans dat dit proces op zal treden is echter zeer gering. De bodem in het Groene Hart bestaat globaal uit een veen/kleilaag met daaronder een laag pleistoceen zand. Het zilte water uit de zandlaag heeft de neiging omhoog te wellen maar wordt door de veen/klei-laag tegengehouden. Aanleg van een boortunnel in de zandlaag zal niet leiden tot verzilting van de bovenliggende laag. Wel zouden zich problemen kunnen voordoen ter plaatse van de tunnelmonden (open bouwput), waar de bovenlaag wordt verwijderd (en daarmee de tegendruk) zodat brak water omhoog kan wellen. Dit aspect speelt echter bij alle dieper gelegen civieltechnische werken en wordt technisch opgelost door het aanbrengen van een kunstmatig, afsluitende laag (zie reactie B. Woldringh op artikel NRC).

Bij de Kaagse en Nieuwkoopse plassen speelt op dit moment reeds het probleem van verzilting, onder meer als gevolg van grondwateronttrekkingen. Versnelling van dit proces door de aanleg van de boortunnel is niet aannemelijk. De boortunnel is gepland in het pleistocene zand. De bovenkant van de tunnel ligt bijna overal ruim onder de bovenkant van de watervoerende laag, zodat nagenoeg geen beïnvloeding van de grondwaterstroming wordt verwacht. Bij verdere uitwerking van het tunnelontwerp zullen geohydrologische berekeningen worden uitgevoerd. Mocht daaruit blijken dat de plassen zullen verzilten door aanleg van de tunnel, dan zijn technische maatregelen te nemen op dit te voorkomen.

276

Hoeveel hectare terrein zal in beslag worden genomen door de uitvoeringswerkzaamheden aan de tunnelmondingen, en welke hinder zal de omgeving van de werkzaamheden ondervinden (bijv. afvoer grond)?

De aan deze schachten aansluitende opritten van de tunnel worden eveneens vanaf het maaiveld bouwputten gebouwd. Deze bouwputten zullen één geheel vormen met de start- en ontvangschachten. Deze bouwputten, die geleidelijk aan van een diepte van circa 20–25 m tot aan maaiveld verlopen, zullen lengtes hebben van circa 700–800 m, bij een breedte van ongeveer 30–35 m. De tijdelijk benodigde werkbreedte, inclusief werkwegen en werk- en opslagterreinen, zal tijdens uitvoering circa 100 m bedragen. Totaal komt dit tijdens de bouw dus op circa $100 \times 800 = 8 \text{ à } 10 \text{ ha}$.

De bouwhinder van deze opritten zal bestaan uit heiwerkzaamheden van damwandpalen en funderingspalen, alsmede van aan- en afvoer van uitgekomen grond en benodigde aanvulgrond. Dit kan zowel per vrachtwagen, danwel deels hydraulisch plaatsvinden (vervoer per buisleiding). Keuzen over uitvoeringsmethoden zullen in een later stadium gemaakt worden. De bouwtijd van deze opritten bedraagt ongeveer 2 tot 3 jaar.

277

Hoe groot zal «het gat» voor de start van de tunnel tenminste moeten zijn?

Wat betekent dat voor de bestaande bebouwing van Westeinde?

Westeinde zal, zoals het zich nu laat aanzien, door een bouwput, zoals genoemd in mijn antwoord op vraag 276 worden belast.

Het is nog niet bepaald vanaf welke zijde de tunnel geboord gaat worden. En ook niet op welke wijze dit zal gebeuren. Dit hangt van verschillende factoren af. Uitgangspunt is dat er niet meer huizen dan strikt nodig gesloopt zullen worden. Dit betekent dat de beschikbare werkbreedte ter plaatse kleiner zal zijn dan de circa 100 meter die in vraag 276 is genoemd. Het bouwproces zal hier op afgestemd moeten worden.

278

Kan de kwaliteit van de delen van het Groene Hart waar de HSL in een tunnel komt te liggen worden afgezet tegen die delen waarin a. de tunnelmonden en aanvullende voorzieningen liggen en b. de HSL wordt bovengronds komt te rijden en kan met name worden ingegaan op de specifieke kwaliteitseisen die aan de randen van het Groene Hart moeten worden gesteld (waar immers voortdurend een verloedering dreigt op te treden)?

De tunnelmonden zijn gesitueerd ten noorden van De Does en ten zuiden van Westeinde. De noordelijke tunnelmond is voorzien in een gebied waar zich momenteel onder andere kassen bevinden en ligt in de invloedssfeer van de autosnelweg A4 en de provinciale weg N446. De

zuidelijke tunnelmond ligt nabij de Eerste Tocht ten zuiden van Westeinde. Dit gebied maakt geen deel meer uit van het kwetsbare veenweidegebied. Gezien de ontwikkeling van het Bentwoud is het beleid hier niet zozeer gericht op het handhaven van de openheid. Bij de verdere uitwerking van het tracé zal worden bezien welke mitigerende maatregelen in dit gebied nodig zijn.

Wat betreft de ligging bij Rijkswetering wordt verwezen naar vraag 264.

Het kabinet beraadt zich over een aanvullende groene impuls voor het Groene Hart. Het is daarbij van belang om in de periode 2005–2010 strategische groenprojecten toe te voegen of uit te breiden. Voor een belangrijk deel gaat het daarbij om het verbeteren van de bereikbaarheid en toegankelijkheid ten behoeve van de recreatie en het verhogen van de bruikbaarheid in samenhang met een generiek beleid op het gebied van landbouw, natuur, water en recreatie. Een besluit over deze kwaliteitsimpuls zal worden genomen in het kader van de besluitvorming door het kabinet bij de begrotingsvoorbereiding van 1998 over de actualisering van de PKB VINEX.

279

Is het waar dat volgens de bodemkaarten van de Rijksgeologische Dienst de bodem ter plekke van de start van de tunnelbouw bij Hazerswoude dorp aanzienlijk problematischer is dan 4 km ten zuiden van dat punt?

Op de betreffende locaties is een verkennend grondonderzoek uitgevoerd. Hoewel de grondslag 4 km ten zuiden van Hazerswoude Dorp gunstiger is dan die bij Hazerswoude zelf, worden beide locaties vanuit tunnelbouw-gezichtspunt niet als problematisch ervaren.

280

Op grond van welke analyses wordt ervan uitgegaan dat bestaande bebouwing die boven een geboorde tunnel aanwezig is, moet worden gesloopt?

Bij het passeren van een boortunnel in de ondergrond treden er zettingen in deze ondergrond op, die tot op het maaiveld merkbaar kunnen zijn. De grootte van deze zettingen is afhankelijk van de boormethode, de diepte en de samenstelling van de ondergrond. Door een juiste keuze van de boormachine in relatie tot de ondergrond en de diepte kunnen deze zettingen meestal beperkt blijven tot minder dan 25 mm.

De grootste zettingen treden op recht boven de as van de tunnel. Op circa 15 à 20 m van deze as zijn ze vrijwel nihil; er is dus ook geen invloed op een huis dat meer dan 15 à 20 m van deze as gelegen is. Binnen de afstand van 15 à 20 m van de as van de boortunnel ondervindt een huis dus bij het passeren van de boortunnel in meer of mindere mate ongelijkmatige zettingen.

Op grond hiervan bevinden alle huizen binnen een zone van 15 à 20 m van de as van de tunnelbuizen zich in de zogenaamde extra aandachtszone. Of dit al dan niet tot onherstelbare schade aan het huis leidt, hangt af van de bouwkundige staat van dat huis en de wijze van fundering. Een op palen gefundeerd huis kan bijvoorbeeld ernstige zettingen ondervinden als de boormachine op korte afstand van de diepgelegen paalpunten passeert. Soms zelfs ernstiger dan niet onderheide woningen. Definitieve uitspraken over de invloed van het boorproces op de bebouwing kunnen pas gedaan worden na zowel een geotechnisch als een bouwkundig onderzoek ter plaatse van die bebouwing. Op grond hiervan kan ook vastgesteld worden of eventuele aanvullende maatregelen getroffen kunnen worden om zettingen aan het huis en/of ondergrond te voorkomen.

Bij dit alles worden ook de resultaten betrokken van de meetproeven die worden uitgevoerd in opdracht van het COB bij de bouw van de Heinenoordtunnel.

281

Hoeveel woningen en bedrijven dienen er ter hoogte van de Oude Rijn afgebroken te worden i.v.m. grondzettingsproblemen of verzakingsgevaar? (blz. 39)

Ter hoogte van de Oude Rijn bevinden zich circa 5 à 6 bedrijfsruimten (overwegend agrarisch) en 10 à 11 huizen in de zogenaamde extra aandachtszone van het boortunneltracé. Deze extra aandachtszone strekt zich uit tot een afstand van circa 15 à 20 m uit de assen van de beide tunnelbuizen. Bebouwing binnen deze extra aandachtszone kan in meer of mindere mate ongelijkmatige zettingen ondervinden. Of tot sloop overgegaan dient te worden hangt sterk af van de geotechnische gesteldheid ter plaatse en de bouwkundige staat van de bebouwing. Deze bepalen eveneens of het al dan niet mogelijk is om maatregelen ter beperking van zettingen dan wel versterking van het huis te realiseren. De zeer voorlopige inschatting is dat circa de helft van deze woningen en bedrijfsruimten niet te handhaven zullen zijn. Dat komt neer op circa 2 à 3 bedrijfsruimten en circa 5 à 6 huizen.

282

Heeft de aanleg van de geboorde tunnel gevolgen voor de eigendomsrechten van kavels die in de ondergrond doorsneden worden?

Zo ja, welke?

Kan de aanwezige bebouwing gehandhaafd blijven?

Deze vraag betreft de verticale reikwijdte van het eigendomsrecht. Hiernaar wordt onderzoek gedaan, naar aanleiding van de nu voorziene tunnel. U wordt hierover geïnformeerd zodra het resultaat van dit onderzoek bekend is. Of de aanwezige bebouwing van de bovengrond gehandhaafd kan blijven, is niet alleen afhankelijk van de definitieve beantwoording van de eerste vraag naar de reikwijdte van de eigendom. Eveneens is van belang de vraag, of bebouwing op de bovengrond de bouw en het gebruik van de tunnel op enigerlei wijze zou kunnen schade of belemmeren. Verwacht wordt dat een tunnel ook gebruikbeperkingen in de desbetreffende bestemmingsplannen noodzakelijk zal maken. Dit soort vragen is nog niet definitief in kaart gebracht.

283

Bij welke risico's zal er van een tunnel worden afgezien?

Er is reeds ruim 2 jaar onderzoek gedaan naar de constructie en de effecten van een boortunnel onder het Groene Hart; dit naar aanleiding van de meest milieuvriendelijke variant uit PKB-deel 1 (de MN8). Dit onderzoek geeft mij de geruststellende zekerheid dat er voldoende bekendheid bestaat over de effecten van de tunnel om een beslissing, zoals genomen, technisch, bestuurlijk en financieel te rechtvaardigen.

284

Welke boortunnels zijn er in vigerende plannen tot dusverre voorzien?

Binnen het HSL-project is de tunnel onder het Groene Hart momenteel de enige geplande boortunnel. Elders in Nederland staan diverse boortunnelprojecten in de planning. Het verst gevorderd is momenteel het proefproject voor de tweede Heinenoordtunnel. Deze is momenteel in uitvoering; zeer binnenkort wordt met het boorproces gestart. Verder zal binnenkort ook aangevangen worden met de boortunnel onder de

Westerschelde. Aanbestedingen zijn gehouden voor de Botlektunnel (tweede proefproject) en de boortunnel in de Sophiapolder, beide in het kader van de Betuwelijn. In Amsterdam zijn uitgebreide studies verricht naar boortunnels in het kader van de Noord-Zuid-Metrolijn.

285

Waarom is niet gekozen voor het verlengen van de geboorde tunnel tot voorbij de passage met de A4? (blz. 161).

Verlenging van de boortunnel in noordelijke richting tot voorbij de A4 zal in de orde van grootte van f 300 à 350 mln meer kosten dan tracé A1. Dit valt buiten het beschikbare budget. De te bereiken voordelen, waaronder het verdwijnen van de viaductkruising over de A4, wegen naar ons oordeel niet op tegen de extra kosten.

286

a. Wat vindt het kabinet van de gedachte de ontwerpsnelheid voor de tunnel met het huidige materieel op 250 km per uur te stellen (rijtijdverschil: 1 minuut) en de tunnel met het «vrijgekomen» geld te verlengen tot na de passage met de A4 bij Hoogmade?

b. Is het in een dergelijk ontwerp mogelijk het tracé van de tunnel te «strekken» opdat het totale traject korter wordt, dus goedkoper en sneller?

a. Het vrijkomende budget bij een snelheidsreductie tot 250 km/uur is circa f 70 mln en is niet voldoende voor het langer maken van de tunnel tot voorbij de A4 bij Hoogmade. Dit laatste kost f 300 à 350 mln extra.

b. Het strekken van het tunneltracé maakt het tracé korter, maar de tunnel langer. De meerkosten door deze langere boortunnel zijn f 300 à f 400 mln boven PKB-deel 3.

Zie ook het antwoord op vraag 285.

287

In reactie op de door Moret gedane berekeningen betreffende kostenreductie voor de Groene Hart-Tunnel bij lagere ontwerpsnelheden, stelt de minister dat het projectbureau via een andere berekeningswijze tot afwijkende resultaten komt. De minister stelt verder dat de nadelige exploitatie-effecten van lagere ontwerpsnelheden ongeveer weg te strepen zijn tegen de te besparen investeringskosten. Graag een uitvoerige toelichting van de berekeningswijze van het projectbureau, waarover in de reactie van de minister op het Moret-rapport helaas net zo weinig duidelijk wordt als over de door Moret gehanteerde methode.

Het Projectbureau HSL-Zuid heeft, om de invloed van de ontwerp-snelheid op de aanlegkosten te kunnen inschatten, de bouwkosten van de tunnel door het Groene Hart begroot voor verschillende ontwerp-snelheden. Deze begrotingen zijn via audits extern getoetst; ook Moret c.s. hebben deze cijfers kunnen inzien. Voor een uitvoerige toelichting van de berekenwijze zie vragen 270, 142 en 149.

Daarnaast hebben Moret c.s. eigen kostenramingen gemaakt, die afwijkende resultaten te zien geven. Door het Projectbureau HSL-Zuid is aangeboden beide berekeningen naast elkaar te leggen om te kunnen analyseren waar de verschillen vandaan komen. De door Moret verstrekte gegevens bleken echter onvoldoende om de verschillen goed te analyseren.

De wijze waarop de vermindering van het exploitatieresultaat, als gevolg van een lagere snelheid, is berekend komt er in het kort op neer dat een langere rijtijd in zijn algemeenheid minder opbrengst genereert, terwijl daar in veel mindere mate een vermindering van de exploitatiekosten (personeel etc.) tegenover staat. De vaste lasten (materieel)

worden juist hoger: bij een bepaalde verlenging van de rijtijd is, om hetzelfde aantal passagiers te vervoeren, extra materieel nodig. De retourritten gaan dan op een zeker moment te lang duren om nog dezelfde treindiensten te kunnen rijden.

288

In uw besluit begin mei 1996 was sprake van een 9 kilometer lange boortunnel door het Groene Hart. In de voorlichting vanuit het ministerie van V&W, voorafgaand aan het laatste bestuurlijk overleg met de lagere overheden, is aangegeven dat de tunnel zich in het noorden zou uitstrekken tot en met het riviertje de Does. Pas eind juni 1996 is bekend gemaakt dat de boortunnel 6,7 kilometer lang is en in het noorden niet verder gaat dan tot de Does. Kan de regering helderheid verschaffen over exacte lengte en situering van de tunnel?

De tunnel onder het Groene Hart zal zuidelijk van Westeinde beginnen en noordelijk van de Does bovenkomen.

In het huidige ontwerp is de totale lengte van het gesloten tunneldeel circa 7,2 km; daar sluiten op- en afritten in een open tunnelbak van ieder 400 m op aan. Van het gesloten tunneldeel is circa 6,4 km geboord. Aan de beide uiteinden van dit boortunneldeel bevinden zich de start- en ontvangschachten waar de tunnelboormachine begint te boren. Het enkele honderden meters lange dalende en stijgende tunneltraject naar het maaiveld, en de open tunnelbakken die daar weer op aansluiten, worden in een open bouwput gebouwd.

De startschacht bevindt zich een paar honderd meter ten noorden van Westeinde (Hazerswoude); de ontvangtschacht bevindt zich een paar honderd meter ten zuiden van de Does. De Does wordt gekruist door een vanaf maaiveld gebouwd 370 m lang tunneldeel van de oprit. De bouw van dit tunneldeel moet gefaseerd plaatsvinden in combinatie met een tijdelijke omlegging van de Does om de doorvaart tijdens bouw mogelijk te maken.

Aansluitend gaat de oprit van een gesloten tunneldeel over in een eveneens vanaf maaiveld gebouwd ruim 400 m lange open tunnelbak. Hierbij wordt de provinciale weg N 446 doorsneden. Deze weg en zijn aansluiting op de autosnelweg A4 zal in samenhang met de eventuele verbreding van de A4 worden herzien. De tunneloprit gaat vanuit de open bak over in een viaduct dat de Boskade en de Zuidzijdervaart bovenlangs kruist en vervolgens de A4 door middel van een zogeheten pergola-constructie kruist.

Aan de zuidzijde wordt Hazerswoude gekruist door een circa 400 m lang vanaf maaiveld gebouwd tunneldeel van de oprit, die vervolgens overgaat in een circa 400 m lange open bak.

289

Kan het kabinet nader inzicht verschaffen in de voorgenomen aanleg van een geboorde tunnel onder het Groene Hart in technisch opzicht?

Waarom is hier besloten tot een (boor)tunnel en niet voor een goedkopere aanlegmethode, zoals verdiepte ligging, open tunnelbak, gesloten tunnelbak, en ondiep gelegen tunnel?

Vanwege de passage van het Groene Hart zat in tracé A1 in het ontwerp van PKB-deel 1 al een tunnel onder de Oude Rijn tot ten zuiden van de toekomstige autoweg A11. Het tracé was vervolgens in een open tunnelbak gedacht in het veenweidegebied en via een halfverdiepte ligging in de droogmakerij ten noorden van Hazerswoude/Westeinde. Hiermee werden de effecten op dit deel van het Groene Hart al aanzienlijk beperkt. Er bleef echter sprake van verstoring (geluid; open landschap) in de Polder Achthoven ten noorden van de Oude Rijn en in het gebied tussen de A11 en Hazerswoude. In dit laatste gebied gaat het

om een stiltegebied, het voorkomen van nieuwe doorsnijdingen, het handhaven van het verkavelingspatroon en de waterhuishouding en om een gebied belangrijk voor weidevogels. Daarnaast gaat het om de waarde van het Groene-Hart-concept.

Een open bak houdt een zekere mate van verstoring in. De boortunnel heeft als voordeel dat relatief weinig verstoring aan het maaiveld plaatsvindt, terwijl bij een open bouwput over de volle lengte bouwactiviteiten plaatsvinden.

290

Is de boormethode al voldoende doorontwikkeld om zo'n besluit te rechtvaardigen?

Met de boortechniek is in Nederland tot nog toe alleen maar ervaring opgedaan met tunnels van beperkte diameter en korte lengte. In het buitenland – in vrijwel al onze omringende landen – bestaat hiermee echter ruime ervaring. De ervaring met deze boortechniek wordt momenteel in Nederland versneld opgebouwd. Enerzijds wordt dit onderzoekstechnisch opgepakt in het Centrum Ondergronds Bouwen waar een groot researchprogramma is opgezet dat financieel ondersteund wordt door de rijksoverheid en door een groot aantal particuliere participanten. Deze participanten, bestaande uit Nederlandse aannemers, ingenieursbureaus en kennisinstututen, zoals TNO, Grondmechanica Delft en de TU voeren gezamenlijk de studies en onderzoeken uit. Al deze instituten voeren gezamenlijk het research programma uit, waarvan ook een tweetal proefprojecten deel uit maken. Deze proefprojecten zijn de langzaamverkeerstunnel Heinenoord en de Botlektunnel voor de havenspoorlijn. Naast deze proefprojecten staan verder op stapel de Westerscheldetunnel en de Groene-Harttunnel, de tunnel in het Sophia-traject van de Betuwelijn, de Noord-Zuid-metrolijn in Amsterdam (en de uitbreiding in de metro in Rotterdam). Al met al volop projecten om in Nederland de achterstand op het gebied van boortunneltechniek in te lopen en om te zetten in een voorsprong door nieuwe ontwikkelingen.

In het HSL-project was in het kader van een vervolgstudie op de meest milieuvriendelijke variant (MN8) uit PKB-deel 1 een haalbaarheidsstudie verricht naar een lange boortunnel onder het Groene Hart. Hier zijn naast technische realisatie ook diverse andere aspecten, zoals veiligheid, effecten op de omgeving waaronder het effect op grondwaterstroming, verzilting en oppervlaktewaterhuishouding, ruimtelijke ordening e.d. onderzocht. Conclusie van deze studie is dat de boortunnel onder het Groene Hart technisch en wat betreft effecten op de omgeving verantwoord te realiseren is.

Wat betreft de boortechniek in relatie tot de Nederlandse bodem worden overigens niet al te veel problemen gezien, zonder daarbij deze aspecten te onderschatten. De bovenste 10 m in Zuid- en Noord-Holland bestaat uit zachte klei en veen, ook wel door velen als «dik water» bestempeld. Maar hier wordt niet in geboord. Ook weer omdat er voldoende grond boven de tunnel moet zijn zal de bovenkant van de tunnel zeker 10 tot 15 m onder maaiveld liggen en daarmee dus onder de slappe lagen en wel in het pleistocene zand. Hier kan goed in geboord worden en deze zandlagen komen overeen met gelijksoortige situaties in het buitenland. Een goed onderzoeksprogramma zal problemen tijdens de uitvoering zoveel mogelijk kunnen voorkomen.

291

Welke ervaringen bestaan er in Nederland met het boren van tunnels en welke conclusies trekt het Kabinet hieruit?

De ervaringen worden momenteel opgedaan met de Heinenoordtunnel en zullen ook worden opgedaan bij de Westerschelde-oeververbinding. In

het buitenland is zeer ruime ervaring met boortunnels. Het kabinet heeft de conclusie getrokken dat een keuze voor een boortunnel technisch zeer verantwoord is, en ook dat het Nederlandse bedrijfsleven aan de grootschalige boortunnel onder het Groene Hart veel innovatieve impulsen kan ontleen.

292

Welke veiligheidsvoorzieningen zijn minimaal noodzakelijk bij een geboorde tunnel en welke aanvullende infrastructuur is daarvoor vereist (zoals aan- en afvoerroutes voor hulpdiensten en dergelijke)?

Bij een tunnel (geboord of niet) zullen vluchtwegen noodzakelijk zijn. Deze dienen bij calamiteiten voor de afvoer van reizigers en voor de toegang van hulpverleners. Bij in een open bouwput gebouwde tunnels kunnen dit trappenhuizen zijn naar het maaiveld. Bij geboorde tunnels is dit niet mogelijk door de diepe ligging onder het maaiveld. De vluchtwegen moeten dan via aparte tunnels worden geleid. Bij twee enkelsporige tunnelbuizen kan de andere tunnelbuis als vluchtroute en aanvoerroute voor hulpverleners worden gebruikt. Bij een dubbelsporige tunnel kan binnen deze tunneldoorsnede een aparte rookvrije vluchtruimte worden gerealiseerd. Door de ronde tunneldoorsnede is hiervoor tussen de beide sporen ruimte beschikbaar.

293

Kan worden verduidelijkt in welke mate het toepassen van boortechnieken in internationaal opzicht dusdanig vernieuwend is dat hiermee te exporteren know-how ontstaat?

De boortunnel onder het Groene Hart biedt Nederland de kans om specifieke kennis op dit gebied op te doen en daarmee internationaal een sterke positie op te bouwen. De ervaring met deze boortechniek wordt momenteel in Nederland versneld opgebouwd. Enerzijds wordt dit onderzoekstechnisch opgepakt in het Centrum Ondergronds Bouwen waar een groots researchprogramma is opgezet dat financieel ondersteund wordt door de rijksoverheid en door een groot aantal particuliere participanten. Deze participanten, bestaande uit Nederlandse aannemers, ingenieursbureaus en kennisinstututen, zoals TNO, Grondmechanica Delft en de TU voeren gezamenlijk de studies en onderzoeken uit. Al deze instituten voeren gezamenlijk het researchprogramma uit, waarvan ook een tweetal proefprojecten deel uit maken; de langzaamverkeerstunnel Heinenoord en de Botlektunnel voor de havenspoorlijn. Koppeling van dit research-programma aan het ontwerp- en bouwproces van de tunnel onder het Groene Hart levert spin-off voor het Nederlandse bedrijfsleven, mits deze kans optimaal wordt benut.

294

De aanleg van een lange boortunnel onder het Groene Hart is gezien het ontbreken van ervaring met deze technieken met onzekerheden omgaan. Dit betreft o.a. kosten maar ook aanlegtijd. Kan nader op dit laatste punt worden ingegaan?

De aanleg van de boortunnel valt, zoals nu berekend is, binnen de realisatieperiode van de HSL-Zuid. Met andere woorden: een eventuele langere uitvoeringsduur van de boortunnel zal niet tot uitloop van het totale project hoeven te leiden.

De belangrijkste risico's die zich bij de boortunneltechniek kunnen voordoen is dat in het boorproces stagnatie ontstaat of dat de voortgang op sommige punten aanzienlijk geringer is dan verwacht. Dit kan het gevolg zijn van obstakels in de ondergrond of van sterke afwijkingen in de verwachte grondslag, waarop de boormachine ontworpen is. Deze kosten,

die bij serieuze problemen aanzienlijke omvang kunnen hebben, zijn in principe contractueel bij de opdrachtnemer onder te brengen, voorzover de oorzaak van deze problemen niet het gevolg is van overmacht (onvoorspelbare obstakels) of van onvoldoende of onjuiste informatie van de opdrachtgever. Een compleet en kwalitatief goed uitgevoerd grondonderzoek is daarbij essentieel. Overigens wordt de tunnel onder het Groene Hart gebouwd in het als homogeen bekendstaande pleistocene zand, waar geen grote obstakels te verwachten zijn.

Een ander risico zit niet zozeer in het boorproces, maar in de realisatie van de start- en ontvangschachten vanwaaruit het boorproces gestart en geëindigd wordt. Deze schachten zijn dieper dan de gebruikelijke bouwputten voor bijvoorbeeld een «cut & cover»-tunnel en hebben daardoor meer risico's. Problemen bij de bouw van deze schachten zouden direct leiden tot vertraging in de start van het boorproces. Met extra investeringen in een uitvoeringstechnisch zo veilig mogelijk ontwerp zijn bij dit geringe aantal schachten de risico's echter relatief goedkoop af te kopen.

Concluderend kan gesteld worden dat de kostenrisico's over het algemeen bij de opdrachtnemer kunnen worden gelegd, en dat een eventuele overschijding van de bouwtijd geen directe invloed op de totale bouwtijd van het project heeft.

295

a. Wat zijn de geraamde kosten bij verlenging van de tunnel van punt 29 t/m 31 respectievelijk 32?

b. Kan in juridische zin binnen de PKB-procedure voldoende ruimte worden gevonden om ook het «oude» traject – ten oosten van Hoogmade, door de Vlietpolder en de Kromme Does – ondertunneld aan te leggen?

Verlengingen van de (boor)tunnel zijn niet willekeurig mogelijk, maar dienen zodanig ontworpen te worden dat rekening gehouden wordt met overige infrastructuur en realiseerbare aansluitingen op andere tracédelen van de HSL-Zuid. Door het Projectbureau zijn hier enige globale verkenningen naar uitgevoerd. De gevraagde verlenging tot kilometerpunt 31 of 32 is om eerder genoemde redenen niet realiseerbaar, omdat de passage van de autosnelweg A4 onuitvoerbaar wordt.

Een wel realiseerbare verlenging is dat de tunnel circa 900 m doorgetrokken wordt tot net ten zuiden van de provinciale weg N446 (km-punt 30,5). De meerkosten van deze verlenging bedragen f 150 à 200 mln.

Een andere realiseerbare verlenging van de tunnel gaat tot voorbij de A4 (tot kilometerpunt 32,3). De HSL passeert hierbij de A4 onderlangs met een tunnel in plaats van bovenlangs over een viaduct. Dit tunneldeel sluit ten zuiden van de A4 aan op de te verlengen boortunnel. Naar het noorden komt de HSL vanuit de tunnel onder de A4 omhoog in een open tunnelbak en gaat evenals bij het ontwerp uit PKB-deel 3 op een viaduct over Rijpwetering heen. De verlenging van de tunnel bedraagt hier 2600 m. De meerkosten voor deze optie bedragen circa f 300 à 350 mln. Hierbij is het wegvallen van de kosten van het viaduct over de A4 verdisconteerd.

b. De gekozen formulering van de grenzen en beperkingen (sub 3):
«Voor de boortunnel onder het Groene Hart wordt vastgelegd dat het ondergrondse traject begint ten noorden van de Does en tot voorbij Hazerswoude-Dorp naar het zuiden doorloopt. Binnen de grenzen of beperkingen valt eveneens de mogelijkheid het tracé vanaf de A4 tot aan Hazerswoude een meer gestrekt verloop te geven.» maakt het inderdaad mogelijk daartoe in het kader van de tracévaststelling alsnog te besluiten.

296

Waarom is niet gekozen voor een verlenging van de tunnel bij Benthuisen ter voorkoming van een isolering van Benthuisen? (blz. 163).

De gemeente Rijnwoude heeft de vrees uitgesproken dat Benthuizen geïsoleerd van de gemeente achter een dijk komt te liggen. Naar mijn oordeel is deze vrees overtrokken. Het dorp behoudt immers bij het huidige HSL-ontwerp alle bestaande ontsluitingswegen van en naar het dorp. Vanuit Hazerswoude-Westende blijft voorts via de Bentweg een directe verbinding bestaan zonder de HSL. Ook de verbinding via de Hoogeveenseweg blijft volledig in takt, evenals de verbindingen naar Zoetermeer.

2. Hoogmade-Benthuizen

297

Hoe verhoudt de doorsnijding door het beoogde Bentwoud zich met het tegengaan van versnippering in de ecologische hoofdstructuur en het voorkomen van barrièrewerking? (blz. 162).

Er is bewust gekozen voor een hoge ligging om ecologische en recreatieve relaties te kunnen realiseren. Bij het ontwerp van de HSL is rekening gehouden met het toekomstige Bentwoud. Hiertoe zijn tal van onderdoorgangen voorzien.

298

Wat wordt bedoeld met het geven van een meer gestrekt verloop van het tracé vanaf de A4 tot aan Hazerswoude?

En hoe reageert de Minister op berichten (Leids Dagblad 10-9-96) dat het technisch onmogelijk is de tunnelmond op de geplande plaats bij Westende te realiseren en dat verschuiving 4 km. naar het zuiden noodzakelijk is? (pag. 20 PKB)

De tekst op pagina 20 van PKB-deel 3:

«Binnen de grenzen of beperkingen valt eveneens de mogelijkheid het tracé vanaf de A4 tot aan Hazerswoude een meer gestrekt verloop te geven» betekent dat in de PKB de mogelijkheid is opengehouden om de tunnel in plaats van de gebogen tracering een recht verloop te geven. Dit betekent dat de tunnel vanaf Hazerswoude in een gestrekt tracé oostwaarts van Hoogmade zou komen te liggen en de A4 noordelijker kruist dan nu voorzien.

Het weergegeven bericht is onjuist. Voor het realiseren van tunneltoeritten is altijd een bouwmethode met een bouwkuip noodzakelijk, hetgeen technisch goed realiseerbaar is. Het verschil in bodemopbouw tussen Hazerswoude en Benthuizen is overigens gering en beide locaties worden vanuit tunnelbouw-gezichtspunt niet als problematisch ervaren.

Voor het beoordelen van de bodemopbouw is gebruik gemaakt van archiefmateriaal van grond(water) onderzoeksbedrijven, aangevuld met verkennend grondonderzoek in opdracht van het Projectbureau HSL-Zuid.

299

De geplande boortunnel begint ten noorden v.d. Does en loopt door tot voorbij Hazerswoude-dorp naar het zuiden. Binnen de grenzen valt tevens de mogelijkheid het tracé vanaf de A-4 tot aan Hazerswoude een meer gestrekt verloop te geven. Kan de minister exact aangeven wat hier op tegen is resp. wat de extra kosten hiervan zullen zijn?

Een gestrekt tracé is een tracé dat vanaf Hazerswoude in noordelijke richting loopt, ten oosten van Hoogmade ligt, onder de autosnelweg A4 doorgaat en vervolgens gebundeld met de A4 in noordelijke richting loopt. Hoewel dit tracé 1100 m korter is, is deze oplossing f 300 à f 400 mln duurder, omdat de boortunnel langer is. Omdat dit bedrag niet in verhouding staat met de vermindering van effecten is dit naar onze mening geen verantwoorde oplossing.

300

a. *Welke woningen en/of historische boerderijen in de Bospolder respectievelijk de Boskade in Hoogmade kunnen blijven staan c.q. worden gesloopt?*

b. *Hoe wordt de kruising met de A4 bij kilometer 31 t/m 33 uitgevoerd?*

c. *Welke hoogte wordt gerealiseerd bij punt 32 en is die hoogte een uitzondering op de zogenaamde pergola-constructie en het voorziene geluidsscherm? Hoe hoog wordt het geluidsscherm? Wat wordt de totale hoogte bij dit punt?*

d. *Wat zijn de geraamde kosten van het tracé-gedeelte van punt 29 t/m 32, rekening houdend met alle relevante kostencomponenten?*

a. De Bospolder (tussen A4, N446 en Does) krijgt naast de directe invloed van de HSL ook te maken met de indirecte invloed daarvan: de aansluiting van de provinciale weg N446 op de A4 zal gewijzigd moeten worden. De helling van de HSL richting (boor)tunnel is van dien aard dat er voor het ontwerp van met name de verbinding tussen A4/Leiderdorp en Hoogmade zeer weinig vrijheidsgraden bestaan. In het huidige ontwerp zal deze verbinding dwars door de Bospolder komen te lopen. De combinatie van HSL, verbreding A4 inclusief de reconstructie van aansluitende wegen zal ertoe leiden dat de huidige functie van Bospolder, inclusief woningen en bedrijven voor een belangrijk deel zal vervallen.

Aan de Boskade zal een historische boerderij moeten verdwijnen omdat de as van de HSL er door heen loopt. Van de woningen aan de Boskade tussen HSL en Van Klaverweideweg kan worden opgemerkt dat eventuele sloop afhankelijk is van de hoogte van geluidsschermen langs de HSL. Hoe hoger het scherm, hoe groter het aantal huizen dat kan worden gespaard. De woning tussen de HSL en de A4 zal ook moeten verdwijnen.

b. De kruising van de HSL met de A4 zal worden uitgevoerd met een viaduct in de vorm van een zogeheten pergolaconstructie. De HSL zal hierbij over de A4 worden geleid, waarbij de A4 zo laag mogelijk op maaiveld wordt gebracht. Er wordt naar gestreefd de pergola zo transparant mogelijk te ontwerpen, zodat de doorkijk (onder meer vanuit Hoogmade) zo min mogelijk beperkt wordt.

c. De hoogte van de HSL (gemeten ten opzichte van de bovenkant van het spoor) ter plaatse van de overgang over de A4 is gedacht op 7,60 m boven NAP. Dit komt ter plekke overeen met eenzelfde hoogte boven maaiveld. Dit betreft het hoogste punt van de constructie; de constructie loopt naar de einden geleidelijk af tot een hoogte van 5.25 +NAP. De totale lengte van de overgang bedraagt circa 3 km.

Vooralsnog zijn hier langs de HSL geen schermen voorzien, maar het definitieve oordeel hierover komt in de volgende fase aan bod, na gedetailleerd akoestisch onderzoek.

d. Openbaarmaking van kosteninformatie beïnvloedt de positie van het rijk bij de aanbesteding. Om deze reden is in de documenten slechts summiere informatie over de kosten opgenomen. Desgewenst kan verdere informatie vertrouwelijk ter beschikking worden gesteld.

301

Is de Minister van mening dat ook Alkemade tot het groene hart behoort?

Zo ja: waarom wordt deze gemeenten dan niet ontzien?

– De gemeente Alkemade valt binnen de begrenzing van het Groene Hart.

– Deze gemeente wordt ontzien doordat het tracé ten opzichte van dat uit PKB-deel 1 (1994) naar het oosten is verschoven. Hierdoor wordt over een grotere lengte strak met de A4 gebundeld (slechts een beperkte toename van de geluidshinder en de barrièrewerking) en ontstaat er geen

extra doorsnijding van Rijkswetering en van de Kaagweg. Nieuwe Wetering wordt niet opgesloten tussen de autosnelweg en de HSL.

302

Welke gegevens zijn bekend over de mate waarin geluidhinder en visuele hinder de gebruikswaarde van natuur- en recreatiegebieden verstoort en hoe zijn deze inzichten «vertaald» in eisen die aan de inpassing van de hsl in het toekomstige Bentwoud worden gesteld?

Het is bekend dat recreatieterreinen een sterk variërende inrichting en een zeer gevarieerd gebruik kennen. Er is echter geen vastgelegd overheidsbeleid ten aanzien van geluidshinder in recreatiegebieden. In zijn algemeenheid wordt ernaar gestreefd om waar mogelijk de meer geluidsgevoelige bestemmingen in recreatiegebieden verder van geluidsbronnen af te situeren.

Voor het Bentwoud het volgende. Er zijn meerdere voorbeelden van de combinatie van hoofdinfrastructuur en bos/recreatiegebieden in Nederland, zowel door een bos als op de overgang van stad naar recreatiegebied. Visuele hinder doet zich in een bos niet voor, als er tenminste sprake is van een verdichting rond de spoorlijn. Vanzelfsprekend zal de nodige zorg aan de inpassing worden besteed. Hiertoe zal het reeds lopende overleg tussen de gemeenten Rijnwoude, Zoetermeer en Bleiswijk, de provincie Zuid-Holland en het rijk worden geïntensiveerd vanaf het moment dat het parlement zich over de HSL-Zuid heeft uitgesproken. Omdat het Bentwoud nog ontwikkeld moet worden, kan afstemming plaatsvinden tussen beide projecten en de ontwikkeling van Zoetermeer-Oost. Momenteel zijn drie verschillende zones voorzien: recreatie, houtproductie en natuur. Het is de bedoeling dat de functie recreatie dichtbij het stedelijk gebied zal worden gesitueerd. Dit deel van het Bentwoud zal per auto bereikbaar zijn en krijgt sterk het karakter van een «gebruiksbos», met functies die zelf ook enige mate van (geluids)hinder zullen veroorzaken. Te denken valt aan een manege, een bosspeeltuin, een kinderboerderij, enz.

Voor het geluid geldt het recreatiegebied niet als een geluidsgevoelige bestemming. Wel zal in het kader van de uitwerking van de HSL-Zuid tot een tracébesluit aandacht aan de geluidsbelasting in recreatieterreinen worden gegeven, zodat dit aspect kan meewegen als er besloten moet worden tot het plaatsen van geluidsschermen ten behoeve van geluidsgevoelige bestemmingen.

303

Inpassing van het tracé in de gemeente Rijnwoude leidt tot een fysieke en visuele afscheiding van de kern Benthuisen van de rest van de gemeente. Het gemeentebestuur van deze gemeente geeft daarom de voorkeur aan een aanleg ter plaatse op palen in plaats van het voorgestelde dijklichaam. Ook zou daarmee een betere inpassing van het geplande Bentwoud realiseerbaar zijn. Is deze voorkeur van de gemeente Rijnwoude onderzocht?

Zo ja, tot welke conclusies heeft dat geleid?

Zo nee, is de minister alsnog bereid deze inpassingsvariant te onderzoeken?

Het tracé nabij Benthuisen ligt op ongeveer 4 à 4,5 m boven maaiveld. De gemeente Rijnwoude heeft niet laten blijken dat zij de voorkeur geeft aan een ligging op palen, maar naar aanleiding van de vele inspraakreacties is wel nogmaals gekeken welke hoogteligging en welke uitvoering voor dit tracédeel het beste is. De conclusie is dat bij deze hoogteligging een viaduct niet leidt tot een verbetering van de situatie, omdat er tussen het maaiveld en de onderkant van het viaduct slechts 2,5 à 3 m vrije ruimte ontstaat. Bij een dergelijke hoogte betekent een aanleg

op palen niet dat er geen visuele barrière meer is. Bovendien komt een groot deel van dit traject in het bosgebied van het Bentwoud te liggen. Een aardebaan biedt hier een betere uitgangspositie voor een goede inpassing en een sociaal veilige oplossing dan een viaduct. Wat de inpassing in het Bentwoud betreft is rekening gehouden met het beperkte aantal verbindingen dat in de plannen voor het Bentwoud is opgenomen.

3. Benthuizen–Zoetermeer–Bleiswijk

304

Wat is het maximaal aantal woningen dat in Zoetermeer-Oost na aanleg van het voorkeurstracé nog kan worden gebouwd, rekening houdend met de wettelijk toelaatbare geluidsbelasting voor bebouwing langs spoorwegen? (blz. 43)

Het aantal woningen dat in Zoetermeer-Oost na aanleg van de HSL gerealiseerd kan worden bedraagt minimaal 8000, conform het Uitvoeringsconvenant Haaglanden. Bij de optimalisatie van het tracé dat is beschreven in PKB-deel 3, is minstens even veel ruimte beschikbaar voor woningbouw als bij het tracé uit PKB-deel 1.

305

Waarom is ter hoogte van Zoetermeer-Oost gekozen voor een aardebaan in plaats van voor een tunnelbak, gegeven de bouwlocatie Oosterheem? (blz. 163).

Bij de tracering van de HSL ter hoogte van Zoetermeer zijn het kunnen realiseren van minimaal 8000 woningen conform het Uitvoeringsconvenant Haaglanden en het behouden van de bestaande dwarsverbindingen de belangrijkste uitgangspunten. Verschillende uitvoeringsvarianten zijn bij dit tracédeel in beschouwing genomen, waarbij steeds is afgewogen wat de voordelen van de verschillende oplossingen zijn. De gewenste aantallen woningen kunnen gerealiseerd worden, ongeacht de uitvoering. Bij een tunnelbak zouden extra woningen kunnen worden gerealiseerd, maar het aantal weegt niet op tegen de hoge meerkosten van een tunnelbak.

In dit gebied is sprake van relatief weinig oost–west-verbindingen. Uit het overleg met de gemeenten bleek dat er sprake is van een nieuwe ontsluiting voor Zoetermeer-Oost en van enkele fiets- en ecologische verbindingen. Deze kunnen goed worden gerealiseerd bij de ligging van de HSL op een aardebaan. Ook vanuit stedenbouwkundig oogpunt is een aardebaan aan de rand van het nog te ontwikkelen stedelijke gebied van Zoetermeer-Oost en het Bentwoud goed in te passen. Een open tunnelbak heeft daarentegen als nadeel dat de gewenste water- en ecologische verbindingen verbroken worden, tenzij de bak op minimaal 10 m diepte komt te liggen. Daarbij zal de HSL in het bedrijventerrein bij de A12 weer omhoog moeten komen hetgeen daar sterk afbreuk doet aan de inrichtingsmogelijkheden van het bedrijventerrein. Aan de noordzijde speelt iets soortgelijks in het gedeelte van het Bentwoud dat tussen Oosterheem en Benthuizen ligt.

De tunnelbak brengt aanzienlijke meerkosten met zich mee in de orde van f 500 mln. Dit weegt niet op tegen de beperkte voordelen van een tunnelbak. Een HSL op een aardebaan kan bovendien hier bij een goede inrichting de begrenzing van het Groene Hart ondersteunen.

306

Is de ontwikkeling van een station bij Zoetermeer onderdeel van de plannen voor medegebruik van de HSL?

Zie het antwoord op vraag 307.

307

Is de bouw van een shuttle-station bij Zoetermeer technisch mogelijk? Zo niet, kan toegelicht worden waarom het kabinet een extra halte bij Zoetermeer technisch onmogelijk acht en welke garanties kan het kabinet geven dat die halte er in de toekomst ook niet zal komen?

Een HST-station bij Zoetermeer is technisch niet mogelijk, vanwege de aaneenschakeling van bogen in het tracé. Er zijn voor het voorhouden van de latere bouw van een dergelijk station twee soorten garanties:

- ten eerste blijft daar, gegeven het aangelegde tracé A1, een halte technisch niet mogelijk;
- ten tweede is het ruimtelijke beleid niet van dien aard dat er een verstedelijking van voldoende omvang ontstaat die een HST-station ter plaatse zou rechtvaardigen.

Het gaat immers om een verbinding Amsterdam-Rotterdam van InterCity-niveau of hoger. Dit soort haltes komt in Rail 21 alleen voor in de centra van de grotere stedelijke gebieden (Rotterdam, Den Haag, Utrecht). In middelgrote plaatsen als Leiden, Dordrecht en Delft en op voorstadstations als Voorburg en Rotterdam-Alexander zullen in de toekomst geen InterCity's meer stoppen.

Daarnaast zal het de invulling van het Groene Hart beleid zijn, met onder andere de ontwikkeling van het Bentwoud, die er voor moet zorgen dat er geen verstedelijking komt.

Zie voor dit laatste ook het antwoord bij de vragen 195 en 198.

308

(pag. 43) Wat vindt het Kabinet van de suggestie om nabij Zoetermeer (16, 17, 18) de HSL niet op een dijklichaam te leggen, maar «op palen», zodat brede doorgangen ontstaan?

Zou dat positieve effecten voor de toegankelijkheid van het Bentwoud hebben?

Zou dat extra kosten met zich meebrengen?

Ook afgezet tegen geringere grondverwerving en minder verleggen van bestaande wegen?

Duidt de 6e alinea «afhankelijk van de definitieve plaatsbepaling» de aanzet tot een station?

Bij Zoetermeer zijn verschillende oplossingen overwogen, waaronder een aardebaan en een viaduct(achtige) oplossing. In dit gebied is sprake van relatief weinig oost-westverbindingen. Uit het overleg met de gemeenten bleek dat er sprake is van een nieuwe ontsluiting voor Oosterheem en van enkele fiets- en ecologische verbindingen. Deze kunnen goed worden gerealiseerd bij de ligging van de HSL op een aardebaan. Vanuit visueel oogpunt betekent een viaductoplossing bij ligging op 4,5 m boven maaiveld geen verbetering, eerder een verslechtering; de ruimte onder een dergelijk viaduct is eigenlijk niet benutbaar. Voorts moet worden bedacht, dat de Nieuwe Hoefweg die hier parallel aan de HSL loopt ook een zekere barrière is, waardoor het effect van een viaduct in de HSL deels te niet wordt gedaan. Het kabinet geeft in deze situatie aan een aardebaan de voorkeur. Brede doorgangen onder een HSL hebben pas een positief effect als in de ontwikkeling van Oosterheem en van het Bentwoud daartoe aanleiding is. Brede doorgangen of dat nu bij een aardebaan is of door middel van een viaduct, zijn duurder. De meerkosten van een viaduct ter hoogte van Oosterheem bedragen f 45 mln. Hierbij is rekening gehouden met het verschil in aan te kopen gronden, de te verleggen wegen enz.

Het antwoord op de vraag betreffende «afhankelijk van de definitieve plaatsbepaling» luidt: neen, dit is een puur spoortechnische kwestie die los staat van de discussie over een station.

309

Het rapport Haskoning wijst op ernstige schade door de aanleg van de HSL in de A1-variant voor de glastuinbouw rond Bleiswijk en Bergschenhoek. In «Moret» wordt gesteld dat de macro-economische schade tot f 2 à f 3 miljoen beperkt kan worden door compensatie van de winst in andere regio's.

Het rapport Haskoning heeft als uitgangspunt genomen dat elke hectare glastuinbouwareaal die bij Bleiswijk verloren gaat, niet elders in Nederland kan worden gecompenseerd: noch door glastuinbouw noch op andere wijze. Daarmee zou het een verlies voor de «BV Nederland» als geheel zijn. Bovendien zijn zij uitgegaan van het oude tracé uit PKB-deel 1 (1994).

Wij zijn het met die uitgangspunten niet eens. Uit de verkenning van de glastuinbouwproblematiek blijkt juist dat er vooralsnog voldoende ruimte is. Uit macro-economische beschouwing komt inderdaad voort dat een «verlies» in de ene regio geheel of voor een belangrijk deel wordt gecompenseerd door ontwikkelingen in een andere regio of sector.

310

Heeft de optimalisatie van het tracé door het kassengebied van Bleiswijk nadelige gevolgen voor de realisatie van de VINEX-lokatie Oosterheem? Zo ja, wat zijn die gevolgen en hoe worden ze gecompenseerd?

Neen.

In het beleidsvoornemen PKB-deel 1 was sprake van een tracé dat in Oosterheem minimaal 8000 woningen mogelijk maakte. Bij de huidige geoptimaliseerde ligging van het tracé is er minstens evenveel ruimte beschikbaar voor woningbouw. Er zijn dus bij de optimalisatie van het tracé geen nadelige gevolgen.

311

Is de verwachting gerechtvaardigd dat de investering à 400 miljoen in het in dit gebied gestarte warmtekracht-CO₂ project, minder rendabel zal worden vanwege het geringere aantal op dit systeem aan te sluiten kassen?

Neen.

Het genoemde warmtekracht-CO₂-project kent een maximum aantal aansluitingen dat beneden het toekomstige aantal kassen ligt. Er kunnen met een HSL-Zuid evenveel kassen worden aangesloten als zonder HSL. Wel is het mogelijk dat de aanleg van de HSL schade kan veroorzaken doordat het leidingennet van het Warmtekracht-CO₂-project zal moeten worden aangepast.

312

Kunt u een becijfering geven van de schade die ontstaat door de aanleg van de HSL, rekening houdend met de desinvesteringkosten van het CO₂ en energieproject van de EZH?

In de aanlegkosten van tracé A1 zit uiteraard een schatting van het bedrag voor schadeclaims. Daaronder is begrepen eventuele schade aan het warmte- en CO₂-project. De schade kan er daarin zitten dat er een aantal reeds aangesloten bedrijven verdwijnen en nieuwe bedrijven worden aangesloten. Het project blijft daardoor wel voldoende afnemers houden maar het is niet ondenkbaar dat een gedeelte van het distributienet na aanleg van de HSL-Zuid niet meer optimaal gedimensioneerd is en aanpassing behoeft aan de nieuwe situatie.

313

Is het waar dat een aantal zeer grote nieuwe bedrijven, waarvan een klein deel in het beoogde A1 tracé ligt, in zijn geheel zal moeten worden verplaatst?

Ja, dat is juist.

314

Op welke wijze wordt voorzien in ruimtebehoefte van de tuinbouwbedrijven in Bleiswijk die als gevolg van de HSL worden gedwongen te verhuizen en die met name aangewezen zijn op een vestiging binnen het gebied vanwege hun afnemers?

Voor de vraag naar vervangende ruimte voor tuinbouwbedrijven in Bleiswijk die vanwege de HSL weg moeten, wordt het bestaande planologische aanbod benut. De compensatie van het verloren gegane areaal wordt in vraag 318 behandeld. Gegeven de karakteristiek van het betreffende glastuinbouwgebied in de Overbuurtsche Polder is het vanzelfsprekend dat er behalve met de individuele tuinders ook nauw overleg met de gemeente en andere betrokken partijen zal zijn om dit zo goed mogelijk te laten verlopen.

315

Deelt het kabinet de mening van het LTO dat dit gebied als voorbeeld voor de herstructurering (nog niet zo lang geleden afgerond) in de glastuinbouw geldt, dat door doorsnijding minder aantrekkelijk zal worden?

Tot op zekere hoogte, ja. Een doorsnijding van een aaneengesloten glastuinbouwgebied betekent dat dit gebied minder aantrekkelijk wordt. Door een optimalisering van de ligging van het tracé en een uitvoering waarbij het ruimtebeslag van de HSL zo gering mogelijk is en door ruime aandacht aan inpassing in dit gebied te besteden wordt de afbreuk aan dit gebied zoveel mogelijk beperkt.

316

Hoe denkt U om te gaan met die bedrijven die weliswaar slechts gedeeltelijk doorsneden worden, maar waarvan de bedrijfssamenhang wordt verstoord?

Het verstoren van de bedrijfssamenhang kan tot vermogens- en inkomensschade leiden. Deze zal op de gebruikelijke wijze worden beoordeeld in de systematiek van de Onteigeningswet.

317

Op welke tegemoetkoming kunnen de bedrijven rekenen die weliswaar niet direct door de HSL worden geraakt, maar waar waardedaling onmiskenbaar is a.g.v. de ligging in de nabijheid van het HSL-tracé?

Is het Kabinet bereid om voor het glastuinbouwgebied Bleiswijk een «overbruggingsfonds» te creëren, om daarmee grondaankopen en bedrijfsinvesteringen in het tracé van de HSL te voorkomen?

In het eerste deel van de vraag is sprake van schade die ontstaat ten gevolge van het tracébesluit. De schade wordt beoordeeld naar de maatstaven van de reeds genoemde, nog te bepalen nadeelcompensatieregeling. Het uitgangspunt van de overheid is steeds, dat diegene die door rechtmatig overheidshandelen onevenredig nadeel ondervindt, aanspraak heeft op vergoeding van schade, voorzover niet uit anderen hoofde gedekt. Dit door V&W toegepaste beleid wordt in de praktijk goed ontvangen. Bij het project Betuweroute zal een specifieke nadeel-

compensatieregeling worden gehanteerd, overigens met dezelfde uitgangspunten als hierboven vermeld. Voor het HSL-project wordt mogelijk ook voorzien in een eigen nadeelcompensatieregeling. Hierop wordt momenteel gestudeerd.

Het kabinet leest het tweede deel van de vraag als een vraag naar de mogelijkheid van compensatie voor bedrijven in het glastuinbouwgebied, die hetzij geconfronteerd zullen gaan worden met grondaankoop, hetzij niet kunnen uitbreiden of anderszins last ondervinden van het verwachte tracébesluit. Van eventuele nadeelcompensatie kan meestal slechts sprake zijn na een genomen tracébesluit (zijnde het schadeveroorzakend besluit). In het geval van grondverwerving kan reeds met de minnelijke verwerving van gronden worden gestart na de vaststelling van de PKB. Daarbij zal zoveel mogelijk worden getracht met de diverse belangen (waaronder nadrukkelijk die van de betrokken burgers en bedrijven) rekening te houden. De vergoedingsbasis is die van de Ontheffingswet. Instelling van een apart fonds acht ik derhalve niet noodzakelijk.

318

Hoe denkt U te kunnen voorzien in de aanvulling van de reservecapaciteit die verloren zal gaan?

Het kabinet acht de problematiek van de glastuinbouw dermate belangrijk dat zij heeft besloten de HSL in de Overbuurtsche Polder op een viaduct aan te leggen. Op deze wijze komt zij in belangrijke mate tegemoet aan het uitgangspunt het verlies aan glastuinbouwareaal zoveel mogelijk te beperken en de ontwikkelingsmogelijkheden en dynamiek voor de glastuinbouw in de Overbuurtsche Polder zo min mogelijk te beïnvloeden. In de PKB-deel 3 is verwoord dat «voor zover nodig compensatie van verlies aan areaal wordt gevonden in of nabij de Overbuurtsche Polder, de bestaande uitbreidingslocatie Zuidplaspolder of in het kader van de herstructurering van de glastuinbouw in de Randstad.»

319

a. Zijn voor het gebied ten Noorden van Rotterdam nog verbeteringen in de uitvoering van het beoogde tracé aan te brengen, waardoor voor de glastuinbouw minder nadelige effecten zullen gaan optreden?

b. Hoeveel glastuinbouwgebied gaat verloren door de komst van de HSL en in welke mate is daarvoor vervangende oppervlakte daadwerkelijk beschikbaar?

c. Welke soort nadelige effecten is in de beschouwing betrokken en welke ervan kunnen niet of slechts gedeeltelijk worden weggenomen?

a. Met de keuze voor een viaduct in het glastuinbouwgebied en een zo haaks mogelijke doorsnijding is er weinig meer aan het tracé te verbeteren. Wel is het nodig bij de uitwerking en de inpassing ervoor te zorgen de effecten nog verder te beperken, bijvoorbeeld door de wijze van bouwen van het viaduct en de bouwtijd zo kort mogelijk te houden.

b. Een grove schatting van het glastuinbouwareaal dat verloren gaat bedraagt circa 40 ha. Dit is nog vrij onnauwkeurig omdat pas bij een gedetailleerde kadastrale inventarisatie de exacte gegevens beschikbaar komen. Voorts zal pas bij de nadere uitwerking duidelijk worden of bijvoorbeeld grond, waarop kassen staan die doorsneden worden, toch nog voor een deel voor de glastuinbouwsector beschikbaar kunnen blijven. Gegeven de kwaliteit en de dynamiek in het glastuinbouwgebied van Bleiswijk, zal de compensatie met name daar moeten worden gezocht, waar het de kwaliteit van het glastuinbouwgebied blijft ondersteunen. Bij vraag 318 is aangegeven waaraan daarbij wordt gedacht.

c. De belangrijkste effecten die in het zoeken naar tracés in dit gebied in beschouwing zijn betrokken, zijn: ruimtebeslag, barrièrewerking, structuur

van het gebied, geluidshinder, schaduwshinder en diverse vormen van overlast die te maken hebben met het aanleggen van een aardebaan. Effecten als ruimtebeslag, barrièrewerking en overlast inherent aan een aardebaan zijn in belangrijke mate weggenomen door de keus voor een viaduct-oplossing en door een haaksere doorsnijding van het gebied. De structuur van het gebied kan in feite ook in tact blijven, als gekeken wordt naar de verkaveling en de wegenstructuur. Wel gaat er glastuinbouw-areaal verloren, maar dat is niet zoveel dat het draagvlak voor tal van voorzieningen in de glastuinbouwsector verloren gaat. Door het plaatsen van geluidsschermen zal aan de normen uit de Wet Geluidshinder worden voldaan. Schaduwshinder is niet te voorkomen, maar kan worden beperkt door bij de verdere inrichting van het gebied rekening te houden met de aanwezigheid van de HSL.

4. Bergschenhoek-Berkel en Rodenrijs

320

Ziet U mogelijkheden om de verdiepte ligging van de HSL in Berkel en Rodenrijs aan beide zijden te verlengen resp. vanaf de Wilderse kade doorlopend tot de Anthuriumweg?

Wat zijn de extra kosten hiervan?

Wat zijn daarnaast de kosten van een diepere (2.0 meter naar beneden) ligging, met het oog op de laatste verschuiving van de tracéligging tegen de rand van Berkel en Rodenrijs aan?

Indien de halfverdiepte ligging aan de noordzijde tot voorbij het begin van de woonbebouwing van Berkel en Rodenrijs wordt verlengd, zal het tracé ongeveer ter plaatse van de Anthuriumweg op maaiveldniveau komen te liggen. De Anthuriumweg zal daardoor worden afgesloten. Tevens zal de toekomstige Cyclamenweg en de waterhuishouding moeten worden aangepast. Dit houdt in dat de structuur van het glastuinbouwgebied meer wordt beïnvloed. De kosten van het verlengen van de verdiepte ligging zullen circa f 20 mln bedragen. Het positieve effect van deze langere verdiepte ligging is echter beperkt. Het belangrijkste is dat de boven het maaiveld uitstekende schermen lager zullen worden of verdwijnen. De geluidsbelasting op de gevels van de woningen zal weinig veranderen. Het uitzicht wijzigt wel. Hierbij moet echter bedacht worden dat in de huidige situatie de gevels van de kassen al dichter bij de huizen staan dan straks de HSL.

Aan de zuidzijde van de halfverdiepte ligging bij Rodenrijs, stijgt het tracé na het passeren van Noordrand-II naar 2,5 m boven maaiveld. Deze ligging maakt het met name mogelijk om bij de Wilderse kade en in de intermediaire zone de gewenste water- en ecologische verbindingen te realiseren.

Een verlenging van de halfverdiepte ligging tot de Doenkade betekent dat die verbindingen niet in stand kunnen blijven, terwijl de meerkosten circa f 50 mln bedragen. Om de gewenste verbindingen wel in stand te houden zal de HSL daar geheel verdiept moeten worden en aan moeten sluiten op de tunnel die bij de Doenkade begint. De meerkosten bedragen dan circa f 200 mln bij een doortrekking als tunnel. In beide gevallen zal met name de visuele hinder vanuit en nieuw te bouwen wijk in Berkel en Rodenrijs verminderen.

De halfverdiepte ligging met nog eens 2 m verdiepen, zal slechts over zeer geringe lengte de resterende negatieve effecten enigszins verminderen. De meerkosten van deze verdere verdieping zullen circa f 75 mln bedragen. Het positieve effect is dat de visuele hinder door de boven het maaiveld uitstekende schermen verdwijnt en de hoogte van de kruisende wegen vermindert.

321

Is het niet beter de verdiepte bak bij Berkel-Rodenrijs niet bij km 8.2 omhoog te laten komen, maar verdiept door te laten lopen in de geplande tunnel bij km 6.5 (Doenkade)?

Zie het antwoord op vraag 320.

322

Kan overigens het zwembad gehandhaafd blijven?

Ja. Het zwembad in Bergschenhoek kan gehandhaafd blijven.

323

Waarom is niet gekozen voor een onderdoorgang onder de Wilderssekade waardoor thans het tracé horizontaal zeer varieert?

Ook hier is het weer een afweging geweest tussen enerzijds de hogere kosten en anderzijds de te bereiken reductie in effecten. Weliswaar is ten westen van de HSL nog sprake van een nieuwe woningbouwlocatie; aan de oostzijde is dat in tegenstelling tot het meer noordelijker tracé niet het geval. Een onderdoorgang impliceert minstens een halfverdiepte ligging tot aan de Doenkade. Om de ecologische verbindingen in de Intermediaire zone en de oppervlaktewaterhuishouding in stand te houden is een verdiepte ligging of tunnel noodzakelijk. In het antwoord op vraag 320 zijn de meerkosten van een dergelijke oplossing aangegeven. Deze zijn hoog tegen een geringe reductie van effecten. Inmiddels is overleg met de gemeenten gestart om ten behoeve van het tracébesluit te bezien of met kleinere aanpassingen binnen de bandbreedte de hinder voor Berkel te beperken is. Een eerste verkenning is hoopvol op dit punt.

324

Hoe zal de HSL ingepast worden ter hoogte van de toekomstige aantakking A16-A13?

Voor de wegverbinding A13-A16 loopt momenteel de voorbereiding voor de publicatie van de Startnotitie. Bij de huidige ligging van de HSL zijn verschillende oplossingen mogelijk, waarbij de autoweg zowel onder als over de Hofpleinlijn heen kan gaan. Aangezien de besluitvorming over de HSL-Zuid ver voor loopt op die over de verbinding A13-A16, zal straks in de wegstudie de ligging van de HSL uitgangspunt zijn.

De inpassing van de HSL zal in de fase na de Kamerbehandeling verder worden uitgewerkt. Duidelijk is in elk geval dat rekening zal moeten worden gehouden met de inrichting van de Intermediaire zone, de verdere ontwikkeling van het gebied dat voorheen met IPNR werd aangeduid, en met een eventuele aanleg van de A13-A16.

325

Wat zijn de meerkosten van uitvoering van het voorkeurstracé tussen de Hofpleinlijn en Benthuizen in een (gesloten) tunnelbak, inbegrepen (her-)plaatsing van kassen en woningen bovenop de tunnelbakken? (blz. 163/164)

Als tracé A1 ter plaatse als tunnel wordt uitgevoerd, dan zijn er geen herplaatsingsmogelijkheden voor kassen en woningen bovenop de tunnel; dit vanwege de geringe gronddekking van circa 2,5 m. Het is wel mogelijk dicht bij het tracé te bouwen dan bij een uitvoering als verdiepte bak, spoorviaduct of aardebaan. Voor het kassengebied betekent dit dat de aanwezige kassen op het tracé toch moeten verdwijnen en dat alleen in de nog nieuw te ontwikkelen delen van het kassengebied er meer uitgeefbare grond zal ontstaan.

Door een (gesloten) tunnelbak bij Noordrand-II ontstaat er nauwelijks meer ruimte voor woningen, omdat in de plannen voor dit gebied in alle gevallen een groene inrichting is voorzien voor de strook langs de Landscheiding en er hier ook rekening moet worden gehouden met wijkontsluitingswegen en eventueel een reservering voor de ZoRo-lijn.

De meerkosten voor een tunnel tussen Benthuisen en de Hofpleinlijn aansluitend op de boortunnel (een lengte van circa 16 km) liggen in de orde van f 1700 mln.

326

VINEX-locaties moeten onder meer op het gebied van woon- en leefmilieu duurzaam zijn. De doorsnijding van Noordrand 2 en 3 doet sterk afbreuk aan deze duurzaamheid. Toepassing van de wet geluidshinder biedt geen soelaas om dit kwaliteitsverlies te niet te doen. Welk kwaliteitsverlies is er in het gebied Noordrand 2 en 3 t.g.v. doorsnijding door de HSL t.o.v. een situatie zonder doorsnijding?

Om redenen van een na te streven hoogwaardige duurzame ruimtelijke kwaliteit is met name aan de ligging van de HSL in het gebied tussen Berkel en Rodenrijs en Bergschenhoek veel aandacht besteed. Bij de tracering van de HSL is uitvoerig overleg geweest met de Stadsregio Rotterdam en de betreffende gemeenten om te komen tot een horizontale en verticale ligging die aansluit op de bestaande structuur van dit stedelijke gebied en van het structuurplan 2B3 zoals dat door de Stadsregio is ontwikkeld.

De halfverdiepte ligging van het in PKB-deel 3 opgenomen tracé maakt weinig inbreuk op het woongebied en maakt het mogelijk om de dwarsverbindingen met gering hoogteverschil over de HSL heen te voeren. Bovendien fungeren de wanden van de bak als geluidsschermen, waardoor met minder hoge geluidsschermen volstaan kan worden. Dit, plus het geringe ruimtebeslag van een verdiepte bak, biedt de mogelijkheid tot het bouwen van extra woningen boven de VINEX-taakstelling. Bij de voorgestelde oplossing is naar onze mening sprake van een uitgangspositie die recht doet aan het uitgangspunt om in Noordrand-II een duurzame situatie te creëren op het gebied van het wonen leefmilieu. Op het gebied van geluidshinder zal aan de normen uit de Wet Geluidshinder worden voldaan. Wel zal de trein in het gebied hoorbaar zijn.

327

In hoeverre hebben financiële aspecten een rol gespeeld bij de keuze van een voorkeursvariant Noordrand 2 en 3 in Berkel en Rodenrijs en Bergschenhoek?

Bij het ontwerp van het HSL-tracé is gezocht naar een optimum tussen de wensen, die naar een volledig ondergrondse ligging uitgaan, de kosten, de woningbouw mogelijkheden, de ruimtelijke structuur, de ruimtelijke kwaliteit en de ligging ten opzichte van de bestaande woonbebouwing. Dit alles tezamen heeft geresulteerd in het tracé zoals in PKB-deel 3 is omschreven. Steeds zijn de kosten afgezet tegen de afname van de effecten.

328

Het A1-tracé doorsnijdt de VINEX-lokatie bij Berkel en Rodenrijs en Bergschenhoek. Wat zijn de gevolgen voor de woningbouwtaakstelling in deze regio?

Zijn er nadelige financiële gevolgen voor de betreffende gemeenten?

Zijn de betreffende inpassingskosten verwerkt in de financiële ramingen voor de HSL?

Het tracé A1 ligt tussen de bebouwing van Bergschenhoek en Berkel. In het VINEX-uitvoerings-convenant is reeds rekening gehouden met tracé A1. Dit met acceptatie van het feit dat de locatie Noordrand II minder groot zou worden en Noordrand III, aan de Hofplein, grootschaliger.

In het kader van een integrale benadering van de aanleg van de HSL-Zuid en de realisatie van Noordrand II bleek dat een hoogwaardiger kwaliteit in het gebied Noordrand II/III te bereiken is door het tracé te verschuiven en halfverdiept aan te leggen. Hierdoor wordt tevens het gebied dat voor woningbouw beschikbaar is vergroot met een capaciteit van circa 2000 woningen extra (zoals aangegeven in de regiomix 2 van de stadsregio Rotterdam) boven het aantal dat in het VINEX convenant is opgenomen. Indien er geen HSL zou worden aangelegd, zouden er eventueel meer woningen gebouwd kunnen worden, maar ook in die situatie zou langs de Landscheiding een brede strook een groene inrichting krijgen.

Ten opzichte van de afspraken in het VINEX-convenant is er geen vermindering van het aantal woningen en daarmee ook geen financiële gevolgen.

De kosten van de inpassing van de HSL zijn onderdeel van de totale kostenraming voor de HSL-Zuid. In het gebied van Noordrand II is er sprake van een min of meer gelijktijdige ontwikkeling van Noordrand II en de aanleg van de HSL. Daardoor is het mogelijk de plannen optimaal op elkaar af te stemmen en tot een optimale inpassing te komen.

329

Wordt de kruising van de HSL met de Doenkade (Rotterdam Noord) integraal bekeken met de Hofpleinlijn, de aanleg van de verbinding RW 13/16?

Ligt een dergelijke studie in de bedoeling? Zo nee, waarom niet?

Er vindt regelmatig afstemming plaats tussen de tracering en inpassing van de HSL, de plannen voor de verbinding A13/A16 en de plannen voor de Hofpleinlijn. Omdat de planvorming voor de HSL-Zuid voorloopt op de andere, is steeds verkend wat de gevolgen van een HSL-tracé voor de andere projecten zijn. Bewust is in dit gebied een vrij grote bestuurlijke bandbreedte op de kaarten aangegeven om ook in de fase van het tracébesluit voldoende ruimte te hebben voor nadere afstemming en daarmee voor een op de inpassing toegesneden integrale aanpak.

330

Is onderzocht of een ondergrondse ligging van de HSL en de Zoetermeer-Rotterdamlijn mogelijk en financieel aantrekkelijk is?

Zo ja, kunt u de resultaten van dit onderzoek verstrekken?

Zo nee, bent u bereid dit alsnog te onderzoeken?

Een gecombineerde ondergrondse ligging van de HSL-Zuid en de nog in studie zijnde Zoetermeer-Rotterdamlijn (ZoRo) is niet expliciet onderzocht. Wel is voor verschillende tracédelen van de HSL de mogelijkheid van een ondergrondse ligging onderzocht. Deze bleek steeds aanmerkelijk duurder te zijn dan een bovengrondse ligging. Ook voor de ZoRo geldt eenzelfde situatie. Door gezamenlijk de beide spoorlijnen ondergronds aan te leggen zullen kosten kunnen worden bespaard ten opzichte van twee los van elkaar gerealiseerde ondergrondse projecten. Dit zal echter niet goedkoper zijn dan aanleg van de HSL conform PKB-deel 3 en de ZoRo bovengronds. Gezien dit beeld bestaat er geen aanleiding om dit nader te onderzoeken.

331

Waarom kruist de HSL de A20 bovenlangs?

Is het niet logischer de tunnel voort te zetten, zoals mogelijk gemaakt in de verticale bandbreedte tussen km 1 en km 2?

De HSL-Zuid kruist de A20 niet onderlangs, omdat er ten zuiden van de A20 zoveel dwarsverbindingen zijn dat de ruimte ontbreekt om weer boven de grond te komen. Slechts als de Kanaalgordelweg zou worden afgesloten zou een mogelijkheid ontstaan voor een kruising onderlangs; dit tegen meerkosten in de orde van f 150 à f 200 mln.

332

Waarom kruist het oostelijk HSL-spoor de sporen van de westelijke splitsing gelijkvloers?

Het oostelijke HSL-spoor kruist (circa km 2) de sporen van de westelijke splitsing gelijkvloers omdat er momenteel geen aanleiding is om deze weinig gebruikte sporen ongelijkvloers te kruisen. Dit levert geen onveilige situatie op. De meerkosten van een ongelijkvloerse kruising (dive-under) bedragen circa f 25 mln.

333

Is dat niet zeer onveilig?

Zie het antwoord op vraag 332.

334

Waarom liggen de beide HSL-sporen zover uiteen op Rotterdam CS? Wordt daardoor niet de mogelijkheid gemist van de allure van een echt HSL-station, zoals dat elders in Europa bestaat?

De HSL-sporen op Rotterdam CS liggen zover uiteen vanwege de wijze van aansluiten van de Willemspoortunnel op Rotterdam CS, de indeling van het station Rotterdam CS, en – als belangrijkste reden – vanwege de gewenste overstaprelaties van/naar Den Haag en Utrecht.

De mogelijkheid van een HST-station van allure wordt niet gemist; integendeel de allure kan bij een goede aanpak in deze situatie des te sterker af stralen op de verbindingen naar Den Haag en Utrecht.

5. Rotterdam–Barendrecht–Heerjansdam

335

Kan de gekozen oplossing voor de functiewisseling ter hoogte van Rotterdam-Lombardijen nader worden toegelicht?

Is overwogen deze functiewisseling nog meer naar het zuiden te verplaatsen?

Waarom is de keuze op deze lokatie gevallen?

Bij een functiewisseling wordt het ene HSL-spoor ongelijkvloers over het andere HSL-spoor geleid om zodoende aan te sluiten bij het spoorgebruik in het buitenland (links rijden). Om de kosten en het ruimtebeslag van zo'n ongelijkvloerse verbinding te beperken moet hij worden geprojecteerd in een gebied waar de snelheid relatief laag is, zodat krappere bogen kunnen worden gebruikt. Hierdoor komen in principe twee locaties in aanmerking. Ofwel vlakbij Rotterdam, ofwel vlakbij Antwerpen. De functiewisseling bij Rotterdam-Lombardijen is zo ontworpen dat hier geen extra fly-over nodig is, waardoor er geen sprake is van een extra visuele barrière.

Als bijkomend effect moet worden gekeken naar de aansluiting ten behoeve van het medegebruik nabij Zevenbergschen Hoek. Indien op de HSL-Zuid links wordt gereden (en dat is, als de functiewisseling nabij Lombardijen plaatsvindt, ten zuiden daarvan het geval) dan kan deze

dubbelsporige medegebruiksaan sluitingen met één in plaats van met twee fly-overs worden uitgevoerd. Hier ontstaat dus ook een kosten-voordeel. Bij de medegebruiksaan sluiting aan de zuidzijde van Breda is dit voordeel er niet. Er is daar geen/nauwelijks verschil tussen de ene of de andere variant van rijden op de HSL.

336

In paragraaf 5.2 van de nota van toelichting bij PKB 3 wordt onder het kopje «grenswaarden en geluidbeperkende maatregelen een bijzondere regeling gepresenteerd voor de situatie dat de HSL-zuid langs een bestaande spoorlijn wordt aangelegd. Is het juist dat gestreefd wordt naar een totale geluidbelasting die zo dicht mogelijk de voorkeursgrenswaarde benadert?

Ja. Het streven is erop gericht door middel van maatregelen «by best practicable means» de voorkeursgrenswaarde voor woningen zo dicht mogelijk te benaderen.

337

(pag. 60) Wat is de verwachte geluidsbelasting (inclusief Betuweroute) bij Kijfhoek?

De locatie Kijfhoek ligt op circa 600 m uit de as van het tracé. Op een dergelijke afstand is door de HSL teweeg gebrachte geluidsbelasting lager dan de voorkeursgrenswaarde van 57 dB(A). Deze waarde bedraagt naar schatting 54 à 55 dB(A).

De geluidsbelasting die de Betuweroute veroorzaakt bedraagt, blijkens het akoestisch onderzoek dat in het kader van het tracébesluit voor de Betuweroute is uitgevoerd, afhankelijk van de locatie 58 en 59 dB(A). Deze geluidsbelastingen kunnen overigens niet zomaar bij elkaar worden opgeteld omdat de woningen in Kijfhoek tussen beide bronnen in liggen. Met het optellen van beide geluidsniveaus zou er aan voorbij worden gegaan dat de woningen ook aan de achterzijde een geluidsbelasting hebben zodat er van een geluidsluwe gevel geen sprake meer is.

338

Is het juist dat de berekende toekomstige geluidbelasting door de Betuwelijn in die gevallen waar die gaat samenlopen met de HSL daarbij moet worden opgeteld?

De HSL-Zuid is, daar waar deze gaat samenlopen met de geplande Betuwelijn, in samenhang ontworpen. In het kader van PKB-deel 3 (HSL-Zuid) heeft hier geen akoestisch onderzoek plaatsgevonden. In het kader van het tracébesluit (HSL-Zuid) zal worden gezien welk wettelijk regiem hier geldt. Gezien de situatie lijkt het vooralsnog reëel om de HSL als een onderdeel van de totale sporenbundel te beschouwen. De te nemen maatregelen zullen dan ook worden gebaseerd op integrale aanpak voor de gehele sporenbundel. In het Gebundelde Bestuurlijk Overleg over de Betuweroute in Zuid Holland is van rijkszijde aan Barendrecht toegezegd, dat een eventuele toename van de geluidsbelasting vanwege de HSL ten opzichte van de vast te stellen waarden in het kader van de Betuweroute zal worden weggenomen.

339

Kan worden uitgelegd waarom in het gebied tussen Rotterdam en Barendrecht waar in de toekomst 11 sporen passeren op 3 niveaus en waar de voorkeursgrenswaarde van 57 dBA nagestreefd dient te worden slechts gekozen wordt voor een 1 meter hoog geluidsscherm, terwijl de geluidsbelasting tussen de 65 en 70 DBA zal komen te liggen?

In het kader van PKB-deel 3 (HSL-Zuid) heeft hier geen akoestisch onderzoek plaatsgevonden. In het kader van het tracébesluit zal moeten worden bezien welk wettelijk regime hier geldt. Gezien de situatie lijkt het voornamelijk reëel om de HSL als een onderdeel van de totale sporenbundel tussen Rotterdam en Barendrecht te beschouwen. Wanneer blijkt dat als gevolg van de HSL de totale geluidsbelasting zal gaan toenemen en de grenswaarde van 57 dB(A) wordt overschreden, zal worden nagegaan of het 1 m hoge scherm voldoende is. Mocht hierbij blijken dat de realisatie van 57 dB(A) bij sommige panden tot onevenredige investeringen zou leiden, kan worden overwogen om een hogere geluidsbelasting dan 57 dB(A) toe te laten.

340

Door de gemeente Barendrecht wordt gewezen op het feit dat er voor een bepaalde woning aan de Dortse straatweg een hogere waardeprocedure wordt gevolgd voor een geluidsbelasting tot 60 DBA als gevolg van de Betuweroute. Uit een geluidsrapport blijkt dat zonder de extra geluidsbelasting door de HSL de geluidsbelasting voor deze woning 70 DBA bedraagt. Kan de Minister hierover meer duidelijkheid verschaffen?

In het kader van de HSL-Zuid is er door het Projectbureau geen akoestisch onderzoek uitgevoerd op dit detailniveau. Dit zal plaatsvinden in het kader van de tracébesluit. Ook hiervoor geldt dat er dan een afweging van de maatregelen zal plaatsvinden. Er moet wel bij worden opgemerkt dat de provincie Zuid-Holland zich op het standpunt stelt dat hogere geluidsbelastingen dan 65 dB(A), slechts in uitzonderlijke situaties kunnen worden toegelaten.

Zie ook het antwoord op vraag 339.

6. Heerjansdam-Devel-Oude Maas

341

Heeft de regering mogelijkheden onderzocht om de inpassing van het tracé tussen Rotterdam en het Hollands Diep, met name in het Develgebied te verbeteren, bijvoorbeeld door bundeling van het tracé van de HSL met bestaande infrastructuur, bijv. A16, bestaande spoorlijnen of de Zeedijk langs de Dordtsche Kil (zie ook variant Bos)?

Kan de regering een reactie geven op de door het Bos ontwikkelde Dordtsche Kil-variant?

Het kabinet heeft globaal onderzoek gedaan naar tracé Fwb en de TU-variant door Dordrecht.

Tracé Fwb

Er is een haalbaarheidsstudie gedaan naar tracé Fwb (variant van W. Bos voor tracé Fnoord, ook wel Drechtstedenvariant genoemd).

De Drechtstedenvariant loopt aan de oostzijde van de andere sporen in Barendrecht en Kijfhoek, maar ligt ter hoogte van Kijfhoek op enige afstand van de overige sporen. Het tracé kruist Kijfhoek via een tunnel en gaat in een geboorde tunnel onder Zwijndrecht, de Kil en Dordrecht door. Na de kruising met de A16 komt het tracé weer bovengronds en bundelt aan de oostzijde met de A16. Het tracé gaat met een brug over het Hollandsch Diep die op enige afstand westelijk van de bestaande spoorbrug ligt en sluit vervolgens in Noord Brabant weer aan op tracé Fzuid.

Bij de nadere uitwerking bleek een ontwerpsnelheid van 300 km/uur absoluut onhaalbaar. De ontwerpsnelheid moest worden teruggebracht tot 200 à 220 km/uur en zelfs dan bleek het niet mogelijk strak te bundelen ter hoogte van Kijfhoek en met de spoorbrug over het Hollandsch Diep. De reistijd is 1½ minuut langer.

Bij de nadere uitwerking kwamen een groot aantal technische risico's naar voren. Ten eerste liggen de sporen in Barendrecht aan de oostzijde van de andere sporen in plaats van aan de westzijde. De sporensituatie in Barendrecht en Rotterdam-Lombardijen is gezien het grote aantal sporen en kunstwerken dermate ingewikkeld, dat niet op basis van een globaal ontwerp kan worden geconcludeerd of dit consequenties heeft voor de ligging van de overige sporen. Mogelijk kan dit consequenties (financieel en vertraging) hebben voor de in aanbouw zijnde sporen van de spoorverdubbeling Rotterdam-Dordrecht. Verder heeft het opschuiven van alle sporen in Barendrecht procedurele consequenties voor de Betuweroute.

Bij de ondergrondse kruising van Kijfhoek moet tevens de Betuweroute worden gekruist die daar al verdiept ligt. De kosten van deze diepe bouwput zijn globaal ingeschat.

De boortunnel is in Zwijndrecht in de nabijheid van bebouwing gesitueerd en verder zijn er extra technische voorzieningen nodig om «binnen het relatief smalle stratenpatroon» van Zwijndrecht te blijven.

Gezien grondgesteldheid en mogelijke bestaande funderingen is het wellicht nodig om delen van het tracé op een diepte van 30 à 50m beneden maaiveld aan te leggen. De veiligheidsaspecten hiervan zijn niet nader onderzocht.

Mede gezien de grote onzekerheden en risico's moet rekening worden gehouden met meerkosten van minimaal f 300 mln (exclusief een HST-station).

Op basis van de aanzienlijke meerkosten en de grote risico's is in de haalbaarheidsstudie geconcludeerd dat hier geen sprake is van een reëel alternatief.

De consequenties van een HSL-tracé op of vlak naast de zeedijk langs de Dordtsche Kil zijn niet diepgaand bestudeerd, maar het is de verwachting dat een ligging van een HSL op de zeedijk niet acceptabel zal zijn uit hoofde van beheer en onderhoud van de primaire waterkerende functie van de zeedijk.

TU-variant door Dordrecht

Gezien de voorgestelde tracering van de bedoelde (bochtafsnijdings)variant door Mauritsweg en Laan van de Verenigde Naties, is intakking van de sporen ten zuiden van de Oude Maas op de bestaande (recent gebouwde) brug niet mogelijk. In de TU-variant wordt er van uitgegaan dat intakking wel mogelijk is. Er zijn dus 2 extra sporen nodig. Een extra beweegbare brug voor de HSL naast de huidige brug is spoortechnisch niet acceptabel (treindienstregeling wordt afhankelijk van – conflicteert met – het scheepvaartverkeer). Een oostelijke tunnelling voor deze extra sporen lijkt de enig juiste. Gezien de pas gerealiseerde nieuwbouw (vastgoed op mn oostoever) aldaar moet aan drastische kostenverhogingen gedacht worden. De berekende meerkosten van een dergelijke variant (boortunnel) liggen in de orde van f 600 mln.

De voorgestelde variant leidt mogelijk tot een 6-sporigheid tussen Zwijndrecht en Kijfhoek, hetgeen gezien de beperkte ruimte in Zwijndrecht tot grote inpassingsproblemen leidt. De kosten hiervan zijn niet ingeschat.

Wegens de tracering in Dordrecht/Zwijndrecht is een oostelijke ligging van de HSL sporen bij Kijfhoek en Barendrecht noodzakelijk in plaats van een westelijke ligging zoals in huidige tracé het geval is. De sporensituatie in Barendrecht en Rotterdam-Lombardijen is gezien het grote aantal sporen en kunstwerken dermate ingewikkeld, dat niet op basis van een globaal ontwerp kan worden geconcludeerd of dit consequenties heeft voor de ligging van de overige sporen. Mogelijk kan dit consequenties (financieel en vertraging) hebben voor de in aanbouw zijnde sporen van de spoorverdubbeling Rotterdam-Dordrecht. Verder heeft het opschuiven van alle sporen in Barendrecht procedurele consequenties voor de Betuweroute.

342

Kan de Minister ingaan op de verschillen tussen de Dordtsche Kilvariant (FwB2) en het verschoven tracé door het Develgebied en de Hoeksche Waard (FnFz) voor wat betreft de landschappelijke, financiële en maatschappelijke aspecten? Waarom is de Dordtsche Kilvariant slechts zo beperkt uitgewerkt ondanks de grote voordelen die deze oplossing biedt?

In de haalbaarheidsstudie naar de variant van de heer W. Bos voor tracé Fnoord is op basis van een globale uitwerking geconcludeerd, dat deze variant gezien de aanzienlijke meerkosten en de grote risico's en onzekerheden geen reëel alternatief is voor het huidige tracé Fnoord. Het tracé is dan ook niet zeer gedetailleerd uitgewerkt. Een vergelijking aan de hand van het beoordelingskader uit de Nieuwe HSL-Nota tussen deze variant en het Fnoord-tracé is gezien het verschillende niveau van uitwerking niet goed mogelijk. Het doel van de haalbaarheidsstudie was te onderzoeken of er sprake was van een reëel alternatief voor het huidige tracé door het Develgebied en de Hoeksche Waard.

Zie ook het antwoord op de vragen 341 en 343.

343

Hoe is de zogenaamde Drechtstedenvariant afgewogen tegen de gekozen voorkeursvariant? (blz. 169/170).

Op basis van de schetsen van de heer W. Bos is de Drechtstedenvariant nader uitgewerkt. Bij de nadere uitwerking bleek een ontwerpssnelheid van 300 km/uur absoluut onhaalbaar. De ontwerpssnelheid moest worden teruggebracht tot 200 à 220 km/uur en zelfs dan bleek het niet mogelijk strak te bundelen ter hoogte van Kijfhoek en met de spoorbrug over het Hollandsch Diep. De reistijd is 1½ minuut langer.

Bij de nadere uitwerking kwamen een groot aantal technische risico's naar voren.

Mede gelet op de grote onzekerheden en risico's moet rekening worden gehouden met meerkosten van minimaal f 300 mln (exclusief een HST-station).

In de haalbaarheidsstudie naar de variant van de heer W. Bos voor tracé Fnoord is op basis van een globale uitwerking geconcludeerd, dat deze variant gezien de aanzienlijke meerkosten en de grote risico's en onzekerheden geen reëel alternatief is voor het huidige tracé Fnoord. Het tracé is dan ook niet zeer gedetailleerd uitgewerkt. Een vergelijking aan de hand van het beoordelingskader uit de Nieuwe HSL-Nota tussen deze variant en het Fnoord-tracé is gezien het verschillende niveau van uitwerking niet goed mogelijk. Het doel van de haalbaarheidsstudie was te onderzoeken of er sprake was van een reëel alternatief voor het huidige tracé door het Develgebied en de Hoeksche Waard.

Zie ook het antwoord op de vragen 341 en 342.

344

*Tekst PKB: «Voor wat betreft de tracering van de HSL-Zuid zal in het Develgebied worden overgegaan tot herinrichting van dit gebied. Tussen Rotterdam en Het Hollandsch diep zal de HSL gerealiseerd worden via een nieuw rechtstreeks tracé door IJsselmonde en de Hoeksche Waard.»
Waarom is het laatste wel een uitspraak van wezenlijk belang terwijl de aanpassingen van het Develgebied niet als zodanig zijn geformuleerd?*

Via de thans in procedure zijn de Planologische Kernbeslissing vindt besluitvorming plaats over het realiseren van de HSL-Zuid en wordt – in grote lijnen – het tracé bepaald. Dat laatste wordt vervolgens door de ministers van V&W en VROM nader uitgewerkt in het tracébesluit. Tenslotte leggen de betrokken gemeenten het tracé in detail vast in hun bestemmingsplannen.

In overeenstemming met deze stapsgewijze – steeds verder inzoomende – besluitvorming is de in de vraagstelling als laatste genoemde uitspraak naar het oordeel van het kabinet wezenlijk behorend bij de PKB, en wordt de eerstgenoemde pas in een latere besluitvormingsstap geconcretiseerd.

345

(pag. 169) Het kabinet stelt dat bij de inpassingsstudie voor het Develgebied rekening is gehouden met de voorstellen uit het voorontwerp-herinrichtingsplan voor IJsselmonde. Hoe verhoudt zich dit tot het standpunt van de Landinrichtingscommissie IJsselmonde (PKB-3, Reacties op de inspraak, pag. 161), dat de variant Fn in het Develgebied, in verband met de aanleg van recreatie- en bosgebieden in Oost-IJsselmonde, alleen ondergronds kan worden aangelegd?

In de locatiestudie Develgebied van februari 1995 is rekening gehouden met de voorstellen gedaan in het voorontwerp-herinrichtingsplan IJsselmonde. In dit plan wordt voorgesteld het gebied ter hoogte van Kijfhoek en de polder De Hooge Nesse te bebossen. Ook wordt in het hiervoor genoemde voorontwerp gepleit voor behoud van de openheid van het middengebied, voor ruimtelijke versterking van de Devel en de Lindtse Dijk, en voor bescherming van de aanwezige archeologische waarden. In de inpassingsstudie voor het Develgebied zijn drie ontwikkelingsmogelijkheden voor het gebied geschetst, die allen voortborduren op de voorgestelde bebossing in het ontwerp-herinrichtingsplan. De drie ontwikkelingsmogelijkheden laten elk steeds een toenemende dichtheid van bebossing rondom en in het open middengebied. De landinrichtingscommissie acht de beoogde doelstellingen voor de bufferzone moeilijk realiseerbaar bij een bovengrondse HSL en pleit daarom voor een ondergrondse ligging. Dit laat echter onverlet dat in de inpassingsstudie voor de HSL de voorgestelde herinrichting van de Polder De Hooge Nesse en ter hoogte van Kijfhoek als vertrekpunt voor verdere inpassing van de HSL heeft gediend.

346

In welke zin kan de zogenaamde Drechtstedenvariant een oplossing bieden voor de knelpunten in het Develgebied? (blz. 169/170).

De Drechtstedenvariant, zoals die is uitgewerkt aan de hand van het voorgestelde tracé van de heer W. Bos, loopt aan de oostzijde van de andere sporen in Barendrecht en Kijfhoek, maar ligt ter hoogte van Kijfhoek op enige afstand van de overige sporen. Het tracé kruist Kijfhoek via een tunnel en gaat in een geboorde tunnel onder Zwijndrecht, de Kil en Dordrecht door. Na de kruising met de A16 komt het tracé weer bovengronds en bundelt aan de oostzijde met de A16. Het tracé gaat met een brug over het Hollandsch Diep die op enige afstand westelijk van de bestaande spoorbrug ligt en sluit vervolgens in Noord Brabant weer aan op tracé Fzuid.

De belangrijkste reden waarom dit tracé is onderzocht, is gelegen in het feit dat het tracé een mogelijk alternatief zou kunnen zijn voor het huidige tracé door het Develgebied en de Hoeksche Waard. Uit globaal onderzoek is echter gebleken dat hier vanwege technische en financiële redenen geen sprake is van een reëel alternatief. (zie ook vraag 341 t/m 343).

347

Welke gebiedsaanduidingen hebben het Develgebied en de Hoeksche Waard volgens het structuurschema groene ruimte?

Welke verplichtingen tot bescherming vloeien voort uit deze gebiedsaanduidingen?

Het Develgebied valt binnen de herinrichting IJsselmonde. Met deze herinrichting wordt mede uitwerking gegeven aan het rijksbufferzone-beleid voor Oost-IJsselmonde, gericht op de instandhouding en versterking van landelijke functies. In het Structuurschema Groene Ruimte is daarom de ontwikkeling van Randstadgroenstructuurprojecten en Staatsboswachterijen voorgestaan. In het Develgebied wordt een Randstadgroenstructuurproject ontwikkeld dat op basis van de nota «uitwerking compensatiebeginsel SGR» valt onder het compensatiebeginsel. In het Streekplan Zuid-Holland-Zuid wordt het Develgebied aangewezen als natuurgebied en als zodanig is het gebied ook compensatieplichtig.

De Oude Maas is een compensatieplichtig gebied in de Hoeksche Waard. Het is een natuurkerngebied uit de ecologische hoofdstructuur (EHS). Het geniet derhalve ook planologische bescherming.

348

Hoe kan voor het Develgebied (een bodembeschermingsgebied met te conserveren natuur- en landschapswaarden) gekozen worden voor een ligging op maaiveld? (blz. 169/170).

In de locatiestudie Develgebied van februari 1995 zijn de effecten van zes HSL-varianten op het Develgebied beschreven en is inzicht geboden in de inpassingsmogelijkheden. Onderzocht zijn de maaiveldligging, de hoge ligging, de open tunnelbak, de «cut&cover»-tunnel, de geboorde tunnel en de zogenaamde combivariant. Deze laatste is een combinatie van een hoge ligging ten noorden en ter hoogte van de Devel en een open tunnelbak ten zuiden van de Devel. De effecten van de varianten zijn beschreven aan de hand van het beoordelingskader, zoals gehanteerd is in de Nieuwe HSL-Nota. Het kabinet heeft een verdiepte ligging van de HSL-Zuid in het Develgebied ondermeer afgewezen vanwege de archeologische en aardkundige waarden in het gebied. In aansluiting op het voorontwerp-herinrichtingsplan IJsselmonde, waarbij bebossing van de polder de Hooge Nesse en ter hoogte van Kijfhoek wordt voorgesteld, is een goede inpassing van een bovengrondse HSL mogelijk en kan het gebied als bufferzone blijven functioneren. De archeologisch- en aardkundige waarden, de goede inpassingsmogelijkheden en de aanzienlijke meerkosten zijn voor het kabinet de belangrijkste redenen voor de huidige maaiveld ligging in het Develgebied.

Zie ook het antwoord op de vragen 209 en 349.

349

Welke afwegingen hebben een rol gespeeld bij de uiteindelijke keuze voor een inpassing van de HSL op maaiveldniveau in het Develgebied?

Het kabinet heeft een verdiepte ligging van de HSL-Zuid in het Develgebied ondermeer afgewezen vanwege de archeologische en aardkundige waarden in het gebied. In aansluiting op het voorontwerp-herinrichtingsplan IJsselmonde, waarbij bebossing van de polder de Hooge Nesse en ter hoogte van Kijfhoek wordt voorgesteld, is een goede inpassing van een bovengrondse HSL mogelijk en kan het gebied als bufferzone blijven functioneren. De archeologisch- en aardkundige waarden, de goede inpassingsmogelijkheden en de aanzienlijke meerkosten zijn voor het kabinet de belangrijkste redenen voor de huidige ligging in het Develgebied. De meerkosten liggen in de orde van:

- boortunnel f 425 mln
- cut & cover tunnel f 300 mln
- open tunnelbak f 200 mln
- combi-variant f 125 mln

Bij de uitwerking van het HSL-tracé in dit gebied zal op basis van een landschapsplan nadrukkelijk rekening worden gehouden met de

landschappelijke inpassing. Het kabinet hecht in dat verband veel belang aan het behoud van de rijksbufferzone Oost-IJsselmonde, aangezien deze reeds vrij kleine rijksbufferzone tot doel heeft het aaneengroeien van de Drechtsteden en het stadsgewest Rotterdam tegen te gaan.

350

Kunnen de nadelen van de alternatieve variant in het Develgebied, waarbij sprake is van een langere bundeling aan de westzijde van de A16 en van een boortunnel, meer expliciet worden weergegeven en vergeleken met de nadelen van het voorkeustracé? (pagina 169)

Op basis van de schetsen van de heer W. Bos is de Drechtstedenvariant nader uitgewerkt. Bij de nadere uitwerking bleek een ontwerpsnelheid van 300 km/uur absoluut onhaalbaar. De ontwerpsnelheid moest worden teruggebracht tot 200 à 220 km/uur en zelfs dan bleek het niet mogelijk strak te bundelen ter hoogte van Kijfhoek en met de spoorbrug over het Hollandsch Diep. De reistijd is 1½ minuut langer.

Bij de nadere uitwerking kwamen een groot aantal technische risico's naar voren.

Gezien de grote onzekerheden en risico's moet rekening worden gehouden met meerkosten van minimaal f 300 mln (exclusief een HST-station).

De belangrijkste reden waarom dit tracé is onderzocht, is gelegen in het feit dat het tracé een mogelijk alternatief zou kunnen zijn voor het huidige tracé door het Develgebied en de Hoeksche Waard. Uit globaal onderzoek is echter gebleken dat hier vanwege technische en financiële redenen geen sprake is van een reëel alternatief. Zie ook het antwoord op de vragen 341 t/m 343.

351

Is de Regering van mening dat ook met de voorziene HSL kruising op maaiveld niveau van het Develgebied de landschappelijke karakteristiek van dit gebied in tact blijft en het gebied als bufferzone tussen de stedelijke gebieden aan weerszijden kan blijven functioneren?

Zo ja: waarom?

Bij de verdere uitwerking van het HSL-tracé in dit gebied zal op basis van een landschapsplan nadrukkelijk rekening worden gehouden met de landschappelijke inpassing. Hierbij zal worden aangesloten op het voorontwerp-herinrichtingsplan IJsslemonde. Het kabinet hecht veel belang aan het behoud van de rijksbufferzone Oost-IJsselmonde, die tot doel heeft het aaneengroeien van de Drechtsteden en het stadsgewest Rotterdam tegen gaan. Alhoewel men zich dient te realiseren dat een doorsnijding afbreuk doet aan de eenheid en het open karakter, kan het gebied door een zorgvuldige tracering en inpassing gericht op de functies van de bufferzone (tegengaan van aaneengroeien van Drechtsteden en stadsgewest Rotterdam) ook als bufferzone blijven functioneren. (zie ook vraag 209 en 349)

352

Kan de afweging die bij het Develgebied is gemaakt nader worden toegelicht en in welke mate heeft daarin met name een rol gespeeld dat dit kwetsbare natuur- en recreatiegebied een bescheiden compensatie biedt voor de hinder en belasting die de optelsom van A15, rangeerterrein Kijfhoek en Betuwelijn al opleveren?

In PKB deel 1 (de Nieuwe HSL-Nota) maakte het kabinet nog geen keuze over de hoogteligging in het Develgebied, omdat er eerst een nadere studie verricht moest worden naar de verschillende tracévarianten en hun inpassingsmogelijkheden. Hierbij heeft het feit dat het Develgebied in de

VINEX is aangewezen als bufferzone een rol gespeeld, maar uiteraard ook de kwetsbaarheid van dit bijzondere natuur- en recreatiegebied. In de locatiestudie Develgebied van februari 1995 zijn zes HSL-varianten en hun inpassingsmogelijkheden onderzocht.

Het kabinet wijst een verdiepte ligging van de HSL-Zuid in het Develgebied ondermeer af vanwege de archeologische en aardkundige waarden in het gebied. In aansluiting op het voorontwerpherinrichtingsplan IJsselmonde, waarbij bebossing van de polder de Hooge Nesse en ter hoogte van Kijfhoek wordt voorgesteld, is een goede inpassing van een bovengrondse HSL mogelijk en kan het gebied als bufferzone blijven functioneren. De archeologische en aardkundige waarden, de goede inpassingsmogelijkheden en de aanzienlijke meerkosten van een tunnel zijn de belangrijkste redenen dat het kabinet kiest voor de thans voorgestelde ligging in het Develgebied.

Zie ook het antwoord op de vragen 348 en 349.

353

Welke vermoedelijke meerkosten zouden gemoed zijn met de variant waarin het Develgebied wordt ondertunneld en met die waarin het HSL-tracé via een geboorde tunnel onder Zwijndrecht/Dordrecht-West zo veel mogelijk de A16 volgt?

Welke besparingen treden bij een dergelijke variant op en welke extra gebruiksmogelijkheden ontstaan voor de binnenlandse shuttle-diensten en voor toekomstig gebruik voor goederenvervoer?

De meerkosten van een (in een open bouwput gebouwde) tunnel in het Develgebied, waarbij de tunnel onder de Oude Maas in noordelijke richting wordt doorgetrokken tot en met de Devel bedragen circa f 300 mln. De meerkosten van een geboorde tunnel in het Develgebied bedragen circa f 425 mln, van de open tunnelbakvariant f 200 mln en van de combivariant f 125 mln.

Op basis van de schetsen van de heer W. Bos is de Drechtstedenvariant nader uitgewerkt. Gezien de grote onzekerheden en risico's moet rekening worden gehouden met meerkosten van minimaal f 300 mln (exclusief een HST-station) (zie ook vraag 341 t/m 343).

De Drechtstedenvariant levert geen extra gebruiksmogelijkheden. Het zijn in deze variant dezelfde treindiensten als over tracé Fnoord.

In de haalbaarheidsstudie naar de Drechtstedenvariant is in principe geen rekening gehouden met een station voor binnenlandse hogesnelheidstreinen. In Dordrecht bevindt zich al een station en gezien de beperkte markt lijkt het niet verantwoord te investeren in een HST-station. Het zou een ondergronds station betreffen, waarvan de kosten op dit moment nauwelijks zijn in te schatten, maar gedacht moet worden aan meerkosten in de sfeer van f 100 mln tot f 200 mln bovenop de f 300 mln die de Drechtstedenvariant minimaal meer zal kosten dan het huidige Fnoord tracé. Het capaciteitsbeslag van haltering bij een HST-station Dordrecht is niet nader onderzocht.

Met betrekking tot toekomstig gebruik voor goederenvervoer moet voorop worden gesteld dat de HSL-Zuid technisch niet geschikt is voor goederentreinen zoals we die nu kennen. Er is internationaal wel een ontwikkeling waarbij hogesnelheidstreinen geschikt worden gemaakt voor goederenvervoer. De buitenkant van de trein, de snelheid en de aslast zijn hetzelfde als bij een reizigerstrein. Slechts het interieur is dan aangepast. Tot op heden zijn er alleen verkenningen naar marktsegmenten waarop deze vorm van goederenvervoer concurrerend kan zijn met andere vervoersmodaliteiten. Het blijkt dat er moet worden gedacht aan (pakket)post, bloemen en luchtvracht.

De variant met een geboorde tunnel onder Zwijndrecht levert in het licht van bovenstaande geen extra gebruiksmogelijkheden voor goederenvervoer.

354

Kan nader toegelicht worden waarom een verdiepte ligging in het Develgebied niet mogelijk is?

Geldt het argument van de bodemopbouw en aantasting van het bodemarchief ook niet elders?

In hoeverre zal de aanleg van de HSL op maaiveldligging het bodemarchief wel beschermen?

Hoe is met dit probleem omgegaan bij de aanleg van de Betuwelijn?

Een verdiepte ligging in het Develgebied en Hoeksche Waard verdient vanuit archeologisch oogpunt niet de voorkeur boven een maaiveldligging. Uit onderzoek in het Develgebied en in de Hoeksche Waard is gebleken dat de ondiepe ondergrond in deze gebieden rijk is aan archeologische vindplaatsen (variërend van Romeins tot Middeleeuws). Het is evident dat bij een verdiepte ligging deze waarden volledig worden vergraven.

De waarden kunnen weliswaar voor de start van de aanleg worden bestudeerd met behulp van opgravingen, het rijksbeleid (Rijksdienst voor het Archeologisch Bodemonderzoek; ROB) is echter gericht op het zo min mogelijk opgraven van archeologische vindplaatsen en het zo veel mogelijk (ongestoord) in situ laten liggen hiervan. Dit beleid is gebaseerd op de aanname dat door verbeterde onderzoeksmethoden in toekomst opgravingen meer informatie kunnen opleveren over het archeologisch bodemarchief dan bij opgravingen in deze tijd het geval is.

Bij de huidige stand van het baanontwerp voor het Develgebied en de Hoeksche Waard wordt van een zettingsvrije plaat uitgegaan. Ter plaatse van een zettingsvrije plaat wordt de bovenste bodemlaag (30 à 50 cm) verwijderd. In deze laag zijn de waarden echter reeds grotendeels verstoord, onder andere door oxidatie van organisch materiaal vanwege de ligging boven de grondwaterspiegel en agrarisch gebruik. Het archeologisch bodemarchief wordt ter plaatse van de heipalen weliswaar verstoord, echter de verstoring is van een geringere orde dan die bij de aanleg van een tunnel(bak). Waarschijnlijk kunnen archeologische waarden bij een zettingsvrije plaat onder de baan veelal blijven liggen zonder dat deze geheel hoeven te worden opgegraven.

Bij uitwerking van het ontwerp-Tracébesluit van de Betuweroute is gebleken dat het op sommige plaatsen, met name bij verdiepte liggingen, onmogelijk is het bodemarchief te sparen. In overleg met het ROB worden voor die plaatsen plannen ontwikkeld voor opgravingen. Op een aantal plaatsen (met name in de Betuwe) blijkt dat de bodemschatten op kleine diepte zitten (tussen 0,5 m en 2 m), terwijl daar in de PKB een aanleg op maaiveld is voorzien. Omdat bij het ROB prioriteit ligt bij het conserveren van de vindplaats in plaats van opgraving, wordt thans onderzocht of door het iets hoger leggen van de spoorlijn en een zorgvuldige wijze van aanleg de bodemschatten kunnen worden geconserveerd. Op basis van de huidige inzichten lijkt dat mogelijk.

Zie ook het antwoord op vraag 357.

355

Hoeveel bedragen de kosten van een tunnel onder het Develgebied. Hoeveel bedragen de kosten van een laag gelegen tunnelbak resp. van een tunnel voor het tracégedeelte in de Hoekse Waard, lopende vanaf de noordrand tot na de molendijk zoals voorgesteld door de gemeenten Binnenmaas, 's-Gravendeel en Strijen?

De meerkosten van de diverse varianten in het Develgebied bedragen:

boortunnel	f 425 mln
cut & covertunnel	f 300 mln
open tunnelbak	f 200 mln
combi-variant	f 125 mln

De gemeente Binnenmaas stelt voor de tunnel onder de Oude Maas half-verdiept te verlengen en de Molendijk middels een dijk-tunnel te kruisen. De meerkosten hiervan bedragen circa f 25 à 30 mln.

Zie voor mijn opvatting over deze varianten het antwoord op vraag 365.

356

Het voorstel om het Develgebied te ontzien door middel van een langere bundeling met de A16 gevolgd door een boortunnel onder Dordrecht en Zwijndrecht wordt van de hand gewezen door het kabinet aangezien dit ontwerp te krappe boogstralen bevat. Verlaging van de ontwerpsnelheid kan aan dit bezwaar tegemoetkomen. Kan op deze optie worden ingegaan?

Kan verder een toelichting worden gegeven op de stelling dat deze optie aanzienlijk duurder is?

Op basis van de schetsen van de heer W. Bos is de Drechtstedenvariant in een aparte haalbaarheidsstudie nader uitgewerkt. Bij de nadere uitwerking bleek een ontwerpsnelheid van 300 km/uur absoluut onhaalbaar. De ontwerpsnelheid moest worden teruggebracht tot 200 à 220 km/uur en zelfs dan bleek het niet mogelijk strak te bundelen ter hoogte van Kijfhoek en met de spoorbrug over het Hollandsch Diep. In de haalbaarheidsstudie wordt dus uitgegaan van een veel lagere ontwerpsnelheid.

Gezien de grote onzekerheden en risico's moet rekening worden gehouden met meerkosten van minimaal f 300 mln. Deze grote onzekerheden en risico's betreffen bijvoorbeeld een nieuw te maken ontwerp voor het grote aantal sporen en kunstwerken bij Rotterdam-Lombardijen, het boren in de nabijheid van bebouwing in Zwijndrecht, de mogelijk zeer diepe funderingen van kademuren en havenvoorzieningen in Zwijndrecht en Dordrecht en de zeer diepe bouwput bij de kruising van al verdiept gelegen Betuweroute bij Kijfhoek. Verder is het niet uitgesloten dat er sprake zal zijn van kapitaalvernietiging bij de in aanbouw zijnde spoorverdubbeling Rotterdam-Dordrecht.

Zie ook de antwoorden op de vragen 341 t/m 343.

357

Waarom noemt de minister het wel bezwaarlijk dat met een aanleg van een tunnel het waardevolle bodem archief wordt verstoord, terwijl zij dit argument niet noemt t.a.v. de bovengrondse aanleg, terwijl hier toch ook, gegeven de bodemgesteldheid, ingrepen in de bodem moeten plaats vinden? (heipalen).

Uit onderzoek in het Develgebied en in de Hoeksche Waard is gebleken dat de ondiepe ondergrond in het gebied rijk is aan archeologische vindplaatsen (variërend van Romeins tot Middeleeuws). Het is evident dat bij een verdiepte ligging de waarden volledig worden vergraven. De waarden kunnen weliswaar voor de start van de aanleg worden bestudeerd met behulp van opgravingen, het rijksbeleid (Rijksdienst voor het Archeologisch Bodemonderzoek; ROB) is echter gericht op het zo min mogelijk opgraven van archeologische vindplaatsen en het zo veel mogelijk (ongestoord) in situ laten liggen hiervan. Dit beleid is gebaseerd op de aanname dat met verbeterde onderzoeksmethoden opgravingen in de toekomst meer informatie zullen opleveren over het archeologisch bodemarchief dan bij opgravingen in deze tijd het geval is.

Bij de huidige stand van zaken van het baanontwerp voor het Develgebied en de Hoeksche Waard wordt van een zettingsvrije plaat uitgegaan. Bij dit baanconcept wordt weliswaar het archeologisch bodemarchief ter plaatse van de heipalen verstoord, echter de verstoring is van een geringere orde dan die bij de aanleg van een tunnel(bak). Waarschijnlijk kunnen archeologische waarden bij een zettingsvrije plaat

onder de baan blijven liggen zonder dat deze geheel hoeven te worden opgegraven.

Zie ook het antwoord op vraag 354.

358

Welke voor- en nadelen heeft een oplossing met twee extra sporen over c.q. langs de bestaande spoorlijn met een tunnel in Dordrecht voor het gedeelte Rotterdam–Moerdijk. Hoeveel bedragen de kosten voor zo'n oplossing?

Het kabinet heeft globaal onderzoek gedaan naar tracé Fwb (Drechtstedenvariant) en de TU-variant door Dordrecht.

Voor de voor- en nadelen en de meerkosten van deze varianten wordt verwezen naar het antwoord op de vragen 341 t/m 343.

8. Oude Maas-Hollandsch Diep

359

Wanneer zal de risico-analyse t.b.v. de gekozen oplossing bij de kruising van de Oude Maas zijn afgerond?

De verwachting is, dat de risico-analyse ten behoeve van de gekozen oplossing bij de kruising van de Oude Maas voorjaar 1997 gereed is.

360

Wat zijn de voor-/nadelen in technische en financiële zin van een brug over de Dordtsche Kil i.p.v. een tunnel? (blz. 170/171)

Aangezien de Dordtsche Kil een hoofdvaarweg is, moet rekening worden gehouden met een vrije doorvaarthoogte van circa 45 m. Het spoor ligt boven de Dordtsche Kil dan op ongeveer 50 m. Aan de zuidzijde loopt de brug over in de brug over het Hollandsch Diep die tientallen meters lager ligt, hetgeen waarschijnlijk in visueel opzicht een minder aantrekkelijk kunstwerk oplevert. Aan de noordzijde zal het tracé pas ten noorden van Mookhoek het maaiveldniveau bereiken, waardoor een halfverdiepte ligging bij Mookhoek dus onmogelijk wordt. De lengte van het totale brug/viaduct-kunstwerk bedraagt 6 à 7 km. Een brug over de Dordtsche Kil waarbij sprake is van een «normale» brug met pijlers in de Dordtsche Kil levert een besparing op van circa f 60 mln. Scheepvaarttechnisch is waarschijnlijk sprake van een groot aanvaringsrisico, aangezien de kans op het uit het roer lopen bij een getijderivier als de Dordtsche Kil altijd aanwezig is. Een variant waarbij er geen pijlers in de Dordtsche Kil komen te staan is niet bestudeerd, maar gedacht moet worden aan een overspanning van circa 500 m van oever naar oever. Een dergelijke oplossing is waarschijnlijk duurder dan de huidige tunnel. De mogelijke hinder van wind is niet bestudeerd.

Het kabinet meent op grond hiervan dat een brug over de Dordtsche Kil geen reëel alternatief is.

361

Is het waar dat de HSL de uitvoering van het landinrichtingsproject «Hoeksche Waard oost» (op natuurontwikkeling gerichte herverkaveling) doorkruist?

In de procedures voor herinrichting en ruilverkaveling kan theoretisch tot aan de vaststelling van het plan van toedeling rekening worden gehouden met de aanleg van de HSL. Het plan van toedeling wordt in 1998 verwacht. Alhoewel het plan van toedeling dus nog niet is vastgesteld, heeft de komst van de HSL wel invloed op de in uitvoering zijnde ruilverkaveling. Dit betreft met name de inmiddels uitgevoerde infra-

structuur van wegen en waterwegen en de inbreuk op de huidige verkavelingsstructuur.

362

In hoeverre spoort de doorsnijding van de Hoeksche Waard met de stellingname in de nieuwe Randstadnota van zorgvuldige overweging m.b.t. dit gebied? (p. 91 Randstadnota)

De in de Randstadnota genoemde zorgvuldige overweging heeft betrekking op de ruimteclaims voor woningbouw, bedrijfsterreinen en glastuinbouw en de ruimtelvraag van de Rotterdamse regio en de Drechtsteden. De ligging van het tracé in de Hoeksche Waard heeft daarmee geen relatie. Het tracé gaat niet door het gebied dat in de Randstadnota is aangegeven voor de verstedelijking.

363

(pag. 67) Wil het Kabinet uitleggen waarom de Dordtse Kil benedenlangs met een tunnel wordt gekruist en het Hollandsch Diep bovenlangs?

De Dordtsche Kil wordt met een tunnel gekruist, omdat dit een hoofdvaarweg is met een zeer grote vrije doorvaarthoogte. Het Hollandsch Diep is ter plaatse van de brug geen hoofdvaarweg, waardoor de vrije doorvaarthoogte aanzienlijk kleiner is.

364

Geeft een hoogteverschil van ca 41 m op een lengte van 2 km geen «cakewalk-effect» dat onplezierig is voor het comfort van de reiziger (extra druk op maag en oren) mede gezien de hoge snelheid die hier bereikt zal worden?

Het tracé van de HSL-Zuid wordt opgebouwd uit een aantal elementen. In horizontale richting is sprake van rechtstanden, overgangsbogen en bogen. In verticale richting is sprake van vlakke gedeelten, hellingen en bogen. Aan deze elementen (en aan combinaties van deze elementen) zijn eisen gesteld ten aanzien van maximale en minimale waarden. De tracering rondom de Dordtsche Kil en het Hollandsch Diep waar een hoogteverschil van ongeveer 40 m overwonnen moet worden voldoet aan deze eisen, waardoor er geen sprake van een cakewalk-effect.

365

Welke mogelijkheden ziet U om de gemeente 's-Gravendeel tegemoet te komen voor wat betreft:

- de kruising met de Molendijk via een dijk-tunnel;*
- het onder doortrekken van de Maasdamseweg onder de HSL;*
- het instandhouden van de Boendersweg als doorgaande verbinding;*
- realisatie van de halfverdiepte tunnelbak in Mookhoek/Strijen.*

Welke kosten zouden verbonden zijn aan deze aanscherping van de inpassingseisen?

De gemeente Binnenmaas stelt voor de tunnel onder de Oude Maas halfverdiepte te verlengen en de Molendijk via een dijk-tunnel te kruisen. Die dijk-tunnel zou dan door een verdiepte ligging van de HSL ongeveer even hoog worden als de overige dijken in het gebied. Aangezien een acceptabele kruising van de Molendijk met de huidige ligging van de HSL mogelijk is, wordt thans een langere verdiepte ligging niet overwogen. De geringe landschappelijke- en geluidseffecten van de voorgestelde dijk-tunnel wegen niet op tegen de aanzienlijke meerkosten, die circa f 25 mln à f 30 mln bedragen.

De gemeente 's-Gravendeel stelt voor de Maasdamseweg onder de HSL door te leiden en minimaal rekening te houden met een vrije baan voor

agrarisch verkeer, fietsers en voetgangers; de meerkosten van een onderdoorgang in de Maasdamseweg bedragen ruim f 10 mln. Verder stelt de gemeente voor de Boendersweg als doorgaande weg voor agraris verkeer in stand te houden en een extra kruising in de buurt van de Boendersweg niet onmogelijk te maken. In de fase van het tracébesluit wordt de kruising van de Maasdamseweg nader uitgewerkt en wordt afgewogen of de Boendersweg al dan niet als doorgaande verbinding in stand kan blijven; bij de kruising met de Maasdamseweg speelt daarbij een eventueel aan te leggen parallelweg een rol, zoals door de gemeente 's Gravendeel in de tekst van hun brochure wordt voorgesteld. Het lijkt, gelet op de daaraan verbonden meerkosten echter niet reëel uit te gaan van de geschetste impressie van de Maasdamseweg in de brochure, aangezien de HSL dan verhoogd moet worden en er een vierbaansweg met een parallelweg wordt geschetst.

De gemeente Strijen stelt voor de HSL bij de kruising van Mookhoek halfverdiept aan te leggen, hetgeen overeenkomt met het huidige tracé uit PKB deel 3. In de fase van het tracébesluit worden in overleg met betrokken gemeenten inpassingsmaatregelen nader uitgewerkt. Hierbij wordt ook aandacht besteed aan de inpassing van noodzakelijke technische voorzieningen.

366

Kan worden uitgelegd wat een kruising met toekomstwaarde (Maasdammerweg, km 19) is?

Bij de nadere uitwerking van de kruising van de Maasdamseweg wordt uitgegaan van een kruising met toekomstwaarde. Hierbij kan worden gedacht aan het rekening houden met de aanleg van een parallelweg voor langzaam verkeer naast de Maasdamseweg. De exacte invulling vindt echter plaats bij de voorbereiding van het tracébesluit.

367

Kan het Kabinet nader uitleggen hoe het zit met de kruising Lindtse Dijk, km 15.2, (en verderop de Molendijk, km 17.7) over de verdiepte open bak van de HSL?

*Ofwel de dijk is zinloos, ofwel de bak loopt onder water?
Is het niet handiger de Lindtse dijk (en de Molendijk) te kruisen met een afgesloten bak?*

Zowel de Lindtsedijk als Molendijk zijn secundaire waterkeringen. De functie van secundaire waterkeringen van zowel de Lindtsedijk als de Molendijk ter plaatse van de doorsnijding door de HSL, wordt gehandhaafd door het aanbrengen van een beweegbare kering.

368

Hoe zal worden omgegaan met het gegeven dat de Strijense Dijk een secundaire waterkering is?

Worden nog andere dijken met een waterkerende functie doorsneden? (blz. 170/171).

In het gekozen tracé wordt de functie van de secundaire waterkering Strijense Dijk gehandhaafd door een beweegbare waterkering.

Ook de Lindtsedijk en de Molendijk zijn secundaire waterkeringen. De functie van deze secundaire waterkeringen wordt ook gehandhaafd door het aanbrengen van beweegbare waterkeringen.

Andere dijken met een waterkerende functie zijn:

De dijk langs de Ringvaart van de Haarlemmermeer: Aan de noordzijde wordt de dijk «omgelegd» via kanteldijken. Aan de zuidzijde wordt in PKB-deel 3 voorzien in kanteldijken en een beweegbare kering. In overleg met het hoogheemraadschap Rijnland wordt bezien of dit laatste nodig is.

De dijk langs de Oude Rijn: aan de noordzijde van de boortunnel is een voorziening met kanteldijken getroffen. Aan de zuidzijde van de boortunnel zijn naar verwachting geen maatregelen nodig. Het onderzoek hiervoor loopt nog.

Rotterdam-noord: waterkeringen worden gekruist bij de zuidmond van de IPNR tunnel. Van noord naar zuid worden gekruist de Overschiese Kleiweg en de Achterdijk. De ingang van de zuidmond ligt circa 3,25 m hoger dan polders ten noorden hiervan, waar de noordelijke tunnelmond gelegen is. Over de waterkerende functie van deze laatste wordt nog overlegd met de kadebeheerder. Gedacht wordt aan het aanbrengen van een dijklichaam of keermuur rond de zuidelijke tunnelmond van voldoende hoogte ten opzichte van het hoogste te bereiken waterpeil bij calamiteiten.

369

Welke consequenties heeft de doorsnijding van de Hoeksche Waard voor de in uitvoering zijnde ruilverkaveling «Hoeksche Waard Oost»? (blz. 170/171).

In de procedures voor herinrichting en ruilverkaveling kan theoretisch tot aan de vaststelling van het plan van toedeling rekening worden gehouden met de aanleg van de HSL. Het plan van toedeling wordt in 1998 verwacht. Alhoewel het plan van toedeling dus nog niet is vastgesteld, heeft de komst van de HSL wel invloed op de in uitvoering zijnde ruilverkaveling. Dit betreft met name de inmiddels uitgevoerde infrastructuur van wegen en waterwegen en de inbreuk op de huidige verkavelingsstructuur.

370

Hoe kijkt U tegen de suggestie van de gemeente 's-Gravendeel aan om een noodfonds in het leven te roepen waarmee reeds in een vroegtijdig stadium schadeloosstellingen kunnen worden betaald zodat mensen niet lang in onzekerheid hoeven te blijven?

Instelling van een apart fonds acht ik niet noodzakelijk. Het uitgangspunt is, dat diegene, die door rechtmatig overheidshandelen onevenredig nadeel ondervindt, aanspraak heeft op vergoeding van schade, voorzover niet uit anderen hoofde gedekt. Dit beleid wordt in de praktijk goed ontvangen. Bij het project Betuweroute zal een specifieke nadeelcompensatieregeling worden gehanteerd, overigens met dezelfde uitgangspunten als hierboven vermeld. Voor het HSL-project wordt mogelijk ook voorzien in een eigen nadeelcompensatieregeling. Hierop wordt momenteel gestudeerd.

Een apart aandachtspunt hierbij vormt het tijdstip waarop tot toekenning van eventuele schadevergoeding kan worden besloten. Het kabinet acht het van groot belang dat burgers en bedrijven niet langer dan noodzakelijk in onzekerheid verkeren over de mogelijkheid van en – in voorkomend geval – de hoogte van een schadevergoeding. In het algemeen echter zal een tracébesluit (zijnde het schadeveroorzakend besluit), of vooruitlopend daarop, een minnelijke aankoop van gronden afgewacht moeten worden vooraleer van een vergoeding eventueel sprake kan zijn. Omdat dit in een aantal uitzonderingsgevallen tot voor betrokkenen zeer onredelijk resultaat leidt, wordt overwogen of in die gevallen een eerdere schadevergoeding wenselijk is. Daarbij moet er uitdrukkelijk een relatie zijn tussen de schade en een vast te stellen tracébesluit. De studie naar deze mogelijkheid is gaande.

9. Hollandsch Diep-Prinsenbeek

371

Waarom heeft de minister ter hoogte van de Bredase Dijk toch gekozen voor een hoge (9 meter + 5 meter geluidsscherm) kruising van de HSL met de spoorlijn Lage Zwaluwe–Roosendaal ondanks de grote aantasting van het woon- en leefklimaat? Wat zijn de meerkosten van een lagere (verdiepte) ligging van de HSL hier?

Er zijn verschillende mogelijkheden voor de kruising met de spoorlijn Zwaluwe–Roosendaal bestudeerd en onderling vergeleken. Na afweging van de voor- en nadelen is gekozen voor de variant met een hoge kruising met de spoorlijn Zwaluwe–Roosendaal. Bij alle onderzochte varianten wordt – na sloop van de eerste lijnsbebouwing – voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van HSL en de bestaande spoorlijn tezamen van 57 dB(A). De huidige geluidsbelasting op de eerstelijnsbebouwing vanwege de spoorlijn Zwaluwe-Breda bedraagt 73 tot 75 dB(A).

Visueel en in kosten is er een verschil tussen de verschillende varianten. Bij de gekozen hoge oplossing ligt de HSL op circa 9 m boven maaiveld, met daarboven een (transparant) scherm van 5 m. De afstand van de hoge ligging tot de woonbebouwing is bij het ontwerp uit PKB-deel 3 zodanig dat niet van een visueel onaanvaardbare situatie gesproken kan worden. Bij de verdiepte ligging is de bovenkant van het scherm ter plaatse van de Hoofdstraat circa 1 m boven maaiveld. Bij de bebouwing van Zevenbergschen Hoek komt langs de bestaande spoorlijn een scherm van 4 m ten opzichte van de bovenkant van het spoor (circa 5 m boven maaiveld) en langs de HSL van 5 m boven het spoor. De hoge kruising bij het PKB-ontwerp heeft een beperkte invloed op het woon- en leefmilieu in Zevenbergschen Hoek. De visuele voordelen van een verdiepte ligging wegen niet op tegen de extra kosten van f 60 mln.

Zie ook het antwoord op vraag 374.

372

Waarom zijn de criteria zoals vermeld op pag. 42 van deelrapport 18 niet van toepassing op deze voorgestelde hoge kruising?

In deelrapport 18 wordt in algemene zin een omschrijving gegeven van de effecten van de verschillende baanconcepten voor onder meer landschap. Bij de beoordeling of een bepaalde situatie al dan niet aanvaardbaar is zal steeds de plaatselijke situatie in de beoordeling betrokken moeten worden. Nabij Zevenbergsche Hoek is de aanwezige A16 en de spoorlijnen Zwaluwe–Roosendaal en Zwaluwe–Breda sterk beeldbepalend. Er kan niet gesproken worden van een open gebied. De A16 kruist de spoorlijn Zwaluwe–Roosendaal eveneens hoog: circa 7 m boven maaiveld. De hoge kruising van de HSL wordt – gezien de plaatselijke situatie – niet als onaanvaardbaar aangemerkt.

373

a. Welke meerkosten zijn verbonden aan een ondergrondse kruising van het HSL-tracé bij Zevenbergsche Hoek in plaats van de voorgestelde bovengrondse kruising?

b. Kan nader worden toegelicht waarom ervan wordt uitgegaan dat uit oogpunt van landschappelijke verstoring en uit oogpunt van bestaande hinder en belasting een dergelijke bovengrondse kruising verdedigbaar is?

Zie het antwoord op vraag 371.

374

Hoe beoordeelt het Kabinet de woon- en leefkwaliteit van Zevenbergschen Hoek, na sloop van 65 van de ca. 300 woningen?

Bij het voorstel van het kabinet worden circa 65 woningen van de circa 750 woningen (en niet 300 woningen) gesloopt en elders in Zevenbergschen Hoek – op grotere afstand van de infrastructuurbundel – teruggebouwd. Het aantal inwoners van Zevenbergschen Hoek wijzigt dus niet. De vrijkomende strook langs de spoorlijn Zwaluwe–Breda zal in overleg met de gemeenten worden ingericht, bijvoorbeeld als park.

Na het slopen van de eerstelijnsbebouwing moet een scherm van circa 4 m langs de spoorlijn Zwaluwe–Breda (ten opzichte van bovenkant spoor) en van 5 m langs de HSL worden geplaatst om te kunnen voldoen aan de voorkeursgrenswaarde van 57 dB(A) vanwege de HSL en de spoorlijn Zwaluwe–Breda tezamen. De visuele hinder van een scherm op een afstand van 40 m tot 60 m uit de woningen is beperkt. De geluidswerende maatregelen en het verplaatsen van 65 woningen zorgen voor een uit oogpunt van woon- en leefmilieu goede situatie en een aanzienlijke verbetering ten opzichte van de huidige situatie (zonder de HSL dus).

375

(pag. 75) Waarom kruist de HSL het knooppunt Zonzeel (km 36) onderlangs en de Bredeweg (km 37) bovenlangs, met ca 10 m hoogtevverschil op 1 km?

De HSL-Zuid bundelt in het knooppunt met de bestaande spoorlijn Zwaluwe–Breda. De huidige verbindingswegen in het knooppunt Zonzeel gaan over de op maaiveld-niveau liggende spoorlijn Dordrecht–Breda. De Mark is een scheepvaartweg. De A16 kruist de Mark met een vaste brug met een doorvaarthoogte van circa 7m. Ook de HSL zal de Mark met een vaste brug moeten kruisen. De Bredeweg wordt evenwijdig aan de Mark onder de gebundelde infrastructuur door geleid.

376

In hoeverre is de financiële ruimte voor het oplossen van nog bestaande knelpunten afhankelijk gesteld van het nog beschikbare/resterende budget binnen tracédelen. (zie bijv. opm. pag. 71) waar evt. extra financiële ruimte voor een verdiepte uitvoering van de HSL op dit tracédeel gevonden dient te worden in het budget voor het gehele trajectdeel vanaf het Hollandsch diep tot de Mark?

Zie het antwoord op vraag 377.

377

Welke verdeling van de middelen over de tracédelen heeft er plaats gevonden? Zou het niet meer voor de hand liggen te kijken naar de ernst van de knelpunten in plaats van te kijken naar de nog beschikbare financiële ruimte binnen het desbetreffende tracédeel?

In het ontwerp uit PKB-deel 3 is in eerste instantie op basis van een onderlinge vergelijking van verschillende mogelijkheden, voor elke situatie gezocht naar een optimale inpassing. Het kabinet is van mening dat in dit ontwerp geen onaanvaarbare knelpunten resteren; gesproken kan worden van een evenwichtig ontwerp over de gehele lengte van het tracé. Wel is op een aantal plaatsen een verdere verbetering mogelijk. De met deze verbetering gemoeide kosten zijn echter zodanig dat het kabinet de «omgevingswinst» niet in verhouding vindt staan tot de extra kosten.

10. Prinsenbeek–Knooppunt Galder

378

Aan de shuttle-verbinding bij Breda worden kansen toegedicht voor de economische ontwikkeling van de regio. Wordt ter ondersteuning van deze economische spin-off-kansen een flankerend economisch ontwikkelingsbeleid ontwikkeld?

Zo neen, is het kabinet bereid daar alsnog aandacht aan te besteden?

Door de binnenlandse hogesnelheidsverbindingen Breda–Rotterdam–Schiphol en Arnhem–Nijmegen–Den Bosch–Tilburg–Breda–Antwerpen–Brussel wordt de reistijd Breda–Randstad aanzienlijk bekort en wordt Breda (via een overstap in Antwerpen of Brussel) aangesloten op het Europese net van hogesnelheidslijnen. Volgens het uitgevoerde onderzoek zal dat een positieve invloed hebben op de strategische ligging van Breda en de status als Eurregionaal knooppunt. Het is aan Breda om initiatieven te nemen om in samenwerking met de provincie Noord-Brabant en het rijk de potentiële economische spin-off van de shuttle-verbindingen ook daadwerkelijk te kunnen benutten. De genoemde HST-verbindingen duidt het kabinet dan ook aan als verbetering van het economisch klimaat via een verbetering van de spoorbereikbaarheid.

Het rijk voert een economisch ontwikkelingsbeleid via het stedelijk knooppuntenbeleid. In dat kader kan de verbeterde bereikbaarheid van Breda en omgeving als impuls worden beschouwd. Economische effecten als gevolg van de aansluiting van Breda in noordelijke en zuidelijke richting zijn niet te kwantificeren. De verkenningen tot nu toe geven vooral kansen aan/op een beter economisch functioneren door een verbeterde bereikbaarheid en een verbetering van het vestigingsklimaat voor het bedrijfsleven.

Op basis van de huidige gegevens kan worden gesteld dat er nauwelijks sprake is van verplaatsing van bedrijven uit de Randstad naar Breda. Wel is er sprake van nieuwvestiging in Brabant. De komst van de binnenlandse HST zal deze nieuwvestiging stimuleren. De bereikbaarheid van Breda en omgeving zal erdoor worden verbeterd. Breda zal meeprofiteren van de tracédelen tussen Rotterdam en Schiphol en tussen Rotterdam en Breda, omdat hierop de binnenlandse hogesnelheidslijn zal worden toegevoegd. Tevens zal er medegebruik plaatsvinden van treinen tussen Breda en Antwerpen.

Deze nieuwe mogelijkheden duidt het kabinet dan ook als verbeteringen van het economische klimaat via een grote verbetering van de (spoor)bereikbaarheid.

379

Kan nader worden in gegaan op de stand van zaken m.b.t. de door Breda/Prinsenbeek voorgestelde betere inpassing (verdiepte ligging HSL/A16) van de HSL (resp. Valdijk-Station en Effen) en de stand van zaken rond de A-Mer? Wat wordt van het Bredase/Prinsenbeekse en Provinciale voorstel overgenomen en wat niet?

Door de gemeente Breda en Prinsenbeek is een eigen plan ontwikkeld voor de inpassing van de HSL-Zuid en de A16: de Breda-Prinsenbeek-variant (B/P-variant). Deze variant omvat een groot aantal voorstellen voor de inpassing van de HSL en de (verbrede) A16. Het uitgangspunt van de B/P-variant gericht op integratie van de projecten HSL en A16 is in PKB-deel 3 op de volgende punten overgenomen:

- de kruising van de Mark afstemmen op de ecologische functie;
- een zo strak mogelijke bundeling van HSL met de A16 ter hoogte van Prinsenbeek en veiling/IABC;
- de ontwikkeling van groenzones aan beide zijde van de bundel in het bebouwde gebied van Prinsenbeek;

– de kruisende infrastructuur zodanig vormgeven dat de mogelijkheid ontstaat nabij het station Breda-Prinsenbeek te komen tot de ontwikkeling van een scharnierpunt waar de stedelijke ontwikkelingen van Breda en Prinsenbeek in elkaar grijpen;

– herinrichting nabij Effen en het dal van de Aa of Weerijs.

Verschil van inzicht bestaat over de hoogteligging van HSL en A16 ter hoogte van de Valdijk/ Mr. Bierensweg en de Aa of Weerijs (verwezen wordt naar het antwoord op vraag 385).

Naar aanleiding van het bestuurlijk overleg op 13 mei jl. is – op aandrang van provincie en beide gemeenten – het milieu-effectrapport HSL-A16 Breda-Prinsenbeek (A-MER) ter visie gelegd. In dit A-MER zijn de effecten van een betere bundeling van HSL en A16 door het verleggen van de A16 aangegeven. Uit het A-MER blijkt dat betere bundeling van de A16 en de HSL interessante mogelijkheden geeft om tot een optimale ligging van beide te komen. Hiertegenover staan de risico's verbonden aan het in onderlinge afhankelijkheid voorbereiden en uitvoeren van twee omvangrijke projecten: de aanleg van de HSL en het verbreden en verleggen van de A16, inclusief knooppunt Princeville en het aansluitende deel van de A58. Het kabinet zal, mede naar aanleiding van de Kamerbehandeling, zijn standpunt bepalen.

380

a. Welke meerkosten zijn verbonden aan een betere inpassing van het HSL-tracé bij Breda/Prinsenbeek, zoals bepleit door de provincie Noord-Brabant en de betrokken gemeenten?

b. Zijn andere inpassingsmogelijkheden overwogen, zo ja welke en waarom zijn ze afgevalen?

c. In welke mate heeft in de afweging mede een rol gespeeld dat het samenvoegen van Breda en Prinsenbeek een extra argument oplevert om een zo open mogelijke oost-west aansluiting tussen deze gemeenten tot stand te brengen?

d. Waarom heeft het rijk er in dit concrete geval van afgezien zelf een stedenbouwkundige verkenning te laten uitvoeren van een hoogwaardige en herinrichting van de HSL-zone die een adequate ruimtelijke aansluiting van de samen te voegen gemeenten oplevert?

Bij de discussie over de inpassing heeft de stedelijke ontwikkeling van de stadsregio Breda een belangrijke rol gespeeld. Hierbij zijn Breda en Prinsenbeek als één stedelijk gebied beschouwd en de oost-west-verbindingen onderzocht. De bestuurlijke samenvoeging van Breda en Prinsenbeek is dan ook geen extra argument voor de keuze van een bepaalde oplossing.

In de discussie over de inpassing bleek dat het gebied rond het station Breda-Prinsenbeek zich kan ontwikkelen tot een scharnierpunt, waar de stedelijke ontwikkelingen van Breda en Prinsenbeek in elkaar grijpen. In het ontwerp uit PKB-deel 3 is voorzien in een nieuwe oost-west-verbinding over de A16, de HSL en de spoorlijn Zwaluwe-Breda. Het stedelijk weefsel aan beide zijde van de infrastructuurbundel wordt door deze verbinding verbonden. De bereikbaarheid van het station wordt verbeterd. Door deze nieuwe oost-west-verbinding ontstaat een mogelijkheid voor de ontwikkeling van het stationsgebied tot een zwartepunt in het stedelijk gebied van Breda/Prinsenbeek. De beide gemeenten onderschrijven dit plan voor de nieuwe oost-west-verbinding.

In intensief overleg met provincie en de beide gemeenten zijn voor de passage van Breda/Prinsenbeek een groot aantal varianten in hoogteligging bestudeerd. Naast een bovengrondse ligging van A16 en HSL ter hoogte van Prinsenbeek/Valdijk zijn de volgende varianten bestudeerd:

– een verdiepte ligging van de HSL en een bovengrondse ligging van de A16;

– een verdiepte ligging van de HSL en A16;

– een afgedekte tunnelbak van HSL en A16.

Ook voor de lengte van de verdiepte ligging zijn verschillende mogelijkheden gezien.

Na onderlinge vergelijking van de verschillende varianten is gekozen voor een bovengrondse ligging van HSL en A16 en herinrichting van het gebied ter weerszijde van de infrastructuurbundel. Gedacht wordt aan een ophoging van het maaiveld rondom de A16 en de HSL, waardoor de HSL en de A16 ten opzichte van het opgehoogde maaiveld verdiept komt te liggen. De HSL en de A16 zijn hierdoor visueel minder dominant. Bovendien is in PKB-deel 3, in aanvulling op de ruime onderdoorgang van de Valdijk, aangegeven dat wordt gezien of het mogelijk is een nieuwe (tweede) dwarsverbinding voor fietsers en voetgangers onder de infrastructuurbundel tussen de kom van Prinsenbeek en de Mr. Bierensweg te realiseren. Er worden maatregelen genomen om te voldoen aan de voorkeursgrenswaarde.

De voordelen van de door de gemeenten Breda en Prinsenbeek voorgestane afgedekte tunnelbak ten opzichte van het ontwerp uit PKB-deel 3 zijn de betere relaties (visueel, functioneel) tussen de bebouwing aan beide zijden van de bundel en de lagere geluidsbelasting in de onmiddellijke omgeving van de afgedekte tunnelbak. Tegenover dit voordeel staan de hogere aanlegkosten van circa f 265 mln. Naar de mening van het kabinet wegen de extra kosten van de afgedekte tunnelbak niet op tegen de voordelen.

In het intensieve overleg zijn zeer veel aspecten de revue gepasseerd, zodat geproken kan worden van een integrale afweging.

381

(pag. 12/13) Heeft de minister in het bestuurlijk overleg met de gemeenten Breda en Prinsenbeek gevraagd in hoeverre de gemeenten en provincies bereid zijn een bijdrage te leveren aan de kwalitatieve inpassing van de HSL, met name in de stedelijke gebieden?

Zo ja, wat was hun reactie? Zo neen, bent U bereid dit alsnog te inventariseren?

Op een aantal cruciale momenten in de totstandkoming van PKB-deel 3 heeft bestuurlijk overleg plaatsgevonden. Tussendoor heeft intensief ambtelijk overleg plaatsgevonden. In het vele overleg is de noodzaak van nauwe samenwerking bij de verdere uitvoering besproken. In het bestuurlijk overleg hebben de provincie en de gemeenten Breda en Prinsenbeek – gezien de complexiteit van de projecttaak – de wenselijkheid van nauwe samenwerking erkend. In beginsel is de bereidheid uitgesproken – nadat over het ontwerp (in hoofdlijnen) overeenstemming is bereikt – te komen tot een convenant, waarin de verdere samenwerking, de planning en de procedures worden vastgelegd. In het convenant zal de bijdrage van provincie en gemeenten aan de kwalitatieve inpassing aan de orde worden gesteld.

382

(pag. 171/180) Is door het kabinet voldoende uitvoering gegeven aan de resultaten van bestuurlijk overleg met de gemeenten Breda en Prinsenbeek?

Ja, de gemaakte afspraken in het bestuurlijk overleg zijn nagekomen.

383

Welke consequenties verbindt de Minister aan de uitkomsten van de A-Mer?

Deelt de Minister het standpunt van de integrale benadering van de HSL/A16? (volledige bundeling)

Naar aanleiding van het bestuurlijk overleg op 13 mei jl is – op aandrang van provincie en beide gemeenten – het milieu-effectrapport HSL-A16 Breda–Prinsenbeek (A-MER) ter visie gelegd. In dit A-MER zijn de effecten van een betere bundeling door het verleggen van de A16 aangegeven. Uit het A-MER blijkt dat een betere bundeling interessante mogelijkheden geeft om tot een optimale ligging van beide te komen. Hier tegenover staan de risico's verbonden aan het in onderlinge afhankelijkheid voorbereiden en uitvoeren van twee omvangrijke projecten: de aanleg van de HSL-Zuid en het verbreden en verleggen van de A16, inclusief knooppunt Princeville en het aansluitende deel van de A58. Het kabinet zal, mede naar aanleiding van de Kamerbehandeling, zijn standpunt bepalen.

384

Is het overigens juist, zoals tijdens de hoorzitting werd opgemerkt, dat de AMER niet aan de wettelijke vereisten voldoet vanwege het ontbreken van de 0-variant?

Het A-MER voldoet aan de wettelijke eisen, zoals ook de Commissie voor de Milieu-effectrapportage heeft bevestigd.

In het A-MER wordt de huidige situatie, dus voordat de A16 is verbreed en zonder knooppunt Princeville en HSL, beschreven: de 0-variant. Vervolgens wordt een beschrijving gegeven van de effecten van het verbreden van de A16 tot 2x3 rijstroken en de aanleg van het knooppunt Princeville en de HSL volgens het ontwerp uit PKB-deel 3. In een tweede stap worden de effecten van een betere bundeling van A16 en HSL beschreven ten opzichte van het PKB-deel 3-ontwerp. De Commissie voor de Milieu-effectrapportage acht het A-MER voldoende om het milieubelang bij de besluitvorming op PKB-niveau te betrekken.

385

Wil het kabinet een uitvoerige toelichting geven waarom tot dusver niet aan de wensen van Noord-Brabant en Breda-Prinsenbeek tegemoet is gekomen?

Door de gemeente Breda en Prinsenbeek is een eigen plan ontwikkeld voor de inpassing van de HSL en de A16: de Breda-Prinsenbeek-variant (B/P-variant). Deze variant omvat een groot aantal voorstellen voor de inpassing van de HSL en de (verbrede) A16. Het uitgangspunt van de B/P-variant gericht op integratie van de projecten HSL en A16 is in PKB-deel 3 op de volgende punten overgenomen:

- de kruising van de Mark afstemmen op de ecologische functie;
- een zo strak mogelijke bundeling van HSL met de A16 ter hoogte van Prinsenbeek en veiling/IABC;
- de ontwikkeling van groenzones aan beide zijde van de bundel in het bebouwde gebied van Prinsenbeek;
- de kruisende infrastructuur zodanig vormgeven dat de mogelijkheid ontstaat nabij het station Breda-Prinsenbeek te komen tot de ontwikkeling van een scharnierpunt waar de stedelijke ontwikkelingen van Breda en Prinsenbeek in elkaar grijpen;
- herinrichting nabij Effen en het dal van de Aa of Weerijs.

Verskil van inzicht bestaat over de hoogteligging van HSL en A16 ter hoogte van de Valdijk/Mr. Bierensweg en de Aa of Weerijs.

In de B/P-variant ligt de HSL en de A16 ter hoogte van de Valdijk/Mr. Bierensweg over circa 500 m in een afgedekte tunnelbak. Het parkje aan de Prinsenbeekse zijde wordt over de afgedekte tunnelbak doorgezet en versterkt als gemeenschappelijk groenelement de samenhang van de woongebieden aan weerszijden. In de onmiddellijke omgeving van de afgedekte tunnelbak zal de geluidsbelasting minimaal zijn.

In PKB-deel 3 is voorzien in een bovengrondse ligging van HSL en A16 (hoogte bij Valdijk circa 3 m boven maaiveld plus een scherm van circa 5 m) en herinrichting van het gebied ter weerszijde van de infrastructuurbundel. Gedacht wordt aan een ophoging van het maaiveld, waardoor de HSL en de A16 ten opzichte van het opgehoogde maaiveld verdiept komen te liggen. De HSL en de A16 zijn hierdoor visueel minder dominant. Bovendien is, in aanvulling op de ruime onderdoorgang van de Valdijk, aangegeven dat wordt gezien of het mogelijk is een nieuwe (tweede) dwarsverbinding voor fietsers en voetgangers onder de infrastructuurbundel tussen de kom van Prinsenbeek en de Mr. Bierensweg te realiseren. Er worden maatregelen genomen om te voldoen aan de voorkeursgrenswaarden van 57 dB(A).

De voordelen van de B/P-variant ten opzichte van dat uit PKB-deel 3 zijn de betere relaties (visueel, functioneel) tussen de bebouwing aan beide zijde van de bundel en de lagere geluidsbelasting in de onmiddellijke omgeving van de afgedekte tunnelbak. Tegenover dit voordeel staan de hogere aanlegkosten van circa f 265 mln. Naar de mening van het kabinet wordt met de gekozen oplossing de kwaliteit van de B/P-variant benaderd. Zij vindt de extra kosten van de afgedekte tunnelbak dan ook niet opwegen tegen de voordelen.

In het ontwerp uit PKB-deel 3 is, om de ecologische verbinding van het dal van de Aa of Weerijs in stand te houden, voorzien in een lang viaduct over de Aa of Weerijs. Bovendien wordt het gebied nabij Effen en het dal van de Aa of Weerijs landschappelijk heringericht. Een nadere verkenning leert dat uit ecohydrologisch oogpunt de voorkeur uitgaat naar een bovengrondse ligging boven een tunnel. Door de lage ligging van de Aa of Weerijs is een naar verhouding diepe en dus lange tunnel nodig. Dit maakt een dergelijke tunnel extreem kostbaar (extra kosten circa f 400 mln). Naar de mening van het kabinet is er – gezien de voorgestelde maatregelen bij een maaiveldligging en de ecohydrologische effecten van een verdiepte ligging – geen enkele reden een verdiepte ligging te overwegen.

Naar aanleiding van het bestuurlijk overleg op 13 mei jl. is – op aandrang van provincie en beide gemeenten – het milieu-effectrapport HSL-A16 Breda-Prinsenbeek (A-MER) ter visie gelegd. In dit A-MER zijn de effecten van een betere bundeling van HSL en A16 door het verleggen van de A16 aangegeven. Uit het A-MER blijkt dat betere bundeling van de A16 en de HSL interessante mogelijkheden geeft om tot een optimale ligging van beide te komen. Hiertegenover staan de risico's verbonden aan het in onderlinge afhankelijkheid voorbereiden en uitvoeren van twee omvangrijke projecten: de aanleg van de HSL en het verbreden en verleggen van de A16, inclusief knooppunt Princeville en het aansluitende deel van de A58. Het kabinet zal, mede naar aanleiding van de Kamerbehandeling, zijn standpunt bepalen.

386

In de discussie over mogelijke aanleg in een overdekte tunnelbak van het tracé ter hoogte van Breda/Prinsenbeek, spelen de mogelijkheden van de stedelijke en economische ontwikkeling op termijn een grote rol. Hebben deze een rol gespeeld bij de keuze voor een hoge ligging?

Zo ja, is daarbij ook gelet op de periode na 2005?

Heeft de actualisering van de VINEX en de daaruit voortvloeiende stedelijke opgaven daar ook een rol bij gespeeld?

De economische en stedelijke ontwikkeling op lange termijn spelen bij de discussie over de hoogteligging bij Valdijk een ondergeschikte rol. Mogelijke locaties voor stedelijke en economische ontwikkeling, ook na 2005, liggen bij het station Breda, nabij het station Breda/Prinsenbeek, ten noorden van Breda en ten westen van Etten Leur. De actualisering van de

VINEX is niet van directe betekenis voor de HSL-tracering ter hoogte van Prinsenbeek.

Het gebied van Valdijk/Mr. Bierensweg zal naar verwachting, ook op lange termijn, vooral een functie als hoogwaardig «doorgangsgebied» vervullen in de fietsverbinding tussen oostelijke en westelijke delen van de stadsregio. Dit naast de specifieke kwaliteiten als verblijfsgebied. De overdekte tunnelbak is volgens de toelichting op de Breda/Prinsenbeek-variant vooral ingegeven door de wens de bestaande kwaliteiten en eigenschappen van het gebied als verblijfs- en doorgangsgebied te continueren en te versterken. Ook bij het ontwerp uit PKB-deel 3 wordt de kwaliteit van het gebied als verblijfs- en doorgangsgebied ten opzichte van de huidige situatie gecontinueerd.

387

Welke (hoogte) uitgangspunten hanteert de minister t.a.v. de problematiek bij Station Prinsenbeek?

Is het mogelijk om, door de hoogteligging van de A16 als uitgangsniveau te nemen, de diepteligging van resp. HSL en IC-spoor te variëren?

In PKB-deel 3 is aangegeven dat de aanpassing van de lokale wegenstructuur, met een nieuwe oost-west-verbinding over het station verder wordt uitgewerkt. Om te kunnen voldoen aan de normen voor hellingen voor fietsers is voorzien in de mogelijkheid de HSL iets verdiept aan te leggen. Aan de Prinsenbeekse kant wordt de A16, gegeven de geohydrologische situatie, zo laag mogelijk aangelegd. Aan de Bredase kant van de infrastructuurbundel is meer ruimte voor de aanleg van de oost-westverbinding met voldoende flauwe hellingen. De noodzaak tot wijziging van de hoogteligging van de spoorlijn Zwaluwe-Breda is dan ook minder aanwezig. Daarbij komt dat aanpassing van de spoorlijn Zwaluwe-Breda, juist ter hoogte van het station Breda/Prinsenbeek, uitvoeringstechnisch ingewikkeld en daardoor kostbaar is.

388

Wat zijn de financiële gevolgen van een overkapping/overspanning (500 meter afgedekte tunnelbak tussen Breda/Prinsenbeek tot voorbij de kruising met de Valdijk/Mr. Bierensweg)? Welk bedrag is de Minister maximaal bereid daaraan bij te dragen?

De extra kosten van een overdekte tunnelbak ter hoogte van Prinsenbeek/Valdijk worden geraamd op f 265 mln. Een dergelijke extra investering is de mening van het kabinet niet te verantwoorden. Het acht de voorgestelde bovengrondse ligging en herinrichting van het gebied ter weerszijde van de infrastructuurbundel een kwalitatief goede oplossing en is niet bereid het budget ten behoeve van een (afgedekte) tunnelbak te verhogen.

389

Is een verdiepte ligging van de infrastructuurbundel bij de passage Breda/Prinsenbeek als alternatief aan een onderzoek onderworpen en heeft ten aanzien van deze verdiepte ligging een integrale afweging plaatsgevonden?

In intensief overleg met provincie en de beide gemeenten zijn voor de passage van Breda/Prinsenbeek een groot aantal varianten in hoogteligging bestudeerd. Naast een bovengrondse ligging van A16 en HSL ter hoogte van Prinsenbeek/Valdijk zijn de volgende varianten bestudeerd:

- een verdiepte ligging van HSL en een bovengrondse ligging van de A16;
- een verdiepte ligging van de HSL en A16;
- een afgedekte tunnelbak van HSL en A16.

Ook voor de lengte van de verdiepte ligging zijn verschillende mogelijkheden gezien.

In het intensieve overleg met provincie en gemeenten zijn zeer veel aspecten de revue gepasseerd zodat gesproken kan worden van een integrale afweging.

390

Wat is het oordeel van de Minister over de zgn. IGB-methode (afzinktunnel) en deelt zij de opvatting dat deze methode tot een aanzienlijke kostenbesparing kan leiden?

Bent U bereid op basis van deze methode een doorrekening te laten maken van de toepassing ervan t.b.v. de passage langs Breda/Prinsenbeek?

Deze bouwmethode wordt in de Nieuwe HSL-Nota (PKB-deel 1) deelrapport 18 beschreven. De bouwmethode kent een aantal voordelen o.a. een kortere bouwtijd. Bij voldoende lengte van de tunnelbak kan deze bouwmethode ook tot een kostenbesparing leiden. Daar staat tegenover dat nog geen praktijk ervaring met deze bouwmethode (en andere innovatieve bouwmethoden) is opgedaan. Dit maakt, zeker bij een eerste toepassing, dat er rekening gehouden moet worden met financiële tegenvallers. Om deze reden wordt bij de kostenberekeningen uitgegaan van de gangbare bouwmethoden. In Prinsenbeek speelt bovendien de eis dat het verkeer op de A16 en de spoorlijnen Zwaluwe-Breda en Breda-Roosendaal niet gestremd mag worden. Toepassing van innovatieve bouwmethoden zal gezien de specifieke situatie in Prinsenbeek naar verwachting niet tot kostenreductie van de afgedekte tunnelbak leiden.

391

Welke nadelige gevolgen onderkent de Minister overigens m.b.t. een eventuele verleggingsvariant o.m. bij de tuinbouwveiling?

In de plannen voor het knooppunt Princeville uit 1987 is een volledige aansluiting van de Liesboslaan op de A16 voorzien en een halve aansluiting op de A58. Er is niet besloten tot wijziging van deze plannen. In het A-MER zijn twee varianten aangegeven voor deze aansluiting. De veiling en het International Agrarisch Business Centrum hebben in hun inspraakreactie op het A-MER gewezen op de slechtere bereikbaarheid bij de in het A-MER aangegeven varianten voor de aansluiting van de Liesboslaan op de A16 en de A58.

Het kabinet heeft geen standpunt ingenomen over de in het A-MER behandelde varianten en dus ook niet over de naar voren gebrachte bezwaren. Indien besloten zou worden tot strakkere bundeling van HSL en A16/knooppunt Princeville zal de wijze van aansluiting van Breda op het hoofdwegennet voorafgaand aan het ontwerp-tracébesluit opnieuw gezien worden.

392

Is bij de meest recente plannen voor de reconstructie van het knooppunt Princeville een directe aansluiting van het RBT veilingcomplex en het Internationaal Agro Business Centrum op de Rijksweg A16 en A58 komen te vervallen?

Zo ja, wat is daarvan de reden?

Is het technisch mogelijk de voornoemde verbinding te handhaven?

In de plannen voor het knooppunt Princeville uit 1987 is een volledige aansluiting van de Liesboslaan voorzien. Er is niet besloten tot wijziging van deze plannen.

Om inzicht te krijgen in de mogelijkheden van een strakkere bundeling van HSL en A16 door het verleggen van de A16 zijn in het Aanvullend

Milieu-effectrapport A16-HSL Breda-Prinsenbeek (A-MER) de voor- en nadelen van een betere bundeling aangegeven. Om tot een strakke bundeling van HSL en A16 te komen moet de vormgeving van de aansluiting van de zuidelijke rondweg aangepast worden. Deze aanpassing maakt dat het verkeerstechnisch niet mogelijk is de aansluiting op de Liesboslaan te handhaven. Als de aansluiting zuidelijke rondweg wordt vervangen door een meer zuidelijk gelegen aansluiting op de Rijsbergseweg kan de aansluiting Liesboslaan worden gehandhaafd. Indien besloten zou worden tot strakkere bundeling van HSL en A16/knooppunt Princeville zal de wijze van aansluiting van Breda op het hoofdwegennet voorafgaand aan het ontwerp-tracébesluit opnieuw bezien worden.

393

Is het kabinet bereid bij de eventuele keuze voor in het kader van de A-mer HSL/A16 voorgestelde verleggingsvarianten, rekening te houden met de door de Gemeente Etten-Leur, Tuinbouwveiling RBT en het Agro Business Centrum opgeworpen bezwaren tegen de varianten «Blauw» en «Zwart», waarin een voor belanghebbenden belangrijke aansluiting tussen A16 en A58 zou komen te vervallen?

In de plannen voor het knooppunt Princeville uit 1987 is een volledige aansluiting van de Liesboslaan voorzien. Er is niet besloten tot wijziging van deze plannen. In het A-MER zijn twee varianten aangegeven voor de aansluiting op de Liesboslaan. De genoemde instanties hebben in de inspraak bezwaar gemaakt tegen deze eventuele wijziging. Het kabinet heeft geen standpunt over de in het A-MER behandelde varianten en dus ook niet over de naar voren gebrachte bezwaren. Indien besloten zou worden tot strakkere bundeling van HSL en A16/knooppunt Princeville zal de wijze van aansluiting van Breda op het hoofdwegennet voorafgaand aan het ontwerp-tracébesluit opnieuw bezien worden.

394

Is het juist dat de verdere procedure nog ruimte laat voor aanvullend bestuurlijk overleg (n.a.v. de aanvullende MER) en mogelijke standpuntwijzigingen t.a.v. volledige bundeling van HSL/A16 bij Princenhage (in plaats van kabinetsvoorkeur voor onvolledige bundeling)?

Het bestuurlijk overleg heeft op 23 augustus plaatsgevonden. Het verslag van dit overleg is u toegezonden. Het kabinet zal, mede naar aanleiding van de Kamerbehandeling, zijn standpunt bepalen.

395

Zal het Kabinetsstandpunt over de A-mer ter hoogte van Breda-Effen, na inspraak, advies en bestuurlijk overleg, tijdig voor de behandeling van de PKB HSL-Zuid gereed zijn?

Het kabinet zal, mede naar aanleiding van de Kamerbehandeling, zijn standpunt bepalen.

396

Is ten opzichte van de in de PKB beschreven variant voor Breda/Prinsenbeek een nog strakkere bundeling mogelijk en zo ja, wat zijn de financiële consequenties daarvan?

Uit het A-MER blijkt dat een strakkere bundeling interessante mogelijkheden geeft. Een strakkere bundeling is bij een bovengrondse kruising van HSL en A16 met de Aa of Weerijds ten opzichte van het ontwerp uit PKB-deel 3 kostenneutraal.

397

Heeft de reconstructie van het knooppunt Princeville beperkingen voor de verkeersrelatie tussen Breda en West-Brabant/Zeeland?

Worden, in het kader van de voorbereidingen van het ontwerp-tracébesluit de volgende varianten nader onderzocht:

– Een volledige aansluiting van de Liesboslaan op de A58 richting Etten-Leur en Rotterdam in combinatie met de verlengde westtangent naar de aansluiting Zuidelijke Rondweg?

– Een volledige aansluiting van de Liesboslaan op de A16 en een halve aansluiting van de Liesboslaan op de A58 (richting Etten-Leur)?

Zo nee, waarom niet?

Het in PKB-deel 3 opgenomen ontwerp voor de HSL en de plannen voor het knooppunt Princeville uit 1987 kennen geen beperkingen voor de verkeersrelatie tussen Breda en West-Brabant/Zeeland. In deze plannen is een volledige aansluiting voorzien van de Liesboslaan op de A16 en een halve aansluiting op de A58 richting Etten-Leur.

In het A-MER worden de voor- en nadelen van een betere bundeling van HSL en A16, door het verleggen van de A16, aangegeven. Bij de in het A-MER opgenomen varianten voor het verleggen van de A16 zijn de aansluitingen van de Liesboslaan vervangen door een andere aansluitingspatroon. In de inspraak is bezwaar gemaakt tegen deze eventuele wijziging. Het kabinet heeft geen standpunt over het A-MER en dus ook niet over de naar voren gebrachte bezwaren. Indien besloten zou worden tot het verleggen van de A16 dan zullen bij de voorbereiding van het ontwerp-tracébesluit ook de genoemde varianten onderzocht worden.

398

Welke mogelijkheden ziet U om de bewoners tegemoet te komen van de Oude Liesboslaan te Breda, zonder dat overigens aan de mogelijkheid om via de A58 Breda te bereiken afbreuk wordt gedaan?

In de plannen voor het knooppunt Princeville uit 1987 is een volledige aansluiting van de Liesboslaan voorzien. Er is niet besloten tot wijziging van deze plannen. Bij de in het A-MER opgenomen varianten voor een betere bundeling is deze aansluiting vervangen door een andere aansluitingspatroon. Eén van de subvarianten is een aansluiting ter hoogte van De Lies. Er is niet besloten tot betere bundeling en ook niet over wijziging van het aansluitpatroon. Indien besloten zou worden tot strakkere bundeling van HSL en A16/knooppunt Princeville zal de wijze van aansluiting van Breda op het hoofdwegennet voorafgaand aan het ontwerp-tracébesluit opnieuw bezien worden.

Zie ook het antwoord op vraag 397.

11. Knooppunt Galder–Belgische Grens

399

Vindt er thans onderzoek plaats naar de effecten van de bouw van een tunnel bij Effen?

Zo ja, wanneer zijn de resultaten van dit onderzoek beschikbaar?

De mogelijke ecohydrologische effecten van een tunnel op basis van de thans beschikbare gegevens zijn geïnventariseerd. Uit dit onderzoek blijkt dat uit ecohydrologisch oogpunt de voorkeur uitgaat naar een bovengrondse ligging boven een tunnel.

400

Wat zijn de bezwaren van de Minister tegen de door de gemeenten en Provincie gevraagde oplossing bij Effen. Wat zijn de financiële conse-

quenties van een ondertunneling? (passage kern Effen en de Aa of Weerijs)

In het ontwerp uit PKB3-deel 3 is, om de ecologische verbinding van het dal van de Aa of Weerijs in stand te houden, voorzien in een lang viaduct over de Aa of Weerijs. Bovendien wordt het gebied nabij Effen en het dal van de Aa of Weerijs heringericht.

Een nadere verkenning leert dat uit ecohydrologisch oogpunt de voorkeur uitgaat naar een bovengrondse ligging boven een tunnel. Door de lage ligging van de Aa of Weerijs is een naar verhouding diepe en dus lange tunnel nodig. Dit maakt een dergelijke tunnel extreem kostbaar (circa f 400 mln). Naar de mening van het kabinet is er, gezien de voorgestelde maatregelen bij een maaiveldligging, de ecohydrologische effecten van een verdiepte ligging en de hoge kosten van een tunnel, geen enkele reden een verdiepte ligging te overwegen.

401

Kan door middel van een strakke bundeling van de HSL met de A16 een betere inpassing verkregen worden ten aanzien van de woonbebouwing bij Effen, die ook voor Breda tot een aanvaardbare verkeersontsluiting leidt en meer recht doet aan de aspecten landschap, leefbaarheid en geluidshinder?

Het is mogelijk de HSL ter hoogte van Effen – zonder de A16 te verleggen – strakker met de huidige A16 te bundelen dan in PKB-deel 3 is aangegeven. De afstand tot de uiterste rand van Effen is bij het PKB-ontwerp circa 210 m en bij een strakkere bundeling circa 250 m. Een bezwaar van deze strakkere bundeling is dat de aantasting van het terrein van de veiling en het IABC wordt verdubbeld: circa 10 ha in plaats van circa 5 ha bij de ligging zoals in PKB-deel 3. Zowel bij het PKB-deel 3-ontwerp als bij een strakkere bundeling van de HSL met de huidige A16 krijgt Breda een aanvaardbare verkeersontsluiting en is een goede inpassing mogelijk die recht doet aan de aspecten landschap, leefbaarheid en geluidshinder.

402

Welke mogelijkheden biedt een lagere ontwerpsnelheid voor een strakkere bundeling met de A16?

In Brabant bundelt de HSL over bijna de gehele lengte met de A16. De mogelijkheden van bundeling worden nauwelijk verbeterd bij een lagere ontwerpsnelheid. Op de plaatsen waar volgens het ontwerp uit PKB-deel 3 niet maximaal gebundeld wordt met de A16 wordt de tracering bepaald door andere overwegingen. Bij Princenhage/Effen is de intakking van de verbindingsboog Breda-Antwerpen en de vormgeving van de aansluitingen op de A16 richtinggevend voor de tracering van de HSL. Vlak ten noorden van de grens bij Hazeldonk wordt het tracé bepaald door de wens het benzinestation c.a. te ontzien en de noodzaak een rechtstand te realiseren voor onderhoudswissels.

403

Is het in dit verband mogelijk/denkbaar de kruising van de HSL met de A16 naar een andere plaats te verleggen?

De hoek tussen de HSL en de A16 zal bij de kruising zo groot mogelijk moeten zijn. Dit om de lengte van het kunstwerk zo kort mogelijk te houden. Gezien het tracé van de A16 en de plaatselijke situatie is (bij het PKB-ontwerp zonder het verleggen van de A16) een andere plaats van kruisen niet denkbaar.

404

(pag. 83) In het huidige ontwerp van het tracédeel Fz passeren A16 en HSL de kern Effen op zeer korte afstand en wordt de ecologische zone in het Beekdal van de Aa doorsneden. Meent het kabinet dat verdiepte aanleg, zoals voorgesteld door de gemeente Breda, hier het overwegen waard is?

De afstand tussen de uiterste rand van Effen en de HSL is bij het tracé uit PKB-deel 3 circa 210 m; er kan niet gesproken worden van een in termen van ruimtelijke ordening zeer korte afstand.

Een nadere verkenning leert dat uit ecohydrologisch oogpunt de voorkeur uitgaat naar een bovengrondse ligging boven die in een tunnel. In het ontwerp in PKB-deel 3 is, om de ecologische verbinding van het dal van de Aa of Weerijds in stand te houden, voorzien in een lang viaduct over de Aa of Weerijds. Bovendien is voorzien in landschappelijke herinrichting van het gebied nabij Effen en het dal van de Aa of Weerijds. Er is gezien de voorgestelde maatregelen bij een maaiveldligging, de ecohydrologische effecten van een verdiepte ligging en de hoge kosten van een tunnel, geen enkele reden een verdiepte ligging te overwegen.

405

Is in het ontwerp Fz ter hoogte van het knooppunt Galder voorzien in een ecologische verbinding tussen de natuurgebieden Vloeiweide-Krabbenboschen en Galderse Heide-Mastbos? Zo nee, is het kabinet bereid te onderzoeken of zo'n verbinding te realiseren is?

De natuurgebieden aan weerszijde van de HSL-Zuid staan met elkaar in verbinding door beken en de Aa of Weerijds. De Aa of Weerijds en de Berkloop (nabij het knooppunt Galder) zijn in het beleid aangeduid als ecologische verbindingszone. Uitgangspunt is dat zodanig worden gekruist dat zij hun ecologische verbindingfunctie kunnen behouden. Dit uitgangspunt zal in de vervolgfase verder uitgewerkt worden tot concrete maatregelen.

IV. OVERIGE TRACÉVARIANTEN

1. BBLN

406

Kan een kostenraming worden gegeven van besparing die mogelijk is ten opzichte van BBLN als uitgegaan wordt van de uitkomst van de audit waaruit blijkt dat met minder zessporigheid kan worden volstaan (zowel voor het audit-min als de audit-plus model)? (blz. 131).

Het Auditteam heeft in haar conclusies gesteld dat, wat de 6-sporigheid betreft, de keuze tussen de twee voorstellen in ligt, en wel dichtbij de «BBLN» aangaande de noodzakelijkheid op lange termijn hiervoor. Zij geeft hierbij niet concreet aan waar en in welke mate zij een bezuiniging ziet.

In het rapport geeft het Auditteam aan dat met de ontwikkeling van eigen Audit-modellen niet beoogd is om aan te geven, dat de treindienst aldus zal moeten worden opgezet. Ook heeft het Auditteam niet voldoende tijd gehad om te bewijzen dat hierbij precies die infrastructuur nodig is, zoals door het team is afgeleid. Het is hun bedoeling geweest om plausibel te maken of, op basis van andere uitgangspunten, die zij minder streng doch logisch en aanvaardbaar noemt, kan worden bezuinigd op de BBLN-infrastructuur.

Van de treindienstmodellen is dus geen vertaling voorhanden en geen ruimtelijke inpassing die de noodzakelijke basis zijn voor een kostenraming, hoe globaal ook.

Om toch een indicatie te geven voor de periode na 2010:

1. Op het traject Rotterdam-Delft Noord is er geen verschil tussen de sporenschema's van de BBLN, de audit-min en de audit-plus. Hier zitten dus ook geen kostenverschillen.

2. Bij Rijswijk gaat de BBLN uit van een nieuwe tunnel, terwijl het Auditteam in beide modellen uitgaat van slechts twee sporen voor binnenlands vervoer. Dit impliceert dat twee bestaande sporen omgebouwd moeten worden naar 25 kV bovenleidingsspanning. Hiertoe moet de hele bovenbouw van de spoorlijn omgebouwd worden, terwijl de tunnelhoogte groter moet worden. Dit leidt vanwege de specifieke grondsituatie in Rijswijk tot een technisch zeer complexe en dure oplossing. Het kabinet acht dit geen reële oplossing en ziet daar, als het al zou kunnen, geen echte besparingsmogelijkheid.

3. Ten noorden van Rijswijk is er geen verschil tussen BBLN en audit-plus. De audit-min kent tussen Mariahoeve en Warmond een andere ligging en minder 6-sporigheid, maar wel bij Mariahoeve, Voorschoten en Leiden extra (inhaal)sporen. Mogelijk dat hier een besparingsoptie aanwezig is, maar dat kan pas bij een gedetailleerde uitwerking duidelijk worden. Bedacht moet worden dat bij audit-min op dit traject sprake zal zijn van een grote mate van verweving van de verschillende treinen, een volledige ombouw van de net gerealiseerde 4-sporigheid, en van een ontoelaatbare vermenging van twee verschillende bovenleidingssystemen.

Concluderend moet worden gesteld dat het kabinet nauwelijks of hooguit geringe besparingsopties ziet.

407

In de kostenraming voor BBLN is voor vastgoed ruim 1,7 miljard gulden opgenomen. Kan een meer gedetailleerde opgave van deze zeer hoge kosten worden gegeven uitgesplitst naar de belangrijkste knelpunten?

Openbaarmaking van kosteninformatie beïnvloeden de positie van het rijk bij de aanbesteding. Om deze reden is in de documenten slechts summier informatie over de kosten opgenomen. Desgewenst kan nadere informatie over de vastgoedkosten vertrouwelijk ter beschikking worden gesteld.

408

Bij een lagere snelheid van de snelle trein is het snelheidsverschil met ander treinverkeer kleiner hetgeen van betekenis is voor het capaciteitsvraagstuk. In de gevoeligheidsanalyse verlaging ontwerpsnelheid BBLN wordt geen aandacht besteed aan dit punt en de vraag of een lagere ontwerpsnelheid consequenties heeft voor het deel van het tracé waar zessporigheid vereist is. Kan alsnog op dit punt en de mogelijke consequenties hiervan voor de kosten worden ingegaan?

Bij een lagere snelheid is het verschil in snelheid met de andere treinen inderdaad kleiner. Omdat de HST (en eventueel shuttles) van aparte sporen gebruik maken, die niet door andere treinen worden gebruikt, heeft deze snelheidsverlaging geen invloed op de capaciteit van de overige sporen die alleen door binnenlandse treinen worden gebruikt. Hiermee heeft een snelheidsverlaging dus geen invloed op de lengte van de spoorlijn waarover 6-sporigheid nodig is.

409

In welke mate vormt het bestaande viaduct bij Delft een obstakel dat sowieso uit capaciteitsoogpunt op de bestaande lijn moet worden

aangepast, dus afgezien van overwegingen met betrekking tot hinder, overlast en stedelijke ontwikkeling?

Naar de in Delft benodigde capaciteit van het spoor is onderzoek verricht. Uitgaande van een eigen tracé voor de HSL-Zuid is er op middellange en lange termijn geen zodanig knelpunt in Delft te verwachten, dat spoorverdubbeling nodig zou zijn. Bij deze berekeningen is uiteraard rekening gehouden met de consequenties van het SVV-2, zoals dit ook is gebeurd bij het samenstellen van het Tweede Tactisch Pakket.

410

Kunnen nog eens precies de verschillen in opvattingen tussen resp. het Kabinet, het auditteam en de TUE-Delft inzake de bundeling langs de bestaande lijn worden weergegeven? (resp. geoptimaliseerde BBLN; opvattingen Auditteam; opvattingen TUE-Delft)

De opdracht aan het Auditteam zoals die in samenspraak met een aantal gemeenten is verwoord, luidde:

«het geven van een onafhankelijk oordeel over de verschilpunten tussen de BBLN-variant (als beschreven in onderzoeksverslag BBLN, dec 1995) en de TU vier-plus variant (d.d. april 1995) ten aanzien van de benodigde infrastructuur die nodig is om het gewenste kwaliteitsniveau van het binnenlands vervoer en de HST te bereiken.»

Deze audit geeft de achtergrond van de verschillen, de plausibiliteit en de kwaliteit van de onderbouwing van de uitgangspunten, gevolgd door een eindoordeel over de twee varianten aan.

De eindconclusie van het Auditteam luidde als volgt:

«Op basis van de uitgevoerde toetsing van de prognoses, treindienstmodellen en spoortechnische maatregelen is de keuze van het Auditteam voor een oplossing langs de bestaande lijn ten behoeve van een vergelijking van een bestaande lijn oplossing met de A1- en WB3-alternatieven, als volgt:

1. HSL-sporen volgens de BBLN-variant, westelijke ligging bij Leiden
2. Spoortechnische maatregelen als gehanteerd in de BBLN
3. Een zoveel mogelijk beperkte fasering, voor de HSL-sporen gelijk-luidend aan die van de BBLN.

Wat de 6-sporigheid betreft ligt de keuze van het Auditteam tussen de twee voorstellen in, dichtbij de «BBLN» aangaande de noodzakelijkheid op lange termijn hiervoor.»

Wat betreft de vergelijking tussen de TU-variant en de BBLN het volgende: Er is geen verschil voor wat betreft de HST-aspecten zoals de internationale vervoersprognose, het treindienstmodel, de kwaliteit van de HST-verbinding, de noodzaak van twee aparte sporen voor de HSL en de aanname dat rond 2005 geavanceerde technieken beschikbaar zijn.

De verschillen staan uitgebreid beschreven op bladzijde 98 t/m 109 van het onderzoeksverslag BBLN. De belangrijkste volgen in bijgaande tabel:

Aspect	BBLN	TUD-variant (april 1995)
Planhorizon	de periode na 2010	2010
Binnenlandse vervoersprognose	Met behulp van het Landelijk Model is een nieuwe prognose gemaakt, die ook ten grondslag ligt aan het Tweede Tactisch Pakket (tot 2010) met een doorkijkje in de periode na 2010	Op de korte termijn (tot 2005) 14 mld reizigerskilometers
Binnenlands treindienstmodel	2 IC's, 6 IR en 6 AR (2 IC's via de HST-sporen)	maximaal 6 IR en 8 AR treinen, (4 IC's via de HST-sporen)

Aspect	BBLN	TUD-variant (april 1995)
Spoorgebruik	2 IC's over de HST-sporen. Het is niet reëel om de treinen van/naar Den Haag CS over de HST-sporen te laten rijden. Evenmin is het reëel om IR's over die sporen te laten rijden	alle IC's via de HST-sporen; mogelijk dat IR-treinen over de HST-sporen gaan
Verknoping van treinen (Overstapsituaties)	Een noodzakelijke verknoping van IR en AR-treinen te Leiden met daarop afgestemde overstaptijden	Verknoping van IR-treinen te Leiden; overigens minimale beschikbare overstaptijd tussen IR en AR in Rotterdam, Den Haag en Leiden.
Dienstregelingeffect overige net	De dienstregeling op het traject Schiphol–Leiden–Rotterdam is als onderdeel van het totale net beschouwd.	De verbinding Leiden–Rotterdam is geïsoleerd beschouwd. De dienstregeling Leiden–Rotterdam wordt dicterend voor het overige net, en is daarmee een verslechtering elders.
Spoorafstanden	Een spoorafstand van 9,25 a 9,50 m is noodzakelijk vanwege onder andere de veiligheid van personeel	Afstanden van 7,70 m worden op ruime schaal acceptabel geacht; met op beperkte schaal 6 à 6,5 m.
Benodigde infrastructuur, binnenlandse 1500 V net	geheel 4-sporig behalve op het traject Spaland–Delft Zuid, Delft–Delft Noord, Den Haag HS Mariahoeve en Warmond–Hoofddorp	geheel 2-sporig behalve 4-sporige trajecten tussen Rotterdam en Spaland of Moerwijk–Den Haag HS, passage station Leiden
Fasering	Fasering is niet reëel, vanwege gewenste treinverbindingen en vanwege het ontstaan van tijdelijke, technisch zeer complexe situaties	Er wordt wel aangedrongen op fasering.

411

Waarom is bij de externe audit voor de BBLN een eigen spoor voor de HST als uitgangspunt genomen, terwijl dit bij een ontwerpsnelheid van 200 km/u volgens EU-eisen niet noodzakelijk zou zijn? (blz. 131).

Voor de opdracht aan de Audit zie bij vraag 410.

Wat betreft de uitgangspunten van de BBLN blijken een aantal misverstanden te bestaan. Bij de ontwikkeling van de BBLN is noch een ontwerpsnelheid noch een eigen spoor uitgangspunt geweest.

De aanpak is als volgt geweest: als eerste stap is onderzocht of het mogelijk is om het gewenste aantal HST's over de bestaande spoorlijn, zoals die er bij zal liggen na uitvoering van diverse Rail 21 plannen, te laten rijden. Daarbij is aangenomen dat de HST's even hard rijden als de binnenlandse InterCity's. Dit betekent dat ze nergens harder rijden dan 160 km/uur en op vele trajecten zelfs aanmerkelijk langzamer. Uit dit eerste onderzoek bleek dat het niet mogelijk is om het aantal van 4 HST's per uur over de bestaande lijn af te wikkelen, zelfs niet als de gehele spoorlijn tussen Delft en Schiphol viersporig is gemaakt. Daarom is besloten voor de HST's aparte sporen te reserveren waarover ook InterCity's zouden kunnen rijden als de exploitant dat een aantrekkelijke optie vindt.

Als tweede stap is gekeken hoeveel sporen nodig zijn voor het binnenlandse vervoer.

Vervolgens is als uitgangspunt voor de BBLN genomen een strakke bundeling van de HST-sporen onder 25 kV met de bestaande spoorlijn onder 1500 V. Nadat het ontwerp van de BBLN is gemaakt is gekeken hoe hard over die lijn kan worden gereden. Dit blijkt op een drietal trajecten harder dan 200 km/uur te zijn.

Een eigen spoor voor de HST's is dus niet het gevolg van het hard willen rijden, maar het gevolg van capaciteitstekort op de bestaande spoorlijn! Om zo efficiënt mogelijk van die lijn gebruik te maken is het logisch dat er niet langzamer wordt gereden dan maximaal mogelijk is.

412

Hoeveel nieuw spoor is nodig bij een echte 200 km variant zonder de absolute eis van eigen spoor voor een HST?

Bij het ontwerpen van de BBLN-variant is niet vooraf een ontwerp-snelheid gespecificeerd. Het ontwerp berust op het uitgangspunt van maximale bundeling met de bestaande spoorbaan; de ontwerpsnelheid is daarvan een afgeleide. Dit resulteert in een snelheid die afhankelijk van het tracédeel varieert tussen 80 en 270 km/uur. Een ontwerp voor de BBLN voor 200 km/uur vereist vanwege deze snelheid een andere bovenleidingsspanning van 25 kV in plaats van de huidige 1500 Volt. Hierdoor alleen al zijn voor de HST's twee aparte sporen nodig. Daarbij komt dat de capaciteit van de huidige sporen ontoereikend is voor de situatie dat de HST's niet harder rijden dan de huidige InterCity's.

De conclusie is daarom dat voor een ontwerp langs de bestaande lijn met een ontwerpsnelheid van 200 km/uur er evenveel nieuw spoor nodig is als voor het in PKB-deel 3 uitgewerkte BBLN-ontwerp.

413

Wat zijn de ruimtelijke effecten van een 200 km variant als boven omschreven?

Het consequent doorvoeren van een ontwerpsnelheid van 200 km/uur voor de BBLN-variant zou belangrijke inpassingsproblemen veroorzaken vanaf de boog bij Warmond tot de passage door Leiden en De Vink. Bij de trajecten waar de snelheid verlaagd wordt tot 200 km/uur veranderen de ruimtelijke effecten niet, omdat het tracé en het ruimtebeslag niet verandert.

414

Kan een overzicht worden geboden van de te verwachte inpassings-bezwaren van de gemeenten langs de bestaande lijn en de kosten die met honorering van de diverse bezwaren gemoeid zullen zijn? M.a.w. wat zijn de consequenties (voor/nadelen) op het gebied van de woningbouw, woningsanering, van bedrijfslokaties en bedrijfssanering, van geluids- en maatschappelijke overlast, van behoud en de ontwikkeling van ecologische corridors indien gekozen wordt voor een bundeling van een HSL met de bestaande spoorlijn (BBLN)?

En wat zijn de consequenties indien de HST over bestaand spoor zal blijven rijden?

De consequenties van de BBLN staan beschreven in «Onderzoeks-verslag BBLN d.d. dec 1995, bijlage 3, effectbeoordeling BBLN». In de tabel bij vraag 199b zijn de absolute waarden opgenomen.

De gemeenten hebben met name op de volgende punten gereageerd: woon- en leefmilieu in de stedelijke gebieden langs de hele lijn, ruimtelijke inpassing, aantasting bufferzone Leiden-Den Haag, bemoeilijken van bouwlocatie Broek- en Simontjespolder, bezwaar van nog eens zoveel jaar bouwoverlast na de bouw hinder in de afgelopen jaren ten behoeve van de viersporigheid, geluidshinder, geen nieuwe tunnel in Rijswijk erbij, aantasting van stedelijke bebouwing, aantasting van bedrijfsterreinen. Daarentegen is Delft blij als haar viaduct verdwijnt. Den Haag is niet direct blij met uitbreiding van het aantal sporen op haar grondgebied, hetgeen zich uitte in haar opdrachten aan de TU-Delft. Tussen de BBLN uit de Nieuwe HSL-Nota van 1994 en de BBLN uit PKB-deel 3 heeft al een optimalisatieslag plaatsgevonden om aan een aantal bezwaren van gemeenten tegemoet te komen. Dit heeft reeds geleid tot een kostenverhoging. Om aan de resterende bezwaren tegemoet te komen, zijn grootschaliger en duurdere aanpassingen nodig, zoals tunnels in plaats

van viaducten, overkappingen en dergelijke. Hiervan zijn geen kosten geraamd, maar deze zijn aanzienlijk.

Indien de HST over bestaand spoor rijdt, zijn de rechtstreekse milieueffecten beperkt tot een verandering van de geluidsemissie.

415

Is de beoogde strategische meerwaarde van een HSL realiseerbaar over bestaand spoor?

Naar het oordeel van het kabinet is dat voor de HSL-Zuid niet het geval.

In het kader van de onderhavige PKB-procedure heeft het kabinet inderdaad onderzocht of het hoogwaardig aansluiten van Nederland op het Europese HSL-net ook door het verbeteren van de bestaande spoorlijnen gerealiseerd zou kunnen worden. De conclusie is – en deze is door contra-expertises van TNO en de TU-Delft onderschreven – dat de druk bereden bestaande spoorlijn onvoldoende mogelijkheden biedt voor een hoogwaardige hogesnelheidsverbinding. Het kabinet heeft op grond daarvan geconcludeerd dat alleen als langs de bestaande spoorlijn over de volle lengte aparte snelle sporen worden aangelegd wordt voldoende capaciteit en betrouwbaarheid geboden (BBLN-optie).

In de nadere afweging tussen deze laatste optie en de nieuwe-lijnvarianten kiest het kabinet op grond van verschillende overwegingen voor een nieuwe lijn.

416

Welke rol zal de bestaande spoorlijn gaan vervullen in het te ontwikkelen concept van de light-rail?

In het kader van de Verkenningstudie Hoogwaardig Openbaar Vervoer Zuid-vleugel Randstad die wordt uitgevoerd onder de gezamenlijke verantwoordelijkheid van het Rijk, de Provincie, het Stadsgebied Haaglanden en de Stadsregio Rotterdam wordt ook gekeken naar de rol die de Oude Lijn zou kunnen vervullen bij de afwikkeling van de verplaatsingen per Openbaar Vervoer tussen de verschillende stadsgewesten in de Zuidvleugel. Voornamelijk wordt niet aan light-rail-systemen over de Oude Lijn gedacht. Wel worden maatregelen als verhoging van de frequentie van stoptreinen niet uitgesloten.

417

Waarom blijft het kabinet vasthouden aan het ontwerp v.d. projectorganisatie (geoptimaliseerde BBLN) in de vergelijking met de nieuwe lijn variant?

Bij vraag 410 is de eindconclusie van het Auditteam die de ontwerpen van het Projectbureau en de TU-Delft heeft getoetst, vermeld. Gegeven deze uitkomst, die de opvatting van het kabinet over de bestaande lijn praktisch geheel bevestigt, en gegeven de complicaties (zie ook vraag 406) die eventuele – door de bezuinigingen van het Auditteam ingegeven – ombouw van bestaande sporen naar HST-sporen met zich brengt heeft het kabinet besloten om voor de vergelijking met de andere varianten vast te blijven houden aan het BBLN-ontwerp als beschreven in het onderzoeksverslag BBLN d.d. dec. 1995. Met dien verstande dat mocht uiteindelijk tot de BBLN worden besloten dat er dan nog een nadere studie nodig is om te bepalen of de door het Auditteam aangeduide bezuiniging realiseerbaar is.

418

Waarom wordt volgens de Regering met de BBLN niet het kwaliteitsniveau bereikt waar de substitutie- en bereikbaarheidsdoelstelling om vraagt?

De bundelingsoptie BBLN heeft, hoewel in beginsel een oplossing met voldoende capaciteit, een aantal evidente nadelen. Zo zijn de effecten op woon- en werklocaties en de sociale aspecten, afgezien van de toename van de geluidshinder die beperkt is, ingrijpend. Wat betreft de vervoerswaarde draagt deze variant minder bij aan substitutie van vliegtuig en auto naar trein. De internationale bereikbaarheid van Nederland wordt door de langere rijtijd minder verbeterd dan bij een nieuw rechtstreeks tracé. Binnenlands draagt deze variant minder bij aan het versterken van de bereikbaarheid tussen de steden Amsterdam, Rotterdam, Breda en oostelijker gelegen bestemmingen. Tenslotte zijn de aanlegkosten van de BBLN aanmerkelijk hoger, terwijl het exploitatieresultaat aanzienlijk lager ligt dan bij een nieuwe lijn.

Dit alles geeft naar het oordeel van het kabinet, bij een keuze voor de BBLN-optie de hogesnelheidsverbinding, voor het bereiken van genoemde doelstelling, een minder goede startpositie.

419

Kan de stelling worden toegelicht dat de BBLN t.b.v. binnenlands gebruik nauwelijks meerwaarde levert t.o.v. het bestaande net?

En tot welke vermindering in substitutiekracht leidt een HSL ten aanzien van het internationale reizigersverkeer?

Ook via Rail 21 vinden substantiële verbeteringen plaats van de bediening op de corridor Amsterdam/Schiphol-Den Haag-Rotterdam. De BBLN voegt daar weliswaar nog enige tijdwinst aan toe, maar het is vooral het minder centraal gelegen station Den Haag HS dat daarvan profiteert.

De door een nieuw tracé (A1) aan het binnenlands net toegevoegde rechtstreekse verbinding Amsterdam-Rotterdam ontbreekt daarentegen bij de BBLN.

Voor een vergelijking van de substitutiekracht tussen een nieuw tracé en de BBLN verwijs ik naar het antwoord op vraag 86.

420

Kan nader ingegaan worden op het verschil in toegestane geluidsbelasting bij situaties waar een geheel nieuwe spoorlijn wordt aangelegd en situaties waar de nieuwe lijn deel uit gaat maken van een reeds bestaande spoorlijn?

Kan aangegeven worden voor welke delen van het door het kabinet gekozen tracé dit onderscheid geldt?

Wat is de praktische uitwerking van het verschil?

Bij de aanleg van een nieuwe spoorlijn geldt een voorkeursgrenswaarde van 57 dB(A). Bij situaties waar sprake is van uitbreiding of wijziging van een bestaande spoorlijn wordt als uitgangspunt genomen dat met toepassing van het principe «by best practicable means» de voorkeursgrenswaarde zo dicht mogelijk wordt benaderd.

Gedeelten van het tracé A1/Fn/Fz waar sprake is van uitbreiding van bestaand spoor zijn Hoofddorp-Nieuw-Vennep, A20-Rotterdam CS, Rotterdam Lombardijen-Heerjansdam, Hollandsch Diep-Prinsenbeek.

De praktische uitwerking is dat er over de hele lijn gestreefd wordt naar een waarde van 57 dB(A). Echter, bij uitbreiding van een bestaande spoorlijn zullen de mogelijkheden voor maatregelen vaak beperkter zijn en zal het vermijden van een toename van de geluidsbelasting het eerste doel zijn.

421

Waarom is BBLN minder gunstig dan A1 voor het binnenlands gebruik, hoewel met de BBLN de markt naar Den Haag wordt aangeboord? (Zie ook overzicht pag. 96)

Tracé A1 voegt een nieuwe rechtstreekse lijn toe, waardoor men vanuit Rotterdam in ruim een kwartier op Schiphol is en in ongeveer een half uur in Amsterdam.

Zie ook het antwoord op vraag 222.

422

Wat zijn de voorspellingen over reizigersaantallen in het geval van de BBLN en de Bos-variant? (zie ook opmerkingen op pag. 121 over hogere reizigersaantallen ingeval van BBLN)

Zie de antwoorden op de vragen 160, 222 en 223.

423

(pag. 128): Gesteld wordt dat de langere reistijd van 10 minuten over de BBLN een negatieve weerslag heeft voor het binnenlandse reizigers-potentieel. Tegelijkertijd scoort de BBLN op het punt van binnenlands vervoer beter. Kan het kabinet hierop nader ingaan?

En kan een nader inzicht worden verschaft in het exploitatieresultaat?

Zie het antwoord op de vragen 160, 165, 222 en 223.

424

Vermeld wordt dat de omgevingseffecten van het aangepaste BBLN-ontwerp in het stedelijk gebied van de Randstad ingrijpend zullen zijn. Hoe verhouden deze effecten zich tot de ruimtelijke effecten van het A1-tracé?

De effecten van het aangepaste BBLN-ontwerp in het stedelijk gebied staan beschreven in het eerder genoemde onderzoeksverslag BBLN d.d. dec. 1995. In tabel bij vraag 199b staan de kwantitatieve effecten vermeld. Gezien de ligging van de BBLN in grotendeels bestaand stedelijk gebied en die van de A1 in minder stedelijk gebied dan wel nog te realiseren stedelijk gebied, weegt het kabinet de effecten nabij de BBLN zwaarder dan die van A1.

425

Bij de vergelijking van de BBLN en Bos-variant met het A1-tracé wordt uitgegaan van het substitutie-effecten van auto naar trein: Kan de minister nader ingaan op de substitutie-effecten van trein naar trein? (blz. 107)

Zie het antwoord op vraag 225.

426

Kan de Minister aangeven hoe groot de economische schade is voor een stad en regio Den Haag, indien de HST niet frequent – minder dan één maal per uur – in het centrum van stad en regio halteert?

Ik merk op dat bij uitvoering van het Kabinetbesluit Den Haag en de Haagse regio via een fijnmazig net van voor- en natransport goed is aangesloten op het internationale hogesnelheidsnet. In de drukke uren, wanneer de vervoersvraag voldoende is, is sprake van een rechtstreekse verbinding met Den Haag CS, waardoor dit station de status van internationaal HST-station.

Er kunnen verder twee effecten op Den Haag zijn. Enerzijds profiteert Den Haag van de algemene verbetering van de concurrentiepositie van de Randstad in Europees perspectief. Anderzijds kan er sprake zijn van herverdeling naar Amsterdam en Rotterdam.

De economische effecten van een HSL uiteten zich in het creëren van potentie, zo blijkt uit internationale ervaringen die in de verschillende economische effecten studies van NEI en Kolpron. Zonder actieve

ontwikkeling van die potentie door de (lokale) overheid, in samenwerking met het bedrijfsleven, wordt die potentie niet gerealiseerd. Lille is in dit verband een goed voorbeeld hoe het moet.

In internationaal perspectief gezien krijgt Den Haag, ook met een overstap in Rotterdam, een zeer goede aansluiting, te vergelijken met bijvoorbeeld locaties in Londen en Parijs bij belangrijke metro-stations. Iedere rechtstreekse aansluiting van Den Haag betekent bovendien dat Den Haag op de lijst van steden met een HST-station komt; het al dan niet hebben van die status is een factor die een rol speelt bij de rangordening van Europese investeringslocaties, zoals die bijvoorbeeld door het tijdschrift Fortune worden gemaakt. Die lijsten worden internationaal weer gebruikt door adviesbureaus, die buitenlandse bedrijven bijstaan bij de keuze van een investeringslocatie. Het gaat hierbij in het algemeen om imago-effecten die een stad voor een groot deel zelf kan beïnvloeden door de wijze waarop men de publiciteit zoekt.

Het imago-effect van de HSL op de Randstad wordt mede bepaald door het karakter van de Nederlandse HSL-Zuid. Hoe meer stations aan de lijn liggen, des te meer verwordt de lijn tot een opgewaardeerde InterCity-verbinding. Vanuit economisch perspectief, is het daarom in internationaal verband beter te werken met een gelaagde structuur: goede aan- en afvoerlijnen naar een beperkt aantal hoofdstations aan de HSL-Zuid. Vaker stoppen in Den Haag dan het beperkte reizigerspotentieel rechtvaardigt, zou wel eens een negatief totaaleffect op de Randstad als geheel kunnen hebben, terwijl de verdeling van dit lagere totaal over Amsterdam, Den Haag en Rotterdam, afhankelijk blijft van de relatieve inspanning die deze steden doen om het potentieel dat de HSL-Zuid biedt waar te maken.

427

Kunt u aangeven hoe groot de economische meerwaarde is voor stad en regio Haaglanden, indien de HST frequent – minstens éénmaal per uur – in het centrum van stad en regio halteert?

Zie het antwoord op vraag 172.

428

Wat denkt u, dat de effecten zullen zijn van het terugbrengen van het aantal internationale en Intercityverbindingen (richting Rotterdam en richting Amsterdam) op de stations Den Haag Centraal en Hollands Spoor, hetgeen gebeurt indien gekozen wordt voor een nieuwe lijn voor de HST? (zie Moret Ernst & Young pag. 82)

Zie het antwoord op de vragen 92 en 225.

429

Bij de audit over de bestaande lijn zijn, naar verluidt, nieuwe prognoses van Railned voor het aantal binnenlandse reizigers in de corridor HSL-zuid beschikbaar gekomen (zie rapport 12 in de literatuurlijst van Moret Ernst & Young). Deze cijfers zouden aangeven, dat het aantal binnenlandse reizigers over de bestaande lijn één tot twee miljoen meer is dan het aantal binnenlandse reizigers, dat gebruik zal maken van een nieuwe lijn door het Groene Hart. Deze nieuwe gegevens zijn, naar het zich laat aanzien, niet verwerkt in het onderzoek van Moret Ernst & Young. Kunt u ons deze nieuwe cijfers aanreiken en aangeven hoe zij uit werken voor de aantallen binnenlandse reizigers in de verschillende HSL-varianten?

Wat zijn bij doorberekening van deze gegevens de gevolgen ervan voor het exploitatieresultaat van de bestaande lijn?

Zie het antwoord op de vragen 165 en 222.

De BBLN-studie gaat uit van optimale bundeling. Op delen van het tracé zal in ieder geval een concessie moeten worden gedaan aan de maximaal mogelijke snelheid. Ook wordt uitgegaan van twee gescheiden stroom-systemen (25 kv op het HST-sporen en 1500 Volt op het binnenlandse sporen.

a. In hoeverre maakt een consequent gehanteerde ontwerp-snelheid van 200 km/uur de inpassing van de HST in het bestaande tracé eenvoudiger en goedkoper?

b. Indien bovendien zou worden uitgegaan van een uniform stroom-systeem, in hoeverre is dan de inpassing van de HST in het bestaande systeem eenvoudiger en goedkoper?

Hierbij graag speciale aandacht voor de mate waarin zessporigheid nodig is en voor de enorme en niet gespecificeerde kostenpost Vastgoed, die de BBLN-studie noodzakelijk acht.

a. Bij het ontwerp van de BBLN-variant is niet vooraf een bepaalde ontwerpsnelheid gehanteerd. Het uitgangspunt is maximale bundeling met de bestaande spoorlijn. De snelheid op de hogesnelheidssporen is daarvan een afgeleide. Binnen dit uitgangspunt is gezocht naar een zo hoog mogelijke rijsnelheid. In het huidige BBLN-ontwerp blijkt daarbij, op enkele rechte door gaande tracédelen, een snelheid tot maximaal 260 km/uur mogelijk. Op andere tracédelen zijn de snelheden aanzienlijk lager: bijvoorbeeld in de boog bij Warmond 160 km/uur en bij Den Haag Moerwijk 80 km/uur.

Op de volgende tracédelen is in het huidige BBLN-ontwerp sprake van een snelheid boven de 200 km/uur: tussen Nieuw-Vennep en Warmond; tussen Leiden-De Vink en Den Haag-Mariahoeve en tussen Delft-Zuid en Schiedam-Spaland. Onderzocht is wat de effecten zijn als op deze gedeelten de ontwerpsnelheid wordt beperkt tot maximaal 200 km/uur. Daarbij is gebleken dat dat geen wijziging in de tracering oplevert, noch in de dimensionering van de kunstwerken. Hierdoor, en doordat de bundelingsafstand tussen de sporen met het oog op de afwijkende bovenleidingsspanning toch niet kan worden gereduceerd, heeft een verlaging van de ontwerpsnelheid van de BBLN een verwaarloosbaar effect op de investeringskosten.

b. Bij snelheden boven 160 km/uur nadert de conventionele bovenleidingsspanning van 1500 Volt de grenzen van zijn mogelijkheden. Het toepassen van een uniform stroomstelsel betekent ofwel alle sporen 1500 V met als consequentie dat de hogesnelheidsstrein maximaal circa 160 km/uur rijdt – ofwel de ombouw van de gehele bestaande spoorlijn Amsterdam-Rotterdam naar 25 kV, een operatie die – gelet op de gevolgen voor het gehele spoorweginet – binnen de tijdspanne waarin de HSL-Zuid moet zijn gerealiseerd niet denkbaar is.

Qua inpassing betekent het toepassen van één stroomstelsel dat de afstand die moet worden aangehouden tussen de nieuw aan te leggen hogesnelheidssporen en de bestaande spoorlijn geen 9,25 à 9,50 m behoeft te zijn, maar kan worden teruggebracht tot 7,70 m. Een in het kader van de BBLN-studie uitgevoerde analyse heeft uitgewezen dat dit echter niet zou leiden tot een wezenlijk betere inpassing of tot wezenlijk lagere vastgoedkosten.

Wat deze laatste kostenpost betreft merk ik op dat openbaarmaking van kosteninformatie de marktpositie van het rijk beïnvloedt. Om deze reden is in de documenten slechts summier informatie over de kosten opgenomen. Desgewenst kan nadere informatie over de vastgoedkosten vertrouwelijk ter beschikking worden gesteld. Overigens zijn zowel op het ontwerp als op de kostenraming audits uitgevoerd.

Kan nog eens ingegaan worden op de problemen die zullen gaan ontstaan bij het station Leiden indien gekozen wordt voor bestaand spoor?

In de nadere studie naar de mogelijkheid van bundeling van het HSL-tracé met de bestaande lijn tussen Rotterdam en Schiphol (het BBLN-tracé) is uitvoerig gezocht naar optimalisering van de passage van de HSL ter plaatse van station Leiden. Er is een groot aantal varianten onderzocht in west-, oost- en middenliggingen en in verschillende hoogteliggingen. Na selectie bleven hier twee varianten over met elk hun eigen voor- en nadelen:

De eerste variant gaat uit van twee HSL-sporen aan de westzijde van het station. Komend vanuit de richting Warmond liggen de HSL-sporen (met 25 kV bovenleidingsspanning) aan de westzijde strak gebundeld met de bestaande lijn. Voor de passage door het vernieuwde station Leiden moet aan de westzijde, op korte afstand van het Academisch Ziekenhuis, ruimte worden gereserveerd, zodat de HSL-sporen onder de – aan te passen – overkapping kunnen worden ingepast. Het tracé volgt de bestaande sporen aan de westzijde door station De Vink. Ter hoogte van Leidschendam worden de HSL-sporen met een «dive-under» naar de oostzijde gebracht omdat de passage door Den Haag aan de oostzijde van de bestaande lijn het best inpasbaar is.

De tweede variant gaat uit van gebruik van de vrijliggende midden-sporen in station Leiden. Bij Warmond ligt het HSL-tracé aan de westzijde van de bestaande lijn. Om op de middensporen te kunnen komen moet de HSL het spoor Schiphol-Leiden en het spoor Haarlem-Leiden vrij kunnen kruisen. De bestaande sporen moeten uitgebogen worden om ruimte te bieden aan de HSL-sporen. De norm voor de spoorafstand tussen een 1500 V spoor en 25 kV sporen is uit het oogpunt van veiligheid bij onderhoudswerkzaamheden 9,25 m bij snelheden tot 250 km/uur en 9,50 m bij snelheden boven 250 km/uur. De vrije middensporen in Leiden liggen op 6 m afstand van de perronsporen en voldoen dus niet aan deze norm. Om deze reden dient in deze variant de passage door Leiden onder 1500 V te geschieden. Daartoe zijn ten noorden en ten zuiden van station Leiden spanningssluisen nodig om van 25 kV naar 1500 V bovenleidings-spanning te kunnen overgaan. Direct ten zuiden van station Leiden gaan de HSL-sporen kruisingsvrij door middel van een fly-over naar de oostzijde van de bestaande sporen en blijven aan de oostzijde tot Den Haag HS.

De voor- en nadelen van beide varianten zijn samengevat:

- bij de westvariant (1) wordt het terrein van het Academisch Ziekenhuis perifeer aangesneden. In ontwikkeling zijnde bouwplannen moeten worden aangepast; dit leidt tot hoge kosten voor vastgoed. Bij de middenvariant treden deze effecten niet op.
- bij de middenvariant (2) zijn spanningssluisen nodig aan weerszijden van station Leiden. Hierdoor gaat de gemiddelde snelheid omlaag. De middenvariant voldoet bovendien niet aan de normen voor spoorafstanden in het gedeelte tussen Warmond en station Leiden.

Daarnaast veroorzaakt de middenvariant exploitatieve beperkingen van station Leiden.

Leiden is een belangrijk knooppunt tussen de verschillende vervoerstromen op de Oude Lijn. Dit is aanleiding om te Leiden aansluiting te bieden tussen zowel de InterRegio-treinen onderling als tussen de InterRegio- en Agglo/Regio-treinen. Daartoe is de infrastructuur te Leiden enkele jaren geleden zo gebouwd dat het voor de hoofdrichting altijd mogelijk is om gelijktijdig met twee treinen aan te komen en te vertrekken. Daarbij wordt ook gebruik gemaakt van de doorrijsporen in het midden. Er is geen aanleiding om de verknopingsmogelijkheden die te Leiden in het kader van Rail 21 onlangs gerealiseerd zijn, in de BBLN-variant gedeel-

telijk weer teniet te doen. De behoefte aan deze verknopingen voor de binnenlandse reizigerdiensten vermindert niet in geval een BBLN wordt aangelegd.

432

Welke afspraken zijn er nationaal en internationaal gemaakt met betrekking tot de ontwerpsnelheid en de exploitatie van de HST-Zuid?

Zie het antwoord op vraag 41.

433

Het rapport van Moret Ernst & Young stelt (pag. 50), dat een nieuwe MER nodig is, indien besloten zou worden tot het laten rijden van de HST over de bestaande lijn. Hoe verhoudt deze constatering zich met de stelling van het ministerie dat een aanvullende MER niet nodig is (zie BBLN-studie, december 1995, pag.9)?

In PKB-deel 1 sprak het kabinet uit dat de BBLN-variant niet de voorkeur had. Gelet op de inspraakreacties en op advies van onder meer de Cie-m.e.r. heb ik toegezegd de mogelijkheden van de bestaande spoorlijn nader te onderzoeken en beide bij die studie met name de door de TU-Delft gedane suggesties te betrekken. Deze in december 1995 voltooide studie leverde niet zodanig nieuwe informatie op dat er aanleiding was de kabinetsvoorkeur voor een nieuwe lijn te herzien. Op grond daarvan is geconcludeerd dat er ook geen reden is de studie als een aanvulling op het MER te zien.

Naar het oordeel van het kabinet is er derhalve op dit moment voldoende informatie beschikbaar om over de merites van de BBLN variant te kunnen oordelen. In het Moret-rapport wordt de vertraging van ongeveer een jaar die optreedt bij een keuze voor BBLN gekoppeld aan de noodzaak een nieuwe MER te moeten maken. Dat is niet correct. De vertraging van minimaal een jaar treedt op doordat deze variant, in overleg met de lagere overheden, nader moet worden uitgewerkt tot het niveau waarop nu het door het kabinet gekozen tracé is uitgewerkt. Het tracébesluit zal hierdoor minimaal een jaar later vastgesteld kunnen worden.

434

De centrale kritiek van het ministerie van V&W op de TU-studie was, dat op termijn een niet volledig zessporige bestaande lijn – waarschijnlijk – onvoldoende capaciteit zou hebben om het binnenlandse treinverkeer op te vangen. Welke mogelijkheden ziet u om een groei van het aantal binnenlandse reizigers op te vangen buiten de bestaande lijn om (bij voorbeeld Randstadrail: de aanleg van «binnenlandse» light rail spoorlijn die bundelt met de snelwegen A4 en A13 en loopt van Rotterdam naar Leiden)?

Bij Randstadrail wordt met name gedacht aan een lightrail-concept op de Hofpleinlijn, Zoetermeerlijn en de lijn naar Hoek van Holland.

Met name een sterk verbeterde Hofpleinlijn kan via een lightrail-concept een belangrijke functie vervullen voor het vervoer in de directe invloedssfeer van de lijn. Verder is het niet denkbeeldig dat deze lijn een dusdanig aantrekkelijk alternatief vormt voor het huidige vervoer van Den Haag naar Rotterdam via Delft, dat vervoerverschuiving naar de Hofpleinlijn optreedt.

Langs de A4 en de A13 is tussen Rotterdam en Leiden slechts in beperkte mate sprake van woonvoorzieningen, zodat een binnenlandse lightrail-verbinding gebundeld met deze wegen onvoldoende vervoer zal aantrekken. Een dergelijke verbinding zal de bestaande spoorlijn dus niet of nauwelijks ontlasten.

435

Hoeveel tijdverlies ontstaat er indien HST's in Rotterdam gekoppeld en gesplitst zouden worden ten behoeve van de bediening van Den Haag via een «vorkje»?

Er ontstaat geen tijdverlies bij het koppelen of splitsen van de HST'n te Rotterdam. Er is vanuit gegaan dat in de toekomst de benodigde tijd voor het in- en uitstappen van de reizigers even groot is als de benodigde tijd voor het splitsen of combineren van de treinen.

436

Zijn er in het verleden afspraken gemaakt met andere partijen in binnen- en buitenland die het verhinderen dat een ander tracé zal worden aangelegd dan het A1- of een daarmee vergelijkbaar tracé?

Indien dit het geval is, zijn er dan claims te verwachten wanneer voor een ander tracé dan de A1 wordt gekozen?

Neen.

437

a. Wat worden de reistijden voor de BBLN-variant indien wordt uitgegaan van de volgende uitgangspunten:

- viersporigheid tussen Amsterdam CS en Lage Zwaluwe;*
- bovenleidingsspanning gelijk aan binnenlands spoorwegnet;*
- bundeling snel en langzaam verkeer op aparte sporen;*
- snelle sporen maximaal 200 km/uur;*
- meerijden HSL met binnenlands IC-verkeer;*
- viersporige tunnel bij Delft.*

b. Wat is de baanvakcapaciteit van de BBLN-variant conform bovenstaande uitgangspunten?

c. Wat is het effect op het aantal binnenlandse en buitenlandse reizigers op dit tracé?

De uitgangspunten leiden zoals beschreven bij vraag 167 tot een variant, die sterkt lijkt op de variant BLZ-160 en BLN-160 zoals die in de Nieuwe HSL-Nota (1994) staan beschreven. De HST's rijden met een snelheid van een InterCity. De reistijden van de variant BLN-160 zijn: 35 minuten tussen Rotterdam en Schiphol.

Er van uitgaande dat ten zuiden van Rotterdam voldoende capaciteit is, dan kunnen in het ontwerp BLN-160 maximaal 2 HST's per uur worden verwerkt, en dan alleen de treinen naar Brussel en Parijs en ook nog alleen als ze om het half uur rijden. De gewenste capaciteitsruimte voor de derde trein (naar Londen) en de vierde trein (om Parijs heen naar Zuid-Frankrijk) ontbreekt zowel vanwege capaciteitsgebrek als vanwege de zogeheten tijdligging ten opzichte van de binnenlandse dienstregeling (zie ook deelrapport 5 bij PKB-deel 1).

Wat betreft het gedeelte tussen Rotterdam en Lage Zwaluwe, geeft een viersporig traject daar veel meer problemen. Door het capaciteitsgebrek komt de te rijden dienstregeling in de buurt van het nul-alternatief (geen HST's, maar Benelux-treinen) en het nul-plus alternatief (enkele HST's per dag) uit de Nieuwe HSL-Nota van 1994. Het aantal internationale reizigers in die alternatieven varieert tussen de 3,7 mln en de 4,3 mln. De binnenlandse dienstregeling van Rail 21 en Rail 21 Cargo kan niet geheel worden gereden.

2. WB3-variant

438

Betekent bundeling van het HSL-tracé met de A4/A13 (Bos-variant) voor het gedeelte van het Groene Hart tussen Leiderdorp en Leidschendam dat

een inbreuk gemaakt wordt op het Structuurschema Groene Ruimte en het bufferzonebeleid?

Welke betekenis hecht de regering aan het instandhouden van de Duivevoorde-corridor?

Bundeling van de HSL-Zuid met de A4/A13 betekent dat de HSL direct aan de binnengrens van het Groene Hart komt te liggen en de rijksbufferzone Den Haag-Leiden-Zoetermeer door een bredere barrière dan de huidige zal worden doorsneden. In het kader van het Structuurschema Groene Ruimte is het gebiedsperspectief voor het Strategisch Groenproject Haaglanden in ontwikkeling (600 ha RGS, 300 ha recreatiegebied/-bos, 150 ha natuurontwikkelings-/reservataatsgebied en 100 km groene langzaam-verkeersverbindingen). Uit het oogpunt van de Ecologische Hoofdstructuur (EHS) en het rijksbufferzonebeleid is in dat verband aangegeven dat de instandhouding en verdere bevordering van de openheid van de corridor tussen Leidschendam en Voorschoten van belang is om de nu nog aanwezige (ecologische-, landschappelijke en recreatieve) relatie tussen het Groene Hart en de Zuidhollandse Duinstrook te behouden. Ook in het kader van de actualisering van de VINEX wordt momenteel gezien of ook in dit gebied tot verdere versterking van de flanken van het Groene Hart moet worden overgegaan (Groene Hart-impuls).

Op PKB-kaart 3 in het SGR is een ruimtelijke verbinding van belang voor recreatie en natuur aangegeven tussen de duinen en de veenweidegebieden ten noordwesten van Zoetermeer. Hoewel dit geen verbindingzone uit de ecologische hoofdstructuur is, heeft deze de volgende ecologische waarden:

- verbinding van de weidevogelgebieden rond Duivevoorde ten NW van Zoetermeer;
- verbinding van (toekomstige) boscosecosystemen in de binnenduinrand (landgoederen), diverse randstadgroenstructuurprojecten, nog te realiseren bossen in het SGR Landgoederenzone;
- de Haaglanden en het toekomstige Bentwoud ten noordoosten van Zoetermeer.

439

Kan een opsomming worden gegeven van de VINEX-verstoringsen die samenhangen met de realisatie van de WB3-variant?

Ten tijde van het opstellen van het aanvullend MER voor de variant WB3 was de planontwikkeling van de VINEX-locaties in Haaglanden onvoldoende uitgekristalliseerd om kwantitatieve uitspraken te doen over de effecten van de HSL-Zuid. Daarom zijn de effecten in het A-MER kwalitatief beschreven.

Inmiddels, nu er meer zicht is op de invulling van de VINEX-locaties, heeft het Projectbureau HSL-Zuid voor de VINEX-gebieden langs de WB3 locatiestudies uitgevoerd. Deze studies zijn primair bedoeld voor het bepalen van een inpassingsstrategie, maar geven ook een beeld van de globale gevolgen van de WB3 op de locaties. De onderstaande gegevens zijn ontleend aan deze locatiestudies. Deze tabellen geven alleen de effecten op de VINEX-locaties weer, en zijn daarmee in feite een aanvulling op de in het A-MER weergegeven effecten voor de hele WB3.

<i>VINEX-locatie Forepark/Leidschenveen</i>	
verbindingen	Doordat de HSL hoog tot zeer hoog is gelegen verbreekt zij in fysieke zin geen bestaande verbindingen. De 2 geplande verbindingen over de A4 worden wel verbroken, doordat ze op dezelfde hoogte liggen als de HSL.
geluidscontouren	De geluidscontour van de HSL reikt tot ver in het gebied. T.p.v. Leidschendam worden 2 tot 4 m. hoge geluidsschermen voorgesteld. Hierdoor valt de meeste woonbebouwing van Leidschendam buiten de geluidshinderzone van de HSL. Enkele woningen aan de Stompwijkse Vaart zitten binnen de geluidshindercontour. Afhankelijk van de planuitwerking betekent dit saneren of hogere schermen toepassen.
doorsnijding	Van zuid naar noord worden de volgende functies doorsneden: een sportcomplex met aanverwante voorzieningen en een volkstuinencomplex, beiden in de groene buffer Vlietrand gelegen. Diverse kavels van het bedrijventerrein Forepark worden aan de rand aangesneden.
woningbouw ruimtevorm	Geen invloed op woongedeelte VINEX-locatie (Leidschenveen). Tussen HSL en A4 ontstaan zowel aan de noord- als aan de zuidzijde smalle en langgerekte ruimtes. Aan de noordwestzijde wordt een open en groen buffergebied versmald.
algemeen	Realisatie HSL is niet in VINEX-uitvoeringsconvenant opgenomen. Voor de rand van Forepark zal gedeeltelijk aankoop en herstructurering moeten plaatsvinden.

<i>VINEX-locatie Ypenburg (masterplan Ypenburg)</i>	
verbindingen	Bij Ypenburg zal het geplande viaduct naar Delft-noord fors verlengd moeten worden, aangezien ter plaatse van de passage niet strak gebundeld kan worden. Andere verbindingen worden door de HSL niet fysiek belemmerd. Uit belevingsoogpunt wordt de infrastructurele barrière groter.
geluidscontouren	Vanwege de hoge ligging van de HSL zijn hoge schermen nodig om de geluidscontour 57 dB(A) enigszins buiten de geplande woonbebouwing te houden.
doorsnijding	De HSL doorsnijdt met name randen van verschillende functies. Bij Ypenburg wordt de voor de snelwegen geplande, hoge geluidswal doorsneden, evenals enkele bestaande en geplande bedrijfslocaties.
woningbouw	Ondanks de voor HSL geplande geluidsbeperkende voorzieningen (tot 4 m. hoog) vallen diverse toekomstige woningen binnen de geluidscontour 57 dB(A). Gebaseerd op een woningdichtheid van 32 woningen per ha betreft het dan 275 woningen.
ruimtevorm	Bij Ypenburg veroorzaakt de HSL twee banaanvormige ruimtes tussen het knooppunt en de HSL. Daarnaast worden wat snippers van bedrijfsterreinen afgesneden.
algemeen	Realisatie HSL is niet in VINEX-uitvoeringsconvenant opgenomen. De planopzet voor Ypenburg zal moeten worden aangepast, voor wat betreft de aan de spoorlijn grenzende woningbouw- en bedrijfslocaties.

<i>VINEX-locatie Delfgauw-Emerald (masterplan)</i>	
verbindingen	De HSL ligt gedeeltelijk op de parallelweg langs de A13 of net ten oosten daarvan. De weg vervalt hierdoor en er moet een alternatief worden ontwikkeld. De geplande tunnel onder de A13 voor OV en langzaam verkeer dient verlengd te worden. Ook zal de passage met de nu in aanbouw zijnde provinciale weg (N470) gewijzigd moeten worden. Het is de vraag of de kort opeenvolgende passages technisch wel realiseerbaar zijn: de HSL passeert de tunnel bovenlangs, terwijl de vlak daarnaast liggende N470 onderlangs gekruist moet worden. Gezien de benodigde doorgangshoogte van een HSL kan dit problemen opleveren.
geluidscontouren	Om de geluidscontour van 57 dB(A) zo veel als mogelijk buiten de geplande woningbouwlocatie te houden zijn schermen van 4 m hoogte noodzakelijk.

<i>VINEX-locatie Delfgauw–Emerald (masterplan)</i>	
doorsnijding	De HSL doorsnijdt diverse bestaande en geplande functies: – entree tuincentrum – ijsbaan – helofytenfilter: deze zijn belangrijk vanwege de functie voor waterberging en -zuivering. Waarschijnlijk zal de verloren gegane oppervlakte gecompenseerd moeten worden. – een groenzone – kantoorgebouwen – bedrijfslocatie Ahold-distributiecentrum (contract is getekend).
woningbouw	Aan de Pijnackerse Vaart vallen circa 12 bestaande woningen binnen de geluidscontour 57 dB(A). Ondanks de 4 m. hoge schermen vallen nog circa 50 te bouwen woningen binnen de contour vallen.
ruimtevorm	De parallelle ligging van HSL en A13 versterkt het lineaire karakter van de ruimtes. De geplande bufferzone tussen de bundel en de toekomstige bebouwing wordt aanzienlijk aangetast en er ontstaan smalle restruimtes tussen HSL en A13. De verbreding van de infrastructuur houdt ook een vergroting van de barrière tussen Delft en Delfgauw in. In totaal zal door de realisatie van WB3 ongeveer 5,6 ha onttrokken worden aan de VINEX-locatie. Door de versnippering ontstaan er smalle, langgerekte restruimtes tussen de autosnelweg en de spoorbaan.
algemeen	Realisatie HSL is niet in VINEX-uitvoeringsconvenant opgenomen. Gezien de aantasting van de rand van het plan (bufferzone) en de mogelijke gevolgen daarvan op de rest van de locatie ligt aanpassing van de planvorming voor de hand.

<i>VINEX-locatie Noordrand I (IPNR)</i>	
verbindingen	Aan de zuidzijde van het gebied worden de huidige en toekomstige routes doorsneden. Ter hoogte van de tunnel heeft de HSL geen invloed op de verbindingen, aangezien die zich boven de tunnel kunnen afwikkelen.
geluidscontouren	Binnen de geluidscontour van 57 dB(A) liggen de geplande recreatieve ruimte en het geplande bedrijventerrein. De contour heeft geen invloed op de geplande woonwijken.
doorsnijding	Door de tracering van de HSL worden de volgende eenheden doorsneden: de open ruimte tussen de Kleiweg en de A20, de geplande recreatieve ruimte en aan de noordzijde een gepland bedrijventerrein.
woningbouw ruimtevorm	De geluidscontour blijft juist buiten de geplande woonwijken. Het plangebied wordt door de HSL centraal doorsneden. Aan de noordzijde is de HSL in een tunnel gedacht, waardoor de invloed op de ruimtelijke vorm beperkt blijft. Aan de zuidzijde is de HSL op een dijk door de aan te leggen recreatieplas gesitueerd. Het is gezien de stand van planvorming bij Noordrand I nog onduidelijk hoeveel ha. door realisatie van WB3 verloren gaat.
algemeen	Realisatie HSL is niet in VINEX-uitvoeringsconvenant opgenomen. Gezien de centrale doorsnijding zal de planopzet voor de VINEX-locatie geheel moeten worden herbezien.

440

(pag. 31–36) Hoeveel woningen en agrarische grond zullen in de gemeente Alkemade moeten verdwijnen als gevolg van realisatie van het WB3-tracé en hoeveel woningen komen binnen resp. de 57 dB(A)- en de 70 dB(A)-contour?

Het aantal woningen en de oppervlakte agrarische grond die in Alkemade zullen moeten verdwijnen zijn pas aan de hand van het gedetailleerde tracéontwerp in de fase van het tracébesluit te bepalen. Indicatieve getallen zijn: te slopen woningen circa 10, te onttrekken agrarische grond circa 20 ha.

In de gemeente Alkemade zullen in het in PKB-deel 3 vastgelegde tracé circa 35 woningen een geluidsbelasting ondervinden die hoger is dan 57 dB(A), maar lager dan 65 dB(A). Enkele woningen krijgen volgens de

globale inzichten meer dan 65 dB(A). Daarbij is ervan uitgegaan dat er langs Nieuwe Wetering een scherm wordt geplaatst met een hoogte van 5 m boven de bovenkant van het spoor. Ter hoogte van Rijkswetering is voor beide zijden rekening gehouden met een scherm van 4 m boven het spoor. Overigens moet worden bedacht dat in de huidige situatie vanwege de autosnelweg A4 in zowel Nieuwe Wetering als Rijkswetering sprake is van een saneringssituatie. Bij aanleg van de HSL-Zuid en de eventuele verbreding van de A4 zal naar de cumulatie van geluid worden gekeken, en er zal naar een integrale oplossing worden gezocht.

441

Bundeling met A4/A13 ontziet het Groene Hart maar heeft volgens het Kabinet grote consequenties voor VINEX-locaties. Kan nader omschreven worden om welke VINEX-locaties het hier gaat en waaruit de schade zal bestaan?

Zie het antwoord op vraag 439.

442

Wat zijn de technische problemen bij de dubbele tunnelbak, de tunnel van WB3 en het aquaduct van de A4 nabij de Oude Rijn en welke financiële gevolgen zijn voorzienbaar?

De technische problemen ter hoogte van Leiderdorp worden hoofdzakelijk veroorzaakt door de samenhang tussen de HSL en wegverbreding. De autosnelweg A4 en het WB3-tracé kruisen elkaar te Leiderdorp onder een zeer kleine hoek en komen daardoor over een grote lengte boven elkaar terecht. De A4 ligt ter plaatse laag, om door middel van een aquaduct de Oude Rijn te kruisen. Hierbij moet tevens worden bedacht dat het verkeer op de A4 geen al te grote beperkingen kan worden opgelegd. Dit – en de wens om de uitvoeringseffecten te beperken – stelt hoge eisen aan de bouwfasering. Daarnaast is inmiddels bekend dat de keuze voor een boortunnel de verbreding van de A4 ernstig belemmert, vanwege beperkingen voor latere funderingsconstructies daarvan.

Bij het aquaduct worden er geen technische problemen verwacht.

De HSL kruist de A4 bij tracé WB3 onderlangs en komt daardoor zeer diep te liggen (circa 24 m beneden NAP). Deze diepe ligging in combinatie met een ingewikkelde fasering van deze elkaar kruisende infrastructuur maken deze oplossing zeer complex, hetgeen extra onzekerheden met zich meebrengt. Dit is verdisconteerd in de kostenschattingen door grotere onzekerheidsopslagen te hanteren.

443

Welke geluidswinst biedt de WB3-variant in Leiderdorp (aquaduct, verdiepte ligging en open tunnelbak voor A4 en tracé WB3) ten opzichte van de situatie, waarin sprake is van een viaduct (A4)?

En hoe groot zal de geluidswinst zijn als sprake is van een boortunnel voor de WB3-variant?

Welke meerkosten brengt die met zich mee? (pagina 138)

In het A-MER voor WB3 zijn een aantal varianten weergegeven voor de samenhangende uitvoering van de HSL en de wegverbreding. In het A-MER is een variant geselecteerd die zo weinig mogelijk overlast voor Leiderdorp opleverde. In het kader van van de tracéstudie/m.e.r. voor de A4 worden de verbredingsvarianten nader beoordeeld. Hierop vooruitlopend kan wel worden geconcludeerd dat een A4 op een hoge brug ongunstiger is voor de geluidshinder dan een A4 in een open tunnelbak.

Akoestisch maakt een boortunnel in plaats van een tunnelbak ter hoogte van Zoeterwoude slechts een gering verschil. De dominerende

geluidsbron blijft de autosnelweg. Volledig wegnemen van het geluid van de HSL door middel van een tunnel heeft relatief weinig effect.

Zie verder het antwoord op vraag 446.

444

Wat zijn de gevolgen voor de huidige en toekomstige woningbouw resp. werkterreinen wanneer de WB3-variant aangelegd wordt volgens het alternatief van de Kamer van Koophandel Haaglanden met een strakkere bundeling langs de rijkswegen met gebruikmaking van de glide-over techniek?

Vanwege ontbrekend inzicht in het detailontwerp van de KvK-variant zijn deze gevolgen niet aan te geven. Wat betreft de aspecten strakkere bundeling en glide-over techniek wordt verwezen naar de beantwoording van vraag 454 en verder.

445

Welke schadeclaims van bedrijven zijn te verwachten bij realisatie van de HSL via dit bundelingsalternatief?

Bij realisatie van de KvK-variant zijn nabij de locatie Ypenburg claims als gevolg van nadeelcompensatie en planschade te verwachten. In de zuidoost-oksel van Ypenburg dienen daar een aantal bedrijfsgebouwen te verdwijnen die bij tracé WB3 juist gespaard zouden blijven. Bij het geprojecteerde bedrijventerrein Hoornwijck loopt WB3 daar ongunstiger doorheen dan de KvK-variant. Door een groot aantal dwangpunten wordt het WB3-tracé ongunstig door het Forepark geleid. Deze dwangpunten lijken bij de KvK-variant niet onderkent te zijn, waardoor deze variant van een strakkere bundeling uitgaat.

De exacte gevolgen van een en ander zijn niet te bepalen, omdat een concreet inzicht in het detail-ontwerp van de KvK-variant ontbreekt. Wel is te voorzien dat er schadeclaims zullen komen van projectontwikkelaars (vertraging, planwijziging, verminderd rendement van de bouwlocatie, renteverlies) en directe schadeclaims vanwege reeds uitgegeven percelen (onder meer Ahold).

446

In de PKB deel 1 van mei 1994 geeft de regering aan dat het tracé B3, toen nog aangeduid als uw tweede voorkeurstracé, bij de passage Leiderdorp door middel van een boortunnel wordt uitgevoerd. Thans geeft u aan dat bij de passage aldaar, bij zowel tracé B3 als de met de rijkswegen A4 en A13 gebundelde varianten, de uitvoering plaatsvindt door middel van een (kortere) cut-and-cover tunnel. Kunt u aangeven wat uw redenen geweest zijn voor het laten vervallen van de genoemde boortunnel?

Wat betekent het opnieuw opnemen van deze boortunnel qua kosten, realisatietermijn en welke baten, zowel tijdelijk als definitief (milieu, leefbaarheid, beleidsvrijheid uitvoering verbreding A4) zijn hiervan ten opzichte van de cut-and-cover tunnel te verwachten?

Zou een geboorde tunnel bij Leiderdorp technisch en ruimtelijk mogelijk zijn en zo neen, welke onoverkomelijke bezwaren zijn daaraan verbonden?

In welke mate zou een geboorde tunnel mogelijke varianten voor de verbreding van de A4 bij Leiderdorp blokkeren of verhinderen?

In PKB-deel 1, uit 1994, is er bij het ontwerp van tracé B3 van uitgegaan dat de HSL onafhankelijk van de plannen voor het eventueel verbreden van de A4 uitgevoerd zou kunnen worden. De ligging van de HSL en de A4 waren daarbij wel op elkaar afgestemd. Nader onderzoek, zowel in het kader van beide projecten als in het kader van de studies naar ondergronds bouwen, hebben echter geleerd dat het technisch niet mogelijk is

eerst een boortunnel voor de HSL aan te leggen en dat daarna de A4 wordt verbreed en onder de Oude Rijn door wordt geleid. Bovendien komt het vreemd over om eerst bouwoverlast van de HSL te vermijden met een boortunnel om daarna de gemeente toch in een jarenlange bouwoverlast vanwege de autosnelweg A4 te zetten. Een derde aspect is het inzicht dat bij een HSL volgens de tracés B3 of WB3 deze gelijktijdig met de verbreding van de A4 moet worden gerealiseerd om de totale bouwoverlast te beperken.

Om deze reden is in het A-MER voor WB3 niet meer uitgegaan van een boortunnel maar van de bouwputmethode, waarin dan gelijktijdig de HSL en de autosnelweg worden aangelegd. Omdat een dergelijke tunnel minder diep ligt dan een boortunnel is het gedeelte in de gemeente Zoeterwoude, tussen de Oude Rijn en de spoorlijn Leiden-Utrecht, vanwege kostenbesparing als een open tunnelbak uitgevoerd gedacht.

Het opnieuw opnemen van een boortunnel betekent in Leiderdorp het in feite onmogelijk maken van het verbreden van de autosnelweg. De meerkosten van een boortunnel ten opzichte van het ontwerp in PKB-deel 3 zijn in dit licht niet meer relevant.

447

Kan uitgebreider verslag worden gedaan van genoemd onderzoek naar een gewijzigd WB3-tracé, gecombineerd met een station nabij Ypenburg?

Er is onderzocht of een gewijzigd WB3-tracé (WBH inclusief station) beter inpasbaar zou zijn in de VINEX-locatie Ypenburg. Hiertoe zijn bijvoorbeeld door het adviesbureau Kolpron de indirecte economische effecten onderzocht (zie literatuurlijst PKB-deel 3 pagina 198). De onderzochte tracés zijn enkele op WBH gelijkende tracés – alle aan de oostzijde van de A4 – die zo goed mogelijk in de stedelijke structuur van Ypenburg zouden passen. Alle stationslocaties zijn hierbij gekozen op de kruising met de bestaande spoorlijn.

Geconcludeerd werd dat de ruimtelijk-economische ontwikkeling van Haaglanden door een station aldaar een impuls zou krijgen. De internationale vervoerwaarde van een station op die plaats is echter laag. Dit zou in de toekomst kunnen toenemen, bij een – nu nog onzekere – ontwikkeling van Haaglanden in oostelijke richting. Als alleen naar het vervoersaanbod wordt gekeken is een tussenstop van de hogesnelheidstreinen op deze plaats niet gauw te rechtvaardigen, gegeven de ligging tussen de stops in Rotterdam en Amsterdam/Schiphol. Een extra station doet afbreuk aan het HSL-concept. Het kabinet heeft op grond van het bovenstaande geconcludeerd dat een station op die plaats geen reële optie is.

448

Is bij de inschatting van de internationale vervoerswaarde van deze variant rekening gehouden met de mogelijkheid van een altemeerende stop bij Ypenburg, of is uitgegaan van een nieuwe, vaste halteplaats?

Bij de inschatting van de vervoerswaarde van het station is uitgegaan van de reizigers die zo'n station zou kunnen aantrekken. De vervoerswaarde wordt eerst bepaald, dan pas het aantal stops. Gezien de geringe vervoerswaarde komt die tweede afweging niet meer aan de orde.

3. Y-variant

449

Waarom is de zgn. Y-variant niet eerder onderzocht en uitgewerkt? Is het, alvorens een definitieve keuze te maken over tracés, niet verstandiger een dergelijke variant nader uit te laten werken?

In de in februari 1993 door het parlement goedgekeurde «PKB Nationaal Ruimtelijk Beleid (VINEX)» is over de HSL-Zuid als uitgangspunt vastgelegd:

«het opnemen van Amsterdam, Schiphol en Rotterdam in de verbinding en het mogelijk maken van snelheden van 300 km/uur, zowel tussen Schiphol en Rotterdam als tussen Rotterdam en Antwerpen, door de aanleg van een nieuwe lijn.»

In deelrapport 4 van PKB-deel 1 is een variant in beschouwing genomen waarbij de verbinding met Amsterdam en Schiphol via Utrecht zou worden aangelegd. Over dit tracé wordt het volgende gemeld:

«Bij deze variant wordt Rotterdam CS niet aangesloten op de HSL. Ook wordt voorbij gegaan aan het uitgangspunt van een zo kort mogelijke route vanaf Amsterdam, Schiphol, Rotterdam naar het zuiden.»

Om deze redenen is de variant via Utrecht bij de verdere studies niet meegenomen.

De door de inspreker gepresenteerde Y-variant voorziet wel in aansluiting van Rotterdam op het hogesnelheidsnet. Op basis van de inspraakreactie is de Y-variant deze zomer globaal uitgewerkt. Hierbij wordt uitgegaan van nieuwe infrastructuur tussen de Belgische grens en Utrecht. Tussen Utrecht en Amsterdam CS/Schiphol wordt grotendeels gebruik gemaakt van de bestaande lijn, zoals die volgens het Tweede Tactisch Pakket wordt aangelegd. Dit levert wel een capaciteitsprobleem op tussen Duivendrecht en Utrecht, terwijl uitbreiding van de sporen daar door de dichte bebouwing niet goed mogelijk is. Verder lijkt wegens capaciteitsproblemen een spoorverdubbeling van de Zuidtak noodzakelijk. Tussen Breda en Dordrecht wordt ook uitgegaan van nieuwe infrastructuur.

Een voordeel van de Y-variant is de verbetering van de verbinding Utrecht–Breda. Dit voordeel weegt echter niet op tegen het nadeel dat de kortsluiting Schiphol–Rotterdam ontbreekt. Het kabinet acht deze verbinding een essentieel onderdeel van de HSL-Zuid. Met het wegvallen van de verbinding Schiphol–Rotterdam vervalt een aanzienlijke vervoersmarkt. De positie van de grote steden en de mainports wordt met de Y-variant minder versterkt dan met tracé A1-Fn-Fz. Met de Y-variant ontstaan capaciteitsproblemen op de spoorwegen rond Amsterdam, Rotterdam en Den Haag. Zowel bij de Y-variant als met A1-Fn-Fz wordt het Groene Hart doorsneden. Bij zowel Y als A1-Fn-Fz wordt gedeeltelijk gebundeld met bestaande infrastructuur. Bij de Y-variant is ter hoogte van Lexmond geen sprake van strakke bundeling. Daar waar in het Groene Hart niet strak kan worden gebundeld ligt de HSL in de Y-variant op maaiveld, volgens tracé A1 in een tunnel.

Bij zowel de Y-variant als A1-Fn-Fz worden woonwijken, werkgebieden, en gebieden met natuurlijke, landschappelijke en/of recreatieve waarde doorsneden of op korte afstand gepasseerd, bij de Y-variant over een langere lengte.

Op basis van een globaal ontwerp zijn de kosten van de Y-variant, zonder aanpassingen tussen Rotterdam en Den Haag, en gebruik makend van bestaand spoor tussen Dordrecht en Rotterdam, geraamd op minimaal 7,5 à 8 mld. Als ook de kosten van realisatie van het volledige tracé Fnoord en BBLN tussen Rotterdam en Den Haag worden meegeerekend, bedragen de kosten minimaal 11,5 à 12 mld. De Y-variant is te optimaliseren, maar dan moet rekening worden gehouden met forse meerkosten. Het in procedure brengen van de Y-variant zal veel extra tijd vergen (minimaal 5 jaar).

Dit alles leidt tot de conclusie dat aan de Y-variant, ten opzichte van het door het kabinet gekozen tracé, zoveel nadelen zijn verbonden dat het voornamelijk niet zinvol lijkt de variant nader uit te werken.

450

Hoe kijkt de Minister aan tegen de door sommigen geopperde suggestie om vooralsnog te volstaan met een HST ten noorden van Rotterdam over bestaand spoor waarbij de aanleg van spoor tussen Breda en Utrecht in de komende jaren voorbereid kan worden?

De suggestie klinkt als een gefaseerde uitvoering van de Y-variant. Uit een – naar aanleiding van de inspraakreactie die deze variant introduceert – uitgevoerde verkenning blijkt dat veel van de vermeende voordelen ervan niet opgaan. Ook deze variant doorsnijdt het Groene Hart, zij het op een andere plaats. Schiphol, Rotterdam en Den Haag worden minder goed bediend, de Y-variant leidt tot capaciteitsproblemen op het bestaande net en de meerkosten zullen fors zijn.

In het antwoord op vraag 449 heb ik uiteengezet waarom ik deze optie geen aantrekkelijke vindt. De bepleite gefaseerde aanleg betekent bovendien dat op het traject ten noorden van Rotterdam de capaciteitsproblemen nog lang blijven voortbestaan, en de aansluiting van Amsterdam en Schiphol op het Europese hogesnelheidsnet beneden de maat blijft.

4. RPF-variant

451

Hoe kijkt U aan tegen een RPF-variant waarbij de inpassing plaatsvindt door middel van de technieken gesuggereerd in het alternatief van de Kamer van Koophandel Haaglanden met een strakkere bundeling langs de rijkswegen met gebruikmaking van de glide-over techniek?

Na de tunnel bij Delft gaat het tracé in het huidige ontwerp via een spoorviaduct door het glastuinbouwgebied, langs TNO en over het Elsenburgerbos. Een «Glide-over» is vergelijkbaar met een spoorviaduct. Echter, door de veel grotere constructiehoogte van de «Glide-over» zal de bovenkant van het spoor circa 3 m hoger komen te liggen dan in het huidige ontwerp en daardoor een dominerender element in de omgeving worden.

Om aan te sluiten op het door de KvK Haaglanden gesuggereerde ontwerp dient het verkeersknooppunt Ypenburg net op het hoogste punt gepasseerd te worden. Dit is een veel hoger punt dan in het voorstel van de KvK-variant zelf. Om weer op de geprojecteerde spoorhoogte van de KvK terug te komen wordt van de al aanwezige te korte horizontale ligging ten behoeve van het daar geprojecteerde station nog eens lengte afgesnoept.

In de ons ter beschikking staande informatie over het voorstel van de KvK blijkt dat de voorgestelde passage door het Prins Clausplein met zeer veel aanpassingen van het Prins Clausplein en de Hofpleinlijn gepaard gaan, en op onderdelen tegenstrijdig is.

452

Is de ondertunneling van TNO middels andere uitvoeringsvormen haalbaar?

In de rapportage over de RPF-variant is een ondergrondse passage van het TNO-complex bekeken. In het voorstel wordt hierbij uitgegaan van een boortunnel. Een boortunnel op een diepte van circa 21 m beneden maaiveld is denkbaar. Of deze ligging diep genoeg is om schade te voorkomen hangt van veel factoren af. Dit is niet nader onderzocht (zie ook antwoord op vraag 280). Een andere uitvoeringsmethode dan een boortunnel die tegelijkertijd TNO intact laat is mij niet bekend.

453

Zijn in de RPF-variant onderdelen aanwezig waarvoor geen technische oplossing denkbaar is en zo ja, om welke onderdelen gaat het daarbij?

Knelpunten in de RPF-variant zijn:

1. Het doorsnijden van het bevoorradingsspoor van Gist-Brocades. De bevoorradingssporen zullen verplaatst moeten worden. Als gevolg daarvan gaat een deel van het bedrijfsterrein aan de zuidwestzijde van de huidige spoorlijn verloren. In nader overleg met Gist-Brocades zal moeten nagegaan of deze optie om bedrijfstechnisch redenen uitvoerbaar is en wat de gevolgen zijn van het verplaatsen van de losperrons voor de bedrijfsvoering.

2. Doorsnijding van het TNO-complex. De RPF-2-variant (aansluitend op de WB-H-variant) doorsnijdt het TNO-complex. Indien deze doorsnijding onacceptabel is, is – tegen meerkosten van circa f 700 mln – een boortunnel op een diepte van circa 21 m beneden maaiveld denkbaar. Of deze ligging diep genoeg is om schade te voorkomen hangt af van vele factoren en is niet nader onderzocht.

Zie ook het antwoord op vraag 280.

5. Kamer van Koophandel-variant

454

1. Hoe beoordeelt U het recent door de Kamer van Koophandel gepresenteerde plan dat het Bureau D3BN heeft ontwikkeld?

Deelt U de opvatting dat het door de Kamer van Koophandel voorgestelde tracé een besparing oplevert van f 327 miljoen ten opzichte van de WB3 en dat de aanleg van een station bij het Prins Clausplein f 175 miljoen kost?

Ingeval hierover verschil van opvatting bestaat: is het Kabinet bereid voor de behandeling van de PKB-HSL in de Tweede Kamer een onafhankelijke financiële audit te doen houden voor het model van de KvK?

2. Wat is de reactie van het Kabinet op de KvK-variant, waarbij er door de zeer strakke bundeling d.m.v. de «glide-over» techniek van doorsnijding van VINEX-locaties in het geheel geen sprake meer is?

1. Het kabinet is uiteraard bereid haar technische en financiële mening te laten toetsen door onafhankelijke deskundigen. Echter het materiaal dat over de KvK-variant beschikbaar is, is te summier.

De kosten van een station worden door ons op circa f 200 mln gulden geraamd.

2. De KvK-variant is alleen voor het gedeelte nabij Ypenbug uitgewerkt. Ten noorden van Leidschendam en ten zuiden van Ypenburg valt de KvK-variant te beschouwen als identiek aan WB3.

Ter plaatse van Ypenburg betreffen de afwijkingen ten opzichte van WB3: een station Prins Clausplein, strakkere bundeling en een andere bouwwijze voor de viaducten («glide-over»).

De strakkere bundeling wordt bereikt door het toepassen van kleinere boogstralen (en daarmee lagere rijsnelheden) en NIET door de «glide-over»-techniek.

Deze kleinere boogstralen voldoen niet aan het Programma van Eisen voor de HSL-Zuid.

De voordelen van de «glide-over»-techniek zitten vooral in de snelle bouw en de geringe bouwhinder. Deze bouwwijze is niet exclusief voor de KvK-variant, maar kan ook elders worden toegepast.

Vergeleken met een traditioneel viaduct zijn geen er voordelen in ruimtebeslag en vastgoedkosten.

In verticale zin is bij de KvK-variant geen sprake van strakke bundeling: de HSL ligt vele meters hoger dan de autosnelwegen. Dit levert visuele

barrières op. Dit komt de kwaliteit van nagestreefde hoogwaardige kwaliteit van de woonlocaties en de aansluiting op het bestaande stedelijke gebied niet ten goede. Tevens worden recreatieve relaties in de stadsrand bemoeilijkt.

Er blijft nagenoeg dezelfde aantasting van VINEX-locaties Forepark, Ypenburg en Delfgauw als bij WB3; denk ook aan geluidshinder.

Indien in de situatie waar WB3 op maaiveld ligt, gekozen zou worden voor een viaduct (al of niet via glide-over-bouw) zou er eveneens invloed op de locaties blijven uitgaan, zij het minder.

Een station Haaglanden heeft te weinig vervoerwaarde; de locatie heeft vanwege de eenzijdige ligging tegen de snelwegbundel ook veel te weinig potentie voor hoogwaardige economische activiteiten. Daarbij is er te weinig ruimte voor een 4-sporig station; een 2-sporig station heeft capaciteitsbeperkingen. Tevens lijkt de vraag gerechtvaardigd of een station niet beter aan de Ypenburgse zijde kan worden gesitueerd.

Daarnaast rijst de vraag of de regio Den Haag een derde station moet ambiëren, temeer daar dat de in gang gezette ruimtelijke en economische ontwikkeling nabij Den Haag Holland Spoor en Den Haag CS beconcurrerteert. Gezien de felle reacties tijdens de inspraak op WB3 over de dreigende aantasting van de Vlietrandzone is het ook sterk de vraag of er voldoende draagvlak ontstaat voor het ontwikkelen van een hoogwaardige stationslocatie aldaar.

De KvK-variant heeft dezelfde problematische trajectsituaties als bij WB3, zoals de uittakking in Rotterdam-Overschie, VINEX-noordrand I en de passage te Leiderdorp.

455

Wat vindt het Kabinet van de stelling van de KvK Den Haag, dat er door de hantering van de glide-over techniek aanzienlijk minder onteigend zou behoeven te worden?

Hoeveel scheelt dat in kosten en in tijd?

Welke technische nadelen zouden verbonden kunnen zijn aan de glide-over techniek uit stedenbouwkundig- en milieu-oogpunt?

Een HSL via de «glide over» techniek is in wezen een bepaalde vorm van een viaductoplossing. De breedte van een met «glide over» techniek gebouwd viaduct is identiek aan die van een conventioneel viaduct.

De voordelen van de «glide over» bouwmethode zitten met name in de snelle bouwtijd, de smalle bouwstrook en de beperkte bouw hinder. Een spoorviaduct (ook «glide-over») vraagt desondanks ruimtebeslag. Ruimtebeslag dat zeker niet geheel in de berm van de rijksweg te vinden valt. Hierbij dient ook bedacht te worden dat de wegberm functies heeft voor de weg (bijvoorbeeld het plaatsen van portalen voor verkeerssignalering en wegmeubilair, ruimte voor kabels en leidingen, veiligheidszone) en dat de ruimte onder het viaduct niet geschikt meer is voor vroegere bestemmingen als bijvoorbeeld landbouw (gebrek aan licht en regenwater).

Er zal misschien een minder brede strook onteigend hoeven worden, maar het aantal grondeigenaren dat bij een onteigening betrokken is zal niet veel minder zijn dan bij WB3. Dit scheelt enigzins in kosten, maar niet in het aantal onteigeningsprocedures en daarmee niet in de tijd.

Elk spoorviaduct, gebundeld met een snelweg op maaiveld heeft een aantal nadelen: geen verticale bundeling, beperking mogelijkheden dwarsrelaties, visuele barrière, beperkte functie aan ruimte onder viaduct, sociale veiligheid, verdichting landschap, stedenbouwkundige isolatie, beperking recreatieve relaties, geluidshinder.

456

In hoeverre is de «glide-over» techniek ook op andere delen van het tracé toepasbaar? Kunnen voorbeelden gegeven worden?

De «glide-over» is vanuit technisch opzicht toepasbaar in elk tracédeel waarbij de sporen voldoende hoog gelegen zijn. Vooral bij achtereenvolgende kruisingen van infrastructuur en bij beperkte ruimte dwars op het spoor kan dit voordelen hebben. Tengevolge van de constructiehoogte van de «glide-over» komen de sporen circa 3 m hoger te liggen dan bij een aardebaan, hetgeen consequenties heeft voor de inpassing in het landschap en acceptatie van het kunstwerk. Naast de «glide-over» (van Grootint) zijn ook andere viaductspooroplossingen voorhanden. Per situatie moet dan op grond van lokale omstandigheden een afweging gemaakt worden. Een toepassingsvoorbeeld van een viaductspoor is het kassengebied te Bleiswijk in tracé A1.

457

Wat is de opvatting van de minister over de mening van de Kamer van koophandel Haaglanden dat een strakke bundeling van de HSL langs de snelwegen van de A4-corridor tot de grootste meerwaarde leidt in de vorm van werk en impulsen voor een goede ruimtelijke ordening en economie van de Randstad?

Een strakke bundeling op zich heeft nog geen meerwaarde in de vorm van werk en impulsen voor een goede ruimtelijke ordening en economie van de Randstad. Een station Ypenburg heeft onvoldoende vervoerswaarde en gaat concurreren met de nu in ontwikkeling zijnde locaties in Den Haag. Daarbij komt nog dat het station in de KvK-variant aan westzijde tegen A4-bundel is gelegen, waar geen grootschalige hoogwaardige ontwikkelingen zijn voorzien. Ook in planologisch opzicht is het KvK-station en de geplande grootschalige kantoorontwikkeling met zijn ligging in de Vlietrandzone (groene buffer) discutabel gelegen.

Zie ook het antwoord op de vragen 190 en 454(2).

Zie voorts het antwoord op vraag 1.

458

Welke voorzieningen zouden moeten worden getroffen om een halteplaats Den Haag/ Ypenburg of Prins Clausplein te laten functioneren als onderdeel van een openbaarvervoersknooppunt en wat zijn de daaraan verbonden kosten?

Voor voorzieningen dient er in de eerste plaats een voldoende groot potentieel aan reizigers beschikbaar te zijn, wil een station sowieso enig draagvlak hebben. Te denken valt dan aan hoogwaardige stedelijke bebouwing ter plaatste van het station (kantoorlocaties e.d.) en woonwijken in een straal rondom het station. Ten tweede dient een goed netwerk te worden ontwikkeld voor voor- en natransport van treinreizigers. Pas als aan deze voorwaarden wordt voldaan heeft de ontwikkeling van een station zin.

Voor investeringen in vastgoed, rail- en stationsbouw voor een station nabij Ypenburg zal een bedrag van circa f 200 mln gemoeid zijn.

459

a. Welke juridische mogelijkheden bestaan om de agglomeratie Den Haag via Den Haag CS en/of HS blijvend en behoorlijk te laten bedienen door de HST?

b. Welke constructies (qua frequentie, al dan niet splitsen van treinstellen) zijn denkbaar om Den Haag door de hst te laten bedienen en welke voor- en nadelen zijn aan elk van deze varianten verbonden?

a. Vanuit juridisch oogpunt bestaan voor een kwalitatief goede bediening geen belemmeringen. Het feitelijk bedienen van de Haagse stations is meer een vraag van vervoerskundige aard; het passagiersaanbod zal uiteindelijk de bediening dicteren. De HST-VEM heeft in dit

verband in een brief aan B&W van Den Haag aangekondigd om vier maal per dag een direct treinstel te laten rijden. In beginsel is het voorts denkbaar dat belanghebbende overheden een contract met een vervoerder afsluiten voor bepaalde – door hun gewenste – extra diensten.

b. In het Tweede Tactisch Pakket wordt ervan uitgegaan, dat 4 x per dag een HST uit Brussel in Rotterdam splitst in een deel richting Schiphol/Amsterdam en een deel richting Den Haag CS. In de tegenrichting wordt zo 4 x per dag te Rotterdam gecombineerd. De rest van de dag wordt een korte aansluiting te Rotterdam CS geboden.

Een alternatieve mogelijkheid zou zijn om ten noorden van Rotterdam over te gaan op een alternerende bediening van Schiphol/Amsterdam en Den Haag. Het ligt hierbij voor de hand om de verhouding tussen het aantal treinen dat naar Schiphol/Amsterdam en naar Den Haag gaat af te stemmen op de grootte van de vervoersvraag op beide takken. Naar verwachting levert deze mogelijkheid, gelet op de ongelijke vervoersvraag, voor Den Haag geen aantrekkelijke frequentie op. Een variant die dit ondervangt bestaat eruit, dat de dienst naar Den Haag toch ook nog – over de bestaande lijn – naar Schiphol/Amsterdam doorrijdt. Dat heeft echter twee nadelen: te Den Haag wordt dan alleen op het minder centraal gelegen station HS gehalteerd, en de – toch altijd nog grootste groep – reizigers die naar Schiphol/Amsterdam doorreizen wordt op die uren met een langere reistijd geconfronteerd. Voorts zal er sprake zijn van additionele exploitatiekosten en capaciteitsbeslag op de bestaande spoorlijn.

Overigens zullen de uiteindelijke beslissingen te zijner tijd door de exploitanten worden genomen op basis van de werkelijke vervoersvraag.

Voorts moet ik erop wijzen dat de aansluiting van Den Haag op de HSL ook op een derde – in feite reeds bestaande – wijze plaatsvindt. Vanuit grote delen van Den Haag bestaat een rechtstreekse verbinding (via Delft of over de Hofpleinlijn) met Rotterdam CS. De ontwikkeling van Randstadrail zal het aantal rechtstreekse verbindingen nog sterk opvoeren. Daarmee is de positie van Den Haag geen andere dan die van grote delen van de – qua grootte immers met de Randstad te vergelijken – Parijse agglomeratie.

460

Wil het kabinet een samenvattend overzicht geven naar analogie van «Moret» van de effecten van de KvK-variant?

Er is geen uitgewerkt tracé-ontwerp van de KvK-variant voor het gedeelte nabij Ypenburg voorhanden, laat staan voor het hele tracé. Een overzicht zoals in de vraag bedoeld is daarom niet te geven.

6. TUD-variant Dordrecht

461

a. Hoeveel nieuw spoor zou vereist zijn als bij de TU/Delft-variant wordt uitgegaan van een ontwerp-snelheid van 200 km per uur?

b. Kan alsnog een reactie worden gegeven op de brief van de Commissie MER dd 15-12-1995 aan de minister van Verkeer en Waterstaat inzake de te hanteren ontwerpsnelheid?

Naar de mening van het kabinet is de capaciteit van de TU-variant (ontwerp april 1995) voor het traject Rotterdam-Amsterdam onvoldoende om de gewenste binnenlandse dienstregeling te kunnen afwickelen over de grotendeels tweesporigheid. Dit heeft niets te maken met de snelheid waarmee de HST's over hun sporen rijden. Omdat de TU-variant niet aan de eisen voldoet is ook een nadere beschouwing over de ontwerpsnelheid niet zinvol.

Met de brief van de Commissie MER d.d. 15-12-1995 wordt wellicht de brief van de Commissie d.d. 16-2-1996 bedoeld, die een reactie was op mijn brief van 15-12-1995. Het zal duidelijk zijn dat, waar het ontwerp-uitgangspunt voor de BBLN strakke bundeling met de bestaande lijn is en waar de snelheid het resultaat van dat ontwerp is, er geen sprake is van een doorslaggevend uitgangspunt betreffende één ontwerpsnelheid.

462

Kunt U nog eens uw bezwaren toelichten op het in december 1995 door TU Delft gepresenteerde plan «HST goedkoop dwars door Dordt»?

Gezien de voorgestelde tracering van de bedoelde (bochtafsnijdings)variant door Mauritsweg en Laan van de Verenigde Naties, is intakking van de sporen ten zuiden van de Oude Maas op de bestaande (recent gebouwde) brug niet mogelijk. In de TU-variant wordt er vanuitgegaan dat intakking wel mogelijk is. Er zijn dus 2 extra sporen nodig. Een extra beweegbare brug voor de HSL naast de huidige brug is spoortechnisch niet acceptabel (treindienstregeling wordt afhankelijk van – conflicteert met – het scheepvaartverkeer). Een oostelijke tunnelling voor deze extra sporen lijkt de enig juiste. Gezien de pas gerealiseerde nieuwbouw aldaar (vastgoed op met name de oostoever) moet aan drastische kostenverhogingen gedacht worden. De berekende meerkosten van een dergelijke variant (boortunnel) liggen in de orde van f 600 mln.

De voorgestelde variant leidt mogelijk tot een 6-sporigheid tussen Zwijndrecht en Kijfhoek, hetgeen gezien de beperkte ruimte in Zwijndrecht tot grote inpassingsproblemen leidt. De kosten hiervan zijn niet ingeschat.

Wegens de tracering in Dordrecht/Zwijndrecht is een oostelijke ligging van de HSL-sporen bij Kijfhoek en Barendrecht noodzakelijk in plaats van een westelijke ligging zoals in huidige tracé het geval is. De sporensituatie in Barendrecht en Rotterdam-Lombardijen is gezien het grote aantal sporen en kunstwerken dermate ingewikkeld, dat niet op basis van een globaal ontwerp kan worden geconcludeerd of dit consequenties heeft voor de ligging van de overige sporen. Mogelijk kan dit consequenties (financieel en vertraging) hebben voor de in aanbouw zijnde sporen van de spoorverdubbeling Rotterdam-Dordrecht. Verder heeft het opschuiven van alle sporen in Barendrecht procedurele consequenties voor de Betuweroute.

Zie ook het antwoord op vraag 341.

7. Bos-variant Dordrecht

463

Is bij de vergelijking van het alternatief «bochtafsnijding bij Dordrecht» ook gekeken naar de meest recente Bos-variant? (blz. 169)

Zo nee, is deze variant technisch mogelijk en wat zijn de besparingen of meerkosten? (blz. 169)

In de haalbaarheidsstudie naar de variant van de heer W. Bos voor tracé Fnoord is op basis van een globale uitwerking geconcludeerd, dat deze variant gezien de aanzienlijke meerkosten en de grote risico's en onzekerheden geen reëel alternatief is voor het huidige tracé Fnoord. (zie vraag 341 t/m 343).

464

Is de Minister zich ervan bewust dat Dordrecht als centrum van de Drechtsteden in de toekomst geen intercity-stad meer zal zijn?

Is het niet zinvol om ook Dordrecht aan te sluiten op de shuttle-verbindingen Breda, Rotterdam, Amsterdam?

Het drie-treinenconcept, dat aan de nieuwe indeling in IC/IR/AR-status ten grondslag ligt is niet afhankelijk van de aanleg van de HSL-Zuid.

Tracé Fnoord loopt van Rotterdam via Barendrecht, het Develgebied, de Hoeksche Waard en het Hollandsch Diep in de richting van Breda. Aangezien het tracé niet via Dordrecht gaat, is het – ook als dat al gewenst zou zijn – niet mogelijk in Dordrecht te halteren.

Vragen naar aanleiding van Moret, Ernst en Young

465

Het rapport Moret noemt de beschreven algemene uitgangspunten in de Nieuwe HSL-nota nogal kwalitatief van aard en daarom slecht toetsbaar. Er zou geen sprake zijn van een uitgebreid en gedetailleerd functioneel programma van eisen. (Moret, p. 8). De minister heeft inmiddels in antwoord hierop laten weten dat het projectbureau HSL wel degelijk met een zeer gedetailleerd programma van eisen werkt, waarvan Moret wegens tijdgebrek echter geen gebruik zou hebben gemaakt. Houdt dit in dat het projectbureau Moret deze niet onbelangrijke gegevens wel ter beschikking heeft gesteld of dat het dit heeft nagelaten en dat Moret er niet om heeft gevraagd?

Het Projectbureau heeft tot op het moment dat het concept-eindrapport van Moret verscheen niet geweten/beseft dat de onderzoekers van Moret zo'n document misten. Uiteraard is en was er een statisch en dynamisch Programma van Eisen, dat voor wat betreft het zogenaamde statische deel in de PKB nota is verwerkt. Het dynamische deel omvat een zeer grote hoeveelheid technische eisen, aannames, hypothesen etc. waarvan het in het kader van de opdracht van Moret ook in het geheel niet logisch was dat dit document een rol zou moeten spelen bij de uitvoering van hun opdracht. Moret heeft overigens aangegeven niet over meer documenten te willen beschikken dan door henzelf nadrukkelijk was aangeduid. Uiteraard stonden alle bestanden voor hun open.

466

Is het juist dat het onderzoeksbureau Moret, Ernst en Young gebruik heeft gemaakt van verkeerde gegevens?

Wanneer dit het geval is, hoe komt het dat de onderzoekers niet over de juiste gegevens beschikten?

Alle informatie is aangeboden. Kennelijk is het Moret niet altijd gelukt uit de grote hoeveelheid de juiste en volledige informatie te halen.

467

De minister stelt in haar reactie op het rapport van MEY dat voor de vergelijking van de tracés op een aantal punten gebruik is gemaakt van niet meer actuele ontwerpen. Op de meeste onderdelen wordt in de gedetailleerde reactie een overzicht gegeven van de naar het oordeel van de minister correcte gegevens. Dit overzicht ontbreekt o.a. voor tabel 3.2 (2) en figuur 13. Kunnen deze alsnog worden gegeven?

De correctie van tabel 3.2.(2) is in de geannoteerde reactie opgenomen. Figuur 13 is op zich niet onjuist. In de geannoteerde reactie op het rapport heb ik wel aangegeven dat de cijfers genuanceerd dienen te worden gebruikt. Ten eerste acht NS Reizigers, vanwege de lage bezetting en dus ongunstige exploitatie, het aantal in de BBLN gepresenteerde InterCity's te hoog. Ten tweede ontbreken de InterRegio- en Agglo/Regiotreinen, waardoor de tabel mogelijk een scheef beeld geeft. Zie ook het antwoord op vraag 92.

Overigens zij opgemerkt, dat cijfers over het aantal treinen op deze termijn slechts indicatief zijn en de beslissingen hierover uiteindelijk door de toekomstige exploitant(-en) zouden worden genomen op basis van de werkelijke vervoersvraag.

468

Wat vindt de minister van de kwaliteit van de Moret c.s. rapportage?

Ik vind dat Moret c.s. een dappere poging heeft gedaan om de enorme hoeveelheid informatie te ordenen. Dat zij daar niet helemaal in zijn geslaagd is hen nauwelijks aan te rekenen. Ik zou met de Kamer graag eens nader overleggen over de wijze waarop de informatie van dit soort grote dossiers toegankelijk gemaakt kan worden en geschikt voor Kamerbehandeling. Ik acht de methode van een «quick scan» door een extern bureau geen adequate methode om de betrouwbaarheid van de informatie van de departementen te toetsen. Voor het ontsluiten van de informatie is de methode gebrekkig gebleken, zeker gezien het grote aantal vragen die u na het uitkomen ervan nog weer heeft gesteld. Ik zie ook niet in waarom de zeer deskundige departementale medewerkers de gewenste ordening niet zouden kunnen verzorgen. Zeker gezien deze circa 500 vragen van uw hand, die ook door hen zijn behandeld.