



Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Aan
de voorzitter van de
Vaste Kamercommissie
voor Verkeer en Waterstaat
Binnenhof 4
2513 AA 's-Gravenhage

Commissie voor de milieu-effectrapportage	
Indiende:	19 JAN. 1997
Ontvanger:	
Classificatie:	141-794
Kopie naar:	S/ lab

Contactpersoon

Doorkiesnummer

Datum

Bijlage(n)

10 december 1996

--

Ons kenmerk

Uw kenmerk

DGV/HSLz/V-625540

Onderwerp

HSL-Zuid

Geachte voorzitter,

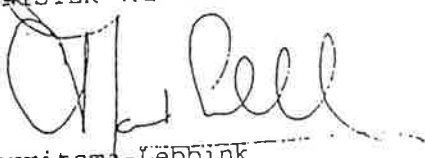
Hierbij bied ik u aan, mede namens mijn ambtgenoot van het ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, de reactie van het kabinet op de gevoerde discussie rondom de HSL-Zuid.

Het kabinet heeft in de afgelopen weken de gelegenheid gehad om alle elementen in dit ingewikkelde dossier, nog eens de revue te laten passeren. In bijgaande notitie wordt vooral ingegaan op de onderbouwing van de keuze van het tracé ten noorden van Rotterdam. Daarna gaat het kabinet in op de verschillende moties met inpassingswensen ten zuiden van Rotterdam.

In een bijlage heb ik de reactie op de overige moties, die niet direct betrekking hebben op de keuze van het HSL-tracé, opgenomen. Ook wordt nader ingegaan op de laatste bundelingsvariant van de Kamer van Koophandel, de ANWB en andere organisaties, die zij begin december hebben gepresenteerd. In de beantwoording op de tweede termijn zullen wij gaarne verder aandacht besteden aan vragen die met deze notitie mogelijk nog onbeantwoord zijn gebleven.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,


A. Jorritsma-Ledding

Postadres postbus 20901, 2500 EX Den Haag
Bezoekadres Koninginnegracht 19

Telefoon 070 - 351 77 30
Telefax 070 - 351 63 44



DE HOOGSNELHEIDSTRAATEN-ZUID: ONDERBOUWING VAN DE KABINETSKEUZE

Inhoudsopgave

Inleiding	3
1. DE ELEMENTEN VAN DE HOOFDKEUZE	4
1.1 Een bijzonder project van nationaal en internationaal belang	4
1.2 Evenwicht tussen nationale en regionale/lokale belangen	4
1.3 De procedure	5
1.4 Ruimtelijk-economische visie op de Randstad en het Groene Hart	5
1.5 Het openbaar-vervoersconcept	6
2. DE OP BASIS HIERVAN GEKOZEN OPLOSSING TEN NOORDEN VAN ROTTERDAM	7
2.1 Waarom niet de bestaande lijn?	7
2.2 Waarom geen bundeling met de autosnelwegen A4 en A13?	8
Tabel 1 Gevolgen van een WB-variant op VINEX-lokaties en natuurgebieden	9
2.3 Waarom geen WB-met station?	10
2.4 Waarom niet eindigen in Rotterdam?	11
2.5 waarom kiezen voor de A1-variant?	12
2.6 Van het voorkeurs A1-tracé in PKB-1 naar het vastgestelde A1-tracé in PKB-3	13
Tabel 2 Aanpassingen aan tracé A1 tussen PKB-1 en PKB-3	14
3. EN TEN ZUIDEN VAN ROTTERDAM?	15
3.1 F-noord	15
3.1.1 Drechtstedenvariant	15
3.1.2 Iets anders in het Develgebied?	15
3.2 F-zuid	16
3.2.1 Zevenbergschen Hoek	16
3.2.2 Breda/Prinsenbeek Valdijk	16
3.2.3 Betere bundeling A16 en HSL	17
3.2.4 Effen	17
3.3 Van het voorkeurs-tracé FnFz in PKB-deel 1 naar het vastgestelde tracé FnFz in PKB-deel 3	17
Tabel 3 Aanpassingen aan tracé FnFz tussen PKB-deel 1 en PKB-deel 3	18
4. RESUME	18
Bijlage 1 Reactie op de overige moties	21
Bijlage 2 Reactie op "HSL-tracébeschrijving van de bundelingsvariant op basis van de motie van de leden "van Heemst-Versnel"	24



DGV/HSLz/V-625540

DE HOGESNELHEIDSLIJN-ZUID: ONDERBOUWING VAN DE KABINETSKEUZE

Inleiding

De inbreng van de diverse partijen in het nota-overleg analyserend, blijkt dat een aantal punten veelvuldig aan de orde werd gesteld:

* De vraag of het internationale schaalniveau van de aansluiting op het Europese net van hogesnelheidsspoorlijnen wel het beste aansluit bij de structuur van de Randstad. Dit temeer daar deze keuze impliceert dat Den Haag geen "eigen ligging" aan de nieuwe hogesnelheidslijn verkrijgt, maar aangesloten wordt via Rotterdam. In samenhang daarmee worden de eisen die aan de hogesnelheidslijn moeten worden gesteld (hoge snelheid, zo klein mogelijk aantal stopplaatsen), gerelativeerd.

* Daarnaast wordt de doorsnijding van het Groene Hart van de A1-variant door alle partijen, maar vooral ook door de natuur- en milieuorganisaties en de ANWB als een bedreiging gezien voor de functies van het Groene Hart.

* Bezorgdheid wordt geuit over de gevolgen voor het voorzieningenniveau op de bestaande spoorlijn via Den Haag en Leiden bij aanleg van een nieuwe hogesnelheidslijn.

* De procedurele en financiële gevolgen van de keuze van een WB-variant worden ter discussie gesteld.

* Tenslotte wordt de inpassing van dit project op lokaal en regionaal niveau benadrukt, hetgeen tot uitdrukking komt in de vele inpassingswensen.

Deze punten betreffen een gecompliceerd geheel, waarbij vooral de keuze van het A1-tracé ter discussie staat. De elementen waarop het kabinet zijn keuze heeft gebaseerd, en waarmee bovenstaande punten worden toegelicht, vindt u in deze notitie. De verschillende tracévarianten met hun voor- en nadelen komen uitgebreid aan de orde. Ook aan de gevraagde inpassingsmaatregelen ten zuiden van Rotterdam wordt de nodige aandacht besteed.

In de bijlagen wordt nader ingegaan op de moties die de hoofdkeuze van het HSL-tracé niet direct beïnvloeden. Daarbij wordt ook aangegeven welke moties zullen worden uitgevoerd, als ze worden aangenomen. Tenslotte wordt aandacht besteed aan de bundelingsvariant die begin deze maand gepresenteerd is door de Kamer van Koophandel Haaglanden i.s.m. de ANWB en andere organisaties.



1. DE ELEMENTEN VAN DE HOOFDKEUZE

1.1 Een bijzonder project van nationaal en internationaal belang

Een belangrijke basis voor de welvaart in ons land is de gunstige verkeersgeografische ligging en de daarmee verbonden activiteiten in de sfeer van transport en distributie, industrie en dienstverlening. Optimale benutting van de mogelijkheden die hier voor Nederland liggen, vergen investeringen in de bereikbaarheid en in de kwaliteit van de mainports. De duurzame ontwikkeling van deze mainports is van cruciaal belang voor de internationale concurrentiepositie van Nederland.

De beperking van de groei van het aantal vliegbewegingen op Schiphol (tot maximaal 44 mln passagiers per jaar) is onverbrekelijk verbonden aan de komst van de Hogesnelheidslijnen naar het Zuiden en Oosten van het land. De luchthaven loopt vol, en ook de congestie op de wegen in en naar de Randstad neemt steeds meer toe. Wil de Randstad in de toekomst niet onbereikbaar worden, en daarmee haar concurrentiepositie in de waagschaal stellen, dan zijn op korte termijn omvangrijke investeringen in het openbaar vervoer noodzakelijk.

De hogesnelheidslijn is dan ook de onmisbare schakel in het internationale én nationale lange-afstandsverkeer. Met deze lijn wil het kabinet niet alleen de broodnodige, internationale, milieuvriendelijke verbinding tussen de Europese mainports bewerkstelligen, maar ook tegelijkertijd een flinke stap voorwaarts doen in verbetering van de binnenlandse verbinding tussen de flanken van de Randstad.

1.2 Evenwicht tussen nationale en regionale/lokale belangen

Realisering van de HSL-Zuid is voor ons land een rendabele zaak, daarover is ook door u weinig twijfel geuit. Op macro-niveau manifesteren zich de voordelen in de vorm van meer bedrijvigheid en meer werkgelegenheid. Daarnaast wordt het milieu gediend doordat de HSL vervoer aantrekt dat anders per auto of per vliegtuig zou plaatsvinden. Naast deze voordelen op macro-niveau worden de lokale overheden vooral geconfronteerd met de inpassing van deze lijn in hun woon- en leefomgeving door aanleg van de lijn. Aan de andere kant kan een investering als de HSL ook de impuls voor gewenste ontwikkelingen in de regio betekenen.

In dit krachtenveld heeft het kabinet steeds zeer zorgvuldig geopperd. Dat heeft u ook kunnen merken bij uw bezoeken in de regio. De doorlopen PKB-procedure waarborgt dat de nationale besluitvorming plaatsvindt met een maximale inspraak van de regionale en lokale overheden. Uiteindelijk moet echter op nationaal niveau de afweging gemaakt worden of de voordelen voor ons land als geheel opwegen tegen de lokale gevolgen.

De vraag of de gekozen inpassing een goede en evenwichtige is, en of deze inpassing de potentie heeft toekomstige ontwikkelingen niet in de weg te staan of juist te steunen, is daarbij belangrijk. Maar ook de vraag of de bij de gekozen inpassing behorende investeringskosten de aanleg van de lijn nog steeds tot een rendabele zaak maken, moet daarbij onder ogen worden gezien. Naar het oordeel van het kabinet is met het huidige tracé dat evenwicht aanwezig. Het kabinet is ervan



DGV/HSLz/V-625540

dingsspanning, en de mogelijke omschakeling daarvan naar 25 kV, wordt momenteel onder meer met het NS-concern overlegd. Vooruitlopend daarop is in de BBLN-studie bekeken of een ombouw naar 25 kV tot andere conclusies over de capaciteit van de bestaande lijn zou leiden. De conclusie is dat dat niet het geval is. Hierover was overigens indertijd ook geen verschil van mening met de studie van de TU-Delft. Het is derhalve niet mogelijk om dank zij het integraal toepassen van 25 kiloVolt met minder 6-sporigheid te volstaan, zoals in de BLN+-variant wordt verondersteld. Daarbij komt dat het integraal ombouwen naar 25 kV complexer is dan in het BLN+-rapport is verondersteld. De kosten van alleen al de ombouw van het materieelpark zijn hoger dan uit de notitie van Den Haag blijkt.²

Een ander significant punt dat onderbelicht is gebleven zijn de kosten van een tunnel in Delft. De totale kosten van een 4-sporige tunnel bedragen circa 950 mln gulden. In de BLN+ studie is alleen rekening gehouden met de HSL-sporen (400 miljoen gulden). De rest wordt ten laste gebracht van het binnenlandse infrastructuurprogramma. Het kabinet vindt ook deze BLN+-variant een HSL-variant met te weinig toekomstwaarde en ontoereikend voor de (binnenlandse en) internationale dienstregeling.

2.2 Waarom geen bundeling met de autosnelwegen A4 en A13?

De bundeling met de autosnelwegen lukt slechts matig en vergt gekunstelde en dure oplossingen. Een strakke bundeling bij Ypenburg en het Prins Clausplein is niet mogelijk. Voorts moeten reeds afgesloten VINEX-contracten worden aangepast en moeten plannen voor woningbouw- en bedrijfslocaties worden herzien. De brief van de provincie Zuid-Holland, mede namens de gemeenten Rotterdam, Delft, Leidschendam, Leiderdorp en de stadsregio Rotterdam, alsmede een brief van de gemeente Pijnacker geven aan dat er pertinente onwil bestaat om mee te werken aan planwijziging bij keuze van de WB-3 (nr VV/103902/70365/1, dd 7 november 1996 en nr MB/RvD/6409, dd 31 oktober 1996).

Naar het oordeel van het kabinet is de plannings- en kostenonzekerheid van dit tracé onaanvaardbaar groot. Als de WB3 significante en aantoonbare voordelen zou hebben ten opzichte van A1 dan zou het kabinet dit nadeel mogelijk voor lief hebben genomen. De, ook naar de mening van de Commissie m.e.r., zorgvuldige afweging in de aanvulling op het MER heeft aangetoond dat WB3 in veel gevallen slechter scoort dan A1 en over het geheel genomen geen betere variant oplevert. Het is bij deze variant niet mogelijk om enkele natuurgebieden (Akerdijkse Plassen en de Westeindsche Polder) te ontwijken.

Auditrapportages (Bouwdienst/Lloyds) en regionale verkenningen hebben aangetoond dat de kostenonzekerheid van de huidige raming groot is. In

² Een groot deel van het Nederlands materieelpark maakt dagelijks gebruik van de bestaande lijn tussen Rotterdam en Amsterdam. Dat betekent dat dat grote deel van het materieelpark aangepast zou moeten worden. Zeker is dat het opgenomen bedrag van 150 mln in de BLN+ studie hiervoor bij lange na niet toereikend is.



DGV/HSLz/V-625540

het bestuurlijk overleg is door verschillende gemeenten gewezen op kostenposten die nog niet in de raming waren verwerkt. In de tabel hierna is gepoogd e.e.a. te kwantificeren.

Het verder oplopen van de kosten, dat als gevolg van de uitwerking ongetwijfeld zal plaatsvinden, heeft ook nog een ander gevolg. De kosten/baten-ratio, die voor tracé A1 nog net in evenwicht is, wordt negatief. Daarmee komt de ratio achter de realisering van het project als geheel op de tocht te staan.

Ook wordt te gemakkelijk heengestapt over de problemen die een verdere vertraging van het planproces zal hebben voor de bevolking langs tracé WB3. Momenteel uitgewerkte plannen veroorzaken al jarenlange verstoring. Mensen die tot voor kort nauwelijks met het project te maken hadden, worden direct belast met planvorming en onzekerheid. Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland hebben in niet mis te verstane bewoordingen aangegeven, ook namens de gemeenten Rotterdam, Delft, Leidschendam en Leiderdorp en de stadsregio Rotterdam dat zij zich met hand en tand zullen verzetten tegen dit tracé. Aanwijzingsprocedures zullen onvermijdelijk blijken. Er is bij dit tracé geen sprake van een zorgvuldig opgebouwd evenwicht tussen nationale en lokale/regionale belangen. Daarom moet in geval voor WB3 wordt gekozen zeker rekening worden gehouden met een latere vaststelling van de PKB en/of het Tracébesluit. Dit leidt tot een latere oplevering van de HSL-Zuid.

Tabel 1 Gevolgen van een WB-variant op VINEX-lokaties en natuurgebieden

Lokatie	gevolgen	verwachte meerkosten c.o.v. PKB-3
Noordrand I	Ontwikkeling van stedenbouwkundig plan wordt bemoeilijkt; lobby voor koppeling met A13 (ondergrondse ligging); samenhang A16/A13	ca 200 - 300 mln (excl een tunnel van A13/A16 en HSL)
Delfgauw-Emerald/Pijnacker	nieuw plan, nieuw bestemmingsplan, stagnatie verkoop, openbreken overeenkomst met Ahold, kostbare grondverwerving, schadevergoedingen	ca 100 mln
Ypenburg	openbreken VINEX-convenant, nieuwe planontwikkeling, moeilijk onderhandelingsproces over ligging station, schadevergoedingen	ca 100 mln (bij station aan rand van Ypenburg)
Leidschenveen/Forepark	nieuwe bestemmingsplannen, vertraging in regionale bouwproductie, vrees voor kwelgebieden in landelijk gebied	ca 50 - 60 mln
Leiderdorp	combinatie van de te verbreden A4 en de HSL	tunnel: 250 - 500 mln
natuurgebieden: Ackerdijkse Plassen Westeindsche Polder	aantaasting/doorsnijding	niet bekend

NB Uitdrukkelijk wordt vermeld dat het hier om een indicatie gaat.



2.3 Waarom geen WB-met station?

Een van de meest gehoorde kritiekpunten op het gekozen tracé is dat dit Den Haag op achterstand zou zetten. Als onderdeel van de beraadslaging is daarom het alternatief WB met station in de omgeving van het Prins Clausplein/Ypenburg naar voren gebracht. Dit station zou met name een binnenlandse functie moeten vervullen.

Naast de bovengenoemde procedurele en financiële problemen die opdoemen bij een WB-variant, moeten bovendien de volgende aspecten in acht worden genomen.

Den Haag kent op dit moment twee hoofdstations: Den Haag HS en Den Haag CS. De meeste in- en uitstappers maken gebruik van het meest centraal gelegen station, Den Haag CS. Daarmee is dat station het belangrijkste station in Den Haag. Toevoegen van een derde hoofdstation nabij het Prins Clausplein zou de Haagse agglomeratie in de situatie brengen van 3 hoofdstations, op elk waarvan treinen voor weer een andere richting stoppen. Het voor- en natransport is in zo'n opzet zeer moeilijk te organiseren. De kosten van realisatie daarvan zijn niet meegenomen in de huidige raming.

Qua reistijd betekent het dat HST-reizigers van en naar Den Haag eerst naar dit station moeten reizen, alvorens gebruik te kunnen maken van de internationale en/of de binnenlandse hogesnelheidstrein. Daarmee wordt hen, ook in tijd, een omweg geboden: met de InterCity vanaf Den Haag CS en overstappen in Rotterdam gaat sneller dan eerst naar station Haaglanden. Ook naar Amsterdam reist de Hagenaar sneller met de InterCity vanaf station CS over de bestaande lijn dan via station Haaglanden. De vervoerswaarde van een station bij Ypenburg wordt, gezien de verwachte ontwikkeling van het verzorgingsgebied en de reeds bestaande en goede ontsluiting van Den Haag CS, dan ook niet hoog ingeschat.

De WB-variant met station richt zich op een ontwikkeling aan de oostzijde van Den Haag uitstrekkend tot aan Zoetermeer. Dit is een totaal andere ontwikkeling dan beschreven onder de paragrafen 1.4 en 1.5. Een station gelegen bij Ypenburg, gericht op het binnenlands vervoer, zou dit nieuwe gebied moeten ontsluiten. Het is de vraag of een HST-station een dergelijk andere ontwikkeling zou moeten initiëren. Bovendien bestaat over een dergelijke ontwikkeling nog geen enkele overeenstemming; het vergt een ingrijpende wijziging van de huidige planvorming, die alleen met absolute overtuiging van alle betrokkenen tot stand gebracht zou kunnen worden. Het baseren van een tracékeuze op een nog dermate onzekere ontwikkeling acht het kabinet niet verantwoord.

De bediening van de regio Den Haag met de hogesnelheidstrein kan, gezien de omvang van het verzorgingsgebied, prima gebeuren door een HST-spits-verbinding met Den Haag CS (4 HST's in beide richtingen per dag). Op de overige uren wordt voorzien in een snelle verbinding met Rotterdam CS. In de toekomst kunnen, bij een maximale inspanning vanuit Den Haag om de positie van Den Haag CS te versterken, kansen ontstaan om deze bediening uit te breiden. Daarbij is het van belang dat Den Haag CS zich ontwikkelt tot een volwaardig HST-station. Ook de



DGV/HSLz/V-625540

potentiële exploitanten hebben de afgelopen twee jaar vaker verkondigd dat de frequentie naar Den Haag groter kan worden indien het aantal reizigers daarvoor voldoende is. Zij hebben ook laten weten er geen brood in te zien om op een station Haaglanden te halteren (brieven HST/VEM/96/06, 23 februari 1996 van de HST-VEM en PHZ/G95239, 23 februari 1996 van NSR-LA). De kans dat voor de bediening van een dergelijk station structurele exploitatiebijdragen van de overheid nodig zijn, is groot.

Tenslotte voorziet deze WB variant met station niet in de ontbrekende snelle verbinding van Amsterdam/Schiphol naar Rotterdam en verder. In feite wordt een tweede intercitylijn naast de reeds bestaande verbinding gelegd. Daarmee wordt in de gewenste complementariteit van projecten, zoals hiervoor uiteengezet in paragraaf 1.5, niet voorzien.

2.4 . Waarom niet eindigen in Rotterdam?

Om uit de impasse te kunnen geraken kan het kabinet zich voorstellen dat het voorstel om dan maar te stoppen in Rotterdam of de beslissing over het tracé ten noorden van Rotterdam uit te stellen, aan de orde is. Het geldt dat dan "over" is, zou gebruikt kunnen worden voor alternatieve investeringen ten noorden van Rotterdam.

In PKB-1 en bij de latere studies n.a.v. de TU-Delft is vastgesteld dat op termijn op de bestaande lijn ten noorden van Rotterdam onvoldoende capaciteit is om de voorziene hogesnelheidstreinen uit Brussel, Londen en Parijs naar Schiphol te laten doorrijden. Als mogelijkheid wordt daarom ook wel geopperd om alle hogesnelheidstreinen in Rotterdam te laten eindigen. De Randstad als zodanig is dan immers aangesloten, zo wordt geredeneerd. Ook het kabinet heeft hierover gesproken, maar vindt dit geen redelijk alternatief.

Hierdoor wordt geen rechtstreekse verbinding geboden met Schiphol. De opzet om luchtreizigers op een gecombineerd ticket per HST verder te vervoeren, zou in dat geval niet meer doenlijk zijn. Het gebruik van de HST door transferpassagiers komt daarmee te vervallen. Ook wordt geen rechtstreekse verbinding geboden naar Amsterdam. Amsterdam is de voornaamste internationale bestemming van ons land (55% van alle internationale treinreizen). Deze te bedienen via een overstap te Rotterdam op een binnenlandse trein zou schade doen aan de gewenste substitutie vanuit auto en vliegtuig.

Bij de besluitvorming over de toekomst van het vliegveld Zestienhoven was de aanwezigheid van een rechtstreekse verbinding van 19 minuten van Rotterdam CS naar Schiphol nu juist een van de redenen om aan een eventueel Nieuw Rotterdam Airport geen nationaal belang toe te kennen. Deze schakel ontbreekt indien de lijn en de trein in Rotterdam stoppen.

Daarnaast zullen diverse, reeds vastgestelde en geaccordeerde plannen moeten worden aangepast. In het onlangs door het parlement geaccordeerde Tweede Tactisch Pakket (TTP), het investeringsprogramma voor het bestaande spoorwegnet, is bij de capaciteitsbepaling met de aanleg van een nieuwe lijn tussen Amsterdam en Rotterdam rekening gehouden. Wijziging van de plannen kost tijd en betekent ook dat de geplande investeringen vertragen.



Tenslotte is het macro-economisch effect van de investering, doordat Schiphol en Amsterdam geen HSL-aansluiting krijgen, duidelijk lager dan in de variant waarin tot Amsterdam een nieuwe lijn wordt aangelegd. Ook de baten-kostenratio is lager en komt voor Nederland beneden de 1 te liggen. Een overweging om in 'Rotterdam te stoppen' leidt derhalve onvermijdelijk tot een heroverweging van het gehele project, hetgeen het kabinet niet van plan is.

2.5 Waarom kiezen voor de A1-variant?

Het kabinet heeft met overtuiging gekozen voor het tracé A1. Aanleg van tracé A1 betekent dat een volwaardige aansluiting ontstaat van de Nederlandse mainports Rotterdam en Schiphol met elkaar en met de andere Europese mainports Londen en Parijs. Daarmee wordt aan de gemaakte afspraak bij de PKB-Schiphol voldaan. Ook de beslissing om aan Rotterdam Airport geen luchthaven van nationaal belang toe te kennen, blijft daarmee overeind.

Deze directe, snelle verbinding, tezamen met het feit dat er geen tussenstations zijn, komt tot uitdrukking in de hoogste internationale, maar vooral nationale vervoersvolumes. De potentie om uiteindelijk de gewenste substitutie uit vliegtuig en auto te bewerkstelligen is daarom met dit tracé het grootst.

Voor het binnenlands vervoer is een groot voordeel dat dit tracé voorziet in de missing-link binnen de Randstad, de rechtstreekse treinverbinding Amsterdam-Rotterdam. Het kabinet acht dat een grote winst voor de samenhang en de structuur van de Randstad als geheel. De hoogste prognoses, de kortste rijtijd, en het kleinste aantal kilometers tussen Amsterdam en Rotterdam vertalen zich in het gunstigste exploitatieresultaat.

Als nadeel van een dergelijke nieuwe lijn is genoemd dat deze de bestaande spoorlijn zou kannibaliseren. De afgelopen jaren is enorm geïnvesteerd in de oude lijn om die klaar te krijgen voor de volgende eeuw. Er rijden nu in elke richting acht treinen per uur tussen Den Haag en Rotterdam, acht tussen Den Haag en Leiden waarvan er zes doorrijden naar Schiphol/Amsterdam. Deze zullen naar verwachting na aanleg van de HSL-Zuid nog steeds rijden en er zullen tussen Den Haag en Leiden nog twee treinen bijkomen. Voorbij 2010 moet aan verdere uitbreiding worden gedacht. Momenteel maken jaarlijks 63 mln mensen gebruik van de bestaande spoorlijn Schiphol-Den Haag-Rotterdam. In 2010 kunnen dat er 88 mln ná aanleg van tracé A1 zijn. Dit is een enorm aantal reizigers. Een kwart van alle in Nederland gemaakte treinreizen gaat straks over deze bestaande lijn. Om al die passagiers te kunnen verwerken is het dus hard nodig om ruimte vrij te maken: dat kan door de lange-afstandsreizigers, die niet tussen Schiphol en Rotterdam in- of uitstappen, over de nieuwe HSL te laten rijden.

Het tracé kent van alle in beschouwing genomen opties de laagste aanlegkosten. Daarbij moet worden bedacht dat ook de kans op kostenoverschrijding van de andere tracés groter is. De hoogste opbrengsten en de laagste aanlegkosten vertalen zich in de gunstigste baten-kosten verhouding.



De inpassing van het A1-tracé biedt een goed uitgangspunt voor een duurzame ruimtelijke kwaliteit. Ondertussen is het tracé met alle betrokken lagere overheden intensief doorgesproken, waarbij in het algemeen een bevredigende mate van acceptatie is bereikt. Mede door het bovenstaande is dit tracé het snelst te realiseren, waardoor aan de periode van onzekerheid voor de burgers spoedig een einde komt. Op inspraakavonden is dat laatste steeds vaker het voornaamste thema. Een snelle realisering is tenslotte ook hard nodig voor het instandhouden van de internationale geloofwaardigheid. Nederland is in Europees verband al eens de risée van de Trans Europese Netwerken genoemd. Een land waar erg veel wordt gepraat, maar weinig wordt gedaan.

Tot slot over het veelvuldig als voornaamste nadeel van tracé A1 genoemde punt: de doorsnijding van het Groene Hart. Het kabinet heeft onderkend dat de doorsnijding tussen Westeinde en de Does kwetsbaar is voor de gewenste ontwikkeling van het Groene Hart. Daarom heeft zij in mei 1996 besloten tot aanleg van een geboorde tunnel.

Aan de noordkant van de tunnel bundelt de A1 met de rijksweg A4 langs het Groene Hart. De hoge kruising van de HSL-Zuid over de Rijksweg A4 vormt een visuele barrière. Een kruising van de HSL-Zuid op maaiveldhoogte over de verdiepte Rijksweg A4 kost echter 80 mln gulden extra. Het kabinet erkent de visuele barrière alhier en beschouwt daarom een betere inpassing van de HSL-Zuid over de Rijksweg A4 bij Hoogmade bij gebleken aanbestedingsvoordeel tot de hoogste prioriteiten.

Aan de zuidkant van de tunnel bundelt het A1 tracé met het toekomstig te ontwikkelen Bentwoud en loopt daar langs de rand van het Groene Hart. De keuze om juist hier bovengronds te gaan is gelegen in het feit dat daardoor de waterhuishouding en ecologische verbindingen niet worden verstoord. Tegelijkertijd kunnen onderdoorgangen voor recreatief verkeer worden gerealiseerd³. Daarenboven is het kabinet bereid naar aanleiding van de vragen rondom het Bentwoud en Westeinde nog eens 50 mln beschikbaar te stellen voor optimalisatie van de situatie in Westeinde. De bouwhinder op de omgeving kan daarmee zo klein mogelijk gehouden. In de uitwerking van het tracé kan deze optimalisatie worden gerealiseerd. Een kleine verlenging van de tunnel is hierbij een van de mogelijkheden.

Van een doorsnijding met een dreigende werking voor het Groene Hart is door de gekozen inpassing van het A1-tracé dus geen sprake meer.

2.6 Van het voorkeurs A1-tracé in PKB-1 naar het vastgestelde A1-tracé in PKB-3

Tussen de publicatie van PKB-deel 1 en de uiteindelijke beslissing van het kabinet zijn verbeteringen ten behoeve van milieu en leefbaarheid in het A1-tracé opgenomen. De totale kosten daarvan bedragen ca 1,1 mld gulden.

³ Het enige andere alternatief is diep onder de grond, onder het Bentwoud door. Dit kost echter vele miljoenen extra (inschatting ca. 500 mln). Met de ontwerpers van het Bentwoud is uitvoerig overleg gevoerd over de beste optie. Besloten is de HSL hoog te leggen, zodat daaronder alle doorgangen kunnen worden gerealiseerd.



DGV/HSLz/V-625540

In maart 1994 heeft het kabinet de voorkeur uitgesproken voor het A1-tracé ten noorden van Rotterdam. Dat voornemen is vervolgens in de inspraak gebracht. Ook heeft bestuurlijk overleg plaatsgevonden over de inpassing van dit tracé. Mede naar aanleiding daarvan is uiteindelijk een aantal bestuurlijke inpassingswensen voor het A1-tracé in het kabinet besproken, voordat de PKB-deel 3 werd vastgesteld. Deze maatregelen betroffen de volgende lokaties:

Tabel 2 Aanpassingen aan tracé A1 tussen PKB-1 en PKB-3

Tracédeel	PKB-deel 1	PKB-deel 3	meerkosten
Fly-over Hoofddorp	In noordelijke richting verschoven; meer in stedelijk gebied (bedrijfsterrein); minder in open landelijk gebied		ca 20 mln
Nieuw-Vennep - Nieuwe Wetering - Rijkwetering - Hoogmade	Verschuiving <u>van</u> een extra doorsnijding van het Groene Hart en Rijkwetering <u>naar</u> een bundeling met de bestaande en te verbreden autosnelweg A4		bespaart enkele miljoenen
Hoogmade - Hazerswoude/Westeinde	deels op maaiveld; deels in open tunnelbak	boortunnel	900 mln
Glastuinbouwgebied Bleiswijk	schuine doorsnijding met aardebaan	haakse doorsnijding op een viaduct	ca 30 mln
Bergschenhoek/Berkel en Rodenrijs	ligging midden tussen beide dorpen op 4,5 meter hoge aardebaan	half verdiepte ligging en verschoven. Hierdoor bouw van circa 2000 extra woningen mogelijk	ca 50 mln
Noordrand Rotterdam	ligging langs Hofpleinlijn vlak langs huizen; bochtig tracé	rechtgetrokken tracé; deels tunnel, deels tunnelbak in nog te ontwikkelen nieuw stedelijk gebied	ca 100 mln

Na intensief beraad heeft het kabinet besloten tot aanleg van het A1-tracé, waarbij genoemde maatregelen zijn verwerkt. Daaraan is een geboorde tunnel in het kwetsbare deel van het Groene Hart toegevoegd. De meerkosten van de genoemde verbeteringen ten behoeve van milieu en leefbaarheid inclusief de tunnel bedroegen ca. 1,1 mld gulden. De totale kosten van het A1-tracé stegen daarmee van 3,1 mld naar 4,2 mld gulden. De hiervoor genoemde extra inpassingsmaatregel nabij Westeinde ten bedrage van 50 mln gulden wordt uit de extra reservering van de boortunnel betaald. Daardoor hoeft het totale budget niet te worden verhoogd, maar wordt wel het risico op kostenoverschrijding voor de tunnel groter.



3. EN TEN ZUIDEN VAN ROTTERDAM?

Ten zuiden van Rotterdam is er, met uitzondering van de passage in het Develgebied, weinig discussie meer over de tracékeuze. Wel zijn door vrijwel alle partijen moties ingediend met inpassingswensen in tracédeel Fnoord en Fzuid.

In het algemeen vindt het kabinet dat wijzigingen in de inpassing van het gekozen tracé mogelijk moeten zijn, ook na vaststelling van de PKB3 mits de wijzigingen binnen de bandbreedte vallen. Het kabinet vindt echter ook dat die wijzigingen vanuit een zakelijk perspectief moeten worden bekeken. Dat betekent dat in de eerste plaats met deze wijzigingsvoorstellen daadwerkelijk kwaliteitswinst moet kunnen worden behaald. Ten tweede heeft het kabinet duidelijk aangegeven dat bij meerkosten realistische besparingen elders in het tracé moeten worden aangegeven. Een gulden kan immers maar een keer worden uitgegeven. Zowel geld voor een andere inpassing als geld voor de hoeveelheid projecten die we in de komende periode nog willen uitvoeren, moeten immers uit die ene schatkist komen.

Het tracé doorlopend komen de volgende inpassingsvoorstellen aan de orde.

3.1 F-noord

3.1.1 Drechtstedenvariant

Voor het Develgebied en de Hoeksche Waard is door bijna alle partijen aandacht gevraagd. Om dat gebied te vermijden is een motie ingediend voor nadere bestudering van de Drechtstedenvariant (motie 40 van de leden Versnel en Van Heemst en motie 45 van Aiking).

Voordat deze variant opgenomen zou kunnen worden, moet eerst een m.e.r.-procedure doorlopen worden. Na inspraak en advies van de commissie MER zal een gewijzigd PKB3 opgesteld moeten worden. Uitwerking van deze variant kost derhalve tijd. De technische risico's (samenloop met de Betuweroute, de boortunnel in de buurt van de bebouwing, veiligheidsrisico's van zeer diep gelegen tunnels) en de daarmee samenhangende financiële risico's zijn groot. De verwachte meerkosten worden nu geraamd op 600 miljoen.

3.1.2 Iets anders in het Develgebied?

In het Develgebied zijn andere inpassingsmogelijkheden denkbaar. Door de projectorganisatie is onder andere gekeken naar de volgende oplossingen: een tunnel (geboord of cut&cover), een open-tunnelbak, een halfverdiepte ligging en een combinatie-variant (variërend in meerkosten van 125 mln tot 425 mln gulden). Deze verdiepte liggingen zijn op grond van archeologische en aardkundige redenen niet aanbevelenswaardig. De boortunnel is vele honderden miljoenen duurder en weegt niet op tegen de kwaliteit die ermee gewonnen wordt. Het is dus lastig in de Devel een andere oplossing te bedenken, die zonder nadelen met zich mee te brengen, tegemoet komt aan behoud van de openheid van het gebied. In plaats van behoud van dit gebied, kan verderop ter compensa-



3. EN TEN ZUIDEN VAN ROTTERDAM?

Ten zuiden van Rotterdam is er, met uitzondering van de passage in het Develgebied, weinig discussie meer over de tracékeuze. Wel zijn door vrijwel alle partijen moties ingediend met inpassingswensen in tracédeel Fnoord en Fzuid.

In het algemeen vindt het kabinet dat wijzigingen in de inpassing van het gekozen tracé mogelijk moeten zijn, ook na vaststelling van de PKB3 mits de wijzigingen binnen de bandbreedte vallen. Het kabinet vindt echter ook dat die wijzigingen vanuit een zakelijk perspectief moeten worden bekeken. Dat betekent dat in de eerste plaats met deze wijzigingsvoorstellen daadwerkelijk kwaliteitswinst moet kunnen worden behaald. Ten tweede heeft het kabinet duidelijk aangegeven dat bij meerkosten realistische besparingen elders in het tracé moeten worden aangegeven. Een gulden kan immers maar een keer worden uitgegeven. Zowel geld voor een andere inpassing als geld voor de hoeveelheid projecten die we in de komende periode nog willen uitvoeren, moeten immers uit die ene schatkist komen.

Het tracé doorlopend komen de volgende inpassingsvoorstellen aan de orde.

3.1 F-noord

3.1.1 Drechtstedenvariant

Voor het Develgebied en de Hoeksche Waard is door bijna alle partijen aandacht gevraagd. Om dat gebied te vermijden is een motie ingediend voor nadere bestudering van de Drechtstedenvariant (motie 40 van de leden Versnel en Van Heemst en motie 45 van Aiking).

Voordat deze variant opgenomen zou kunnen worden, moet eerst een m.e.r.-procedure doorlopen worden. Na inspraak en advies van de commissie MER zal een gewijzigd PKB3 opgesteld moeten worden. Uitwerking van deze variant kost derhalve tijd. De technische risico's (samenloop met de Betuweroute, de boortunnel in de buurt van de bebouwing, veiligheidsrisico's van zeer diep gelegen tunnels) en de daarmee samenhangende financiële risico's zijn groot. De verwachte meerkosten worden nu geraamd op 600 miljoen.

3.1.2 Iets anders in het Develgebied?

In het Develgebied zijn andere inpassingsmogelijkheden denkbaar. Door de projectorganisatie is onder andere gekeken naar de volgende oplossingen: een tunnel (geboord of cut&cover), een open-tunnelbak, een halfverdiepte ligging en een combinatie-variant (variërend in meerkosten van 125 mln tot 425 mln gulden). Deze verdiepte liggingen zijn op grond van archeologische en aardkundige redenen niet aanbevelenswaardig. De boortunnel is vele honderden miljoenen duurder en weegt niet op tegen de kwaliteit die ermee gewonnen wordt. Het is dus lastig in de Devel een andere oplossing te bedenken, die zonder nadelen met zich mee te brengen, tegemoet komt aan behoud van de openheid van het gebied. In plaats van behoud van dit gebied, kan verderop ter compensa-



tie een natuurontwikkelingsgebied met een vergelijkbare natuurwaarde worden gerealiseerd.

De huidige inzichten wijzen erop dat het niet mogelijk om binnen het beschikbare budget en tijd iets anders in het Develgebied te realiseren. Desalniettemin is het kabinet bereid te onderzoeken of het mogelijk is een betere oplossing binnen het huidige budget en zonder procedurele en uitvoeringsvertraging in het Develgebied te bewerkstelligen. Mocht uit dit onderzoek blijken dat een reële meerwaarde inderdaad kan worden bereikt met een andere oplossing, dan zal de procedure tot wijziging van de PKB-deel 3 in werking worden gezet.

3.2 F-zuid

3.2.1 Zevenbergschen Hoek

In de PKB-deel 3 is een hoge kruising met de spoorlijn Zwaluwe-Roosendaal voorzien. Er zijn twee moties ingediend die verzoeken om een verdiepte kruising (motie 27 van Dhr Leers, motie 36 van de leden Verbugt/Van Heemst). De meerkosten daarvan bedragen 60 mln gulden, waarvoor door de Kamer geen dekking is aangegeven. Gelet op de beperkte milieuwinst die hiermee wordt bereikt, is deze variant niet noemenswaardig beter dan de PKB-variant. Het kabinet heeft begrip voor de inpassingssituatie alhier en spreekt daarom de bereidheid uit om nader te bezien hoe hiervoor, binnen de beschikbare kaders, een oplossing kan worden gevonden.

3.2.2 Breda/Prinsenbeek Valdijk

Volgens de PKB-3 liggen de HSL en de A16 hier bovengronds (3 meter boven maaiveld). Bij de behandeling van de PKB-3 in het kabinet is besloten tot extra inpassingsmaatregelen in dit deel van het tracé. In twee moties (motie 29 van Dhr Leers, motie 37 van de leden Verbugt/Van Heemst/Versnel) wordt gepleit voor een tunnel voor de HSL-Zuid en de A16 samen. De meerkosten van deze variant bedragen 310 mln gulden, waarvan 110 mln voor de HSL-Zuid.

Het kabinet heeft zich gebogen over de ontstane situatie bij Breda en Prinsenbeek en is van mening dat de meerkosten van een tunnel niet in verhouding staan tot de te behalen kwaliteitswinst. Met een verdiepte ligging kan voor minder geld hetzelfde worden bereikt. Ten opzichte van de huidige situatie ontstaat een betere bereikbaarheid van station Breda-Prinsenbeek voor al het verkeer, ruimere en betere dwarsverbindingen tussen Breda en Prinsenbeek en vermindering van geluid door de A16 en de spoorlijn Breda-Zwaluwe. Deze verdiepte ligging kost in totaal 220 mln gulden. Een deel daarvan betreft de HSL-Zuid (80 mln gulden). Dit bedrag zal gefinancierd worden door een sobere inpassing elders (30 mln) en een stukje extra reservering van de boortunnel (50 mln). Daarnaast zal met de gemeenten en provincie gesproken worden over een bijdrage aan deze kosten. Hierdoor zou de versobering van de inpassing elders (deels) teniet worden gedaan. De meerkosten voor de A16 zullen gedekt worden door het wegbudget, dat beschikbaar is in het Infrafonds.



3.2.3 Betere bundeling A16 en HSL

In een aanvulling op het MER is de strakkere bundeling van de A16 en de HSL uitgewerkt. Hiervoor dient de (te verbreden) A16 verlegd te worden. Dat was bespreekbaar onder de voorwaarden van kostenneutraliteit en bestuurlijke medewerking van provincie en gemeenten. In twee moties is verzocht om deze verlegging te bewerkstelligen (motie 28 Leers, motie 38 Verbugt/Van Heemst/Versnel). Het kabinet is niet onwelwillend ten opzicht van deze motie. Uitvoering is echter alleen maar mogelijk, indien de gemeente en provincie daaraan wil meewerken. Het kabinet kan zich dan voorstellen dat die conditie van bestuurlijke medewerking van gemeente en provincie wordt opgenomen in de motie.

3.2.4 Effen

In dit gebied liggen zowel de A16 als de HSL in de PKB-3 op maaiveldniveau. Ook voor dit gebied heeft het kabinet reeds extra geld voor inpassing beschikbaar gesteld. De motie van Mw. Verbugt (nummer 38) betreft deze inpassing bij de verlegging van de A16. Het kabinet is van mening dit deel van de motie al is uitgevoerd bij de vaststelling van de PKB-deel 3 door het kabinet. In motie 30 verzoekt Dhr Leers om nog eens 25 mln voor inpassingsmaatregelen in Effen beschikbaar te stellen. Het kabinet zal deze motie, indien de motie wordt aangenomen, niet uitvoeren, omdat hiermee geen wezenlijke inpassingsverbetering kan worden gerealiseerd.

3.3 Van het voorkeurstracé FnFz in PKB-deel 1 naar het vastgestelde tracé FnFz in PKB-deel 3

Evenals bij tracé A1 is ook het voorkeurstracé ten zuiden van Rotterdam (FnFz) aan inspraak onderhevig geweest en heeft bestuurlijk overleg plaatsgevonden. Ook hieruit is een aantal inpassingswensen, waarmee het milieu en leefklimaat verbeterde, naar voren gekomen. De volgende voorstellen waren daarbij aan de orde:

Tabel 3 Aanpassingen aan tracé FnFz tussen PKB-deel 1 en PKB-deel 3

Tracédeel	PKB-deel 3	meerkosten
Rotterdam-Kijfhoek; Barendrecht	9-sporige variant, integrale oplossing van HSL-Zuid; Betuweroute en Rail 21 sporen; alle sporen onder een kap	175 mln
Hoeksche Waard/Dordrecht	tracé Fnoord in westelijke ligging verschoven en bij Hookhoek halfverdiept	40 mln
Zevenbergschen Hoek	De HSL ligt ten oosten van de bestaande spoorlijn Breda-Dordrecht. In PKB-deel 1 zou deze nog ver- plaatst worden. De HSL ligt bovengronds. De eerste- lijnsbebouwing in Zevenbergschen Hoek wordt aange- kocht, waardoor een visueel aanvaardbare oplossing ontstaat	ca. 50 mln
Breda/Prinsenbeek/Effen	aanpassing lokale infrastructuur bij station Bre- da/Prinsenbeek; inrichten van een parkzone rond de infrastructuurbundel binnen de bebouwde kom van Prinsenbeek; de landschappelijke herinrichting van het gebied tussen de hoge snelheidsspoorlijn en Effen	ca. 70 mln

Het kabinet heeft besloten deze aanpassingen op te nemen in de PKB-deel 3, omdat zij een wezenlijke verbetering betekenen voor het milieu en leefklimaat in de directe omgeving van het tracé. FnFz is daarmee circa 335 mln gulden duurder geworden dan de oplossing die in PKB-deel 1 was opgenomen. Daar komt nu nog 80 mln gulden voor de verdiepte ligging in Breda/Prinsenbeek bij.

4. RESUMÉ

- ▶ *Aan het concept van de HSL-Zuid liggen de volgende overwegingen ten grondslag:*
 - Nederland heeft zijn welvaart voor een belangrijk deel te danken aan distributie en transport; bereikbaarheid is daarom van levensbelang;
 - het nationaal ruimtelijk beleid vraagt om een gelijkwaardige aansluiting van de noord - en de zuidvleugel van de Randstad en van de mainports;
 - het nationale milieubeleid vraagt om substitutie van auto- en luchtverkeer naar de milieuvriendelijker trein;
 - bij aanleg van nieuwe infrastructuur moet er een goed evenwicht zijn tussen nationaal en regionaal belang.

Het gekozen hoogwaardige HSL-vervoersconcept geeft, zo meent het kabinet, het optimale antwoord op deze vragen. Een verbinding van hoge kwaliteit in de zin van een hoge vervoerswaarde, een zo kort mogelijke rijtijd en optimaal comfort voor de reiziger, economische kwaliteit in de zin van een maximale spin-off voor ons land, en ruimtelijke en milieukwaliteit is daarvoor onontbeerlijk. Alleen een nieuwe, snelle verbinding tussen de beide vleugels van de Randstad, die de beide Nederlandse mainports met de rest van Europa verbindt, geeft het HSL-



project de toekomstwaarde die voor de concurrentie met het snel groeiende luchtverkeer hard nodig is. Daarmee wordt aan de gemaakte afspraak bij de PKB-Schiphol voldaan. Ook de beslissing om aan Rotterdam Airport geen nationaal belang toe te kennen, blijft daarmee overeind.

- ▶ Voor het gedeelte ten noorden van Rotterdam zijn andere opties dan A1 elk voor zich om goede redenen afgefallen:
 - op basis van de bestaande lijn bleek geen hoogwaardige oplossing mogelijk;
 - bundeling met A4 en A13 bleek moeizaam en duur;
 - toevoegen van een station Haaglanden aan deze optie tast het HSL-vervoersconcept in ernstige mate aan en heeft ook voor de Haagse agglomeratie geen evidente voordelen;
 - niet verder gaan dan Rotterdam is om een veelheid van redenen geen reële optie;
 - nu alsnog kiezen voor een andere oplossing dan A1 geeft procedurele vertraging; daartoe mag alleen dan besloten worden als de voordelen zeer evident en zwaarwegend zijn;

Tracé A1 biedt van alle onderzochte tracés de kortste rijtijd Schiphol-Rotterdam, het is het goedkoopst en het snelst aan te leggen, en het voornaamste nadeel - de doorsnijding van een deel van het Groene Hart - kan via ondertunneling worden opgelost. Daarbij heeft het kabinet nu voorzien in extra middelen om de hinder tijdens de bouw bij Westeinde te minimaliseren. Voor het binnenlands vervoer is een groot voordeel dat dit tracé voorziet in de missing-link binnen de Randstad, de rechtstreekse treinverbinding Amsterdam-Rotterdam, die van groot belang is voor de samenhang en de structuur van de Randstad als geheel. Een met de A4 en de A13 gebundeld tracé, waarbij tevens bij Ypenburg wordt gestopt, biedt die meerwaarde niet; die voegt alleen een tweede (zij het hoogwaardige) InterCity-lijn toe.

De zorg die is geuit over de wijze waarop Den Haag op het HSL-net wordt aangesloten heeft het kabinet ter harte genomen. Het zal zich, in overleg met de Haagse regio, inzetten voor het maximaal benutten van de potenties die ook voor Den Haag in de kabinetkeuze voor A1 besloten liggen. De bij gelegenheid van de behandeling van het MIT aan Delft gedane toezegging om in onderling overleg een oplossing te zoeken voor het capaciteitsknelpunt aldaar kan daar onder meer de ruimte voor creëren.

- ▶ Voor het gedeelte in Noord-Brabant is de tracékeuze niet omstreden; ten aanzien van de extra voorstellen over de inpassing concludeert het kabinet aldus:
 - de voor het Develgebied ingebrachte varianten, waaronder de Drechtstedenvariant, leiden volgens de huidige inzichten niet tot een betere oplossing binnen het beschikbare budget; het kabinet is bereid om te onderzoeken of binnen het huidige budget en binnen de gestelde procedurele en uitvoeringstermijnen een betere oplossing mogelijk is.
 - de bij Zevenbergschenhoek en bij Breda voorgestelde tunnels leveren niet een milieutechnische meerwaarde op die in verhouding staat tot de meerkosten; wel is het kabinet bereid een verdiepte ligging te realiseren, waardoor voor minder geld hetzelfde effect kan worden bereikt.



DGV/HSLz/V-625540

- ook het kabinet acht een strakkere bundeling van HSL en A16 nastrevenswaardig; medewerking van provincie en gemeente is echter een vereiste.

In het in PKB-deel 3 opgenomen ontwerp van tracé Fn-Fz is al voor een bedrag van f 335 mln extra inpassingsvoorstellen verwerkt ten opzichte van het ontwerp uit PKB-deel 1. Daar komt nu de verdiepte ligging van de HSL-Zuid bij Breda/Prinsenbeek bij voor 80 mln gulden, gefinancierd uit een deel van de extra reservering voor de boortunnel en 'versobering van het ontwerp'.

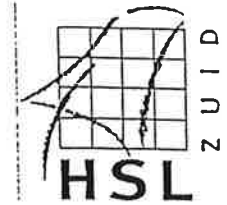
► *Concluderend:*

Het kabinet is bij zijn besluitvorming alle mogelijkheden langsgegaan om een verbinding van hoge kwaliteit te realiseren; kwaliteit in de zin van een hoge vervoerswaarde en een zo kort mogelijke rijtijd. Een verbinding die concurrerend is met het vliegtuig op de korte en middellange afstand geeft het HSL-project de toekomstwaarde die hard nodig is: snel, punctueel, comfortabel. Daarnaast biedt de HSL ook economische kwaliteit, in de zin van een maximale spin-off voor ons land en ruimtelijke en milieukwaliteit. Gebleken is dat maar één oplossing deze kwaliteiten optimaal in zich verenigt: een nieuwe, zo rechtstreeks mogelijke hogesnelheidspoorlijn zowel ten noorden als ten zuiden van Rotterdam, voor 300 km/uur.

De keuze van het tracé, en de wijze van inpassen, kan naar het oordeel van het kabinet de toets der kritiek glansrijk doorstaan. In de procedure tussen PKB-deel 1 en deel 3 heeft het kabinet reeds verbeteringen voor het milieu en de directe leefomgeving opgenomen voor een totaal bedrag van f 1,435 mld. Het kabinet is financieel met dit besluit tot het uiterste gegaan. Overschrijding van het uitgetrokken bedrag zou tot een maatschappelijke kosten-baten verhouding leiden die onverantwoord is. Desalniettemin heeft zij nu besloten tot vrijspelen van een deel van dat budget (100 mln extra reservering boortunnel en 30 mln 'versobering van het ontwerp') ten gunste van een verbetering van de inpassing bij Westeinde en bij Breda/Prinsenbeek.

Het gekozen tracé geeft, door te bundelen waar dat goed kan, en door ondergronds het voor de ruimtelijke kwaliteit van de Randstad belangrijke Groene Hart te passeren, een maximale vrijheid voor toekomstige ontwikkelingen. Het almaar doorgroeiende auto- en luchtverkeer, maar ook de voor de bevolking nu al lang voortdurende onzekerheid, vragen om een keuze die snel duidelijkheid geeft en die het snelst te realiseren is.

Telefax



Aan

- MER
- T.a.v. Dhr. Cijssens

Faxnummer

- 030 - 233 1295

Onderwerp

- Brief 2^e Kamen

Aantal pagina's
(incl. voorblad)

- 27

030 - 230 4387

Datum

- 6-1-967

Ons kenmerk

Bestand

Uw kenmerk

Contactpersoon

- Anlyne

Doorkiesnummer

- 070 - 151657



DGV/HSLz/V-625540

overtuigd dat het mogelijk is, na een positief besluit van de Kamer, deze inpassing in goed overleg met de andere overheden in de tracébesluitfase verder uit te werken en te verfijnen. De keuze van een andere variant dan die van het kabinet heeft tot gevolg dat het bereikte bestuurlijke evenwicht uit balans raakt.

1.3 De procedure

De omstandigheid dat tracé A1 het snelst te realiseren is, wordt door enkele leden een oneigenlijk argument genoemd. Immers, een alternatief dat later wordt ingebracht, zou dan op voorhand al op achterstand staan. Het kabinet is die mening niet toegedaan. Dat dit tracé reeds verder is uitgewerkt in samenwerking met de lagere overheden is een gevolg van de in de Wet RO neergelegde PKB-procedure, die zowel afwijkt van de normale tracé-procedure als van het bijbehorende wetgevingstraject. Waar PKB1 een afwegend document is dat verschillende opties gelijkwaardig naast elkaar zet, beoogt PKB-3 een afgerond en onderbouwd besluit te zijn.

Van het kabinet wordt dus verwacht dat zij, in de vorm van PKB-deel 3, één enkel tracé aan de Kamer voorlegt, en ook laat zien hoe de afweging tussen de nationale voordelen en de nadelen op lokaal niveau zijn beslag heeft gekregen. Een vrij gedetailleerde uitwerking van de door het kabinet gekozen oplossing is daartoe onontbeerlijk. Bovendien zal na het kabinetsbesluit de verdere technische en bestuurlijke uitwerking doorgaan in voorbereiding op het tracé-besluit. Als gevolg daarvan ontstaat inderdaad de situatie dat op dit moment een keuze voor een ander tracé vertraging in de realisering meebrengt.

Een afwijkende keuze is naar de mening van het kabinet wel mogelijk, maar alleen als voldoende zekerheid bestaat dat die nieuwe oplossing - ook na nadere uitwerking - zodanig beter is dan de huidige, dat het vertragingseffect voor lief kan worden genomen. Van de WB-varianten kan dat niet worden gezegd.

1.4 Ruimtelijk-economische visie op de Randstad en het Groene Hart

In de Nota Randstad en Groene Hart¹, die onlangs aan u is aangeboden, worden vier kernregio's onderscheiden: Amsterdam, Den Haag, Rotterdam en Utrecht. Twee van deze kernen zijn Europese mainports: Amsterdam/Schiphol en de Rotterdamse haven. De vier stadsgewesten zijn in het ruimtelijke-orderingsconcept als een hoefijzer aan elkaar geklonken. Deze Randstadring omklemt het groene gebied in de Randstad, bekend als het Groene Hart. Het ruimtelijke beleid is erop gericht om het proces van verstedelijking tussen deze kernregio's te geleiden en te beheersen. Daarbij wordt zoveel mogelijk gebruik gemaakt van de huidige centra (ruimtelijk concentratiebeleid).

¹ De Nota "Randstad en Groene Hart: de groene wereldstad", uitgebracht door het kabinet, bevat een samenhangende benadering van ontwikkelingen en bedreigingen van de Randstad. Een visie hoe de ontwikkeling van de Randstad zou moeten gebeuren, vormt hiervan onderdeel (Kamerstuk 25009).



Het Groene Hart-beleid is gericht op het openhouden van het gebied onder gelijktijdige versterking van de groene functies (landbouw, natuur en recreatieve waarde) van dit gebied. Immers, de zeven miljoen mensen die in de Randstad wonen, moeten hier kunnen recreëren. Het kabinet hecht groot belang aan de waarde van deze groene long. Oprukkende verstedelijking zal afbreuk doen aan de gewenste functies van dit gebied. De beschikbare middelen dienen zodanig te worden aangewend, dat dit wordt voorkomen. Een nieuwe doorsnijding door een nog onaangetast deel van het Groene Hart, met risico's voor een groter verstedelijkingsdruk, is in deze optiek niet gewenst. Op grond hiervan heeft het kabinet in deze PKB over de HSL-Zuid een substantieel bedrag uitgetrokken om een nieuwe bovengrondse doorsnijding van het Groene Hart te voorkomen.

Binnen dit kader ontwikkelt zich in het noordelijk deel van de Randstad een groot verzorgingsgebied rondom Amsterdam, dat zich uitstrekt van IJmuiden tot Utrecht en van Hoofddorp tot aan Purmerend. In het zuidwestelijk deel van de Randstad ontstaat een verzorgingsgebied van Dordrecht tot Den Haag. Deze twee gebieden staan bekend als de Noorden en de Zuidflank van de Randstad. De mobiliteit tussen de stadsgewesten en tussen beide vleugels zal in de toekomst alleen maar toenemen. De uitdaging om oplossingen te vinden om de bereikbaarheid van de stadscentra, en ook van beide mainports te handhaven en te verbeteren wordt daardoor steeds groter.

1.5 Het openbaar-vervoersconcept

De toenemende mobiliteitsbehoefte betekent dat mensen vaker zullen gaan reizen. Om concurrerend te zijn met de auto is het van belang dat het openbaar vervoer een produkt "op maat" levert. In het openbaar vervoer zijn drie lagen te onderscheiden: lokaal/regionaal, nationaal en internationaal. Zowel binnen als tussen de verschillende lagen worden projecten geïnitieerd om de bereikbaarheid te verbeteren.

- elk stedelijk gebied kent zijn lokaal vervoer: bus, metro en tram ontsluiten de stadsgewesten en de centra van de steden; om de bereikbaarheid van deze stadscentra binnen de flanken van de Randstad en in de stadsgewesten te vergroten wordt hard gewerkt aan regionale plannen zoals Randstadrail, de Noord-Zuidmetro en Regiorail.

- de stadsgewesten en de flanken van de Randstad worden per trein met elkaar verbonden via snelle InterCity- en InterRegio-verbindingen. Opvallend is echter dat op dit niveau geen rechtstreekse verbinding bestaat tussen Amsterdam/Schiphol en Rotterdam, beide als Europese mainport centraal gelegen in de genoemde flanken. Deze schakel tussen de flanken ontbreekt in de huidige infrastructuur. De HSL-Zuid voegt deze verbinding, bij realisering van tracé A1, toe aan het bestaande net.

- de beide vleugels van de Randstad krijgen, optimaal verknoopt met het onderliggende InterCity-net, elk een optimale aansluiting op het Europese net van hogesnelheidsspoorlijnen (dus ook Den Haag). Daarmee zijn in de toekomst hoogwaardige en comfortabele verbindingen van rond de drie uur met Parijs en Londen binnen bereik, waardoor de (zakelijke)



reiziger binnen één dag heen en terug kan reizen (de zogenaamde dagrandverbindingen). Met deze reistijden is de milieuvriendelijk HST concurrerend met het Europese vliegverkeer over de korte en middellange afstanden.

2. DE OP BASIS HIERVAN GEKOZEN OPLOSSING TEN NOORDEN VAN ROTTERDAM

Vele varianten zijn de afgelopen jaren de revue gepasseerd. Zo zijn de BBLN-variant, de ideeën van de TU-Delft, de WB-varianten naar aanleiding van de inspraakreactie van de heer Bos uit Zoetermeer uitgebreid bestudeerd en afgewogen. Waarom het kabinet niet gekozen heeft voor een van bovenstaande varianten, maar wel voor A1 wordt hieronder uiteengezet.

2.1 Waarom niet de bestaande lijn?

De hogesnelheidstreinen kunnen niet zonder meer over bestaand spoor worden geleid. De capaciteitsbehoefte van het binnenlands spoorvervoer staat dat niet toe. Het is op dit moment al zo dat de Thalys de doorgaande sneltrein van Amsterdam via Haarlem naar Dordrecht op bepaalde uren in de weg rijdt. Dit effect wordt versterkt als de Thalys, bij de verwachte vervoersgroei, tot in lengte van jaren over de bestaande lijn blijft rijden. Dat heeft niets te maken met de vraag welke snelheid een trein in theorie zou kunnen halen onder een bovenleidingsspanning van 1500 Volt. De betrouwbaarheid van het binnenlands vervoer wenst het kabinet niet prijs te geven voor het doorvoeren van hogesnelheidstreinen.

Het bestaande spoor zou wel – die optie is van meet af aan in de studies meegenomen – verbreed kunnen worden met twee hogesnelheidssporen: de bundelingsoptie BBLN.

De bouw daarvan leidt echter tot grote ingrepen in stedelijke gebieden en zal erg kostbaar zijn, lang duren en tijdens de aanleg lange tijd het vervoer op de bestaande lijn ontregelen. Van groter belang is dat een dergelijke dure investering nog steeds geen hogesnelheidsverbinding met toekomstwaarde oplevert. Er blijven gedeelten waar vermenging met het binnenlands verkeer plaatsvindt, met alle verstoringkansen van dien en de gemiddelde snelheid over de BBLN is – ondanks enkele snelle stukjes – voor een hogesnelheidslijn bepaald niet indrukwekkend. Over de vraag of de door het projectbureau uitgewerkte BBLN-optie de juiste is, is op 1 maart j.l. door een onafhankelijke audit-groep gerapporteerd. De Auditcommissie gaf expliciet aan dat de 6-sporige variant die zij zou verkiezen weinig van de BBLN-optie van het projectbureau afwijkt.

Daarom is het kabinet voor het vergelijken van de drie belangrijkste opties voor het traject Rotterdam-Schiphol – A1, WB3 en de bundeling met de bestaande lijn – uitgegaan van het oorspronkelijke BBLN-ontwerp, een vergelijking die, zoals bekend, uiteindelijk tot een keuze voor een nieuw rechtstreeks tracé heeft geleid.

Ook de BLN+-variant, kort voor het kamerdebat door de gemeente Den Haag ingebracht, brengt in die afweging geen verandering. Over de bovenlei-

**Bijlage 1 Reaktie op de overige moties****1. Situatie bij Delft**

Alle partijen hebben aandacht gevraagd voor de problematiek bij Delft (motie 31 van Dhr Leers, motie 48 van Dhr Stellingwerf en motie 43 van de leden Versnel/Verbugt/Van Heemst). In de beantwoording op de eerste termijn heeft de minister van Verkeer en Waterstaat aangegeven bij de MIT-behandeling daarop terug te komen. Deze behandeling heeft op maandag 18 november plaatsgevonden. Daarbij heeft zij onderstreept dat de prioriteit van het kabinet in eerste instantie ligt bij de projecten die bijdragen aan de doelstellingen uit het SVV II. Pas daarna komen andere projecten, waaronder de tunnel bij Delft aan bod. Daarmee is niet gezegd dat het kabinet deze tunnel niet belangrijk vindt. Samen met Delft zal naar een oplossing gezocht worden. Het kabinet is bereid tot opname van de tunnel bij Delft in de verkenningsfase. Dat betekent niet dat de tunnel voor 2010 ook werkelijk is aangelegd. In dat geval zou het kabinet de investeringen in het kader van het bereikbaarheidsplan moeten laten liggen.

2. Er zijn nog twee moties ingediend die verzoeken om een tekstwijziging in de PKB-3.

De RPF vroeg in een motie om in de PKB-tekst op pagina 14 voor "maximum snelheid van 300 km/uur de woorden "in principe" toe te voegen (motie 46 van Dhr Stellingwerf).

Het kabinet zal deze motie, mocht deze worden aangenomen, niet uitvoeren, aangezien de toevoeging van deze woorden afbreuk doet aan een essentieel uitgangspunt in het Programma van Eisen, waarop het ontwerp van de hogesnelheidslijn is gebaseerd, en tevens afbreuk doet aan de toekomstwaarde van de HSL/HST.

Met de strekking van de motie van de GPV (motie 50 van Dhr Schutte) waarin verzocht wordt op pagina 14 van de PKB twee keer het woordje "kunnen" te vervangen in "zullen" is het kabinet het eens. Indien deze motie wordt aangenomen, zal het kabinet deze motie uitvoeren, met de aantekening dat de tekst op de betreffende pagina redactioneel wordt aangepast.

3. Dan is er nog een aantal moties ingediend, die ofwel geen wijziging van de PKB-3 betreffen, ofwel niet direct betrekking hebben op de HSL-Zuid.

Zo vroeg Groen Links of de dekking van de meerkosten van de HSL-Zuid als gevolg van de boortunnel en de bestuurlijke inpassingsmaatregelen (totaal 1,435 mld) ten laste van wegenprojecten i.p.v. railprojecten kan worden gebracht (motie 34 van Mw Vos).

Het kabinet zal deze motie, indien zij wordt aangenomen, niet uitvoeren, omdat het ingaat tegen het beleid dat meerkosten in principe ten laste komen van hetzelfde begrotingsonderdeel, in dit geval railprojecten. Op dit moment is er een evenwichtige verdeling tussen de noodzakelijke investeringen in wegen, water en railprojecten.



DGV/HSLz/V-625540

D'66 vroeg in een motie (motie 42 van Mw Versnel) of de regering het mogelijk wil maken dat gemeenten en provincies, na onafhankelijke taxatie, onder rijksgarantie aangeboden vastgoed in het desbetreffend gebied kunnen aankopen. Het kabinet heeft begrip voor de problemen van burgers en bedrijven, maar acht het HSL-debat niet het geëigende kader om hiervoor een oplossing te vinden. De motie betreft een fundamentele wijziging in het bestaande ruimtelijke ordeningsinstrumentarium. Direct na vaststelling van de PKB-4 kan de aankoop van gronden ten behoeve van de HSL beginnen, zodat de periode van onzekerheid voor dit project zo kort mogelijk wordt gehouden.

D'66 en de PvdA verzoeken het kabinet om extra geld voor geplande infrastructuur in de volgende kabinetsperiode te bewerkstelligen (motie 44 van de leden Versnel/Van Heemst). Het is dankzij onze economische welvaart dat wij ons kunnen permitteren om te discussiëren over de verdeling van het budget tussen meer infrastructuur of mooiere infrastructuur. Het is zaak om het juiste evenwicht tussen infrastructuur, natuur, en milieu in de brede zin van het woord te vinden. Het kabinet is van mening dat ieder (groot) project op zijn eigen merites moet worden beoordeeld. Het kabinet laat beantwoording van deze vraag over aan het volgend kabinet.

Groen Links verzoekt de regering te onderzoeken in hoeverre differentiatie van start- en landingsgelden dan wel het instellen van een luchthavenbelasting mogelijkheden biedt om vliegen op korte en middellange afstanden te ontmoedigen (motie 33 van Mw Vos). Ook voor deze discussie is het kader van dit dossier te smal. De motie zou bijvoorbeeld bij de verdere ontwikkeling van de luchthavens in Nederland (TNLI) betrokken kunnen worden. Derhalve wordt aanvaarding van deze motie ontraden.

De motie over een eigen nadeelcompensatie voor de HSL-Zuid van de VVD (motie 39 van Mw Verbugt) zal, mocht deze worden aangenomen, door het kabinet worden uitgevoerd. Dit betreft een ondersteuning van het beleid. In de PKB-deel 3 is reeds opgenomen dat in een eigen nadeelcompensatie voor de HSL-Zuid zal worden voorzien. Daarbij is de inzet om één loket te realiseren waar burgers en bedrijven met verzoeken om schadevergoeding terecht kunnen, nadat het tracébesluit van kracht is geworden, en om te komen tot een zo spoedig mogelijke beslissing op deze claims.

De motie van de coalitiepartners over een ruimere toepassing van plaatconstructies (motie 41 van de leden Versnel/Van Heemst/Verbugt) zal, als de motie wordt aangenomen, ongewijzigd door het kabinet worden uitgevoerd. Het kabinet onderkent de in de motie genoemde voordelen van deze constructie (minder waterhuishoudkundige effecten, minder zettingen en dus minder onderhoud, betere instandhoudingsmogelijkheden van wegen- en vaarwegenstructuur, geen inklinktijd en dus snellere bouw, de mogelijkheid om in voorkomende gevallen de grond onder de plaatconstructie nuttig te gebruiken). In de tracébesluitfase wordt het ontwerp verder gedetailleerd en zal de bedoelde plaatconstructie worden geëvalueerd.

Ook de motie van de VVD waarin verzocht wordt in samenspraak met de gemeente Den Haag, provincie Zuid-Holland en Kamer van Koophandel



DGV/HSLz/V-625540

Haaglanden een onderzoek in te stellen naar de mogelijkheden om vanuit de ruimtelijke structuur de kansen van een hogesnelheidstrein en een HST-station maximaal te benutten (motie 35 van Mw Verbugt) zal, als de motie wordt aangenomen, door het kabinet worden uitgevoerd. Het kabinet wil daarbij echter wel de vrijheid behouden om eventueel meer partijen daarbij te betrekken. Gedacht wordt onder andere aan potentiële exploitanten.



Bijlage 2 Reaktie op "HSL-tracébeschrijving van de bundelingsvariant op basis van de motie van de leden "van Heemst-Versnel", Kamer van Koophandel Haaglanden, ANWB, Vereniging Natuurmonumenten, Stichting Natuur en Milieu, Wereld Natuur Fonds en LTO/WTO, december 1996.

Deze bijlage bevat een korte reaktie op de eerder deze week verschenen notitie over de bundelingsvariant, die daarin zeer globaal wordt beschreven waardoor een gedetailleerde beoordeling niet mogelijk is. De variant oogt, evenals eerdere bundelingsvoorstellen, sympathiek door de strakke bundeling, die past binnen het Rijksbeleid ten aanzien van aanleg van nieuwe infrastructuur. De nieuwe variant wijkt echter niet essentieel af van eerdere varianten gepresenteerd door de Kamer van Koophandel en het daaraan door het Kabinet gegeven oordeel.

Het tracé vanaf Delft-Zuid tot voorbij Leidschenveen ligt in deze variant hoog tot zeer hoog. Dit komt enerzijds door de strakke bundeling, waardoor de HSL-Zuid bij de wegaansluitingen hoger komt te liggen dan de WB3, en anderzijds door de kruising met de A13 ter hoogte van Delft. De bestaande barriere wordt hier meer versterkt dan bij de WB-3. Dit betekent dat in dit geval nabij woonhuizen indirect gepleit wordt voor een hoge ligging. In Noord-Brabant is echter veel aandrang bij de bevolking en het bestuur om de HSL-Zuid laag aan te leggen, hetgeen ook in enkele moties tot uitdrukking komt.

De ligging van het tracé tussen Leidschendam en Leiderdorp lijkt louter gebaseerd te zijn op de wens van strakke bundeling in plaats van op de feitelijke aanwezige mogelijkheden en kostenconsequenties. Het is feitelijk niet mogelijk om de HSL-Zuid aan te leggen zoals dit ontwerp het voorstelt, omdat er te weinig ruimte is. Daarmee worden de werkelijke kosten van het tracé hoger.

In eerdere reacties op de voorstellen van Den Haag/Kamer van Koophandel is reeds aangegeven dat een HSL door het Prins Clausplein geen reële optie is, en dat de lokatie van een station aldaar - ook al ligt dit optisch in het midden van Haaglanden - voor een HST/IC-station niet de juiste is.

Reeds in de antwoorden op Kamervragen is aangegeven dat strakke bundeling op Rijksground, zoals uitgewerkt in opdracht van de Kamer van Koophandel, niet reëel is. Immers er is niet zoveel ruimte in de berm naast het asfalt; en waar die ruimte er is, is die veelal nodig voor allerlei verkeerskundige functies als kabels en leidingen, praatpalen, bewegwijzering etc. De aangegeven strakke bundeling zal in de praktijk veel minder strak zijn en voor een belangrijk deel liggen op grond die niet Rijkseigendom is. Dit betekent dat de vermoedelijk zeer lage kostenpost voor grondverwerving in werkelijkheid veel hoger zal zijn (NB ter vergelijking: de grondkosten van WB3 voor het traject Delft-Leidschendam liggen circa f200 miljoen hoger dan de opgave van de Kamer van Koophandel). De geringe kostenpost die in de notitie voor grondverwerving is opgenomen, is dan ook te laag.

Er wordt verondersteld dat bij de strakke bundeling geen/nauwelijks aanpassing van de VINEX-convenanten nodig is. Dit voordeel treedt echter niet op omdat de gewenste strakke bundeling niet realiseerbaar



is. Moeizame aanpassing van de huidige planvorming zal daarom ook in deze variant gelden.

De indruk wordt gewekt dat de kostenraming is opgesteld in samenwerking met de projectorganisatie HSL-Zuid. Dat is niet correct. Wel heeft een overleg op basis van een kostenraming van de KvK voor een beperkt gedeelte van de huidige variant plaatsgevonden. Het ware correcter geweest ook de zware kritiek van de projectorganisatie op de kosten-schatting te vermelden.

Op basis van de niet altijd even duidelijke kaartjes kan worden geconstateerd dat een aantal belangrijke nieuwe kostenposten in de raming moeten zitten, waarvan niet duidelijk is of die daadwerkelijk in de raming zijn meegenomen. Dit betreft o.a. omlegging Meerburgerwatering, aanpassing/-opheffing verzorgingsplaats/tankstation Ruiven (Delft-Zuid), de kosten van de nadere inpassing Leiderdorp en de kosten van de inpassing in Rotterdam/Overschie (langere tunnel).

Evenals de WB3 blijft deze variant grotendeels binnen de geluidcontouren van de Rijksweg. Wel hoort hier de kanttekening bij dat ter hoogte van Delft de variant hoger dan de Rijksweg ligt, waardoor er veel ingrijpendere maatregelen nodig zijn om de geluidhinder te beperken dan bij de WB3.

Tenslotte is de tijdwinst die met de glide-overtechniek zou kunnen worden bereikt om het verlies in proceduretijd goed te maken, niet een unicum van deze variant. Als deze tijdwinst optreedt, is dat ook realiseerbaar op het A1-tracé, bijvoorbeeld bij het viaduct in Bleiswijk. Bovendien geldt per definitie dat voor het totale project de doorlooptijd niet goedge maakt kan worden door procedurele versnelling van een deeltraject.

Dhr Bos heeft ook op deze variant weer een sub-variant ontwikkeld. Daarover kan het volgende worden gezegd. Dhr Bos haakt aan op de in de ogen van het kabinet zeer discutabele kostenraming van de Kamer van Koophandel-variant. In de aanvulling op het MER WB3 is een gedetailleerde kostenberekening gemaakt. De kosten bedragen minimaal 4,2 miljard. Recente uitgevoerde actualisaties (zie hoofdverhaal) wijzen op nog hogere kosten. Voortborduren op de raming van de Kamer van Koophandel Haaglanden mist volgens het kabinet dan ook elke realiteitswaarde. Dhr Bos kijkt helaas slechts naar één aspect (namelijk de bouwkosten van de baan, zonder vastgoedkosten). Zijn voorstel behelst aanleg van een deel van de variant van de Kamer van Koophandel op een aarden baan of maaiveld. Hierdoor is een strakke bundeling niet mogelijk. Daardoor is er meer ruimte nodig, waardoor de kosten stijgen in plaats van dalen.

