

ONVOLDOENDE ALTERNATIEVEN IN NOTA OVER FLITSTREIN

Wie de Hoge-Snelheidsspoorlijn (HSL) een warm hart toedraagt doet er goed aan de in maart jongstleden verschenen HSL-Nota aan te schaffen. Behalve dat de nota een aantal achtergronden van de flitstrein blootlegt, draagt de koop van de nota bij aan de private financiering van de benodigde infrastructuur: de nota, bestaande uit 2 delen, kost namelijk maar liefst 180 gulden.

De aanleg van de HSL wordt veelal verdedigd met argumenten betreffende de internationale bereikbaarheid van Nederland en meer in het bijzonder de Randstad. Deze op zich legitieme argumentatie laat echter onvermeld dat er in de Randstad een nieuwe railverbinding zal ontstaan tussen Rotterdam en Amsterdam, via Schiphol, waaraan enkele belangrijke ruimtelijke en vervoerstechnische aspecten zijn verbonden. In de nota wordt voorgesteld een nieuwe spoorweg tussen Schiphol en Rotterdam-Noord aan te leggen. Den Haag zal niet worden aangedaan, omdat de toename van het aantal passagiers door de aanleg van deze stop te gering is. Bovendien wordt hierdoor de tijdswinst tussen Amsterdam en Rotterdam te klein.

Omdat niet in Den Haag wordt gestopt kan de spoorlijn meer oostelijk worden gelegd. Er worden twee opties opengehouden, een ten westen en een ten oosten van Zoetermeer. De oostelijke variant betekent een verdere aantasting van het Groene Hart (zie kaartje).

INVLOED

Vervoerstechnisch zullen de veranderingen voor de relatie Amsterdam-Rotterdam groot zijn. De nieuwe verbinding zal niet alleen nieuwe reizigers aantrekken, ook de bestaande spoorverbindingen zullen aanzienlijk beïnvloed worden. Wanneer de HSL via een van de Zoetermeer-tracés gaat lopen, zal ten

opzichte van de bestaande verbinding Amsterdam-Rotterdam een tijdswinst van 24 minuten behaald worden. Volgens de gehanteerde berekeningsmethoden zullen mede hierdoor in het binnenlands vervoer in het jaar 2000 per dag 9230 reizigers vervoerd worden. In het internationaal vervoer (van Amsterdam naar Brussel en Parijs) zullen, afhankelijk van het te kiezen tracé, na Rotterdam per dag 2230 tot 2070 passagiers van de HSL gebruik maken. In de Randstad zal de HSL dus vooral een functie in het binnenlands vervoer vervullen. Opvallend is



De tracé-varianten voor de HSL tussen Amsterdam en Rotterdam. De ononderbroken lijnen zijn bestaande lijnen; de gestreepte lijnen zijn nieuwe tracés:

- A. Tracé oostelijk van Zoetermeer**
 - B. Tracé westelijk van Zoetermeer**
 - C. Tracé langs Gouda (minst waarschijnlijk)**
- Bron: Erik Louw.**

dat de voorstanders van de HSL dit argument niet gebruiken. Van het aantal binnenlandse gebruikers van de HSL zullen 7940 reizigers afkomstig zijn van de al bestaande spoorwegverbindingen. Daarnaast wordt verwacht dat 1030 reizigers die voorheen met de auto zouden zijn gegaan gerekend kunnen worden tot het nieuwe vervoer. Ook voor het internationale vervoer zal het merendeel van de reizigers afkomstig zijn van andere spoorwegverbindingen. De reizigerswinst uit het vliegtuig is bescheiden en alleen afkomstig van de relatie met Frankrijk. Uit deze vervoerscijfers kan

worden afgeleid dat de rechtvaardiging van de HSL tussen Amsterdam en Rotterdam voornamelijk een functie zal vervullen in het binnenlandse vervoer.

ONDERDEEL

Het is dan ook vreemd dat de aanleg van de HSL niet als een geïntegreerd onderdeel wordt gezien van de langzamerhand zeer concrete plannen voor uitbreiding van het spoorwegnetwerk in de Randstad. Zowel het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer (SVV-II) als RAIL 21 gaan nauwelijks in op de HSL. Anderzijds is het ook vreemd dat bij de vooruitberekeningen voor de HSL geen rekening is gehouden met de nieuwe beleidsmaatregelen ten gevolge van het SVV-II, de Vierde Nota Ruimtelijke Ordening en het Nationaal Milieubeleidsplan. Bij belangrijke en omvangrijke investeringen in de infrastructuur zou toch anders verwacht mogen worden. Wanneer de HSL inderdaad een belangrijk deel van het vervoer tussen Amsterdam en Rotterdam voor zijn rekening zal gaan nemen, dienen de effectiviteit en efficiëntie van de investeringen in de al bestaande spoorweginfrastructuur op zijn minst opnieuw beoordeeld te worden. Mogelijk kan volstaan worden met minder omvangrijke uitbreidingswerken.

ALTERNATIEVEN

Een andere optie is na te gaan of de aanleg van een geheel nieuw tracé tussen Amsterdam en Rotterdam noodzakelijk of gewenst is. In de discussie hierover dient ook een alternatief betrokken te worden dat merkwaardigerwijs nooit in Nederland is bekeken, terwijl dit in andere Europese landen (Zweden, Duitsland, Zwitserland en Italië) wel is gebeurd. Door toepassing van een zogenaamde kantelbakconstructie is het mogelijk met geringe aanpassingen aan de infrastructuur op bestaande baanvakken ook hoge snelheden te realiseren. Met name voor de verbinding Amsterdam-Brussel lijkt dit een aantrekkelijk alternatief.

De HSL-Nota vertoont dus een aantal belangrijke tekortkomingen. Van een nota, die 'slechts' 180 gulden in de kassa van het Rijk brengt, mag meer worden verwacht.

ERIK LOUW
Redactie AGORA