

Minister Smit-Kroes wil er voor knokken, Jan Terlouw ziet er de toekomst van de spoorwegen in en bij Verkeer en Waterstaat is niemand meer, die denkt dat 'het ding' er niet zal komen. 'Het ding', de hoge-snelheidstrein of HST, heeft inmiddels al heel wat los gemaakt. Zelfs de milieubeweging is niet op voorhand tegen. Maar het project roept heel wat vragen op; vragen die ook op een studiedag van de vakgroep Ruimtelijke Economie van de Vrije Universiteit slechts ten dele werden beantwoord. Op deze bladzij een aantal interessante punten uit die dag en enkele kanttekeningen.

Nog veel onduidelijkheid over hoge-snelheidstreinen

'Dat er nog spoorwegen bestaan is niet vanzelfsprekend', zo begon dr. Terlouw, thans werkzaam bij de Conferentie van Europese Transportministers, zijn betoog. 'Hoeveel uitvindingen uit de vorige eeuw zijn immers niet verdwenen?' Hij wees op de enorme traagheid die de trein - vooral de internationale trein - tegenwoordig kenmerkt. Als de spoorwegen willen concurreren met andere middelen van vervoer, zal de reissnelheid aanzienlijk moeten worden verhoogd. De HST zag hij dan ook als de 'toekomst van het railvervoer, vooral als in de jaren '90 de Europese markt wordt gerealiseerd'.

In het centrum

Ook de spoorwegen zelf zijn er van overtuigd dat de treinen sneller moeten gaan rijden. Namens de NS schetste ir. Van Wouden voor de HST een perspectief tussen auto en vliegtuig in. Omdat de supersnelle trein via de 'gewone' spoorlijn in het centrum van de steden doordringt, kunnen voor- en natransport tot een minimum beperkt blijven. Bovendien blijft de trein altijd stukken goedkoper dan het vliegtuig. Ir. Van Huut (Rijksplanologische Dienst) stelde, dat de vorm waarin een HS-net eventueel wordt gerealiseerd, sterk afhankelijk dient te zijn van de toekomstige ruimtelijke organisatie van de economie. Op dit gebied zijn verschillende, deels tegengestelde trends te signaleren en het is nog niet duidelijk welke gaat overheersen. Als de tendens tot schaalvergroting doorzet zullen



Eén ding is zeker: de bestaande (internationale) treinen zijn te traag. Foto: Charlotte van Tirium

zeer omvangrijke vervoersstromen ontstaan, die zich richten op 'mainports' en 'gateways'. Economische activiteiten concentreren zich in wereldsteden en de Randstad wordt één grote functionele eenheid. In zo'n ontwikkeling is een trein nodig die werkelijk snelle verbindingen verzorgt; dus op een eigen baan rijdt en in de Randstad maar één station heeft. Hiervoor komt Utrecht in aanmerking omdat deze stad het centrum zal vormen van een toekomstige Randstad als wereldstad.

Afzetmarkt

Het is echter ook denkbaar dat, als gevolg van voortgaande automatisering, de 'economies of scope' gaan overheersen. Telematica vermindert het belang van veel traditionele vestigingsplaatsfactoren en de fabricage vindt daar plaats waar zich de afzetmarkt bevindt. Dit heeft een vermindering en deconcentratie van vervoersstromen tot gevolg. Een HST rijdt in zo'n scenario over de bestaande spoorlijn en doet Rot-

terdam, Den Haag, Schiphol en Amsterdam aan.

Over de sociaal-economische effecten van zo'n lijn is nog niet veel bekend, maar ze moeten volgens Van Huut niet worden overschat. Hij wees er op dat ook de HST voor ons land nadelige gevolgen kan hebben. De verbeterde bereikbaarheid maakt gedeconcentreerde vestigingen van ondernemingen in Nederland misschien overbodig. In zo'n geval kan concentratie van activiteiten aan de andere kant van de lijn, in Parijs, plaatsvinden. Empirisch materiaal op dit gebied is uiteraard nog maar weinig voorhanden. Onderzoek in Japan en Frankrijk gaf geen eenduidige resultaten te zien.

We weten inmiddels hoe hard de snelle trein kan rijden en hoeveel tijdswinst hij oplevert. Maar over belangrijke zaken als financiering en ruimtelijke en milieueffecten is nog maar weinig bekend. In oktober van dit jaar komen de transportministers opnieuw bij elkaar om verdere afspraken te maken. Als er dan nog zoveel twijfels bestaan rond het project, zou het goed zijn als die afspraken niet al te bindend worden. Zo lang bovendien nog te weinig inzicht bestaat in toekomstige ruimtelijk-economische ontwikkelingen is, om met Van Huut te spreken, een gefaseerde besluitvorming gewenst.

MAX POPMA

In de internationale haalbaarheidsstudie naar het hogesnelheidsnet zijn vier varianten onderzocht. Belangrijk punt voor Nederland (en een deel van België) is of voor de HST een nieuwe, eigen spoorbaan wordt aangelegd, zodat werkelijk 'hoge' snelheden van 250 km/u en meer kunnen worden bereikt. Anders moet over verbeterd, bestaand spoor worden gereden met een maximum snelheid van 160 km/u. In beide varianten wordt tussen Brussel en Parijs een 'echte' HS-lijn gebouwd. In het eerste geval zijn hoge investeringen nodig en worden in ons dichtbevolkte land grote planologische problemen geschapen ten behoeve van een relatief geringe tijdswinst. Van verschillende kanten wordt dan ook gepleit voor de tweede oplossing. De veelgehoorde tegenwerping, onder andere van NS, dat het bestaande net nu al 'vol' is, doet wat merkwaardig aan. In de officiële studie is die mogelijkheid immers meegenomen. Een interessant compromis werd nog geopperd door prof. Nijkamp. Hij stelde de 'tennisracket-variant' voor: een HS-lijn tot aan Rotterdam en vandaar in twee richtingen doorgaande verbindingen over de bestaande ringlijn in de Randstad.

Financiële haalbaar?

Elk project valt of staat met de financiering en het is daarom opvallend dat hieraan tot nu toe zo weinig aandacht is besteed. De Minister heeft zich al uitgesproken voor het aantrekken van privé-kapitaal. 'Een prachtig project voor investeerders', zegt ze in De Telegraaf van 12 mei 1986. Ook de heer van Wouden ziet daar wel wat in: zijn gedachten gaan uit naar een internationale financieringsmaatschappij, zoals bij de Kanaaltunnel. Naar alle waarschijnlijkheid wordt het HS-net wel een winstgevende zaak, maar of de rentabiliteit hoog genoeg zal zijn voor private financiering, is twijfelachtig. Frans Peeters vraagt zich in Het Parool van 22 december jl. af of de beleggers een rendement van hooguit 4% niet veel te weinig zullen vinden. Tijdens het symposium wees prof. Ruigrok hoogleraar vervoerseconomie, op het dubieuze karakter van de interne-rentevoetberekeningen. Als het cijfer nog lager uitkomt, zal de belangstelling van de investeerders nihil worden. Dus toch maar overheidsfinanciering? Daar zit de politiek - om begrijpelijke redenen - weer niet op te wachten.

Het voorbeeld van de Kanaaltunnel-financiering is in ieder geval niet erg gelukkig gekozen. Voorlopig is 'Eurotunnel' nog niet de helft van het benodigde kapitaal toegezegd en de moeilijkheden binnen het consortium zijn in de kranen inmiddels breed uitgemeten.

Te weinig aandacht voor milieu

Een zeer bescheiden plaats was tijdens het congres ingeruimd voor de milieuaspecten van de HST. Volgens de Stichting Natuur en Milieu is er echter wel degelijk reden tot zorg. Ir. Van Grondelle vertelt waarom.

'In de officiële onderzoeken worden de milieuaspecten volstrekt onvoldoende in beschouwing genomen. Voor zover het wel gebeurt, worden ze veel te optimaal benaderd.' Hij legt uit dat de Stichting uiteraard vóór beter openbaar vervoer is, maar dat de positieve milieu-effecten van zo'n trein (door vermindering van auto- en vliegverkeer) bijzonder gering zullen zijn. Zo groot is de vervoersomvang over dergelijke grote

afstanden immers niet. Daar staat tegenover dat een HST in z'n meest extreme vorm - dus geheel op een eigen, speciaal aangelegd tracé - een enorme aanslag op natuur en landschap betekent. 'De trein doorsnijdt het Groene Hart, loopt langs of dwars door natuurgebieden en waardevolle landschappen in de Hoekse Waard, bij het Hollands Diep en in de omgeving van Roosendaal. Zo'n lijn is dan ook regelrecht in strijd met het tot nu toe gevoerde beleid met betrekking tot natuur- en landschapsbehoud.'

'Van de bewering dat de voorgestelde tracés slechts studievarianten zijn, waar voldoende van kan worden afgeweken om bijvoorbeeld rekening te houden met milieubelangen, liet hij weinig heel. Juist de hoge snelheid van

de trein vereist dat de lijn zoveel mogelijk recht door het landschap loopt. Waar bochten onvermijdelijk zijn, zal de boogstraal minimaal 4,5 kilometer maar meestal meer bedragen. Zo flexibel zijn die tracé-varianten dus niet.'

Tenslotte waarschuwt Van Grondelle voor de voldongen-feiten-politiek, die tot nu toe wordt gevoerd. De transportministers hebben afgesproken om in oktober 1987 een 'optimaal tracé' te kiezen. Daarna moeten in Nederland de gebruikelijke procedures van start gaan (tracévestiging met milieu-effectrapportage). 'Zo wordt de besluitvorming op zijn kop gezet. Als in internationaal verband afspraken zijn gemaakt, wordt een werkelijk vrije beslissing in ons land onmogelijk.'