

Discussie over HST gaat teveel over tracé

Het belangrijkste probleem bij de aanleg van de hoge-snelheidstrein (HST) is op dit moment niet of de trein er moet komen, maar veel méér het te volgen tracé: rijdt de trein door het Groene Hart (over nieuw spoor), of wordt het bestaande tracé Den Haag-Leiden-Schiphol aangepast. De meeste aandacht ging tot dusver uit naar dit soort 'lokale' aspecten. Eind vorig jaar organiseerden het NIROV en de Stichting Natuur en Milieu een symposium over de HST. Op dit symposium kwam vooral het nationale vervoersbeleid aan bod.

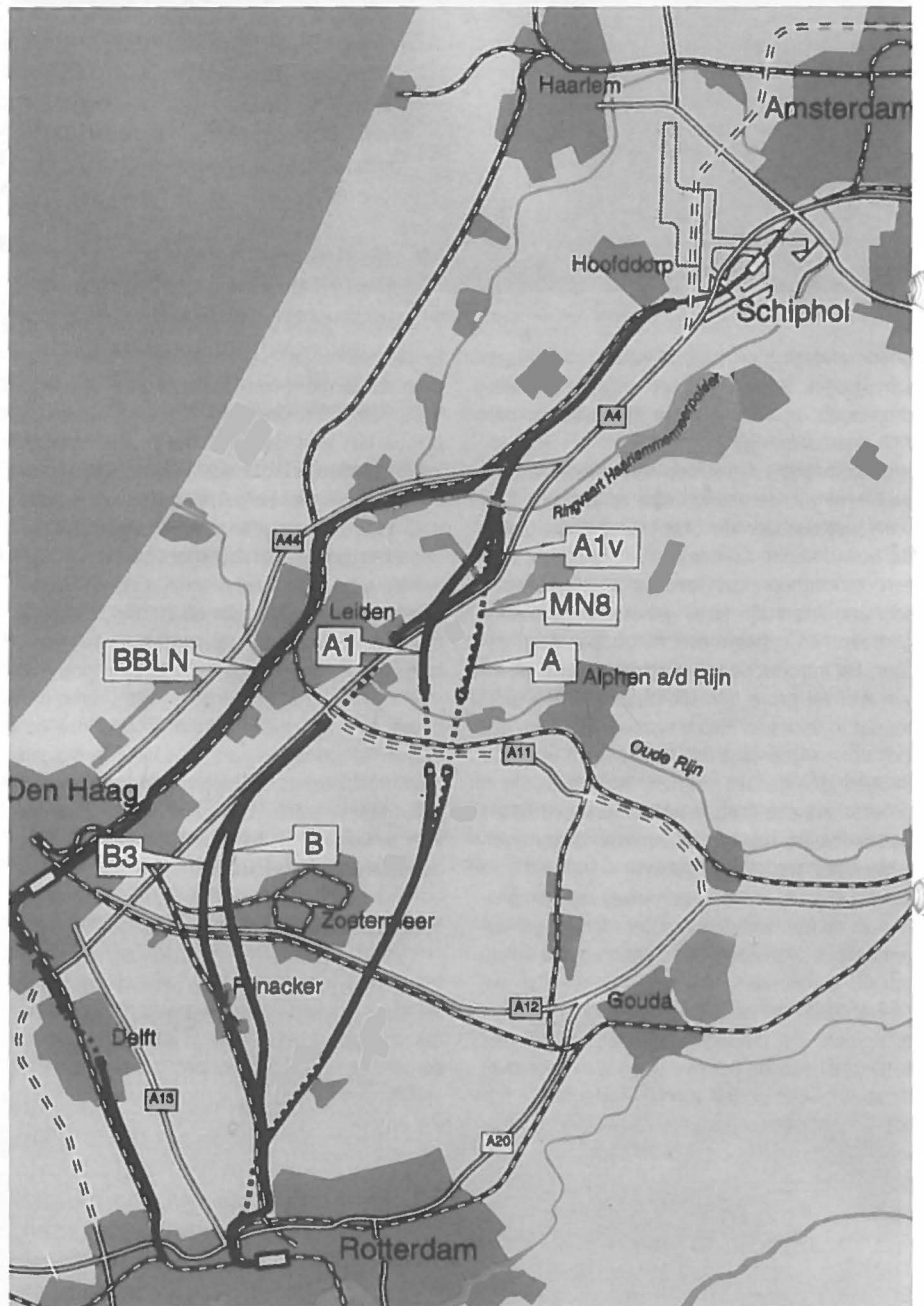
ED SLOTBOOM*

De belangrijkste vraag in de vorig jaar verschenen *Nieuwe HSL-Nota* is of, en hoe Nederland moet reageren op de internationale ontwikkeling van hoge-snelheidstreinen. In Frankrijk, het Verenigd Koninkrijk en Duitsland rijden immers al geruime tijd hoge-snelheidstreinen, zij het nog niet overal met echte HST-snelheid. Wil Nederland (en in het bijzonder de Randstad) in de toekomst geen achterstand oplopen, zo staat in de nota, dan is aanleg van de HST noodzakelijk.

RIJKSBELEID

In het rijksbeleid is het verbeteren van het internationaal concurrerend grootstedelijk vestigingsmilieu van de Randstad een van de belangrijkste uitgangspunten. De nationale en internationale bereikbaarheid van de grote steden Amsterdam, Den Haag en Rotterdam en van de beide mainports Schiphol en de Rotterdamse haven kan veilig worden gesteld door de aanleg van de HST.

Een tweede argument voor aanleg van de HST is een dreigend spanningsveld tussen enerzijds het verkorten van de reistijd en anderzijds het handhaven en verbeteren van de concurrentiepositie van de binnenlandse treinverbindingen.



Door het Groene Hart of via Den Haag? bron: *Nieuwe HSL-nota*

Weliswaar wordt momenteel gewerkt aan uitbreiding van de railinfrastructuur en het aantal treinverbindingen, maar ook na de in Rail 21 voorziene uitbreiding zal de capaciteit op de spoorlijn vanaf Amsterdam via Schiphol en Den Haag naar het zuiden beperkt zijn. Deze capa-

citeit is, volgens de *Nieuwe HSL-Nota*, alleen uit te breiden door aanleg van de HST.

De HST is, afhankelijk van de reissnelheid, vooral concurrerend op afstanden van 200 tot 1000 kilometer. Op deze afstanden kan de HST een verschuiving bewerkstelligen van het gebruik

van de auto en het vliegtuig naar de trein, en zo bijdragen aan een duurzame ontwikkeling. Dit laatste is al jaren een van de speerpunten in het rijksbeleid.

RARO-ADVIES

In haar *Advies over de Planologische Kernbeslissing nieuwe HSL-Nota* (de reactie op de Nieuwe HSL-Nota) onderschrijft de Raad van Advies voor de Ruimtelijke Ordening (RARO) unaniem de keuze van de regering voor aansluiting van Nederland op het internationale net van hogesnelheidstreinen. De Raad verwacht een positief effect voor Nederland in het algemeen en de Randstad in het bijzonder. Door de HST zal de Randstad meer dan nu het geval is als eenheid gaan functioneren, aldus de RARO.

Om een bijdrage te leveren aan het politieke afwegingsproces organiseerden het Nederlands Instituut voor Ruimtelijke Ordening en Volkshuisvesting (NIROV) en de Stichting Natuur en Milieu eind vorig jaar gezamenlijk het HST-symposium *De hoge-snelheidstrein in Nederland, het goede spoor naar de 21ste eeuw?*

SUBSTITUTIE

Op het symposium zijn de argumenten voor en tegen de komst van de HST belicht. Terwijl regering en RARO ervan uitgaan dat de HST er moet komen, bleek tijdens het symposium dat er ook argumenten zijn tegen de HST.

In het kader van de ontwerp-PKB Schiphol en omgeving wordt substitutie van luchtverkeer door vervoer per hoge-snelheidstrein bij uitstek als maatregel gezien voor het terugdringen van geluidshinder, luchtverontreiniging en energiegebruik. Het wordt noodzakelijk geacht dat circa vijf miljoen reizigers met de trein in plaats van het vliegtuig reizen.

Op het congres stelde Ria Beckers, voorzitter van de Stichting Natuur en Milieu, dat de HST een tweeslachtig project is dat verwarrend wordt gemotiveerd. Natuur en Milieu is sterk voorstander van substitutie van vliegtuigpassagiers naar de trein, vooral op de kortere afstand. "Maar tot dusver is niet duidelijk gemaakt of het bij de HST gaat om een milieuvriendelijk produkt dat het vlieg- en autoverkeer vervangt, of dat de HST juist bedoeld is om de positie van het vliegverkeer, dat wil zeggen: Schiphol, te versterken," aldus Beckers. "Zolang het overheidsbeleid gericht is op uitbreiding van de nationale luchthaven heeft een HST weinig zin."

Volgens Natuur en Milieu maakt de HST nog te weinig onderdeel uit van een samenhangend vervoersbeleid dat gericht is op minder milieubelasting en terugdringing van de luchtvaart en het autoverkeer.

OMGEKEERD

Marten Bierman, wetenschappelijk coördinator van SISWO/Instituut voor Maatschappijwetenschappen, ging nog verder. Bierman presenteerde een 'omgekeerd scenario', waarin het



Hoge-snelheidstrein: oplossing voor het vervoersprobleem? foto: archief

geld, in plaats van te investeren in nieuwe infrastructuur voor de HST, gaat naar de opbouw van een fijnmazig en makkelijk inpasbaar sneltramnet voor stad en streek. "Hierdoor kunnen stoptreinen worden vervangen en komt er voor de HST ruimte vrij op het bestaande spoor naar Brussel," meent Bierman.

Hij vindt dat de HST de vervoersproblemen niet oplost. De grootste problemen doen zich voor in de stadsgewesten. "Als het stads- en streekvervoer niet wordt verbeterd, wordt de tijdswinst verspeeld die met de HST kan worden behaald. Pas als in de regio de verstopping is opgelost, zal blijken of de HST nog wel zo hard moet rijden om te kunnen concurreren met het vliegtuig of de auto," aldus Bierman.

RANDSTAD-TRACÉ

Op het symposium kwam ook het HST-tracé in de Randstad aan de orde. Over dit tracé bestaan veel verschillende meningen. Verkeerswethouder Meijer van Den Haag toonde zich warm voorstander van een optimaal gebruik van het bestaande spoor Rotterdam-Den Haag-Schiphol. "Uitbreiding van de bestaande spoorlijn biedt meer mogelijkheden dan het ministerie van Verkeer en Waterstaat aangeeft. De capaciteit van de sporen wordt nog lang niet overal volledig benut."

Den Haag ziet zichzelf uiteraard graag opgenomen in het HST-tracé, maar dat is niet de enige reden waarom de stad voorstander is van uitbreiding van het bestaande spoor. "De conclusie van het Rijk dat uitbreiding van de bestaande lijn te duur en te ingrijpend is, wordt in een onderzoek van de Technische Universiteit Delft als onjuist verworpen."

In dat onderzoek gaat het om twee banen in de Randstad naast de vier bestaande sporen. "Een gedeeltelijke zessporigheid heeft een hoge toekomstwaarde, een goed exploitatieresultaat en is wat betreft investeringen zonder meer vergelijkbaar met een nieuwe lijn," aldus Meijer.

Natuur en Milieu is dezelfde mening toegedaan. "Natuur en Milieu heeft een voorkeur voor een variant waarbij de bestaande spoorlijn wordt uitgebreid tot vier en gedeeltelijk zes sporen en waarbij Den Haag een volwaardige halteplaats wordt," zegt Beckers.

VERDEELD

De RARO vindt weliswaar dat de HST er moet komen, maar is verdeeld over het te volgen tracé in de Randstad. Een deel van de Raad kiest voor een rechtstreekse verbinding Rotterdam-Schiphol/Amsterdam, het andere deel kiest voor een HST-verbinding Rotterdam-Den Haag-Schiphol/Amsterdam over het bestaande maar kwalitatief sterk te verbeteren tracé.

Als nadelen voor een rechtstreekse verbinding Rotterdam-Schiphol/Amsterdam noemt de Raad een enigszins perifere ligging voor Den Haag. Dit kan ten koste gaan van de internationale status van Den Haag en van het VINEX-uitgangspunt van samenhang tussen de vier stedelijke knooppunten in de Randstad. Een rechtstreekse verbinding doet verder afbreuk aan aan de gebruiks-, belevings- en toekomstwaarde van het Groene Hart, en aantasting van woningbouwlocaties.

Hiertegenover staat het voordeel dat een rechtstreekse verbinding leidt tot een aanzienlijke bekorting van de reistijd tussen Schiphol/Amsterdam en Rotterdam. Dit vergroot de onderlinge bereikbaarheid en daarmee de samenhang tussen twee belangrijke stedelijke gebieden in de Randstad.

De verdeeldheid van de RARO over het tracé brengt de discussie weer terug naar het 'lokale' niveau. Terwijl de discussie, gezien de op het congres naar voren gebrachte standpunten, juist zou moeten gaan over de noodzaak van aanleg en niet over het tracé.

*Redactie AGORA