

# De grote

**Na het wegvallen van de binnengrenzen in Europa wordt de concurrentie tussen de grote steden heviger, en het is de vraag of de relatief kleine Nederlandse steden die strijd aankunnen. Tegelijkertijd is er binnen de Randstad een strijd tussen de (centra van de) grote steden en de kleinere steden en de weide-locaties langs de snelwegen. Het ARGUS-project moet de sociaal-economische leidersrol van de vier grootste Nederlandse steden veiligstellen.**

**RIENTS DIJKSTRA\***

De essentie van ARGUS (een acroniem voor Amsterdam, Rotterdam, 's Gravenhage, Utrecht en Schiphol) is dat centra van de vier grote steden en Schiphol binnen twintig tot dertig minuten te bereiken zijn, met treinen die minstens één maal per kwartier rijden. Deze combinatie van korte reistijden en hoge frequentie, en dus de mogelijkheid van 'reizen-zonder-dienstregeling', maakt ARGUS, ondanks de relatief lange afstanden, tot een 'metropolitaan stelsel'. Een stelsel dat gebaseerd is op een samenhangende visie op de Randstad en dat van groot belang kan zijn voor de ontwikkeling en positie daarvan.

## AMSTERDAM PROVINCIESTAD?

De dreigende ondergang in de concurrentiestrijd van de grote stedelijke centra in West-Europa was voor het Overleg over Ruimtelijke Investerings (ORI) aanleiding om het ARGUS plan voor te stellen. Dit overlegorgaan, waarin vertegenwoordigers van de landelijke overheid, het bedrijfsleven en de burgemeesters van de vier grote steden zitting hebben, wil door in te spelen op reeds gemaakte plannen (Rail 21, HSL, stadsgewestelijke vervoerssystemen) tegen beperkte kosten een supersnel metropolitaan vervoerstelsel creëren dat bijdraagt aan de versterking van de concurrentiepositie van de grote steden in de Randstad.

Dat de keuze voor een vervoerssysteem de ruimtelijke ontwikkeling van een stedelijk stelsel als de Randstad kan beïnvloeden, heeft een eco-



Geen supersone metro? Bron: NS

nomische achtergrond. Een basiswet uit de vestigingsplaatsanalyse stelt dat de economische basis voor een bedrijf of voorziening afhankelijk is van het aantal klanten dat bediend kan worden. Welke klanten bediend kunnen worden is echter afhankelijk van de kosten en van de reistijd die zij moeten besteden om bij een bedrijf of bij een culturele instelling te komen. Omdat consumenten sommige goederen maar heel zelden kopen, hebben bedrijven en instellingen die zulke goederen verkopen veel klanten nodig om voldoende omzet te kunnen halen. Zo ontstaat een hiërarchie van bedieningsniveaus, waarbij het laagste niveau dat is van de dagelijkse boodschappen die je in ieder dorp kunt doen, en het hoogste niveau dat van de specialistische diensten die alleen in de wereldsteden te vinden zijn.

Bovendien is er bij dit soort ontwikkelingen vaak

sprake van zichzelf versterkende mechanismen: aanbieders van bepaalde producten zoeken vestigingsplaatsen waarvan zij verwachten dat daar een markt aanwezig is. Is een stad te klein om een bepaald niveau aan dienstverlening in stand te houden, dan zullen de aanbieders daarvan uit die stad verdwijnen. Dat laatste zorgt er echter voor dat mensen en bedrijven die deze diensten en producten nodig hebben ook wegtrekken en verhuizen naar grotere centra die diensten wel aan kunnen bieden.

Het verband tussen het gekozen vervoerssysteem en de ontwikkeling van de stad ligt voor de hand: door een locatie voor een grotere groep mensen te ontsluiten wordt het draagvlak voor winkels, bedrijven en instellingen groter. Het niveau van de dienstverlening in een stad of locatie is dus direct gekoppeld aan het aantal mensen dat zich, op grond van vervoersmogelijkheden,

# steden aan de beurt met ARGUS

binnen het verzorgingsgebied bevindt. Steden als Amsterdam, Rotterdam, Den Haag en Utrecht, met 250 tot 750 duizend inwoners kunnen individueel de concurrentie met steden als London en Parijs niet aan. Dit kan inhouden dat zij na het wegvallen van de binnengrenzen in Europa worden gedegradeerd tot regionale centra met het economisch belang van provinciesteden. De Randstad als geheel heeft echter zo'n 5 á 6 miljoen inwoners (afhankelijk van telling en de afbakening), en dat is in potentie genoeg om te kunnen concurreren met de buitenlandse steden. Dit te meer omdat de Randstad andere sterke punten heeft, zoals de centrale ligging, de fraaie binnensteden, Schiphol en de haven van Rotterdam.

Om de Randstad als geheel te kunnen inzetten, is het noodzakelijk dat mensen en bedrijven elkaar snel en eenvoudig kunnen bereiken. Een mogelijkheid daartoe is elektronisch dataverkeer (Internet, tele-conferencing). Dit is echter maar een gedeeltelijke oplossing: lichaamstaal en fysieke aanwezigheid zijn nog steeds onmisbare communicatiemiddelen. Dit geldt zowel in het zakelijk verkeer als bij sociale activiteiten als theater-, museum- en concertbezoek.

Om tot een betere functionele integratie van de Randstad te komen blijft het dus noodzakelijk de reiskosten omlaag te brengen en de reistijden zoveel mogelijk te bekorten. Een mogelijkheid zou zijn om een nieuwe 'superstad', een soort Euro-city, in het midden van het Groene Hart te bouwen. Deze oplossing gaat echter voorbij aan één van de sterkste punten van de Randstad: de bestaande centra van de grote steden.

Ir. Theo Schoemaker van de TU Delft is mede-opsteller van het ARGUS-plan. Hij is een vurig pleitbezorger van de oude steden: "De unieke oude centra van de Nederlandse steden hebben een geheel eigen atmosfeer, waar mensen vanuit de hele wereld op af komen. Ik heb nog nooit een in één keer aangelegde stad gezien waarvan het centrum qua aantrekkingskracht en atmosfeer ook maar kan tippen aan dat van een oude, organisch gegroeide stad". "En", gaat hij verder, "de stedelijke centra zijn nog steeds de belangrijkste brandpunten van cultuur, en maatschappelijke vernieuwing en ontwikkeling. Het is juist die culturele centrumfunctie die een metropool onderscheidt van een uit zijn krachten gegroeide buitenwijk".

Een andere, typisch Amerikaanse, manier om tot integratie van de steden in de Randstad te komen zou zijn om autorijden goedkoop te maken en om veel brede autowegen aan te

leggen. Buiten de bekende bezwaren tegen de 'asfaltering van half Nederland', de milieuvuiling en de verspilling van grondstoffen kleef aan deze mogelijkheid nog een ander, minder bekend, bezwaar: de concurrentie tussen enerzijds de grote steden en anderzijds de kleinere plaatsen en het platteland in de Randstad.

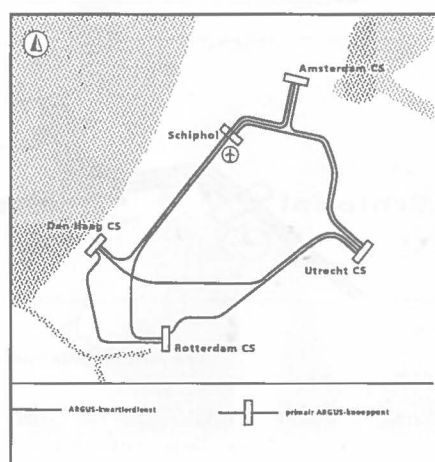
## GEOGRAFIE VAN NERGENS?

Theo Schoemaker: "De aanleg van de snelwegen in de jaren '50 en '60 heeft de bereikbaarheid van de kleine tot middelgrote gemeenten als Leiden, Haarlem en Purmerend en vooral van de locaties direct aan de snelweg sterk verbeterd, met als gevolg dat de centra van de grote steden relatief zijn achtergebleven in economisch en sociaal belang. De Amerikaanse geograaf James Howard Kunstler heeft dit prachtig beschreven in zijn boek 'The geography of nowhere'. Hij laat daarin zien hoe de overheersing van de auto in de VS tot een volledige ontzieling van de stadscentra heeft geleid, terwijl de *suburbs* uitgroeiden tot eindeloze amorfe en grijze massa's. Wie om zich heen kijkt ziet dat een zelfde ontwikkeling ook in Nederland plaats heeft. De vormeloze grijze buitenwijken (door sommigen wel aangeduid als 'schimmels') schieten als paddestoelen uit de weilanden, en dreigen het Groene Hart in hoog tempo te overwoekeren. Wil je dat voorkomen dan zul je ervoor moeten zorgen dat de bestaande steden relatief aantrekkelijk (lees: bereikbaar) zijn. De oplossing zoeken in meer auto's en autowegen is minder wenselijk. ARGUS daarentegen zou de eerste nieuwe infrastructuur na de jaren '50 zijn die de concurrentiepositie van de binnensteden weer verbetert!".

## NETWERKSTEDEN

Frank Le Clercq, buitengewoon hoogleraar verkeers- en vervoersplanologie aan de Universiteit van Amsterdam, neemt een vergelijkbaar standpunt in. Hij wijst bovendien op een andere eigenschap van de Randstad: de unieke functionele specialisatie die is gegroeid tussen de steden Amsterdam, Rotterdam en Den Haag. Le Clercq: "De meerkernige structuur en de verregaande functionele specialisatie tussen Amsterdam, Rotterdam, Den Haag kent in de wereld haar gelijke niet. Door de centra van de grote steden via een snel netwerk te verbinden, en door deze centra vervolgens via stadsgewestelijke stelsels te ontsluiten, zou een 'netwerkstad' kunnen ont-

staan". Zo'n netwerkstad vormt wél een functionele eenheid, maar laat de groene ruimte redelijk ongeschonden en speelt bovendien maximaal in op het unieke en historisch gegroeide karakter van de Nederlandse steden doordat het juist de centra ontsluit. "Maar", zegt Le



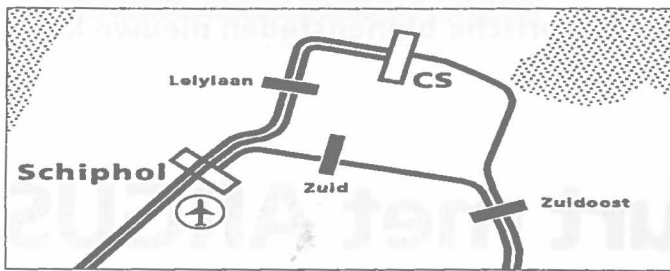
Principe-opzet ARGUS-stelsel. Bron: TU-Delft

Clercq, "daarvoor is het dan wel nodig dat de woon- en bedrijfslocaties in of vlakbij de binnensteden goed bereikbaar zijn. Dat is, vooral bij de 'A-investeerdere', een absolute eis".

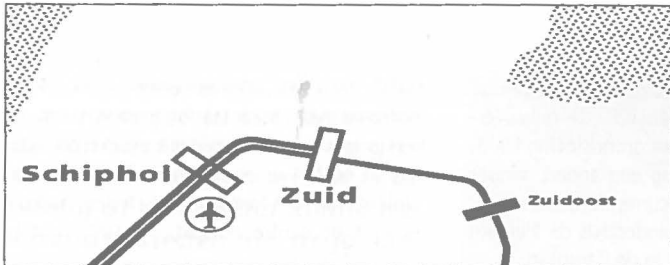
Om die betere bereikbaarheid en integratie te bereiken moet aan verschillende kwaliteitseisen zijn voldaan. Het ARGUS-rapport, opgesteld door een groep vervoerskundigen van de TU Delft, hanteert als eis dat ieder van de vier grote centra vanuit elk punt in de Randstad binnen 45 á 60 minuten bereikbaar moet zijn, en dat de frequentie van de verbindingen minimaal eens per kwartier moet zijn. Zonder voor- en natransport betekent dat een reistijd van maximaal 20 á 30 minuten in het verbindende stelsel zelf. Bovendien past het project volledig in het overheidsbeleid zoals dat is vastgelegd in beleidsnota's als SVV II, Vinex en NMP(plus).

## AANPASSINGEN

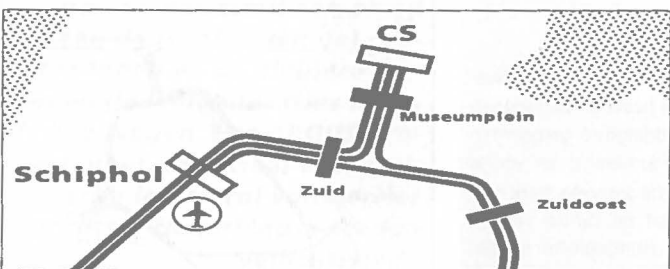
Het vervoersysteem dat zo ontstaat heeft ongebruikelijke eigenschappen. Enerzijds wordt er gereden met de zeer hoge snelheden die we kennen van lange-afstand HSL-verbindingen, anderzijds heeft het eigenschappen van een metropolaan stelsel: een hoge frequentie en relatief korte reistijden. Toch wordt het ook weer geen 'supersonische metro': karakteristiek voor een metro is dat deze vele, over de hele



Alternatief 1



Alternatief 2



Alternatief 3

Drie alternatieven voor de ARGUS-aansluiting van Amsterdam. Bron: TU-Delft

route verspreide, haltes heeft. ARGUS rijdt echter zo goed als non-stop van begin- naar eindpunt, waarbij alleen in de aan- en uitloopstroken enkele extra haltes (Amsterdam WTC, Rotterdam Alexanderpolder) worden opgenomen.

ARGUS zal op verschillende manieren gebruik maken van, en worden ingebed in, reeds bestaande of geplande infrastructuur. Goede aansluiting op de stadsgewestelijke vervoersysteem rond de vier grote steden is onontbeerlijk om aan de gestelde kwaliteitseisen te kunnen voldoen. Aansluiting op het hoogste schaalniveau, het net van internationale luchtverkeerswegen, is cruciaal om ARGUS in te kunnen zetten als instrument in de internationale concurrentiestrijd. Op de cruciale verbinding Rotterdam - Amsterdam, waar hoge snelheid echt belangrijk is, wordt al een HSL-spoor aangelegd. Dit heeft voldoende capaciteit om ook als ARGUS-spoor te dienen. De verbinding Amsterdam/Schiphol - Den Haag kan gerealiseerd worden door een aftakking in het HSL-tracé op te nemen. De verbinding Amsterdam Utrecht is veel korter, en kan met enkele aanpassingen, die gedeeltelijk al in Rail 21 zijn opgenomen, aan de eisen van ARGUS voldoen. De verbinding Rotterdam - Den Haag is zó kort dat hier het stadsgewestelijke stelsel gebruikt kan worden.

Het voorgaande betekent dat alleen voor de routes van Den Haag en Rotterdam naar Utrecht en voor de aftakking van het HSL-spoor naar Den Haag werkelijk nieuwe voorzieningen moeten worden aangelegd. Verder kan volstaan worden met kleinere aanpassingen, zoals

vergroting van boogstralen (minder krappe bochten), aanpassingen aan stations, het omzeilen van het huidige Rottetracé bij Rotterdam en het verhogen van de spanning op de bovenleiding tot 25.000 volt, om aan de technische vereisten te voldoen.

### KOSTEN

Zal ARGUS 'werken' en zal het zijn geld opbrengen? Dat is natuurlijk nooit met zekerheid te voorspellen, maar er zijn verschillende voorbeelden van metropolitane stelsels die een vergelijkbare rol in steden als Parijs, London en Washington met succes vervullen. Weliswaar zijn de afstanden in die steden kleiner, maar dat hoeft voor ARGUS geen probleem te zijn. Door gebruik van het hoge-snelheidstracé biedt ARGUS vergelijkbare reistijden, terwijl de extra investeringen relatief bescheiden zijn.

Coopers & Lybrand heeft berekend dat de kosten van ARGUS ongeveer zes miljard zullen bedragen, inclusief investeringen in het railnet, capaciteitsverbetering van de ARGUS-stations en noodzakelijke verbeteringen aan de stadsgewestelijke netten. Ter vergelijking: in Stockholm wordt 4,8 miljard gulden uitgegeven aan een verbetering van het stadsgewestelijke metronet. Verdere kostenbesparing ontstaat doordat ARGUS-diensten gedeeltelijk verzorgd kunnen worden door de HSL en EC/IC (Eurocity en Intercity) treinen, zodat de 'echte' ARGUS treinen alleen de hiaten in de frequentie van de 'Europese' dienstregeling hoeven op te vangen. Ex-

ploitatieve koppeling van ARGUS en de stadsgewestelijke stelsels is overigens niet gewenst, vanwege het grote verschil in karakter en functioneren tussen die laatste en ARGUS.

Coopers & Lybrand heeft een bedrijfsplan voor ARGUS opgesteld en een aantal modelberekeningen uitgevoerd waarin zowel vervoersprognoses als gegevens over het rollend materieel zijn verwerkt. Tevens is een voorlopige schatting is gemaakt van de externe effecten van ARGUS. De (voorlopige) uitkomst van deze berekeningen is dat, bij conservatieve schattingen van passagiersaantallen en tariefopbrengsten, commerciële exploitatie van ARGUS goed mogelijk is. Op basis van deze schattingen zal het project ongeveer 100 miljoen bijdragen aan de rente en aflossingen van de noodzakelijke investeringen in infrastructuur.

### BOTTLENECKS

Een van de grootste *bottlecks* is de verbinding met Amsterdam Centraal Station (CS). De lijn Rotterdam CS-Schiphol-Amsterdam CS is met zijn 80 kilometer de meest kritieke verbinding in het hele ARGUS-plan. De reistijd bedraagt hier, zelfs met een maximum snelheid van 280 kilometer, minimaal 34 minuten. De noodzakelijke halte bij Schiphol geeft veel snelheids- en tijdverlies; daarna moet de trein nog een lange lus maken door Amsterdam-West om het centraal station te bereiken. Dit kost minstens 12 minuten.

Voor dit probleem zijn in principe twee oplossingen. Uitgaande van de doelstelling van ARGUS - het direct verbinden van de centrale steden - zou het beste zijn om ARGUS onder de grond, via een extra spoor of buis in de tunnel die toch al wordt aangelegd voor de Noord-Zuidlijn, naar het CS te laten rijden. Op deze wijze kan een deel van de enorme kosten voor het aanleggen van een geheel nieuwe buis worden bespaard. Helaas is het voor zo'n oplossing waarschijnlijk al te laat, gezien het vergevorderde karakter van de plannen voor de Noord-Zuidlijn. Een andere, goedkope en simpele, methode zou zijn ARGUS helemaal niet naar het Centraal station te laten rijden, en het Amsterdamse ARGUS-station bij het World Trade Center (WTC) aan te leggen. Frank Le Clercq is van dat laatste geen voorstander: "Wil je de binnenstad economisch in leven houden, dan zal je die aan moeten sluiten op de belangrijkste infrastructuur en dat lukt niet met alleen een halte bij het WTC".

Het ARGUS-plan klinkt veelbelovend. Of het ook uitgevoerd wordt is nog maar de vraag. Onlangs publiceerde het ministerie van Verkeer en Waterstaat de nota *Visie op verstedelijking en mobiliteit*. In deze nota wordt een plan ontworpen voor een ring van stoptreinen of 'lightrails' tussen de vier grote steden. Dit plan staat hiermee haaks op het ARGUS-project dat zo min mogelijk stops propageert. Het ministerie en het ORI zullen nog veel met elkaar in debat gaan.

\*Redactie AGORA