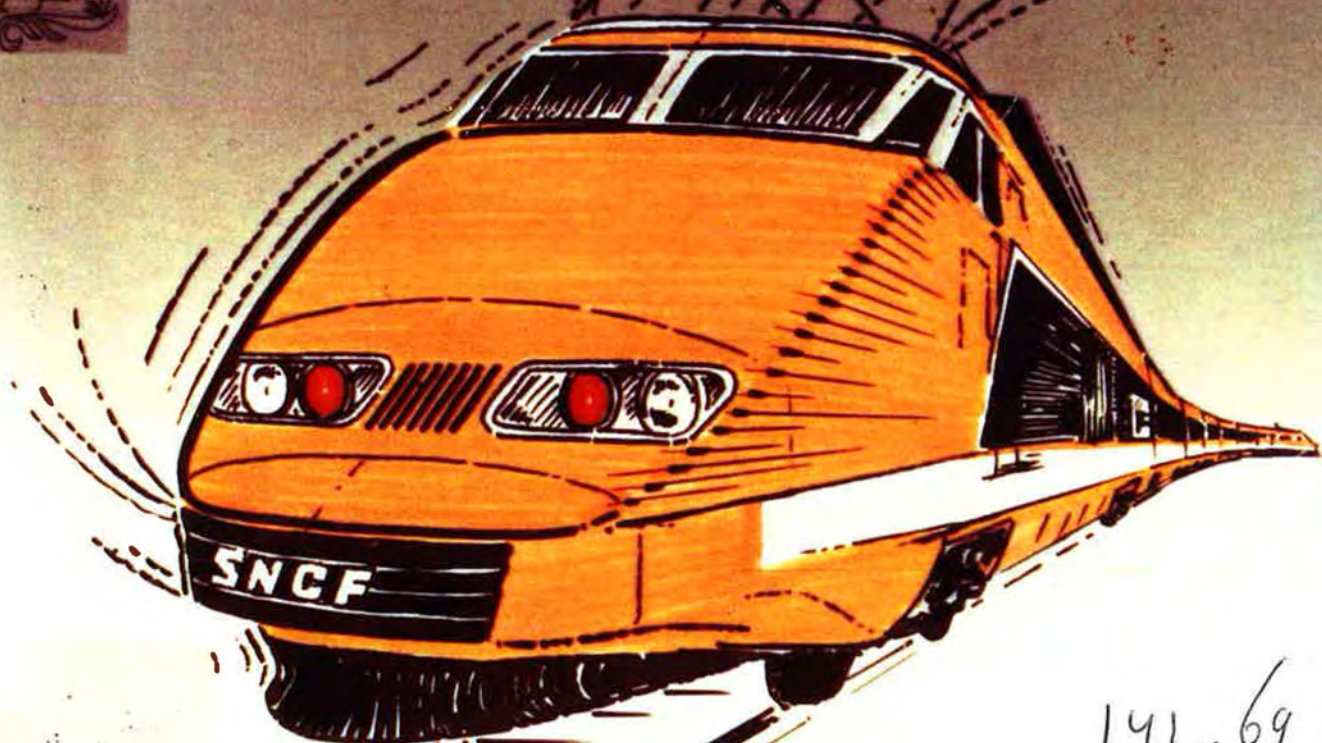


TGV* in Nederland: Den Haag op het goede spoor!

Den Haag - je kunt er niet omheen!



141-69

TGV IN NEDERLAND

Den Haag op het goede spoor

Gemeente Den Haag
augustus 1987

dienst Stadsontwikkeling/Grondzaken
afdeling Verkeer en Vervoer, Openbare Werken en Monumentenzorg
afdeling Economische Zaken

<u>Inhoud</u>	<u>blz.</u>
De plannen	3
TGV naar Den Haag: de argumenten	5
Achtergrondinformatie	8
- Den Haag in vergelijking met de Franse steden	8
- Den Haag in de Randstad	9
- Enkele vervoersconsequenties van de TGV	13
- Den Haag als vestigingsplaats	13
- Vergelijking van de 3 tracévarianten	14
Noten/Literatuur	17

TGV IN NEDERLAND:

Den Haag op het goede spoor.

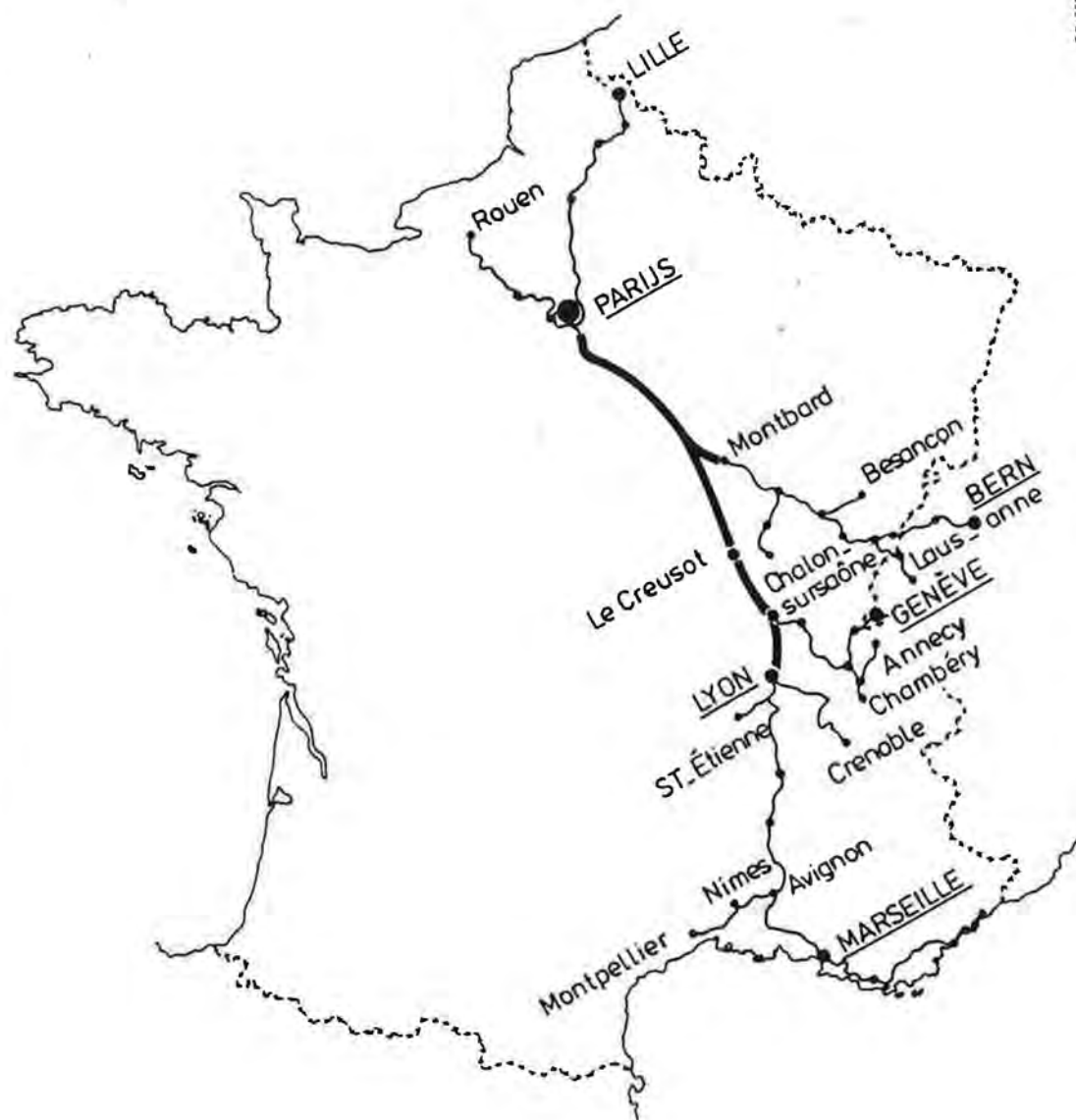
De plannen

Kruissnelheden van circa 250 kilometer per uur op eigen, conflictvrije banen en de mogelijkheid om vervolgens via bestaand spoor, zonder over te stappen, midden in belangrijke centra te kunnen stoppen. Dit is het model van de - in Frankrijk functionerende - "train à grande vitesse", kortweg TGV genoemd. De voordelen zijn duidelijk. De hoge snelheid van deze trein en het ontbreken van tijdverlies bij het overstappen brengen een aanzienlijke verkorting van de reistijd tussen belangrijke centra met zich mee. Onderlinge uitwisseling van personen, diensten en informatie tussen de aangesloten stedelijke gebieden wordt daarmee veel gemakkelijker.

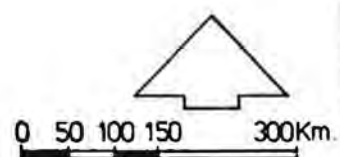
De voordelen van de TGV liggen niet alleen in de hoge snelheid. Een aansluitend netwerk van bestaande lijnen, waarop de TGV als "Intercity-plus"-sneltrain functioneert, is eveneens van essentieel belang. In het Franse TGV-net is hierin dan ook voorzien (zie figuur 1). Op deze wijze kan worden gezorgd voor een zo groot mogelijk aantal aansluitingen voor de lange-afstandsreiziger.

Voor de Randstad, met zijn relatief korte afstanden tussen de grote stedelijke centra, is dit patroon van aansluitingen een belangrijk gegeven. De voordelen voor de Randstad bij aansluiting op het TGV-net zullen vooral zijn gelegen in de rechtstreekse verbindingen tussen stedelijke gebieden en in de probleemloze aansluiting op trajecten waarop met hoge snelheid kan worden gereden. Maximale benutting van de voordelen van de TGV door de Randstad impliceert dus vooral een grote aandacht voor aansluitingen in stedelijke gebieden met een duidelijke internationale oriëntatie.

Momenteel liggen drie varianten ter tafel die voorzien in aansluiting van Amsterdam en van Keulen op de TGV-lijn van Parijs naar Lyon. In figuur 2 zijn deze varianten getekend.



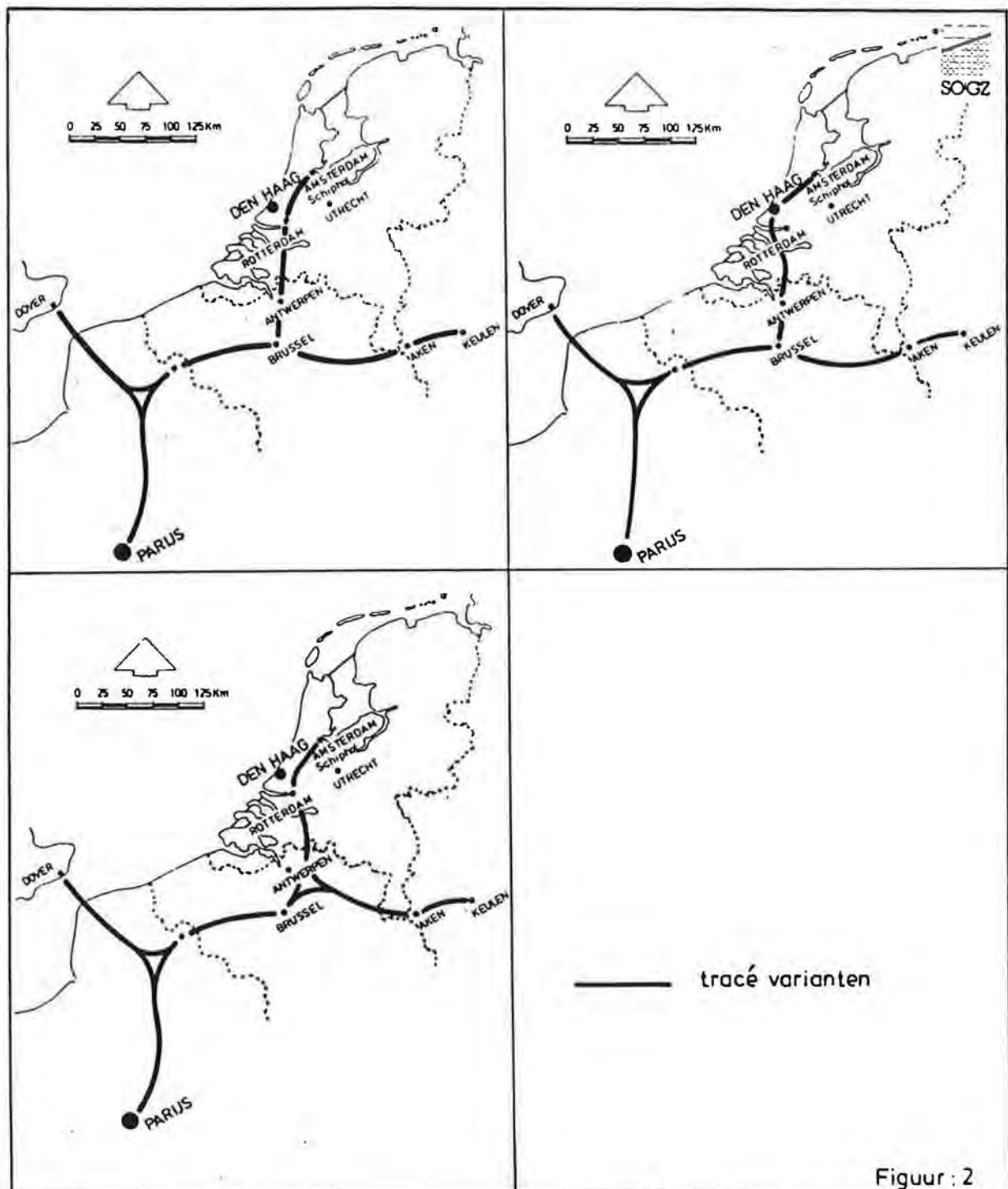
— klassieke lijn waarover thans
HS-treinen rijden
— nieuw HS-spoorlijn (TGV)



T G V VERBINDINGEN 1987

Figuur: 1





Figuur : 2

DE TOT NOG TOE ONDERZOCHE TRACÉ VARIANTEN
VOOR DE TGV-VERBINDING PARIJS-AMSTERDAM/KEULEN



De varianten 1 en 3 houden voor Nederland in, dat een nieuw, door het groene hart aan te leggen tracé Rotterdam met Amsterdam verbindt. Variant 2 voorziet in het gebruik van bestaand tracé, dat loopt via Den Haag.

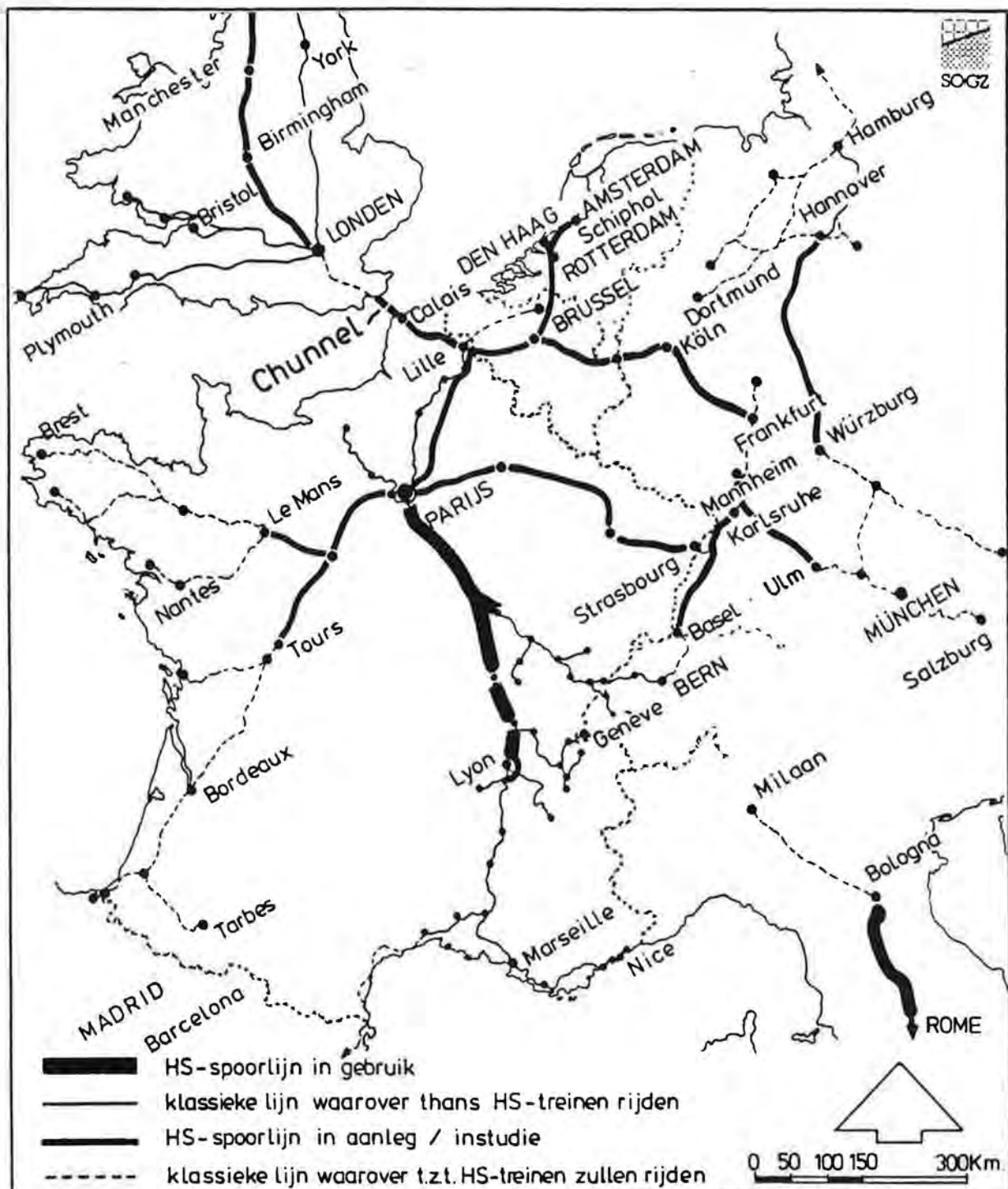
Het doortrekken van de TGV naar de Randstad levert in de toekomst niet alleen een snelle verbinding met Brussel, Parijs, Genève en Lyon op. Tevens zal, via Parijs, de mogelijkheid bestaan per TGV naar Le Mans en Tours te reizen en in een later stadium naar Bordeaux en Bretagne.

West-Duitsland zal eveneens een hoge-snelheidsspoorlijn realiseren. De bedoeling is uiteindelijk een snelle verbinding tot stand te brengen tussen Hamburg en de industriegebieden van midden- en zuid-Duitsland, zowel voor personenvervoer als voor zwaar goederenvervoer. Met name door de mogelijkheid van zwaar goederenvervoer onderscheidt zich het Duitse project, Intercity Experimental (ICE) genoemd, van het TGV project. Een consequentie van de mogelijkheid om goederen te vervoeren is het kostenaspect: ICE-lijnen zijn circa 3,5 keer zo kostbaar, omdat de hellingen in het ICE-traject minder steil moeten zijn. Niettemin ligt het voor de hand dat via Keulen de TGV en de ICE op elkaar worden aangesloten ten behoeve van het personenvervoer.

Tenslotte kunnen de plannen worden genoemd voor de verbinding tussen Lille, Calais en Londen via de Kanaaltunnel (Chunnel). Figuur 3 geeft een beeld van het toekomstige net van hoge-snelheidsspoorlijnen.

Duidelijk is dat de Randstad bij deze ontwikkelingen niet kan achterblijven. Het niet-aansluiten van de Randstad op het net van hoge-snelheidsspoorlijnen zal onvermijdelijk tot gevolg hebben, dat Nederland zichzelf in de periferie van de Europese economische activiteiten plaatst. Een vraag die beantwoord zal moeten worden is hoe de Randstad de mogelijkheden en de kansen die het hoge-snelheidsspoor biedt zo goed mogelijk kan benutten.

Het antwoord op deze vraag ligt voor de hand. Maximaal benutten van de TGV betekent aansluitingen in de grote, internationaal georiënteerde economische centra van de Randstad, te weten Amsterdam/Schiphol (financieel centrum), Rotterdam (handelscentrum) en Den Haag (bestuurs- en dienstverlenend centrum).



**HOGHE SNELHEIDS SPOORLIJNEN
IN WEST EUROPA**

Figuur: 3



Slechts één van de hiervoor genoemde tracé-varianten voorziet in een aansluiting van Den Haag op het TGV net. In de volgende paragraaf wordt aangegeven waarom de aanwezigheid van een TGV-aansluiting in Den Haag gewenst en verstandig zou zijn. Niet alleen Den Haag is met een aansluiting gebaat. De voordelen strekken zich verder uit.

TGV naar Den Haag: de argumenten

Voor een TGV-aansluiting in Den Haag kunnen, naar aard, verschillende argumenten worden aangevoerd. Het betreft hier economische, planologische en financiële argumenten. Deze worden hier achtereenvolgens aan de orde gesteld.

a) het economische argument

De Haagse regio is sedert lange tijd een aantrekkelijke vestigingsplaats voor hoofdkantoren van internationaal opererende ondernemingen en voor de zakelijke dienstverlening. De aanwezigheid van regering, Rijksoverheid, circa 80 ambassades en consulaten, internationale instituten en internationale scholen draagt daartoe bij. Uit verschillende studies komt naar voren, dat Den Haag beschikt over toplocaties voor kantoren in de kern van het stedelijk gebied. Kantoorruimte kan worden aangeboden tegen internationaal gezien zeer concurrerende huurprijzen.¹⁾ Den Haag biedt tevens een uitstekende accommodatie voor congressen. In 1986 werden in het Nederlands Congresgebouw 35 congressen gehouden, die door ruim 25.000 mensen werden bezocht. Het merendeel (22) van deze congressen betrof internationale congressen.²⁾ Jaarlijks worden in Den Haag circa 850.000 overnachtingen door buitenlandse toeristen geboekt, waarvan ruim de helft in hotels.³⁾

Een hoogwaardige "hart-op-hart" verbinding van stedelijke gebieden door de TGV komt de bereikbaarheid van de toplocaties voor kantoren ten goede. Deze bereikbaarheid vormt een vestigingsfactor van belang voor bestaande en nieuw aan te trekken vestigingen, met name in en nabij de stationsgebieden. De bereikbaarheid van stedelijke centra wordt in dit verband vaak als een knelpunt genoemd.⁴⁾

In Den Haag wordt een beleid gevoerd om toplocaties voor kantoren verder te ontwikkelen. Door het Nederlands Economisch Instituut is aangetoond is dat het aantrekken van hoogwaardige economische sectoren een uitstralingseffect heeft dat het lokale belang ontstijgt.⁵⁾

Daarnaast wordt een beleid gevoerd ter verdere ontwikkeling van de congresfunctie en van de toeristische sector. Ook voor deze sectoren is het van belang om tot afstemming te komen tussen het beleid inzake de TGV en het gemeentelijk economisch structuurbeleid.

Voor de regering, de Rijksoverheid en andere internationale overheidsinstellingen behoeft het nauwelijks betoog dat een snelle verbinding met Brussel (hoofdzetel EG) en Parijs (onder meer de OESO) de contacten aanzienlijk zullen vergemakkelijken.

Zowel vanuit de huidige economische structuur van de Haagse regio, als vanuit het op dit moment gevoerde economisch beleid van de gemeente ontstaat een groeiende vervoersbehoefte die zich met name richt op het personenvervoer van en naar het centrum van Den Haag. De TGV sluit bij deze vervoersbehoefte goed aan.

b) het planologische argument

Het ruimtelijke ordeningsbeleid van Rijk, provincie en gemeente is sterk gericht op ondersteuning van het functioneren van de grote steden. Concentratie van werkgelegenheid en voorzieningen in de stadscentra, een goede ontsluiting over de weg en per openbaar vervoer, stadsvernieuwing, herstructurering van oude bedrijfsterreinen en verbetering van het verblijfsklimaat zijn doelen van dit beleid. Het tegengaan van suburbanisatie van woningen en bedrijven, het vrijhouden van de groene ruimte en het creëren van stiltegebieden in de Randstad lopen daaraan parallel. Bescherming van het Groene Hart behelst enerzijds het beschermen van natuurlijke, agrarische en recreatieve waarden van niet-verstedelijkte gebieden en anderzijds de bundeling van de verstedelijking in de stadsgewesten.

Rechtstreeks doortrekken van een TGV-lijn ten oosten van Zoetermeer van Rotterdam naar Schiphol/Amsterdam doorkruist dit beleid. Niet alleen wordt hierdoor het open middengebied nabij Den Haag en Leiden verder versnipperd en aangetast, ook de kans dat op den duur aan het nieuwe tracé tussen-stations worden aangelegd is niet denkbeeldig. Dergelijke stations vergen wederom een nieuwe ontsluiting over de weg, en trekken waarschijnlijk bedrijvigheid aan. Dit soort ontwikkelingen dient te worden voorkomen. Den Haag heeft ruime mogelijkheden om rond een TGV-station nieuwe bedrijvigheid te vestigen. In de compacte stadsgedachte van de verschillende overheden past het ondersteunen van de Haagse potenties beter dan een verdere afbraak van het Groene Hart.

Doortrekken van de hoge snelheidsspoorlijn over bestaande tracées verdient daarom de voorkeur.

c) het financiële argument

Het openbaar vervoer vergt jaarlijks een aanzienlijke financiële inspanning van zowel de Rijksoverheid als van de gemeenten. In de huidige situatie van middelenschaarste bij de overheid moet ervoor worden gewaakt dat geen aanzienlijke investeringen worden gepleegd waaraan grote risico's ten aanzien van de rentabiliteit kleven. In de huidige omstandigheden zou scherp moeten worden gelet op de verhouding tussen investeringen en opbrengsten daarvan. Van de drie studievarianten die hier worden besproken is variant 2, met gebruik van bestaande tracées, financieel het meest interessant.

De rentabiliteit door het gebruik maken van de TGV ligt wat betreft het Nederlandse aandeel naar verwachting op 6,4%. De rentabiliteit van variant 3 is voor Nederland negatief, en dient daarom zeer kritisch te worden gezien. Ook variant 1 levert geen rentabiliteitsprognose die aantrekkelijk kan worden genoemd.

Samengevat zijn: de internationaal geörienteerde economisch structuur, de functie als bestuurszetel, de aanwezigheid van internationale organisaties, de versterking van de aantrekkelijkheid van toplocaties voor kantoren, de versterking van de internationale congresfunctie en het toerisme, het behoud van het Groene Hart alsmede de financiële consequenties de argumenten die te zamen pleiten voor een TGV-lijn in de geest van variant 2.

Achtergrondinformatie

In deze paragraaf wordt nadere informatie geboden over drie onderwerpen. In de eerste plaats worden gegevens gepresenteerd over de economische structuur van Den Haag in vergelijking tot andere stedelijke gebieden. In de tweede plaats wordt ingegaan op enkele vervoersconsequenties van de TGV. Tenslotte wordt een aantal aspecten van de drie onderzochte tracévarianten met elkaar vergeleken. Deze informatie dient ter verdere onderbouwing van de argumenten die in de vorige paragraaf zijn genoemd.

Den Haag in vergelijking met de Franse steden

In vergelijking met de Franse steden die zijn aangesloten op het TGV-net komt Den Haag qua inwonertal, na Parijs en Marseille, op de derde plaats. Wanneer de Haagse regio naast de Franse departementen wordt gelegd waarin deze steden zijn gelegen, dan komt Den Haag op de vijfde plaats zowel wat betreft aantal inwoners als wat betreft aantal arbeidsplaatsen. In tabel 1 wordt een overzicht gegeven van het aantal inwoners en het aantal arbeidsplaatsen van de Franse steden en de departementen.

Tabel 1. Franse steden aangesloten op het TGV-net

departement	plaats	RANGORDE NAAR					
		aantal inwoners plaats	(x 1.000) departement	aantal werkzame pers. departement (x 1.000)	INW. PLAATS	INW. REGIO	ARB.PL. REGIO
75 Seine	Paris	2.176	2.176	1.406	1	1	1
21 Côte d'Or	Montbard	8	473	179			
	Dijon	146					
25 Doubs	Besançon	120	477	190			
39 Jura	Dôle	28	243	96			
71 Saône-et-Loire	Chalon-sur-Saône	58	572	192			
	Le Creusot	32					
	Mâcon	40					
74 Haute Savoie	Annecy	52	494	167			
73 Savoie	Aix-Les-Bains	24	324	135			
	Chambéry	55					
69 Rhône	Lyon	418	1.445	580	4	3	3
42 Loire	St. Etienne	207	739	225			
38 Isère	Grenoble	159	937	360		4	4
26 Drôme	Valence	68	390	123			
84 Vaucluse	Avignon	91	428	158			
30 Gard	Nîmes	130	530	180			
34 Hérault	Montpellier	201	707	236			
13 Bouches-du-Rhône	Marseille	879	1.724	600	2	2	2
83 Var	Toulon	181	708	237			
Ter vergelijking Haagse regio	Den Haag	445	825	357	3	5	5

Bron: Ambassade de France - service de Presse et d'Information

Den Haag in de Randstad

In de Randstad neemt de Haagse regio met haar 825.000 inwoners en 356.000 arbeidsplaatsen een zeer prominente plaats in, en is daarmee sterk te vergelijken met Amsterdam en Rotterdam.

Tabel 2: Bevolking en arbeidsplaatsen 3 grote steden

Regio:	Den Haag	Amsterdam	Rotterdam
bevolking			
stad	445.000	680.000	570.000
regio	380.000	320.000	483.000
totaal	825.000	1.000.000	1.053.000
arbeidsplaatsen			
stad	205.000	305.000	262.400
regio	151.500	59.700	100.100
totaal	356.500	364.700	362.500

Samenstelling: dienst SO/GZ

Binnen de grote steden neemt Den Haag een bijzondere positie in door de regeringszetel, de ministeries, ambassades en internationale instellingen. Deze internationale oriëntatie is ook terug te vinden in de marktsector. De omzet van de bedrijven in de Haagse regio wordt, meer dan het landelijk gemiddelde, door export gerealiseerd.⁶⁾

Tevens blijken relatief veel van de Nederlandse vestigingen van multinationals te Den Haag te zijn gevestigd. Na Amsterdam herbergt Den Haag de meeste werknemers bij buitenlandse bedrijven:

Tabel 3: Buitenlandse werkgelegenheid (per 1-1-1984)

stadsgewest	industrie	handel	diensten	totaal	%
Amsterdam	5.900	8.000	7.500	21.400	31%
Den Haag	6.900	1.700	3.700	12.300	18%
Rotterdam	6.600	1.800	2.900	11.400	16%
Utrecht	200	5.100	500	5.800	8%
Nederland	34.100	21.300	14.800	70.200	100%

Bron: A. Loeve: "Buitenlandse ondernemingen en stedelijke ontwikkeling in Nederland" in Planologisch Discussiebijdragen 1986, deel II, pag. 447-455

Als een aantal grote internationale bedrijven in de Haagse regio kunnen onder meer worden genoemd: Shell-Billiton, Chevron, Badger, Lummus, Tebodin, ITT, Siemens, IBM, Control Data, Aegon, Nationale Nederlanden, Equity & Law, Hollandse Beton Groep, Wilma, Bataafse Aannemingsmaatschappij (BAM), Zanen-Verstoep, Sijthoff Press, Fokker, Philips, Van Berkel Patent, Nutricia, Menken landbouw, Van Grieken, Heineken, Ed Laurens, Norfolk Line.

Naast 80 ambassades en consulaten zijn in de Haagse regio de volgende internationale instituten gevestigd:

- Internationaal Hof van Justitie
- Europees Octrooibureau
- European Cultural Foundation
- Institute of Social Studies
- Buitenlandse Scholen, waar onder:
 - . American School of The Netherlands
 - . British School in The Netherlands
 - . Lycée Français
 - . Deutsche Schulverein
 - . Sekolah Indonesia (Indonesische School)

Het belang van de internationale congresfunctie blijkt uit het feit, dat in 1986 22 internationale congressen zijn gehouden. Het aandeel van Nederland in het internationale congreswezen stijgt. Daarbinnen groeit het aandeel van Den Haag zelfs sterker. In 1986 kon Den Haag voor het eerst een groter aantal deelnemers boeken dan de RAI in Amsterdam.⁷⁾ Op dit moment wordt bij het Congresgebouw een grote tentoonstellingsruimte van 8.000 m² gebouwd om de internationale congresfunctie te versterken.

Wat betreft het toerisme kunnen de volgende gegevens worden gepresenteerd. In 1985 werden in het kader van het recreatief verblijfstoerisme door buitenlanders 609.000 overnachtingen in Den Haag geboekt. Zakentoeisme en congreστοerisme leverden in 1985 1,1 mln overnachtingen op, waarvan 234.000 werden geboekt door buitenlanders. In tabel 4 wordt een overzicht gegeven van de economische effecten van het toerisme.

Tabel 4: Economische effecten toeristisch Den Haag, absoluut 1985

marktsegment	aantal dagtochten c.q. overnach- tingen	toeristische bestedingen	bijdrage aan productie	bijdrage aan stedelijk inkomen	bijdrage aan werkgel. in arb. jaren
	in mln.	in mln. glds.	in mln. glds.	in mln. glds.	
recreatie					
dagtoerisme	51,1	635,6	716,5	301,6	5.930
recreatie					
verblijfstoer.	1,0	26,8	32,1	16,7	260
zakentoeisme	1,1	94,4	109,9	69,5	1.085
Totaal:	53,2	756,8	858,5	387,8	7.275

Bron: Centrum Herengracht, de Vries & Partners, ETI-Zuid-Holland: Den Haag groene stad aan zee - toeristisch stadsplan Den Haag, blz. 20.

Uit tabel 4 kan ondermeer worden afgeleid, dat het zakelijke toerisme bijna 1100 arbeidsjaren aan werkgelegenheid oplevert. Binnen het bedrag van de toeristisch bestedingen door het zakentoeurisme (f 94,4 mln) kan het aandeel van de internationale congresganger worden berekend op f 40 mln.

Het aantal hotelovernachtingen door personen uit de landen die in verband met een toekomstige TGV-aansluiting van belang zijn, wordt weergegeven in tabel 5.

Tabel 5: Hotelovernachtingen vier grote steden van Fransen, Belgen en Zwitsers

1984

Amsterdam	Den Haag	Rotterdam	Utrecht	
145.565	35.567	24.069	14.062	Fransen
50.957	15.256	7.701	5.237	Belgen
75.624	11.556	6.782	2.970	Zwitsers
2.610.327	554.429	306.643	108.030	Buitenland totaal

1985

Amsterdam	Den Haag	Rotterdam	Utrecht	
136.816	35.114	27.830	14.299	Fransen
44.782	13.036	9.337	4.848	Belgen
64.004	9.595	8.109	3.025	Zwitsers
2.629.110	487.197	358.807	109.613	Buitenland totaal

1986*

Amsterdam	Den Haag	Rotterdam	Utrecht	
124.600	32.300	27.800	10.400	Fransen
45.300	15.200	6.700	4.600	Belgen
59.600	8.100	7.300	1.500	Zwitsers
2.162.018	439.294	326.435	100.291	Buitenland totaal

Bron: CBS

*CBS cijfers eerste drie kwartalen verhoogd tot totaal 1986 op basis van CBS cijfers 1985

Duidelijk komt uit tabel 5 naar voren, dat Den Haag - na Amsterdam - het grootste aantal hotelovernachtingen van Belgen, Fransen en Zwitsers voor haar rekening neemt.

Enkele vervoersconsequenties van de TGV

Aanleg van de TGV in Nederland zal naar verwachting vooral consequenties hebben voor het Europese luchtverkeer op kortere afstand. Het Institut du Transport Aérien (ITA) verwacht een afname van het passagiersaanbod op het traject Amsterdam-Brussel van 90% en op het traject Amsterdam-Parijs van 20%.

⁸⁾ Op grond van prognoses van het luchtvervoer van de Rijksluchtvaartdienst kan globaal worden becijferd, dat via Schiphol jaarlijks circa 50.000 personen uit de Haagse regio naar bestemmingen in Frankrijk reizen, terwijl het aantal passagiersbewegingen tussen de Haagse regio en bestemmingen in België - via Schiphol - op ongeveer 14.000 ligt. ⁹⁾ Als de voorspelling van het ITA op deze gegevens worden toegepast, dan zou een TGV-aansluiting in Den Haag ruim 13.000 passagiersbewegingen richting België, en circa 10.000 passagiersbewegingen richting Frankrijk aan het luchtverkeer kunnen onttrekken. Bij deze schatting is het aantal passagiersbewegingen tussen de Haagse regio en Parijs via vliegveld Zestienhoven (naar schatting circa 6.000 per jaar) niet betrokken. ¹⁰⁾ De huidige reizigersaantallen vanuit Den Haag naar bestemmingen in België resp. in Frankrijk worden door de Nederlandse Spoorwegen geschat op tenminste 55.000 en 18.000. Deze cijfers hebben alleen betrekking op de kaartverkoop; niet op abonnementen en dergelijke.

De effecten van de TGV voor de vermindering van het wegverkeer blijken vaak te optimistisch te worden ingeschat. Zelfs bij de snelste verbinding met Brussel en met Parijs (variant 3) zullen naar schatting dagelijks niet meer dan circa 900 personen besluiten om de trein te nemen in plaats van de auto. Op de autosnelweg kan dit aantal op 2 rijstroken binnen een half uur worden afgewikkeld. Vermindering van congestieproblemen is dan ook niet te verwachten, zodat de varianten 1 en 3 op dit punt niet een wezenlijk grotere aantrekkingskracht hebben dan variant 2. ¹¹⁾

Den Haag als vestigingsplaats

Blijkens het in opdracht van de RPD verrichtte onderzoek "Toplocaties voor de commerciële dienstverlening" zal de commerciële kantorensector in de toekomst voorkeur blijven houden voor locaties in met name de grote steden van de Randstad. Centrale locaties in die grote steden hebben daarbij de meeste potentie om tot een toplocatie uit te groeien.

Bij de beoordeling van de diverse kantorenlocaties in de grote steden, blijkt de Haagse locatie Centraal Station / Utrechtse Baan het allérhoogste te scoren; door sommigen wordt het zelfs als een internationale toplocatie aangemerkt. De meningen over de Amsterdamse en Rotterdamse binnenstad lopen daarentegen duidelijk uiteen. Van belang is daarbij op te merken dat rond C.S. en nabij de Utrechtse Baan nog aanzienlijke bouwvolumes gerealiseerd kunnen worden.

Ook in het onderzoek van het Regionaal Economisch Overleg Haagse Regio, waarbij aanbevelingen van de vastgoedsector over de kantorenmarkt in de Haagse regio zijn geïnventariseerd, wordt de omgeving Centraal Station / Utrechtse Baan als toplocatie gezien. In dit rapport wordt tevens gepleit voor de aanleg van een hoogwaardig openbaarvervoernet, hetgeen in samenhang met een TGV-aansluiting kan worden gezien.

Uit de studie van het Nederlands Economisch Instituut getiteld: "Plaats en functie van de Randstad in de Nederlandse economie" komt naar voren, dat versterking van de concurrentiepositie van de Randstad niet alleen een regionaal belang is.

Deze versterking kan worden bewerkstelligd door een goede ontsluiting van de belangrijke centra in de Randstad door de TGV. Uit het laatstgenoemde rapport blijkt, dat versterking van de concurrentiepositie van de Randstad via verbetering van de vestigingsplaatsfactoren een uitstralingseffect heeft naar andere regio's. Hierbij zijn nationale politieke doelstellingen zoals verbetering van de werkgelegenheidssituatie en stimulering van de economische groei gebaat.

Vergelijking van de 3 tracévarianten.

In figuur 2 is een schematische weergave gegeven van de 3 tot nog toe onderzochte tracévarianten. In de volgende tabel zijn een aantal aspecten van deze varianten met elkaar vergeleken. (Zie tabel 6).

Tabel 6: De drie onderzochte varianten

	zonder TGV	met TGV variant		
		1	2	3
* nieuwe infrastructuur in Ndl.		136 km	-	190 km
* nieuwe infrastructuur: kosten in mln ECU (1 ECU = 2,53)		641	-	808
* reistijd: Amsterdam - Parijs	353	178	221	171
(in min.) Brussel - Amsterdam	178	96	139	89
* dienstregeling:				
A'dam - R'dam		1/h	1/h	-
A'dam - R'dam - Brussel		1/ 2h	1/ 2h	1/ 2h
A'dam - R'dam - Brussel - Parijs		1/ 2h	1/ 2h	1/ 2h
A'dam - R'dam - Beek		-	-	1/ 2h
A'dam - R'dam - Keulen		-	-	1/ 2h
* aantal mln reizigers in 2000 2 richtingen				
Frankrijk - Nederland	0,6	1,0	0,9	1,0
België - Nederland	0,8	1,3	1,1	1,3
Duitsland - Nederland	1,1	1,2	1,1	1,4
Amsterdam - Rotterdam	8,4	9,1	8,5	9,6
* rentabiliteit				
- toename rentabiliteit door gebruik TGV		+ 8,7%	+ 9,8%	+ 9,1%
- projekt als geheel		3,7%	4,2%	3,8%
- Nederlands aandeel afzonderlijk		1,0%	6,4%	< 0
* jaar waarin het gehele project quitte speelt (3% inflatie, 6% rente)		2016	2012	2013

Het rendement van het Nederlandse aandeel van de derde variant is negatief. De eerste variant geeft een zeer beperkt rendement. Alleen de tweede variant geeft voor Nederland afzonderlijk en voor de gehele opzet voldoende rendement. Realisatie daarvan is dus het meest haalbaar, inclusief de halte te Den Haag. Daarbij zal rekening moeten worden gehouden, dat in de komende jaren de bestaande lijn eveneens verbetering behoeft. Gedacht wordt aan spoorverdubbeling, geluidswering etc. Gegeven de beperkte mogelijkheden om te investeren ten behoeve van een hoge-snelheidsspoorlijn lijkt het over het geheel gezien zinvoller de verhoging van de kwaliteit van de oude lijn in verband te brengen met aanleg van een TGV-traject dan een geheel nieuwe TGV lijn aan te leggen.

NOTEN/LITERATUUR

- 1) a. M. de Smidt e.a.: Eindrapport vooronderzoek toplocaties voor de commerciële dienstverlening, Leiden, januari 1987;
b. Nederlands Economisch Instituut: De sterke en zwakke punten van de economie van 's-Gravenhage en de Haagse Regio, Rotterdam, juni 1984;
c. Regionaal Economisch Overleg Haagse Regio: Aanbevelingen van de vastgoedsector over de kantorenmarkt in de Haagse regio, juli 1987;
d. P.P. Tordoir, M.A. de Haan: De economische en ruimtelijke ontwikkeling van internationaal georiënteerde kantooractiviteiten - trends en implicaties voor de Randstad - fragmenten uit het originele rapport, Planologisch Studiecentrum TNO, zpl.
- 2) Haagsche Courant, 30-7-1987, naar aanleiding van het jaarverslag over 1986 van het Nederlands Congresgebouw.
- 3) Centrum Herengracht, De Vries en partners, ETI Zuid-Holland: Den Haag: groene stad aan zee - toeristisch stadsplan Den Haag, Den Haag, juni 1987.
- 4) a. I.J. Boeckhout e.a.: Plaats en functie van de Randstad in de Nederlandse economie, NEI, Rotterdam, april 1987;
b. zie noot 1c.
- 5) zie noot 4a.
- 6) Nederland Economisch Instituut: De Randstad in economisch perspectief, Rotterdam, 1986.
- 7) NRC van 1-8-1987.
- 8) Rapport van de commissie Van der Zwan: Schiphol naar het jaar 2000, zpl, mei 1985.

- 9) Rijksluchtvaartdienst: Prognose van het luchtvervoer van en naar Nederland 1981-2005, Den Haag, sept. 1984.
- 10) F.R. Harris e.a.: Onderzoek ontwikkelingsmogelijkheden luchthaven Rotterdam: Den Haag, januari 1987, berekening op basis van bijlage 3.3..
- 11) P. Rietveld, J. Rouwendal: "Hoge snelheidstreinen in Nederland", in ESB, 1-7-1987.