

een *trein*
hogesnelheids

geen
hogesnelheids

in Nederland

M. Atesh en I. Hiel

Platform Hogesnelheidstrein Nederland



Een hogesnelheidstrein, geen hogesnelheidslijn in Nederland

1e druk verscheen november 1993

2e druk verscheen januari 1994

3e druk, april 1994

Auteurs: Mirjam Atesh en Ineke Hiel
Vormgeving: Piet Vis

© 1994 Platform Hogesnelheidstrein Nederland



De auteursrechten van dit rapport berusten bij het Platform Hogesnelheidstrein Nederland, geregistreerd bij de Kamer van Koophandel te 's Gravenhage. Materiaal uit deze uitgave mag vrij worden vermenigvuldigd en/of openbaar gemaakt. Het Platform stelt in dat geval prijs op bronvermelding.

Meer informatie over deze publicatie of het Platform HST Nederland kan worden verkregen bij:

Ineke Hiel (PHN secretariaat),
Noordbuurtseweg 36, 2381 EV Zoeterwoude, tel 01715-2250
Mirjam Atesh,
Burg. Slicherstraat 12, 2381 XJ Zoeterwoude, tel 01715-2211

INHOUD

Inhoud.....	3
1. Inleiding	4
1.1. Kaderzetting voor dit rapport	4
1.2. Introductie van het Platform HST Nederland	4
2. Behoeftte aan hoge snelheid	6
2.1. Het ontstaan van de vraag naar een HST en een HSL.....	6
2.2. Een 'Hogesnelheidsnet' in Europa.....	8
3. Vervoers-technische aspecten.....	11
3.1. Mobiliteit en de Nederlandse Spoorwegen	11
3.2. Wáár moet de HST in Nederland rijden?	11
3.3. Het knooppunt Delft.....	13
3.4. Tijdwinst op het bestaande spoor	14
3.5. Vervoersvraag, vervoerproductie en infrastructurele capaciteit.....	17
3.6. Nieuwe tracé's in Nederland en de snelheid van de HST.....	18
4. Milieu	21
4.1. Het Groene Hart.....	21
4.2. Gebiedsaantasting in het Zuiden.....	21
4.3. Enkele aspecten van milieu en vervoer	22
4.4. Vervoersplicht en substitutie.....	24
5. Overige aspecten	25
5.1. Internationale afspraken en binnenlandse ontwikkelingen	25
5.2. Verdere voordelen en wensen ten aanzien van het bestaande spoor	25
5.3. Kosten van een HSL.....	26
5.4. Het aantrekken van buitenlandse bedrijven	26
5.5. Schiphol en de HST.....	26
6. Tot slot	28
7. Samenvatting	29
A. Literatuur	30
B. Instanties waarmee het PHN in overleg is	31

1. INLEIDING

1.1. Kaderzetting voor dit rapport

Zes miljoen werkenden houden 15 miljoen mensen in leven in Nederland. Hoe gaan we het geld, dat deze zes miljoen mensen voor gemeenschappelijk gebruik verdienen, verantwoord besteden? Hoe gaan we een klein en aantrekkelijk land als Nederland verantwoord ontsluiten?

De hogesnelheidstrein en de hogesnelheidslijn.

Twee verschillende grootheden die in discussies maar al te vaak onlosmakelijk aan elkaar worden verbonden of met elkaar worden verward. Treinen en lijnen die alles te maken hebben met **geld**, **werkgelegenheid** en **milieu**.

In deze brochure van het Platform Hogesnelheidstrein Nederland, vindt u de visie van dit Platform. Een Platform dat vóór een hogesnelheidstrein is en u wil laten zien waar de uitgangspunten en de noodzakelijkheden van de hogesnelheidstrein liggen. De tot nu toe gevolgde procedure rond de aanleg van een HSL werkte in de hand dat er veel discussie werd gevoerd over technische oplossingen en details, maar veel minder over fundamentele uitgangspunten en de noodzaak van die aanleg.

We hebben moeten constateren dat met name de overheid een positieve interpretatie van cijfers laat prevaleren boven de twijfel die de cijfers ook uitdrukken. Bijvoorbeeld wat betreft het aantrekken van werkgelegenheid en de substitutie van met name vliegverkeer. (Drs. J.M. Vleugel, VU Amsterdam over het NEI rapport; werkgelegenheid in regio's verder weg van HST-stops; RIVM/AVV.) De reizigersprognoses zijn bovendien extreem gunstig. Alle bestaande "vrees-scenario's" van de NS met etrekking tot de groei van reizigersaantallen zijn buiten beschouwing gelaten.

Argumenten die aangevoerd worden ten gunste van een hogesnelheidslijn betreffen voornamelijk de trein en niet de lijn.

In deze brochure wordt ook ingegaan op het net van hogesnelheidslijnen, de tijdwinst die op het bestaande spoor geboekt kan worden en de mogelijkheden die het bestaande spoor biedt aan de hogesnelheidstrein om een groot aantal reizigers te vervoeren. Ook wordt aandacht geschonken aan het Groene Hart en de betekenis voor Den Haag van het aangedaan worden door de hogesnelheidstrein.

1.2. Introductie van het Platform HST Nederland

In oktober 1991 is het Landelijk Platform Hogesnelheidstrein Nederland ontstaan. Leden zijn de milieugroeperingen, bewonersorganisaties en actiegroepen langs de eventuele tracés voor de hogesnelheidstrein (tussen Amsterdam en de Belgische grens). Regelmatig vindt overleg plaats met de Zuidhollandse en de Brabantse Milieufederaties, met de Stichting Natuur en Milieu en met leden van de Vereniging Milieudefensie. Ook heeft het Platform contact met Belgische actie-respectievelijk politieke groeperingen.

Oorspronkelijk waren de beweegredenen van de milieu- en actiegroepen voornamelijk plaatselijk gericht op het behoud van de leefbaarheid van de omgeving. In een later stadium verbreedde de interesseradius zich aanzienlijk.

Belangrijke kwesties waarmee het Platform zich bezighoudt zijn: is een HST noodzakelijk? Is een HSL daarbij noodzakelijk? Wat zijn de milieu-effecten? Wat betekent de HST voor de werkgelegenheid e.d.

De conclusie van het Platform, die voortvloeide uit de rijksnota's rond de HST en andere studies, is dat het goed is om aangesloten te worden op het Europese net van hogesnelheidstreinen. Ook ons lijkt dit van belang. Enerzijds om er economische belangen mee te dienen en anderzijds om aan de groeiende snelvervoerswens van onze tijd tegemoet te komen en het lucht- en weg-alternatief enigszins te matigen. De belangrijkste doelstelling werd dan ook: te kijken hoe een HST zo goed mogelijk kon worden ingepast in de Nederlandse infrastructuur.

Het Platform kon op basis van de meest uiteenlopende informatie niet anders concluderen dan dat de inpassing van de hogesnelheidstrein in Nederland het beste via het bestaande spoor kan gebeuren, zowel ten zuiden als ten noorden van Rotterdam. Met "het bestaande spoor" wordt dan uiteraard bedoeld: een conform de uitgangspunten van Rail 21 gemoderniseerd spoor, zoals men dat ook in vele andere Europese landen ziet.

2. BEHOEFTE AAN HOGE SNELHEID

2.1. Het ontstaan van de vraag naar een HST en een HSL

De behoefte aan een HST en/of HSL zou kunnen worden ingegeven door een van de volgende vragen.

- a. Wat zijn de mogelijkheden van de bestaande rail-infrastructuur?
- b. Is er een reizigersoverschot?
- c. Is de bestaande verbinding slecht?
- d. Zijn er andere redenen?

(ad a) Volgens de huidige dienstregeling kan men in minimaal **5 uur en 21 minuten** en maximaal **8 uur en 43 minuten** per trein van Amsterdam naar Parijs reizen. De route van die reis is aangegeven op kaart 1.

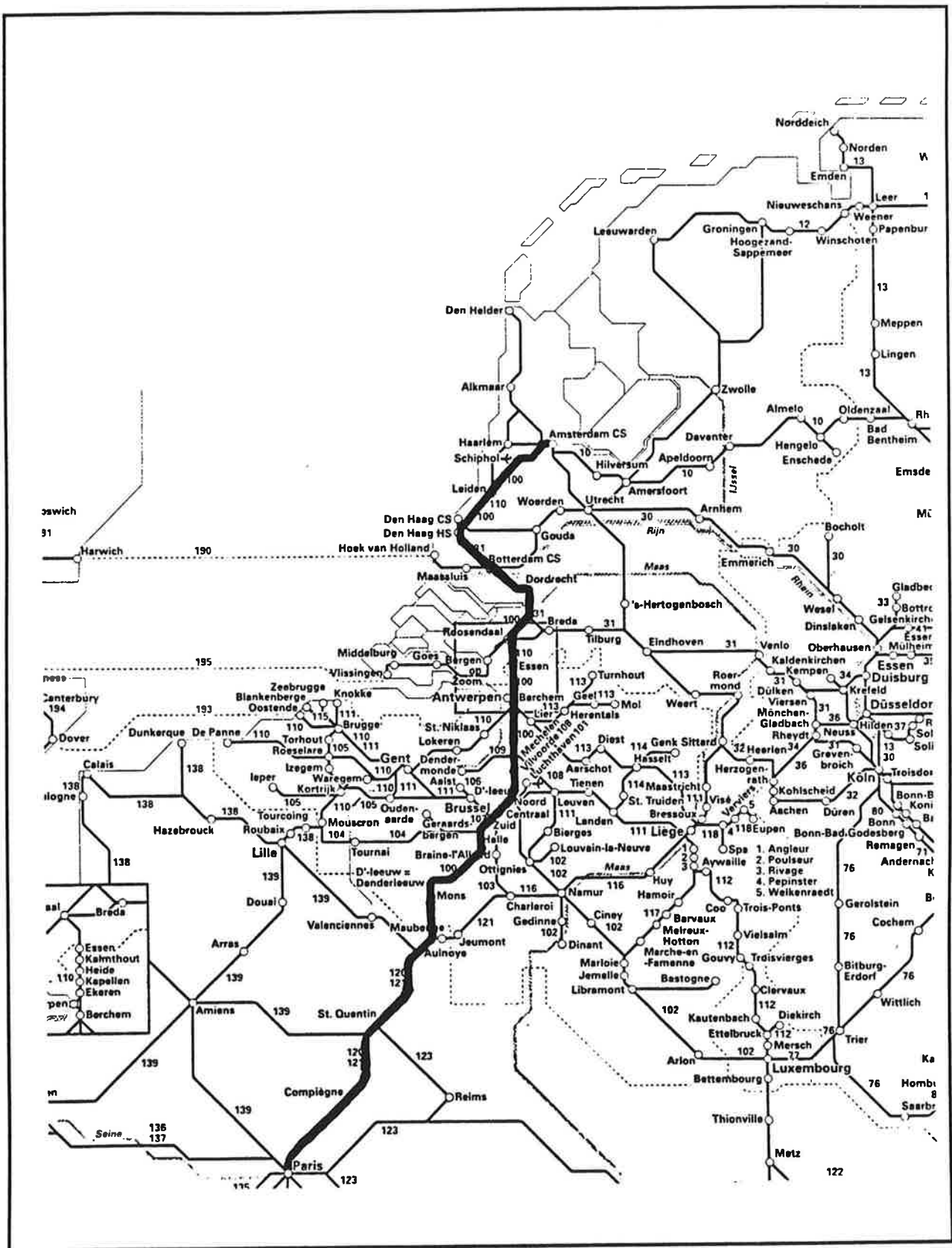
(ad b) Wat het reizigersoverschot betreft is er geen discussie bekend over een intensivering van de dienstregeling Amsterdam - Parijs, iets wat toch verwacht mag worden als de nood hoog zou zijn. Sterker nog, sinds jaar en dag is de **dienstregeling ongewijzigd**. Zelfs ná de gesprekken over de HSL-nota, waarin de grote noodzaak van een snelle verbinding genoemd werd.

In 1991 vonden er tussen Nederland, België en Frankrijk 1.368.000 reizen plaats. (De NS spreekt altijd in termen van 'reizen'. Een 'reis' is de beweging van a naar b; een retourtje geldt als twee 'reizen'.) In 1992 bedroeg het aantal reizen 1.255.000. Inclusief een nachttrein reden er dagelijks 23 treinen, waarvan 11 heen en 12 terug.

(ad c) Aangaande klachten kan worden gesteld dat er geen klachten waren die de NS tot ingrijpen noopten. Er zijn immers geen maatregelen genomen om iets aan de dienstregeling te verbeteren.

(ad d) Gezien het bovenstaande waren er blijkbaar andere redenen om over een HST of HSL te gaan praten.

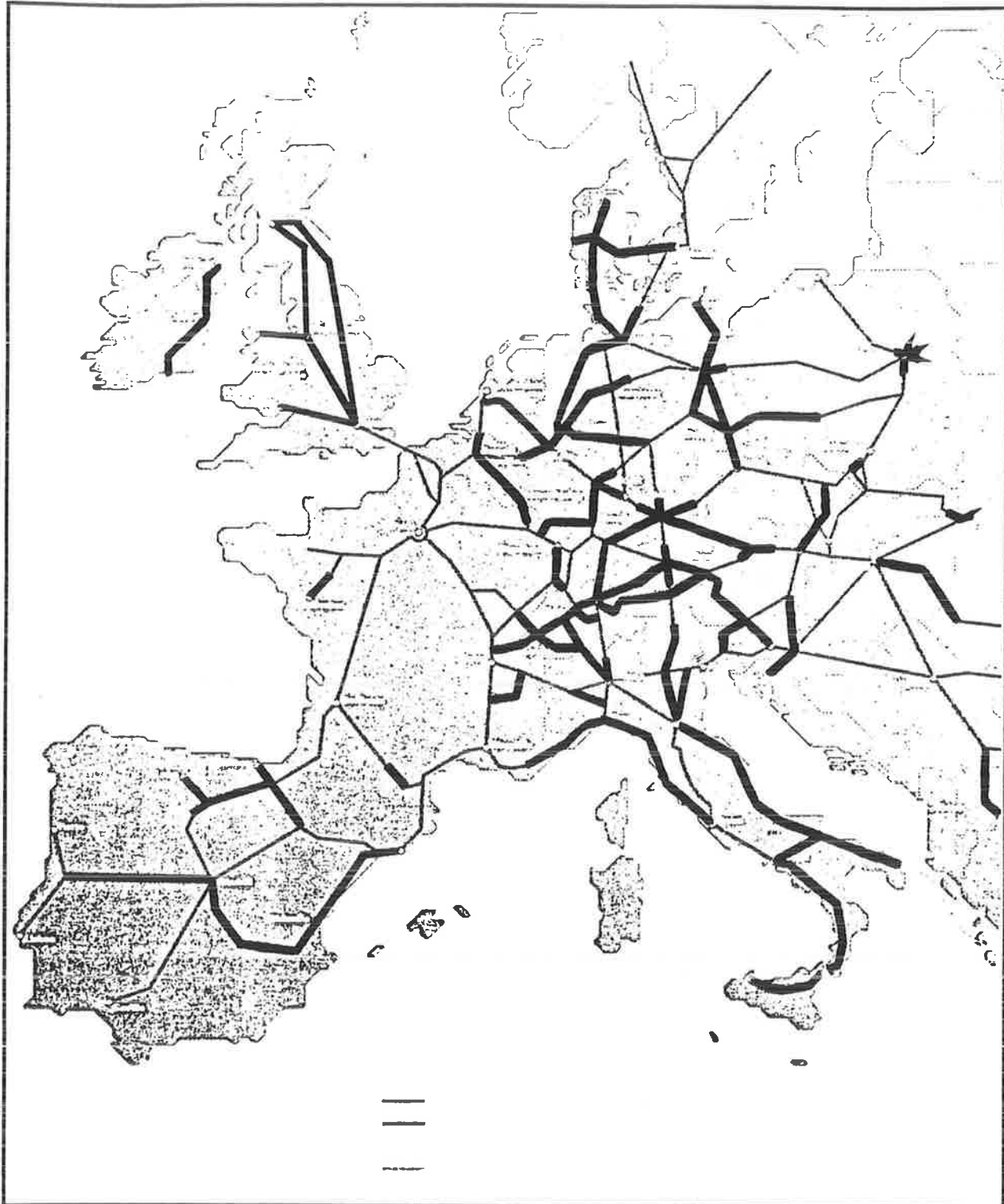
- In 1973 is door het Directoraat Generaal van Verkeer van het Ministerie van Verkeer & Waterstaat voor het eerst het idee van een hogesnelheidslijn in Nederland opgepakt.
- Vanaf 1984 is Nederland betrokken bij internationale overlegstructuren inzake een HSL.
- In 1988 verschijnt het beleidsvoornemen van het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat, waarin wordt gesteld dat Nederland moet worden aangesloten op het in ontwikkeling zijnde Europese net van hogesnelheidslijnen, om niet in een geïsoleerde positie te raken.
- In 1991 verschijnt de HSL-nota. Op dit moment wordt er gewerkt aan een herziene versie van de HSL-nota, waarin alle vragen, kritiek en commentaar van particulieren en organisaties moet zijn verwerkt.
- In mei 1994 verschijnt de nieuwe HSL-nota, die de eerdere versie vervangt.



Kaart 1: Route Amsterdam - Parijs

2.2. Een 'Hogesnelheidsnet' in Europa

Onderstaande kaart van Europa (kaart 2) is afgeleid van het "Long term master plan" uit het Business Plan van de HST-VEM (NV Hogesnelheidstrein Vervoers Exploitatie Maatschappij, dochter van de NS) van november 1993.



Kaart 2: Het Europese hogesnelheidsnet

Op de originele kaart is dusdanig met kleur gewerkt dat de nieuwe of gewenste nieuwe lijnen alle aandacht trekken en in grote meerderheid lijken te zijn. In de hier afgebeelde versie zijn de volgende lijnen met een pen aangedikt: bestaande lijnen die zijn opgewaardeerd, de verbindinglijnen en de lijnen, waarvan nog niet bekend is of ze opgewaardeerd of nieuw gaan worden (na 2010!). Het is van belang dat men zich dit realiseert wanneer men spreekt over het hogesnelheidsnet.

De overgebleven dunne lijnen zijn onder andere de nieuwe lijnen. Veel van de dunne lijnen zijn echter lijnen, waarvan de spoorwegen de bedoeling of de wens hebben om ze aan te leggen, zoals Amsterdam - Brussel.

Het hogesnelheidsnet in Europa, waarover steeds gesproken wordt, bestaat dus voor een klein deel uit nieuwe lijnen, daarnaast uit gewenste nieuwe lijnen en voor een groot deel uit opgewaardeerde, bestaande lijnen. Er moet dus geen misverstand over bestaan dat het hogesnelheidsnet een net van louter nieuwe hogesnelheidslijnen zou zijn!

Bovendien wordt er lang niet overal in het 'hogesnelheidsnet' snel gereden. In Frankrijk rijdt de TGV over de alom geroemde lijn Parijs - Lyon op het deel tussen Le Creusot en Lyon Part Dieu met een gemiddelde snelheid van 'slechts' 154 km. per uur. Op eindtrajecten wordt eveneens langzaam gereden (zie onderzoek "Goed en snel, ook zonder HSL"). Ook Nederland is in feite een uitloper in dit 'hogesnelheidsnet'. **In uitlopers van het net moet de trein 'bedienend' zijn. De trein moet reizigers kunnen opnemen en afzetten om vervolgens snel te vervoeren naar ver(de)re bestemmingen. Voor deze formule is ook in Frankrijk gekozen en deze blijkt goed te werken.**

Het deel van het hogesnelheidsnet waar het in deze brochure over gaat, is een noordelijke aantakking, via Brussel, op het Franse TGV-net. Deze ontwikkeling wordt belangrijk geacht vanwege het feit dat het TGV-net met de Kanaaltunnel het infrastructurele landschap in West-Europa verandert. Dit leidt tot economische ontwikkeling van regio's die gunstig liggen ten opzichte van zulke infrastructuur. Aansluiting van de Randstad kan dus gunstig geacht worden. Hierbij kunnen echter ook kanttekeningen worden geplaatst, waarover later meer.

In België wordt vanaf de Franse grens tot aan Tubeke (ten zuiden van Brussel) een HSL aangelegd. Tussen Brussel en Antwerpen zal worden gereden over gemoderniseerd, bestaand spoor (snelheid 160 km/uur). Tussen Antwerpen en de Nederlandse grens wordt de huidige lijn 12 naar Essen gemoderniseerd om er met een snelheid van 160 km/uur over te rijden.

Op de volgende bladzijde ziet u de kaart van Frankrijk, België en Nederland (kaart 3) met de lijnen waar de TGV over rijdt. De met een 'a' gemarkeerde lijnen zijn momenteel (voor de TGV) in uitvoering. De dikke lijnen zijn nieuwe lijnen, speciaal voor de TGV aangelegd.

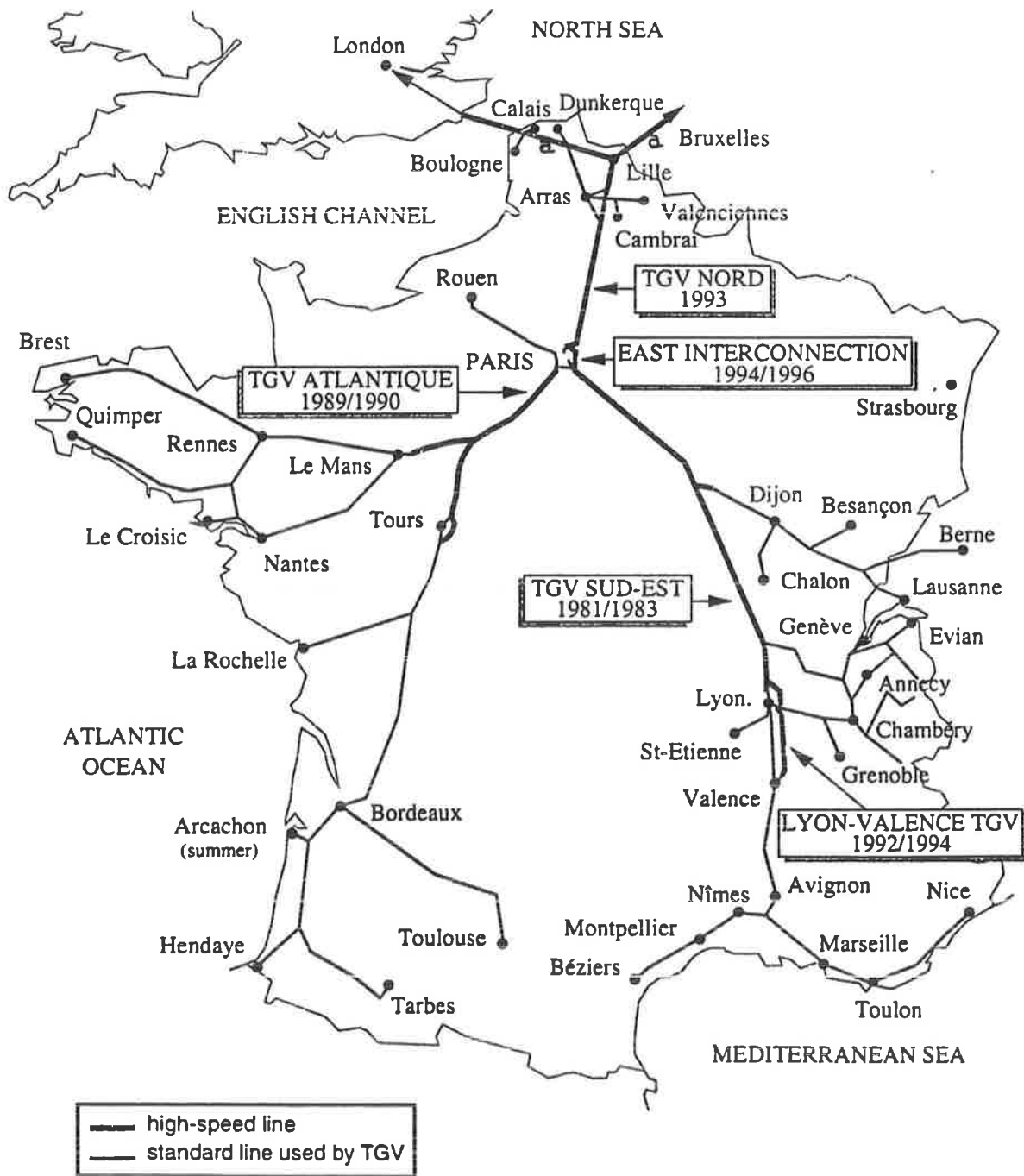
Op deze kaart is goed te zien hoe de verhouding tussen nieuwe lijn en bestaand spoor in Frankrijk is. Bij alle uitlopers van het net bevindt zich een groot aantal stations (zelfs meer dan op de kaart is aangegeven).

Enkele vergelijkingen zijn illustratief. De "TGV Sud-Est" (tussen Parijs en Lyon) bedient 50 steden met zo'n 30 miljoen inwoners. De bezettingsgraad bedraagt 75%. Er wordt over 2560 km spoor gereden, waarvan slechts 459 km nieuwe lijn is (18%). De "Atlantique" bedient 50 steden met zo'n 25 miljoen inwoners. Van het 2380 km lange traject is slechts 280 km nieuw spoor (12%). De "TGV Nord" bedient 15 steden (200 plaatsen) met zo'n 15 miljoen inwoners. In totaal rijden in Frankrijk de TGV's voor 70% van de trajecten over bestaand spoor.

Op de begin- en eind-trajecten stoppen TGV's frequent (om de 5 tot 15 minuten). Eenmaal uit de eindvertakkingen, goed gevuld met passagiers, raast de trein met hoge snelheid naar Parijs.

SNCF

TGV NETWORK BY 1996



Kaart 3: TGV-lijnen in Frankrijk

3. VERVOERS-TECHNISCHE ASPECTEN

3.1. Mobiliteit en de Nederlandse Spoorwegen

"Mensen hebben een behoefte om te reizen en alles wijst erop dat met het toenemen van vrije tijd deze behoefte alleen maar zal toenemen", aldus Drs. J.M. Vleugel van de VU.

Een alom gehoorde klacht is dat het wegennet in Nederland de laatste decennia aanzienlijk verbeterd en uitgebreid is, terwijl de spoorwegen weinig zijn ontwikkeld. Het spoor zou hierdoor een geduchte concurrentie ondervinden van auto en vliegtuig. Dit laatste wordt door de heer Van Hout, Projektdirecteur Hogesnelheidslijn, als een van de redenen aangevoerd voor het standpunt dat er een HSL moet komen.

Wil de trein concurrerend zijn ten opzichte van het auto-, respectievelijk het vliegverkeer, dan zal zij aantrekkelijk moeten zijn. Dat kan door goede, snelle verbindingen met weinig overstappen. Maar stations moeten dan wel gemakkelijk en snel te bereiken zijn middels goed stadsgewestelijk vervoer. Goede service, gemak en comfort, het arriveren in het centrum van een stad, dat zijn andere aantrekkelijke kanten die een trein kan bieden. De combi-tickets voor een reis met trein en vliegtuig, waarbij de bagage wordt doorgechecked, zijn een voorbeeld van goede service. Opvallend is dat de hogesnelheidstreinen die de NS inmiddels hebben besteld, zeer sober zijn uitgevoerd.

Een hogesnelheidstrein is in dit verband een goede vervoersmogelijkheid, temeer daar hij, hoewel ook vervuilend, minder vervuilend is dan het weg- en luchtverkeer. Tevens wordt met het 'naar Nederland halen' van de hogesnelheidstrein tegemoet gekomen aan de wens van de minister van Verkeer en Waterstaat: Nederland is hiermee aangesloten op het net van hogesnelheidsverbindingen in Europa.

Hierná komt pas de vraag aan de orde wáár een hogesnelheidstrein in West-Nederland zou moeten rijden.

3.2. Wáár moet de HST in Nederland rijden?

Het Platform Hogesnelheidstrein Nederland heeft eerst de opties van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat bestudeerd. Opvallend was dat er in de eerste HSL-nota zonder meer vanuit gegaan werd dat het bestaande spoor niet geschikt was. De mogelijkheden van en de eventuele knelpunten in het bestaande spoor werden buitenbeschouwing gelaten.

De nieuwe nota schuift het bestaande spoor opzij onder de noemer dat er niet snel over gereden zou kunnen worden en dat de capaciteit onvoldoende zou zijn. Alleen een nieuwe lijn naast het bestaande spoor zou uitkomst bieden! De capaciteit komt aan de orde in paragraaf 3.5. Wat betreft de snelheid is het belangrijk te weten dat de gemiddelde snelheid van een HST over een nieuw tracé tussen Schiphol en Rotterdam slechts 156 km/u zal zijn. Bekijken we vervolgens het traject Schiphol - Amsterdam, dan is de gemiddelde snelheid slechts 71 km/u. Hier is een lage gemiddelde snelheid kennelijk aanvaardbaar, maar over het bestaande spoor zou een gemiddelde snelheid van 149 km/u niet hoog genoeg zijn. Doordat een TGV een lager zwaartepunt heeft dan conventionele treinen, zou een TGV bovendien sneller door bogen kunnen rijden. Waar een Intercity 160 km/u rijdt, kan een TGV over bestaand spoor 180 km/uur halen.

De gemiddelde snelheid op de diverse stukken van het traject ziet u vermeld in tabel 1. De reistijden in deze tabel zijn bepaald met behulp van snelheidscurven en afgeleid uit de eerste HSL-nota.

Traject	Afstand	Reistijd	Gem. snelheid
	km	u:mm	km/u
Amsterdam - Schiphol (best.spoor)	19	0:16	71
Schiphol - Rotterdam (HSL)	52	0:20	156
Schiphol - Rotterdam (160-200 km/u) Rekening houdend met baanvakbeperkingen	67	0:29	138
Schiphol - Den Haag (160-200 km/u)	44	0:19	139
Den Haag - Rotterdam (160-200 km/u)	23	0:11	125
Den Haag - Belgische grens (160-200 km/u)	94	0:38	147
Rotterdam - Belgische grens (160-200 km/u)	71	0:28	146

Tabel 1: Gemiddelde snelheden op Nederlandse trajecten

Van diverse zijden (voormalig Minister van Verkeer en Waterstaat Tj. Westerterp; ir. E. Kreutzberger van de TU Delft, drs. J.M. Vleugel van de VU, en prof. dr. ir. H. Priemus van de TU Delft) wordt opgemerkt dat een HST over bestaand spoor wel degelijk mogelijk is. Zo schrijft Westerterp in een commentaar in het NRC in 1991: "een nieuw tracé is niet nodig", en hij laat zich hierbij inspireren door de situatie in Frankrijk, waar de TGV voor 70% van het traject over bestaand spoor rijdt. "De HST kan heel goed over **bestaand spoor** rijden, ook na verloop van tijd", aldus Kreutzberger, die wijst op de verbetering van het railnet in het kader van Rail-21, waardoor grotendeels **viersporigheid** ontstaat op het traject Amsterdam - Parijs, althans in de eerste versie van Rail-21.

Rail-21 zou overigens een aparte studie waard zijn vanwege de veranderingen die in de vernieuwde versies van dit project plotseling zijn ingevoerd, zoals het verdwijnen van knooppunt Delft, de aanwezigheid van een HSL als uitgangspunt en het opvoeren van de reizigersaantallen in het laatste jaar.

Verder ziet Kreutzberger mogelijkheden om sneller te rijden door een scheiding van langzame en snelle treinen en een betere onderlinge afstemming van de treinen op elkaar. (Zie hoofdstuk 3.5. "Vervoersvraag, vervoerproductie en infrastructurele capaciteit".) De verbetering van het beveiligings- en signaleringssysteem op het bestaande spoor vergroot de capaciteit nog verder.

Prof. Priemus van de TU Delft wil de HST Den Haag laten aandoen. Dus een HST via bestaand spoor. Den Haag is tenslotte de **2e congresstad** van Nederland, heeft de **2e grote kantorenlocatie**, is de zetel van **regering en parlement** en is **15e congresstad** ter wereld. Zowel voor bedrijfsleven als voor de politiek is een snelle verbinding met Brussel van groot belang. Den Haag zal dus een belangrijke toeleverancier van reizigers zijn.

In de eerste HSL-nota ontbrak een gedetailleerde capaciteitsberekening van het bestaande Nederlandse net. Door het bestaande net als onmogelijk te beschouwen, werd er niet gezocht naar oplossingen voor eventuele problemen. Daarentegen leek en lijkt men alleen argumenten te zoeken om aan te tonen dat gebruik van de bestaande lijn voor de hogesnelheidstrein onmogelijk zou zijn. Bijvoorbeeld door de bottleneck bij Delft als een te duur knelpunt in het bestaande spoor te schetsen.

3.3. Het knooppunt Delft

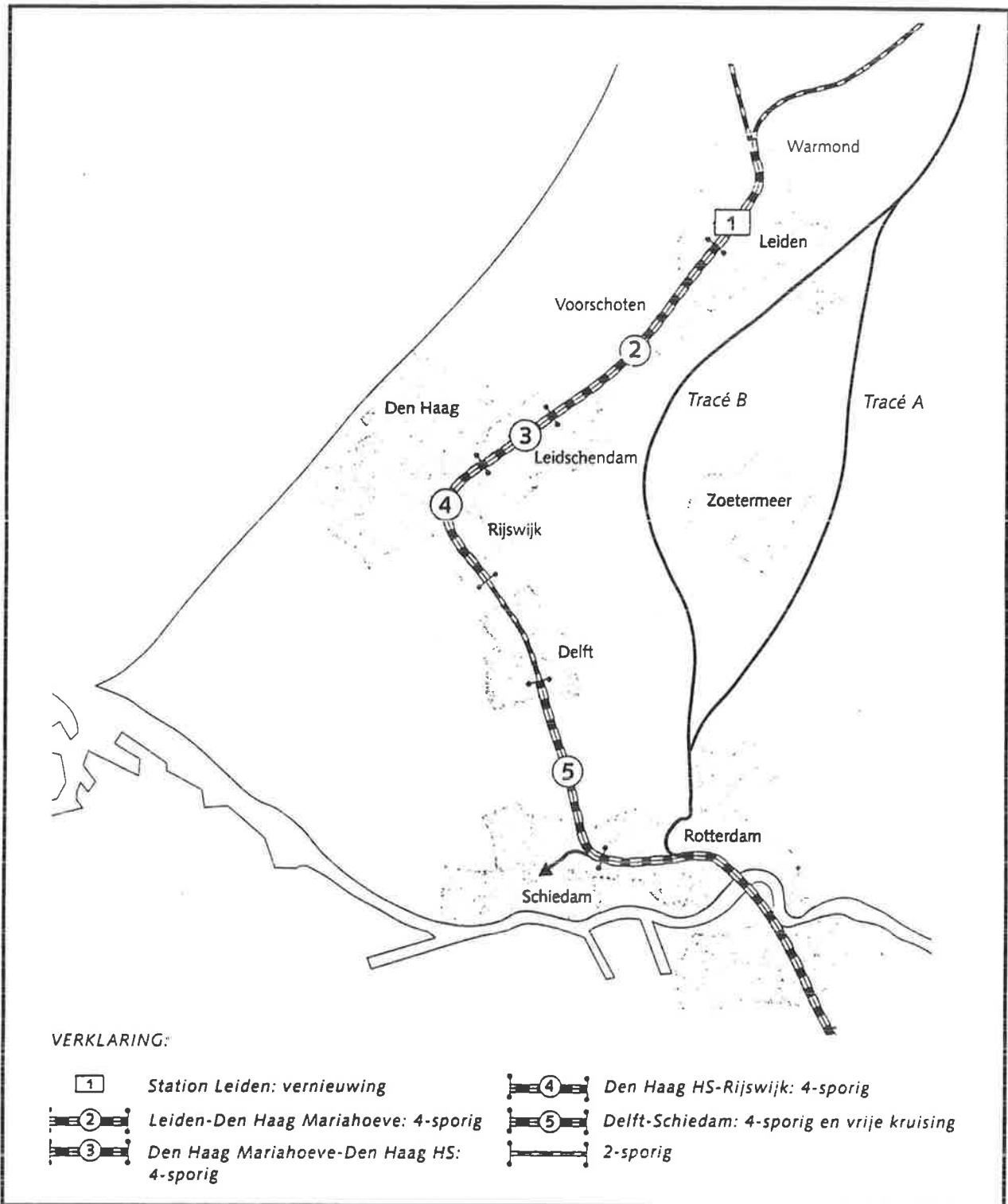
Op kaart 4 ziet u hoe van weerszijden 4 spoorbanen Delft naderen. In het kader van Rail 21 wordt tussen Rotterdam - Den Haag - Warmond het spoor verdubbeld van 2 naar 4 sporen. Bij Delft gebeurt dit echter niet. Bovengrondse spoorverdubbeling is ter plekke vrijwel onmogelijk en een tunnel wil Minister Maij-Weggen van Verkeer en Waterstaat niet. Knooppunt Delft werd het afgelopen jaar uit het nieuwe Meerjarenplan Infrastructuur en Transport (MIT) geschreven. Minister Maij vindt dat "bij een korte tweesporigheid, middels een nieuw te ontwikkelen elektronisch treinbegeleidingssysteem, de sluis bij Delft moet kunnen worden gepasseerd". Een geringer bedrag dan voorheen was gepland, zal hiervoor beschikbaar worden gesteld.

Wel heeft de Minister desgevraagd moeten toegeven (8 november 1993) dat een dergelijk systeem slechts voor 8 à 10 jaar zal voldoen en dat daarna "naar andere oplossingen moet worden gezocht". De vraag is dus gerechtigd waarom er niet nú een goede en duurzame (4-sporig ondergrondse) oplossing wordt aangebracht. Deze oplossing doet risico's afnemen en komt alle railvervoer, het milieu én de leefbaarheid ten goede.

Bovendien kan de vrijgekomen ruimte voor woning- en bedrijfsbouw worden gebruikt, met alle (o.a. financiële) voordelen vandie. Zo heeft bureau Palmboom uit Rotterdam berekend, dat op het gebied dat vanwege de aanleg van een tunnel zou vrijkomen, bijna 1600 woningen kunnen worden gebouwd en er ruimte komt voor bijna 50 000 m² kantoren. Daarnaast wordt hiermee de relatie hersteld tussen het oostelijke en het westelijke stadsdeel.

De overheid voert aan dat de HST in zo'n 'flessehals-situatie' niet door Delft kan en wil de kosten van een eventueel aan te leggen tunnel, aanvoeren als louter kosten van de bestaand-spoorvariant voor de HST, terwijl de gemeente Delft al geruime tijd een viersporige tunnel wil. Het is reëler om te spreken over de kosten van 10 jaar voorfinanciering, waarbij de kosten van het (dan overbodige) elektronisch begeleidingssysteem weer wegvallen. Bovendien profiteert alle railverkeer van het oplossen van dit knelpunt.

Een dergelijke problematiek treffen we ook op het zuidelijk traject aan. Er wordt niet overwogen om kruisingen vrij te maken. Men wil blijkbaar het capaciteitsprobleem alleen maar oplossen middels een nieuwe lijn. Dit is echter een omkering van de realiteit. Het bestaande spoor krijgt zo geen kans.



Kaart 4: Belangrijkste Rail-21-projecten 1^o fase benoorden Rotterdam

3.4. Tijdwinst op het bestaande spoor

Als de bestaande lijn eens nader onder de loep wordt genomen, zien men dat momenteel een Intercity naar Parijs, vanuit Amsterdam, een groot aantal stations aandoet (zie kaart 5). Het gemiddelde aantal is 11. De Eurocity kent 6 stops, voordat hij in Parijs is. De HST zal in 4 plaatsen stoppen (Schiphol, Rotterdam, Brussel-Zuid en Lille).

Ook de wachttijden zijn interessant om te vermelden. In Brussel is sprake van wachttijden die variëren van 7 tot 43 minuten. Bij deze laatste tijdsduur gaat het niet eens om de nachttrein! In tabel 2 ziet u hoe de totaal te behalen tijdswinst is opgebouwd, die kan worden verkregen zonder een HSL in Nederland.

Oorzaak	Tijdswinst
Vermindering wachttijden	20 minuten
Rail-21 vernieuwing	35 minuten (Amsterdam-Lage Zwaluwe)
HSL Parijs-Brussel	90 minuten
4 stops i.p.v. 11	30 minuten
Totaal	2 uur 55 minuten

Tabel 2: Tijdswinst zonder HSL in Nederland

Bij doortrekken van Rail-21 verder naar het zuiden dan Lage Zwaluwe, kan de tijdswinst nog meer toenemen. Deze maatregelen betekenen dus een tijdswinst van gemiddeld 2:55 uur ten opzichte van de huidige gemiddelde reistijd van 6:30 uur, waarbij slechts kleine aanpassingen in Nederland nodig zijn. De reistijd schommelt dan tussen de 3:20 en 3:35 uur.

De conclusie van het Platform HST Nederland is dat met geringe investeringen in Nederland de reistijd al met ongeveer 3 uur bekort kan worden.

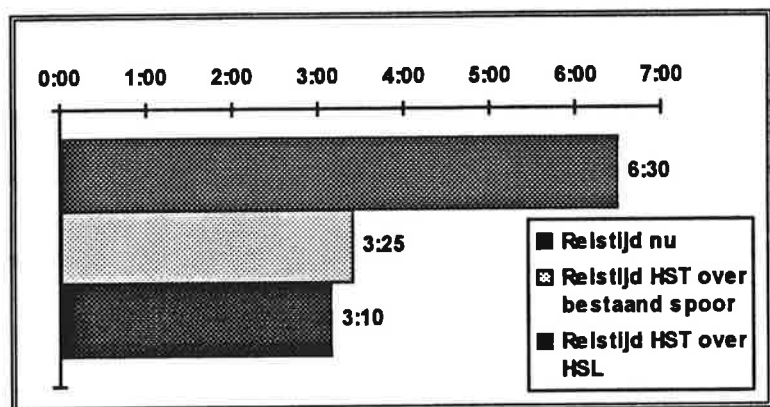
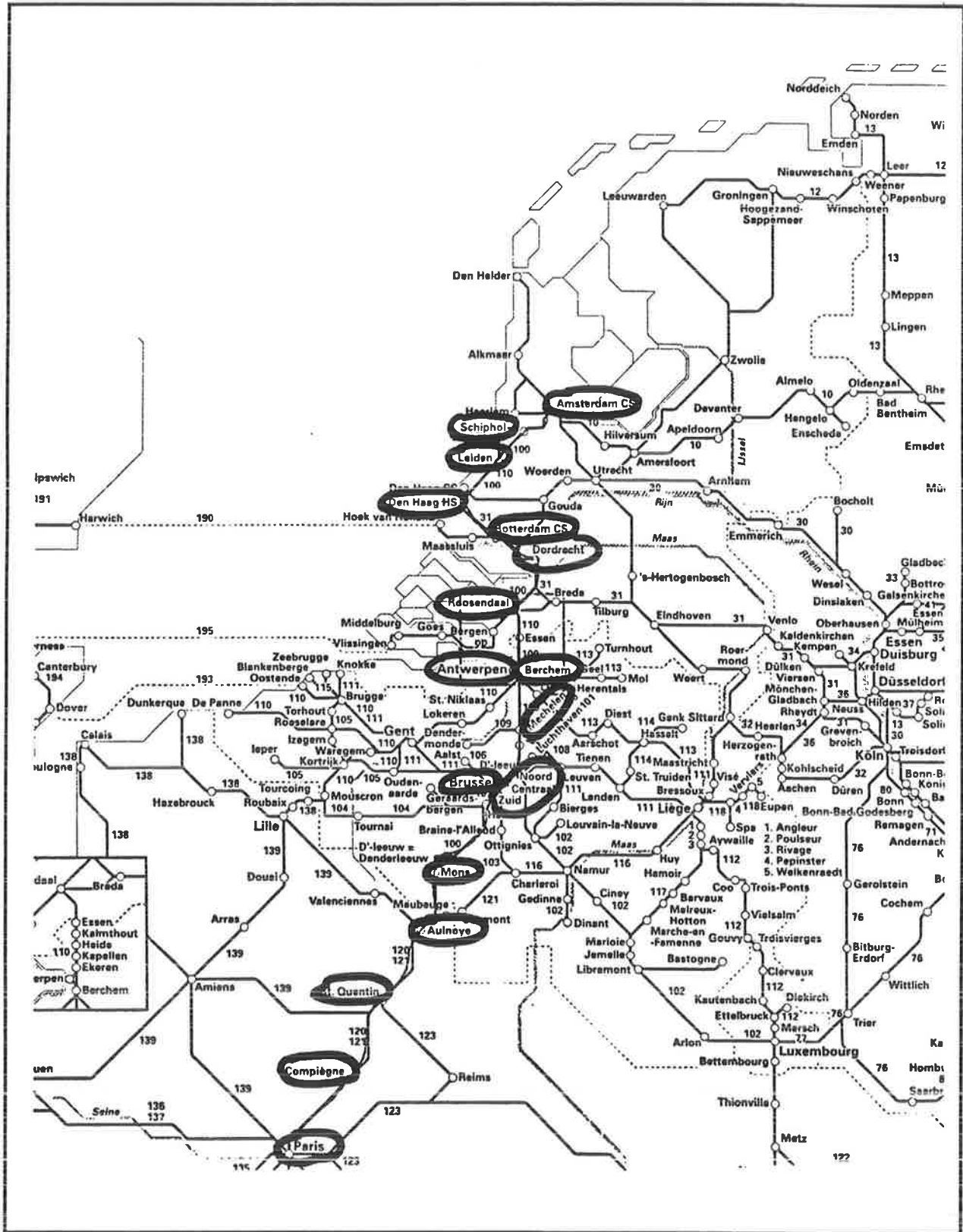


Diagram 1: Vergelijking van reistijden

Ter informatie: officieel is het plan om vanaf 1996 de TGV in Nederland over bestaand spoor te laten rijden, omdat er vanuit Frankrijk dan geen andere snelle trein (bijvoorbeeld intercity) meer komt. Er doen echter al geruchten de ronde dat de NS dit misschien zal vertragen. De kans is namelijk reëel dat bevolking en bestuur van Nederland tegen een nieuw spoor van 6 miljard gulden gekant zullen zijn, als zij zien dat het bestaande spoor voldoet, al duurt de reis dan iets langer. Het verbeteren van het bestaande (stads-gewestelijk) openbaar vervoer zal de voor- en nareistijd aanzienlijk kunnen bekorten. Aangezien van deze tijdswinst veel meer reizigers in het openbaar vervoer kunnen profiteren, dan alleen de internationale, levert deze investering een veel beter rendement op. Ook op de substitutie van auto- en vliegverkeer zal dit een gunstiger effect hebben.



Kaart 5: De route Amsterdam - Parijs met stops

3.5. Vervoersvraag, vervoerproductie en infrastructurele capaciteit

Volgens de eerste HSL-nota zou de HST over bestaand spoor niet het noodzakelijke aantal reizigers in Nederland kunnen vervoeren. Het Platform HST Nederland stelt dat de HST wél een zeer groot aantal reizen over bestaand spoor zal kunnen realiseren en wel op de hieronderstaande wijze.

Er vonden plaats:

in 1991	Amsterdam-Brussel-Parijs	1 368 000	treinreizen
in 1992	Amsterdam-Brussel-Parijs	1 255 000	treinreizen

De NS verwachten in 2003 (volgens cijfers van november 1993) 6,6 miljoen reizen te moeten verzorgen op het genoemde traject. Dit betekent een toename van **500%** in tien jaar!

Een TGV-treinstel heeft 377 plaatsen, twee treinstellen dus 754.

Een treinbezetting (enkel treinstel) van 67% betekent 252 passagiers.

Een treinbezetting (dubbel treinstel) van 67% betekent 505 passagiers.

De bezettingsgraad van 67% is een door de NS opgegeven reële waarde.

Indien de NS 6,6 miljoen reizen per jaar zouden moeten verzorgen, kunnen zij volstaan met 72 treinbewegingen (36 heen, 36 terug) per dag. In theorie zou dit met enkele treinstellen kunnen, uitgaande van een bezettingsgraad van 67%. In de praktijk is er sprake van een niet gelijkmatig vervoersaanbod. Om onevenwichtige situaties als spits- en daluren en drukke en stille dagen te ondervangen, zullen er op werkdagen dubbele treinstellen moeten worden ingezet. In dit kader is de ontwikkeling van dubbeldeks TGV's, waarmee de Franse Spoorwegen bezig zijn, interessant.

Overigens is de HST-VEM van plan het passagiersaanbod te beïnvloeden door middel van tariefmaatregelen.

De capaciteit van een spoor dat in slechts één richting wordt gebruikt, bedraagt bij algemene randvoorwaarden zoals traditionele bloksignaling; buffer ca. 25%; sneltrein rijdt 140 km/uur:

- in het 'mengbedrijf' van sneltreinen (Inter-regio's = IR) en stoptreinen (agglo-regiotreinen = AR): ca. 8 treinen per uur;
- in het 'metrobedrijf' met uitsluitend stoptreinen: ca. 12 treinen per uur;
- in het 'metrobedrijf' met uitsluitend sneltreinen: ca. 16 treinen per uur.

In het mengbedrijf van IR's en IC's (toekomstige Intercities), zoals dit in het kader van Rail-21 kan voorkomen, is de capaciteit van een in één richting gebruikt spoor hoger dan 8 treinen per uur.

Op de bestaande lijn (Rotterdam - Warmond) rijden in 2010 volgens de oorspronkelijke uitwerkingen van Rail-21 (SVV 2, deel A): 4 IC's/EC's; 4 IR's; 6 AR's = in totaal 14 treinen. Plus 2 HST's = **16 treinen**.

In meer recente concretisering van Rail-21 (BA34) is het aantal treinen in Nederland in 2010 gereduceerd. Op de bestaande lijn rijden volgens één van de voorlopige concretiseringsmodellen van Rail-21: 2 IC's; 5 IR's; 4 AR's = in totaal 11 treinen. Plus 2 HST's = **13 treinen**.

De bestaande lijn heeft, indien die -inclusief het gedeelte Delft- wordt uitgebreid tot 2 sporen per richting -volgens genoemde vuistregels- een capaciteit van minimaal 16 treinen (beide sporen gemengd gebruikt door twee treintypes). De capaciteit kan oplopen tot minimaal 20 treinen (één spoor gemengd gebruikt door twee treintypes en één spoor slechts gebruikt door één treintype). Bijzonder gunstig is het als de tijd-ruimte-curve van de HST gelijk is aan die van de IC/EC (d.w.z. dezelfde snelheid, namelijk 160 km/uur; en dezelfde stations om te halteren). Het voordeel voor de capaciteit ligt in het feit dat deze twee treintypes elkaar dan niet hoeven in te halen.

In de nieuwe dienstregeling zijn (spits-) stoptreinen weggevallen op bovengenoemd traject. Ook België (lijn 12 naar Roosendaal) laat stoptreinen vervallen met ingang van de nieuwe dienstregeling. Dit biedt extra ruimte voor de inzet van hogesnelheidstreinen. Bovendien zullen de nieuwe dubbeldeks TGV's een verhoging van de capaciteit bieden.

Conclusie: het is qua capaciteit op de lijntrajecten en mede gezien de toekomstige perronlengtes van Den Haag HS en Leiden zonder meer mogelijk om een HST op de bestaande, bestaande lijn in te passen. Zelfs het door de NS beoogde aantal reizigers van 6,6 miljoen (een zeer optimistische prognose) kan daarmee worden vervoerd.

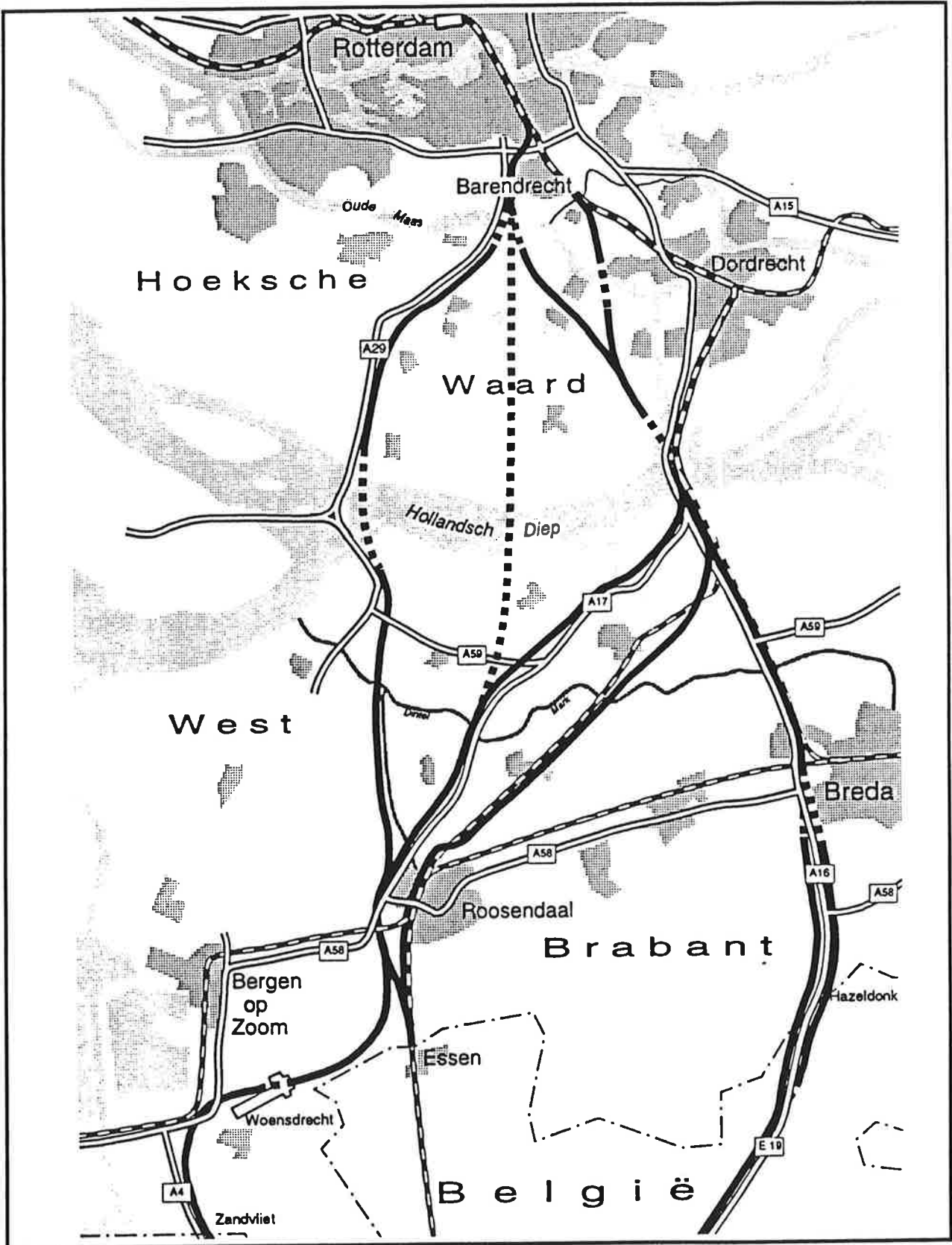
3.6. Nieuwe tracé's in Nederland en de snelheid van de HST

De kaarten 6 en 7 tonen de mogelijke tracés in Nederland. De HSL-nota's bieden hierover alle mogelijke informatie.

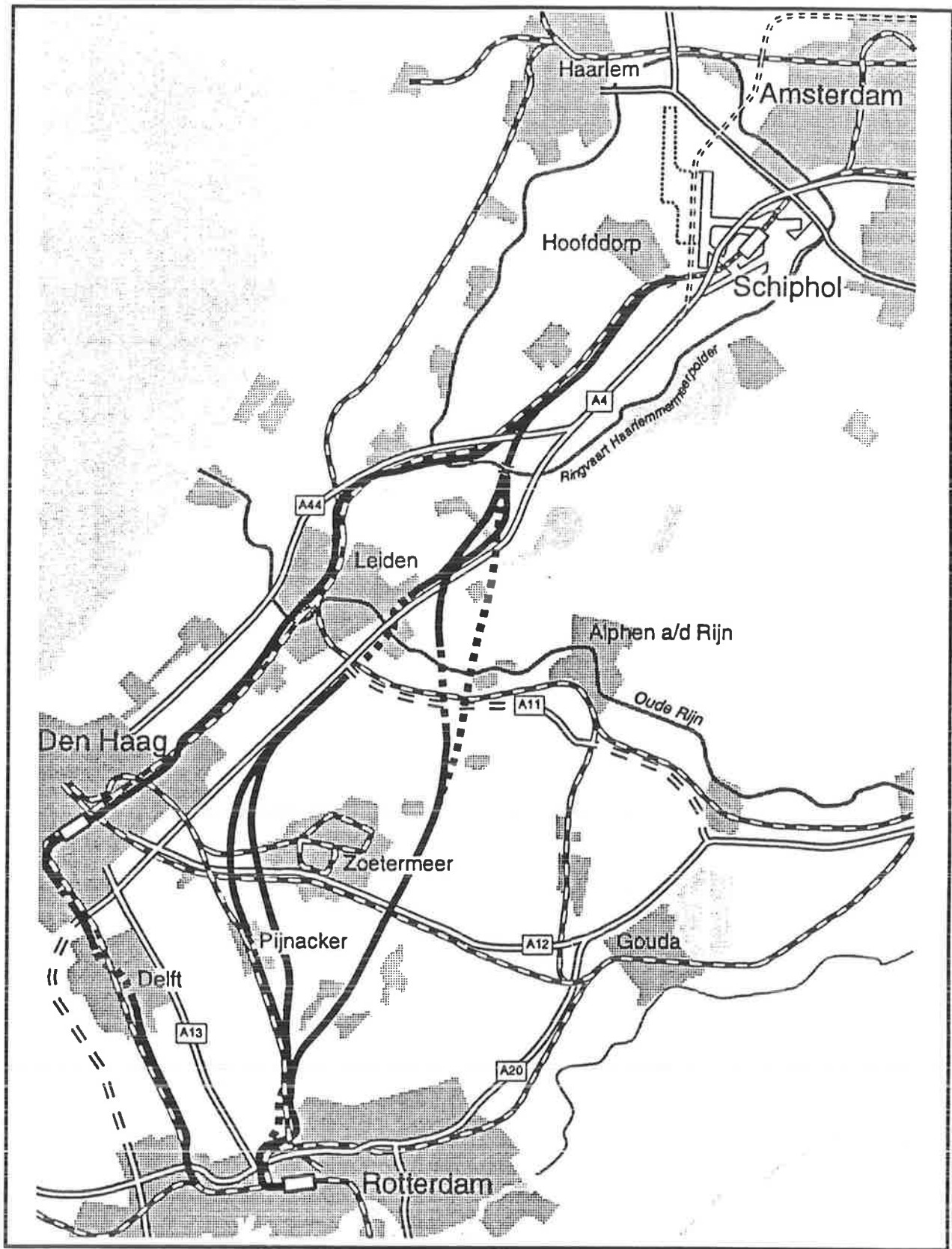
Een kanttekening met betrekking tot de grensoverschrijding met België: minister Maij-Weggen heeft eind 1993 met haar Vlaamse collega tevergeefs getracht tot overeenstemming te komen over de plaats waar een HST vanuit BELGIE moet aankomen in Nederland. België wil een tracé dat op haar grondgebied kort is in strekkende kilometers, dus goedkoop, richting Woensdrecht. Nederland wil een tracé dat meer oostelijk ligt en dat zich op Nederlands grondgebied op kortere afstand uitstrekt! België vindt een nieuw tracé voorlopig nog lang niet nodig en wil het natuurgebied ten noordoosten van Antwerpen niet schaden. Inmiddels is geopperd om Nederland te laten meebetalen aan het Belgische tracé, indien dat tracé dan ook meer oostelijk komt te liggen. (Er is al een bedrag van 1 miljard gulden genoemd dat hiervoor zou nodig zijn.) Momenteel vindt er intensief overleg plaats.

Bij kaart 7 van het noordelijk deel van mogelijke tracés voor de HST is met name de snelheid van de HST interessant. Zoals in tabel 1 op bladzijde 12 is te zien zal de gemiddelde snelheid op een nieuw tracé tussen Schiphol en Rotterdam 156 km/u bedragen. In Frankrijk loopt de gemiddelde snelheid van de TGV op bestaand spoor op tot ongeveer 160 km/u; op de meeste nieuwe lijnen kan deze oplopen tot 285 km/u.

Op bestaand spoor in Nederland zal de topsnelheid 160 km. kunnen zijn, of mogelijk nog meer, daar de TGV zodanig gebouwd is dat hij 20 km/u sneller kan rijden dan conventionele treinen over bestaand spoor. Op de afstand Rotterdam - Nieuw Venneep, over het door het kabinet genoemde voorkeustracé A1, zal de HST nauwelijks met grote snelheid kunnen rijden. Oorzaken hiervan zijn de korte afstand, de benodigde optrek- en afremtijd en het feit dat ongeveer halverwege dit tracé de HST door een tunnel moet om de Oude Rijn te kruisen. Hoge snelheden (250 á 300 km/uur) worden pas relevant wanneer er over grote afstanden wordt gereden.



Kaart 6: Geselecteerde tracébundels Zuid



Kaart 7: Geselecteerde tracébundels Noord

4. MILIEU

4.1. Het Groene Hart

Over het Groene Hart wordt in de nieuwe HSL-nota gemeld dat dit door de aanleg van tracé A1 voor een deel doorsneden zal worden. Het tracé ligt volgens het kabinet "buiten de meest dichtbevolkte stedelijke gebieden en spaart zo veel mogelijk de waardevolle gebieden in dit deel van het Groene Hart". Daarmee wordt erg bagatelliserend gesproken over de aantasting van het Groene Hart. Er is wel degelijk sprake van een substantiële doorsnijding van een deel van het Groene Hart. De consequenties van de aanleg van de HSL door het Groene Hart kunnen daarom niet genegeerd worden.

Het Groene Hart heeft nu al de functie van 'binnentuin' voor de Randstad en haar bewoners. Door de toenemende verstedelijking zal die functie in de toekomst alleen maar versterkt worden. Tegelijk betekent dit, dat de druk op dit gebied zowel van buitenaf als van binnenuit wordt opgevoerd. De overheid heeft dit jaren geleden onderkend door een beleid te ontwikkelen dat gericht is op het beschermen van het Groene Hart. In de Vierde Nota over de Ruimtelijke Ordening (VINEX) en het Nationaal Milieubeleidsplan werd het Groene Hart bestempeld tot zogenaamd ROM-gebied. In een dergelijk gebied gaat het om de kwaliteit van de fysieke omgeving door middel van een geïntegreerde aanpak. Primair gebeurt dat middels ruimtelijke ordening en het milieubeleid. Het economisch beleid en het natuur- en waterbeleid spelen daarbij een belangrijke rol. Door de aanleg van de HSL door het Groene Hart wordt de kwaliteit op deze gebieden duidelijk aangetast. Het Groene Hart kan haar waarde voor flora, fauna en mens alleen behouden door één ongedeelde gebied te blijven.

De 'streep' die de HSL door het gebied trekt, is tevens een streep door het genoemde beleid. Op de geloofwaardigheid van de overheid wordt wel een bijzonder grote wissel getrokken als de plannen worden uitgevoerd. Met de HSL haalt men het Paard van Troje binnen en opent men de aanval op het Groene Hart. Stiltegebieden worden aangetast, weidevogelreservaten worden doorsneden, het landschap ondergaat een grote verandering en de deur wordt opengezet voor verdere verstedelijking. Uitlatingen in de pers (onder andere van de commissaris van de Koningin in Zuid-Holland, de heer Patijn) wijzen in de richting van een koersverandering. De grote waarde van het Groene Hart voor de Randstad en ook voor de rest van Nederland wordt onvoldoende onderkend. Het aanbod van recreatieve mogelijkheden in het Groene Hart betekent immers ook een ontlasting van dergelijke voorzieningen in de rest van Nederland. In die zin zou het dan ook een bijzonder slechte zaak zijn als het Groene Hart aan een project als de HSL wordt opgeofferd. Wie in dat kader spreekt over het Nimby-effect, doet onrecht aan die grote waarde.

4.2. Gebiedsaantasting in het Zuiden

Ten zuiden van Rotterdam staan drie tracévarianten op de nominatie. De G-variant bestaat uit een westelijke sub-variant langs Bergen op Zoom en een oostelijke via Roosendaal. Tracé H loopt vanaf Roosendaal door de Hoeksche Waard richting Barendrecht. Variant F loopt grotendeels parallel aan de snelweg A16.

De G-variant betekent een grote aanslag op de natuurgebieden in zuidwest Nederland. Voor de GH-west en -oost varianten geldt het Streekplan van Noor Brabant, waarbij de beide varianten natuurkerngebieden doorsnijden. Een masterplan, opgesteld door de gemeenten in West Brabant bestemmen dit grensgebied als een groene zone. Dit wordt gesteund door een rapportage van de Stichting Toerisme en Recreatie, dat ten doel heeft dit gebied verder een recreatieve functie te

geven. Ook afspraken in de B.E.U. geven dit gebied een groene bestemming. Het dient tevens als een groene buffer zone tegen de Antwerpse Havenindustrie.

Ook het rapport "Sporen naar 2010" geeft aan dat ten zuidoosten van Bergen op Zoom zeer waardevolle natuurgebieden en visueel landschappelijk, cultuurhistorisch en aardkundig interessante gebieden liggen die door een HSL gekruisd zouden worden. Kostbare kunstwerken zoals tunnels en bakconstructies zouden nodig zijn om de schade in dit voor Nederland unieke gebied te beperken, aldus het rapport.

Nabij Roosendaal dient dit tracé aan te sluiten op de H-variant, waarvan de problematiek reeds in de eerste MER is beschreven. Een andere variant over Ossendrecht loopt via het Schelde-Rijnkanaal, waar wetlands, stiltegebieden en recreatiegebieden doorsneden zouden moeten worden. Een HSL betekent een enorme aanslag op het kwetsbare zuidwestelijke grensgebied. Alle varianten van een nieuwe HSL in dit gebied zijn dan ook niet goed inpasbaar.

Het tracé F gaat in België door gevoelige natuurgebieden (Peerdsbos en Het Moer). Hiervoor is ondertunneling overwogen. Het tracé loopt verder merendeels langs de A16. Zijdelings zullen nog een aantal natuurgebieden en landschappelijk waardevolle lokaties doorsneden te worden.

Het tracé H, dat aansluit op de bestaande lijn 12 (Essen - Antwerpen), geeft een aantasting van vele natuurgebieden en dorpskernen in het Antwerpse. Een politiek en maatschappelijk moeilijk te aanvaarden situatie. Vele huizen zouden hier dienen te verdwijnen. Bovendien zou volgens de ontwikkelingsmodellen uit "Sporen naar 2010" zelfs de opgevoerde lijncapaciteit nog te klein zijn.

4.3. Enkele aspecten van milieu en vervoer

De substitutie van auto- en vliegverkeer door de trein wordt aangegeven als een belangrijke reden voor de aanleg van een hogesnelheidsverbinding. De NS merkt in het business plan van de HST-VEM op dat een HST op een afstand van 500 km concurrerend is met het vliegtuig wanneer een snelheid van bijna 200 km/u wordt gehaald. Wanneer hiermee de gemiddelde snelheid wordt bedoeld, betekent dit dat de HST niet concurrerend zal zijn, ook niet met de aanleg van een nieuwe HSL. Over het traject Amsterdam - Parijs bedraagt de gemiddelde snelheid immers nog geen 160 km/u (500 km/3:10). Het RIVM heeft sterke twijfels bij het substitutie-effect vanwege het prijsbeleid van de NS (zie "Verkeer en vervoer in de Nationale milieuverkenning 3 en SVV-verkenning 1993" RIVM/AVV). Wanneer bovendien een klein aantal luchtreizigers de overstap naar de trein zal maken, zal het aantal vliegbewegingen niet verminderen. Er zullen hooguit meer lege stoelen in de vliegtuigen zijn.

Overigens is het opvallend dat de grafiek uit het business-plan van de HST-VEM, die de concurrentiepositie tussen HSL, auto en vliegtuig weergeeft, in vier maanden plotseling is bijgesteld tot de grafiek in de nieuwe HSL-beleidsnota (pag 55), die is ontleend aan de Duitse spoorwegen.

Ook bij de beoogde substitutie van het autoverkeer zijn kanteekeningen te plaatsen. Verbetering van het openbaar vervoer, flankerend beleid om de substitutie te stimuleren en verandering van mentaliteit bij de mobiele burger zijn dringend nodig om mensen met het openbaar vervoer te doen reizen. De kans is anders groot dat de open ruimtes die op de wegen zouden ontstaan, weer snel worden opgevuld met autobezitters die weer hun kansen zien. Onderzoek heeft uitgewezen dat automobilisten files accepteren tot een lengte van 7 kilometer. Is de file altijd langer, dan

zoekt men andere oplossingen. Is de file weg, dan komen er andere en/of nieuwe reizigers op de weg (informatie Zuidhollandse Milieufederatie).

Geconstateerd kan worden dat flankerend beleid om de substitutie verder te bevorderen er nog niet is.

Tweederde van het autoverkeer blijkt recreatief en regionaal. Goed voor het milieu is een verbeterd stadsgewestelijk vervoer, dat op een HST-verbinding aansluit. Voor- en na-reistijd worden hiermee verkort en daarmee de totale duur van een reis. Dit kan substitutie van het autoverkeer bevorderen.

In de bedrijfswereeld kan mobiliteit, gedeeltelijk, aan banden worden gelegd door de nieuwe ontwikkelingen op het gebied van de telematica (Visser/Bentvelsen). Er worden bij bedrijven reeds straffe besnoeingen op de reisbudgetten geconstateerd. Tijd is bovendien ook geld. Anno 1994 is het mogelijk de reistijd Amsterdam - Parijs te verkorten tot ongeveer een kwart seconde... en wel door middel van moderne telecommunicatiemiddelen, zoals telefonisch of video-vergaderen, telefax, electronic mail, etc. Naar verwachting zullen eind 1994 alle Nederlandse plaatsen van enige zakelijke betekenis zijn aangesloten op het ISDN, een netwerk dat door haar hoge capaciteit de genoemde voorzieningen mogelijk maakt.

Nog een belangrijk milieu-aspect is de geluidsoverlast. De dB(A) normen die gehanteerd worden voor het uitdrukken van de geluidsbelasting gaan uit van etmaalgemiddelden. Bij hoge snelheid is er echter vooral veel piekgeluid. Op de dB(A)-schaal blijft de HST hierdoor binnen de normen, terwijl de geluidshinder toch zeer groot is. Er worden soms vergelijkingen gemaakt met gegevens van autosnelwegen. Deze kennen echter geen piekgeluid maar een constant geluidsniveau, waardoor de etmaalbelasting bijna gelijk is aan de piekbelasting. Dergelijke geluiden verschillen onderling zo veel van aard dat ze dus moeilijk kunnen worden vergeleken. Bij een HSL is bovendien sprake van een schrikeffect op mens en dier, door het snelle opkomen van het geluid.

Een ander (indirect) milieu-effect is het in de 2e HSL-nota opfleuren van de exploitatie en rentabiliteitscijfers, door binnenlandse reizen aan de HST toe te voegen. Waarom moest de HSL ook al weer komen? In het Nationaal Milieubeleidsplan is ook bij de 2e versie een duidelijke uitspraak toegevoegd dat de mobiliteit in Nederland niet meer zo extreem mag toenemen. De nieuwe nota spreekt echter van extra reizigers tussen Amsterdam en Rotterdam **"om de mobiliteit tussen deze steden te verhogen"**. Er worden dus zeer aanvechtbare argumenten gebruikt om een nieuwe lijn goed te praten. Argumenten die strijdig zijn met het huidige overheidsbeleid en verschillende nieuwe partijprogramma's.

Wil men binnenlands openbaar vervoer verbeteren, opdat reizigers meer voor het openbaar vervoer zullen kiezen, dan moet er een nieuw landelijk geïntegreerd plan worden gemaakt om het openbaar vervoer tussen en in de Randstad-steden te verbeteren. Het past geenszins om deze problematiek op te hangen aan een internationaal Europees netwerk voor hogesnelheidstreinen. Een HST is niet bedoeld om een onrendabel stuk lijn middels binnenlands vervoer toch acceptabel te maken. Het laten meerijden van shuttle-treinen op de HSL is vooral bedoeld om het kostenplaatje aantrekkelijker te maken.

4.4. Vervoersplicht en substitutie

Een in algemene zin zorgwekkende ontwikkeling is die rond de verzelfstandiging van de NS. De zelfstandige NS heeft sinds 1993 geen vervoersplicht meer, behalve in privaatrechtelijke zin. Alleen kunnen de landelijke of regionale overheden nog contracten afsluiten met de NS om niet-rendabele lijnen toch te handhaven.

De NS heeft in de dienstregeling 1994-1995 de stoptrein in de spits tussen Amsterdam-Den Haag-Rotterdam geschrapt en de frequentie op de Hofpleinlijn met 25% teruggebracht. Het toeval (?) wil dat de Hofpleinlijn straks een onderdeel zal zijn van de eventuele HSL. Ook de dienstregeling op een aantal lange trajecten van en naar Den Haag is verslechterd. De reden om de treinen te schrappen is niet de bezettingsgraad, maar de financiële positie van de NS.

"Vervoer moet gezien worden als economische motor", aldus de heer F.C. Marckmann van de HST-VEM. Openbaar vervoer is geen rendabele zaak, dus lijkt de vrees zeer gegrond dat de door de overheid zo gewenste groei richting (personen)treinvervoer niet zal plaatsvinden. De NS zullen trachten het goederenvervoer niet langer ondergeschikt te houden aan het passagiersvervoer en de dochtermaatschappij HST-VEM zal rendabel gemaakt worden. Dit betekent dat het aantal stoptreinen (die zeer onrendabel zijn) verder zal worden teruggebracht, tenzij er contracten met vervoersregio's kunnen worden afgesloten. Vervoersregio's menen echter nu al veel te weinig financiële armslag te hebben. Het gevolg voor Nederland zal zijn: **op de lange duur zéker geen substitutie van met name autoverkeer in zijn totaliteit.**

5. OVERIGE ASPECTEN

5.1. Internationale afspraken en binnenlandse ontwikkelingen

De NS heeft internationaal afspraken gemaakt met betrekking tot de hogesnelheidslijn. Eén van de afspraken dwingt de overheid haast om een nieuwe lijn aan te leggen, en wel die over de verdeling van de opbrengst. "Diegene van de vier betrokken landen (Frankrijk, Duitsland, België en Nederland) die nieuwe infrastructuur heeft gerealiseerd, krijgt een groter deel van de opbrengst. Zonder aanleg van een hogesnelheidslijn in Nederland zal het Nederlandse aandeel in de opbrengst circa 25% lager zijn." (Business Plan HST-VEM).

Ook dreigt de NS de hogesnelheidstrein niet te willen exploiteren als er geen nieuwe lijn komt. Nu kan die dreiging enigszins worden gerelativeerd door de wetenschap dat de hogesnelheidstrein waarschijnlijk het meest rendabele product zal zijn van de spoorwegen, ook wanneer die over bestaand spoor zal rijden.

Eerder dit jaar werd de NS geconfronteerd met de beslissing van de verzelfstandigde PTT Post, om te stoppen met het vervoer van post per trein. Vanaf 1997 zal het postvervoer niet langer per spoor gaan, maar over de weg. Om redenen van bedrijfseconomische aard. De eenmalige subsidie die Minister Maij aanbood om bij te dragen in kosten van noodzakelijke spooransluitingen kon hierbij niet baten. Minister Maij restte niets anders dan "de beslissing te betreuren".

Dit soort ontwikkelingen zullen bepaald niet bijdragen tot een afremming van de automobilititeit en sturing in de richting van minder milieubelastende (openbaar) vervoerswijzen.

5.2. Verdere voordelen en wensen ten aanzien van het bestaande spoor

Na Rail-21 is een spoorverdubbeling gerealiseerd op de bestaande lijn tussen Warmond en Lage Zwaluwe, met uitzondering van Delft. Hierdoor kan er een scheiding worden aangebracht tussen de snelle en de langzame treinen. Op deze manier kunnen de snelle treinen (Intercity's en de HST'en) allen sneller rijden. Verdere verbeteringen aan de bestaande lijn zijn in het algemeen belang. Via het bestaand spoor creëert men een gevarieerd stationsaanbod door middel van zogenaamde wisselende haltering. Daarbij stopt bijvoorbeeld de ene trein in Rotterdam, de volgende trein in Den Haag enz. Dit heeft ook economische voordelen. Naast het gemak dat dit de reizigers op Den Haag biedt, is het ook gunstig ter voorkoming van de negatieve effecten, die het niet-stoppen van een HST op een stad respectievelijk regio kan hebben. (rapport Buck; drs. J.M. Vleugel VU). In Frankrijk bleek, enige tijd nadat de TGV was gaan rijden dat de plaatsen waar de TGV niet stopte, in economisch opzicht achteruit gingen. Gevarieerd halteren betekent bovendien een betere spreiding van aan- en afvoer.

Beschikbaar geld voor de nieuwe lijn kan voor andere infrastructurele verbeteringen gebruikt worden. Betere spoorkruisingen kunnen worden aangelegd; verbeteringen aan de stadzijde zullen moeten plaatsvinden om een grotere stroom passagiers te kunnen verwerken. Brede perrons, meer loketten kunnen gewenst zijn. Regionaal- en stadsvervoer kunnen gestimuleerd worden. Parkeergarages kunnen nodig zijn bij de (verbeterde) stations. Men kan ook denken aan het plaatsen van geluidwerende schermen langs het bestaande tracé.

5.3. Kosten van een HSL

Het kostenplaatje van de aanleg van een nieuw tracé is nog erg onzeker. Werd er twee jaar geleden door het Ministerie van Verkeer en Waterstaat gesproken over aanlegkosten van een nieuw tracé in de orde van 3 miljard gulden, nu wordt ruim 6 miljard gulden al genoemd. Het Platform HST Nederland acht het dringend noodzakelijk dat bij de berekening en beheersing van de kosten de Algemene Rekenkamer wordt ingeschakeld. Vóóraf deze keer, en niet achteraf, zoals in het verleden vaak het geval was bij grote projecten, die uiteindelijk een veelvoud bleken te kosten van wat oorspronkelijk begroot was.

Zowel in Duitsland als in Frankrijk zijn kosten voor hogesnelheidslijnen uiteindelijk hoger uitgevallen dan begroot. Sprekende actuele voorbeelden van grote projecten op andere gebieden, waarbij de oorspronkelijke begrotingen ruim werden overschreden, zijn de Spoortunnel bij Schiphol en de Kanaaltunnel. Deelprojecten, ter verdere verbetering van de bestaande lijn en overige openbaar vervoersinfrastructuur, zijn kleiner en dus financieel beter beheersbaar.

De exploitatie van het NS-netwerk heeft een kostendeckingsgraad van 60%. Indien banken en pensioenfondsen zouden investeren in de infrastructuur, zullen zij niet de risico's willen dragen. De overheid zal dan het risicodragende deel van de miljarden-investering voor haar rekening moeten nemen. In de hoop dat er investeerders voor de aanleg van de HSL te vinden zijn, is de formule gevonden van een bijdrage die de gebruikers van de lijn moeten betalen.

De NS hebben wens-scenario's en vrees-scenario's voor de prognoses van reizigersaantallen. De plannen voor de aanleg van een HSL zijn te veel gebaseerd op de wens-scenario's, terwijl aan de vrees-scenario's niet veel ruchtbaarheid wordt gegeven.

5.4. Het aantrekken van buitenlandse bedrijven

Terugkomend op werkgelegenheid kunnen we stellen dat Nederland wat betreft de infrastructuur voor buitenlandse ondernemers aantrekkelijk is. De bestaande infrastructuur is van hoge kwaliteit (zie rapport "De Hogesnelheidslijn in de Randstad" van Ir. Visser en Drs. Bentvelsen). De HSL heeft hierbij ten opzichte van de HST geen toegevoegde waarde (zie ook Drs. F.R. Bruinsma en Prof. dr. P. Rietveld VU).

In een regio als de Randstad zijn databanken met gegevens over het regionale bedrijfsleven om commerciële profielen te maken minstens zo belangrijk. Congressen, opleidingscentra en administratieve ondersteuning zijn belangrijke elementen in het aantrekken van bedrijven. Aanpassing van de vermogensbelasting, de kapitaalbelasting en de overdrachtsbelasting is een andere mogelijkheid om Nederland aantrekkelijk te houden voor buitenlandse investeerders. Veel meer elementen dan alleen een spoorlijn zijn dus van belang om werkgelegenheid aan te trekken.

5.5. Schiphol en de HST

Een van de argumenten, die worden aangehaald voor de aanleg van een HSL is de overname door de trein van luchtreizigers. Hier zitten twee adders onder het gras. De eerste: is die overname werkelijk significant? De tweede: is die overname het gevolg van de trein (HST) of van de lijn (HSL)?

Berekeningen hebben aangetoond dat de substitutie van vliegverkeer door de trein, die werkelijk kan worden toegeschreven aan de aanleg van een HSL, buitengewoon miniem is en ligt in de

orde grootte van tientallen passagiers per dag. Let wel: het gaat hier om substitutie van vliegverkeer als gevolg van de HST over een HSL afgewogen tegen een HST over het bestaand tracé. Alleen dat is de winst die op het conto van de HSL mag worden geschreven.

Het mag duidelijk zijn dat een vermindering van tientallen passagiers geen enkele van de honderden vluchten per dag zal doen wegnemen. Het effect is te verwaarlozen tot één of twee passagiers minder per vlucht.

Naar verluidt is Schiphol een groot voorstander van de aanleg van de HSL. Wat ook de achtergrond daarvan mag zijn, dit standpunt zal niet worden ingenomen met de bedoeling het aantal vluchten terug te dringen. Als bewijs hiervan kan worden aangevoerd dat Schiphol al jaren met grote vaart aan het bouwen is. In het licht van Schiphol Mainport past geen vermindering van het aantal vluchten. Ook niet de continentale.

Schiphol zal zich de Europese vluchten niet laten ontnemen. En als de deregulering in de luchtvaart in 1996 een feit wordt, dan zullen de prijzen verder zakken en de concurrentie verscherpen. De vraag is zelfs gerechtigd of de Parijse luchthavens niet meer profijt zullen trekken van de Nederlandse HSL dan Schiphol. In dat kader is het goed om nog eens kaart 2 op bladzijde 8 op te slaan en de 'spin' Parijs te vergelijken met het eindstation Amsterdam.

6. TOT SLOT

Heeft het criterium van iets kortere reistijd absolute prioriteit? Gaat het om werkelijke noodzaak of vooral om uitvoering van een politieke wil, gepushed door het bedrijfsleven?

De Nederlandse Spoorwegen zijn door de privatisering genoodzaakt tot een zakelijke benadering. Zelf kunnen zij zich geen tracés veroorloven om 300 km per uur te rijden, nog afgezien van de constatering dat deze snelheid in Nederland nauwelijks haalbaar is. Maar waarom zouden de spoorwegen de minister in de wielen rijden als zij een nieuw tracé erbij kunnen krijgen? De NS lieten eind 1993 weten dat **"het hele project, inclusief de infrastructuur, niet winstgevend is"** en dat op het traject Parijs - Amsterdam **"het gedeelte Brussel - Parijs het meest rendabel is"**. Er zal dus alles aan gedaan moeten worden om passagiers op deze lijn te krijgen. De rest van het openbaar railvervoer zal (gedeeltelijk) gesteund moeten worden door de vervoersregio's.

De vraag is of de aanleg van een HSL nu echt een noodzaak is. Het is namelijk niet de lijn maar de hogesnelheidstrein die de voordelen biedt en het aanzien geeft.

Een project van een dergelijke omvang kun je evenmin louter omwille van de werkgelegenheid, in de zin van werkverschaffing, opzetten. Dan creëer je, zoals de Engelsen dat zo fraai noemen, een **"white elephant"**, iets groots dat uiteindelijk niet direct nuttig is voor het algemeen belang.

Het Platform Hogesnelheidstrein Nederland vindt dat het van politieke moed en van grotere werkelijkheidszin en verantwoordelijkheid voor de samenleving zou getuigen als het kabinet en de Tweede Kamer van de aanleg van een nieuw tracé zouden afzien, ondanks of juist dankzij alle onderzoek en voorwerk.

Passagiers vragen niet waarOVER ze rijden,
maar waarIN ze rijden, kortom

EEN HST OVER BESTAAND TRACÉ

Deze brochure is in december 1993 samengesteld door Ineke Hiel en Mirjam Atesh, naar aanleiding van een presentatie voor het CNV. Deze 3e herziene versie is in april 1994 uitgekomen.

Voor meer informatie kunt u ook terecht bij andere leden van het Platform Hogesnelheidstrein Nederland:

Don Mac Gillavry, Leiderdorp	tel. 071-897729 (voorzitter)
Albert Dorrestein, Rijnwoude	tel. 01714-13787
Cobie Wolvers, Hoogmade	tel. 01712-8375
Ton van Rijen, Ossendrecht	tel. 01647-3703
Wil Vissers, Bergen op Zoom	tel. 01640-66699

7. SAMENVATTING

ARGUMENTEN VOOR EEN HST OVER BESTAAND SPOOR

1. Vervoerstechnisch is er geen noodzaak om een nieuw tracé voor een hogesnelheidstrein aan te leggen.
2. Een hogesnelheidstrein kan via het bestaande spoor enorme tijdwinst behalen in vergelijking met de huidige reistijd Amsterdam - Parijs.
3. Geld dat nu opzij gelegd wordt voor een nieuw tracé kan veel beter gebruikt worden voor andere infrastructurele verbeteringen (vervoer naar en van stations, geluidschermen, verdere technische verbeteringen aan het treinbegeleidingssysteem, ondertunneling waar nodig, e.d.).
4. Alle verbeteringen aan het bestaande spoorweginet en het treinbegeleidingssysteem komen ten goede aan het gehele railvervoer.
5. Argumenten als "Goed voor het milieu", "Nodig voor Schiphol" blijven geldig bij een HST over bestaand spoor.
6. Een argument als "Nodig voor de werkgelegenheid" in de zin dat het bedrijven naar zich toe trekt, is betrekkelijk en mag niet alleen als positief argument worden gebruikt. De regio's waar een HST niet stopt, ondervinden juist negatieve economische effecten.
7. Hieruit vloeit voort dat rijden over bestaand spoor in feite beter is, omdat daar de haltering wisselend kan zijn, met het gevolg dat meerdere steden en regio's kunnen profiteren van een snelle, doorgaande verbinding met andere grote steden en regio's. Bovendien is er een betere spreiding van het passagiersaanbod.
8. Via nieuw spoor doet de reiziger 10 tot 20 minuten korter over de reis van Amsterdam naar Parijs. De vraag is of dit opweegt tegen alle negatieve bijkomstigheden van de aanleg van een nieuw tracé en tegen de voordelen die het bestaande spoor biedt.
9. Er is geen maatschappelijke noodzaak voor de aanleg van een HSL. Er wordt echter wel 6 miljard gulden aan overheids gelden in gestoken.

A. LITERATUUR

- "Nederlands deel hogesnelheidsspoorverbinding Amsterdam-Brussel-Parijs", ontwerp PKB / tracénota / milieu-effect-rapportage
- Business Plan
- "Betuweroute: Zegen of Bedreiging", congresverslag
- Concepten van de nieuwe HSL-nota
- "Capaciteit en benutting van Infrastructuur"
- "Den Haag aan de lijn. Visie van Gemeente Den Haag en de Kamer van Koophandel op de Hogesnelheids spoorverbinding Amsterdam-Brussel-Parijs"
- "De hoge-snelheidslijn in de Randstad"
- "De Hogesnelheidstrein: een Haags besluit en het Haagse bedrijfsleven"
- "De structurerende werking van de infrastructuur"
- "Economische betekenis aansluiting Noordvleugel Randstad op Europees hogesnelheidsnet"
- "Goed en snel, ook zonder HSL", een onderzoek in het kader van de verbetering van de reistijden op het traject Amsterdam -Parijs
- "HST, meer dan een tracé", werkdocument
- "HST via Randstadtracé"
- "Ondergronds OverWegen"
- "RAIL 21, het treinconcept voor de volgende eeuw"
- "Sporen door de Delta", discussienota over Betuwelijn en Hogesnelheidslijn
- "TGV & Chunnel"
- "Verkeer en Vervoer in de Nationale Milieuverkenning 3 en de SVV verkenning 1993"
- Rapport Twijnstra & Gudde
- Ministerie van Verkeer en Waterstaat, 1991
- HST-VEM
- NIROV/VLOB, congres 10 nov 1993, Ver. Landelijk Overleg Betuweroute
- Ministerie van Verkeer en Waterstaat
- ir. E. Kreutzberger, drs. J.M. Vleugel
- Gemeente Den Haag
- ir J.C.S.N. Visser en drs T.G.M. Bentveisen
- Bedrijvenplatform HST Nederland
- drs F.R. Bruinsma & prof dr P. Rietveld
- Nederlands Economisch Instituut
- Platform HST Nederland, C. Wolvers
- prof dr ir H. Priemus, I.S. Smid
- Dienst REO gemeente Den Haag
- H. Schroten, stuurgroep: ondergrondse vervoersinfrastructuur
- Nederlandse Spoorwegen
- Groen Links
- Herman Welter
- RIVM/AVV

B. INSTANTIES WAARMEE HET PHN IN OVERLEG IS

AGALEV (politieke partij in België)

ASEED, Nijmegen

BENEGORA (Belgisch-Nederlands GrensOverleg Regio Antwerpen)

Bewoners van alle betrokken gemeenten

Brabantse Milieufederatie

BUND, Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland

CBS Heerlen

Centrale Projektgroep HSL

CUR Gouda

Economisch en Sociaal Instituut VU Amsterdam

Faculteit Ruimtelijke Wetenschappen Groningen

Gemeente Den Haag, Dienst REO

Gemeenten langs eventueel nieuw tracé (ambtelijk en bestuurlijk niveau)

HST-VEM (Nederlandse Spoorwegen)

Instituut voor Milieu System Analyse, Amsterdam

Interdepartementaal Overleg over Productnota en Tracénota

Kamer van Koophandel Den Haag

Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Onderzoeksinstituut OTB Delft

NMBS, Belgische Spoorwegen

Provincie Zuid-Holland (ambtelijk en bestuurlijk niveau)

Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieuhygiëne (RIVM)

ROVER

SNCF, Franse Spoorwegen

Stichting Natuur en Milieu

Tweede Kamerleden van de Vaste Commissie Verkeer en Waterstaat

Vereniging Milieudefensie

Werkgroep Milieubeheer Leiden

Westelijke Land- en Tuinbouw Organisatie (WLTO)

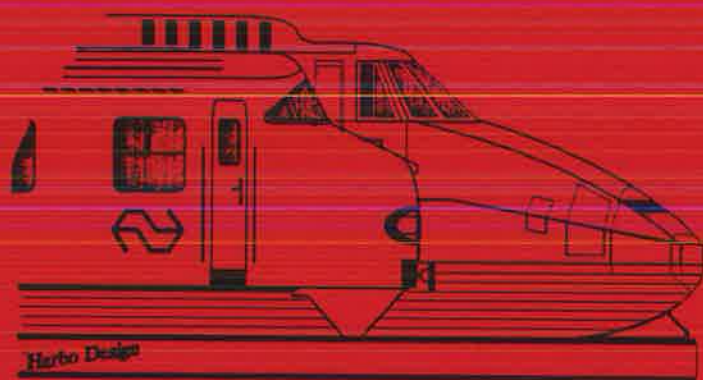
Zuidhollandse Milieufederatie

6 MILJOEN WERKENDEN

6 MILJARD INVESTERING NIEUW TRACE

PER WERKENDE NEDERLANDER : F 1000,--

BESLISSEN WIJ MEE ???



*Samen op één
(spoor)lijn!*