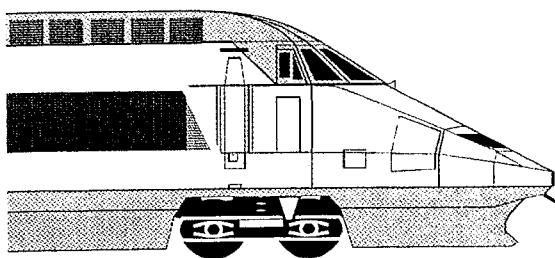


HST

HST via Den Haag

wenselijk, mogelijk en betaalbaar





INLEIDING

Het Stadsgewest Haaglanden en de Haagse Kamer van Koophandel delen het standpunt van het rijk dat de Randstad aangesloten moet worden op het HST-net. Het is van cruciaal belang voor onze concurrentiepositie in Europa. Deze kostbare investering dient echter wel een maximaal rendement op te leveren. Dat is niet het geval bij het tracé waarvoor het kabinet in de Nieuwe HSL-nota pleit.

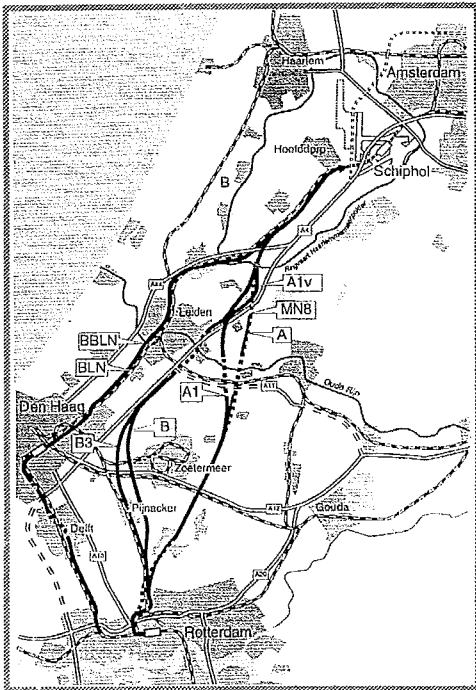
Een nieuwe lijn door het Groene Hart laat een belangrijk deel van de Randstad links liggen en voldoet daarom maar gedeeltelijk aan de doelstelling van de investering.

Op verzoek van de gemeenten in de Haagse en Leidse regio en de Haagse Kamer van Koophandel heeft de Vakgroep Verkeer van de TU Delft de Nieuwe HSL-nota kritisch getoetst en onderzocht of er alternatieven zijn.

De TU Delft heeft twee varianten ontwikkeld die tot nu toe in geen enkele studie zijn betrokken. Een uitwerking toont aan dat het twee volwaardige alternatieven zijn die op een aantal punten gelijk en op andere punten beter scoren dan het Groene Hart-tracé.

De TU Delft concludeert dat er op inhoudelijke gronden gekozen zou moeten worden voor een HST die in Den Haag stopt en dat er geen financiële en technische argumenten zijn om deze keuze af te wijzen. Deze conclusies zijn terug te vinden in het rapport:

De hogesnelheidstrein via Den Haag? Kritische reactie op de Nieuwe HSL-nota.



Tracévarianten volgens Nieuwe HSL-nota:
door het Groene Hart (A of B) of via 6-sporig
bestaand tracé (BBLN)

GRONDEN VOOR HEROVERWEGING

In de Nieuwe HSL-nota spreekt het kabinet de voorkeur uit voor een nieuwe lijn door Het Groene Hart om de kortste verbinding te realiseren tussen Rotterdam en Amsterdam. De mogelijkheid wordt opgehouden om twee tot vier keer per dag een HST door te laten rijden van Rotterdam naar Den Haag. Dit tracé zou tot gevolg hebben dat het Groene Hart wordt doorsneden en dat Den Haag slechts een symbolische aansluiting op het HST-net krijgt.

De nota koerst vrijwel meteen af op de tracékeuze. De vakgroep Verkeer van de TU Delft stelt dat daarmee essentiële stappen werden overgeslagen. Aan de tracékeuze moet een beredeneerde keuze van de halteplaatsen voorafgaan. In de Nieuwe HSL-nota lijkt het tracé de halteplaatsen te bepalen. De inhoudelijke argumentatie voor het nieuwe tracé is tamelijk summier. Het doorslaggevende argument is de tijdwinst van tien minuten op het traject Rotterdam-Amsterdam.

De TU Delft bepleit een methodische benadering om tot de keuze van de halteplaatsen en het tracé te komen. Aan de hand van de strategisch-economische en vervoerkundige doelstellingen die aan de investering ten grondslag liggen, dient eerst te worden vastgesteld waar de trein zou moeten stoppen. Daarna kunnen er treindienstmodellen voor de halteplaatsen worden ontwikkeld. Het gaat dan om de vraag welke treinen waar en wanneer moeten stoppen. En als laatste komen de tracévarianten in beeld.

De TU Delft heeft deze methode toegepast op het HST-project en komt niet alleen tot de conclusie dat Den Haag volwaardig op het HST-net moet worden aangesloten maar ook dat er reële alternatieven zijn om dat te realiseren.

DE RANDSTAD ALS MOTOR VAN DE ECONOMIE

Aansluiting op het HST-net past binnen het rijksbeleid voor de Randstad uit de Vierde Nota over de Ruimtelijke Ordening en de Vierde Nota Extra (VINEX). De Randstad wordt hierin omschreven als de motor van de Nederlandse economie. De vier grote steden hebben gezamenlijk de kracht om de concurrentieslag met andere Europese regio's aan te kunnen. Het is van vitaal belang voor de economische ontwikkeling dat die concurrentiepositie verder verbetert.

De Randstad moet de eigen mogelijkheden ten volle benutten en niet achterop raken bij de Europese concurrenten. Aansluiting op het HST-net heeft een grote strategische betekenis.

Andere Europese regio's zijn al bereikbaar met de supersnelle trein of hebben plannen om bestaand tracé geschikt te maken voor de HST of ze werken aan de aanleg van een nieuw tracé. Een goede bereikbaarheid met verschillende vormen van vervoer geldt als een belangrijke vestigingsvoorwaarde.

Eén regio; vier kernen

De Randstad heeft een geheel andere ruimtelijke structuur dan concurrerende Europese regio's. In metropolen zoals Parijs en Londen zijn alle belangrijke nationale functies geconcentreerd in één sterk uitgegroeide stad (bestuur, politiek, economie, en cultuur). Ook zijn er stedelijke regio's zoals Antwerpen-Gent-Brussel en het Rhein-Main-gebied met één dominante stad in een sterke regio (respectievelijk Brussel en Frankfurt).

STRATEGISCHE POSITIE VAN HAAGLANDEN

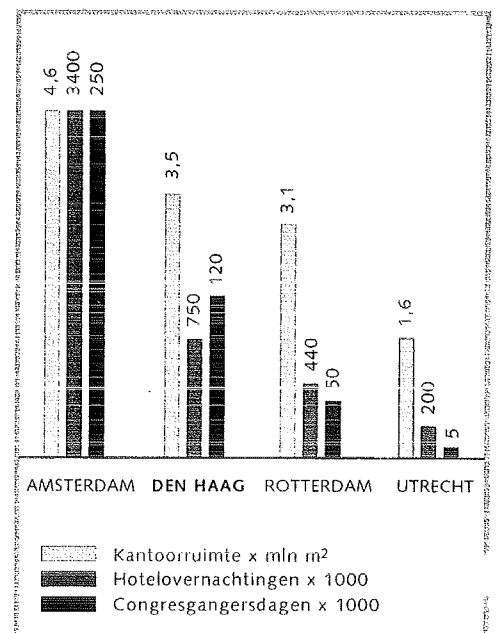
De regio Haaglanden is vestigingsplaats van 60 internationale organisaties, zoals: OPCW, Internationale Hof van Justitie, VN-tribunaal, Europol, Europees Octrooibureau, Benelux Merkenbureau.

Den Haag is regeringszetel.

Haaglanden biedt huisvesting aan 84 ambassades en consulaten.

De Haagse regio biedt onderdak aan de hoofdkantoren van een groot aantal (inter)nationale bedrijven, zoals: Shell, Siemens, PTT-Telecom, AT&T, Alcatel, Nationale Nederlanden, Aegon, Gist-Brocades, TNO, CBS, ANWB, IBM.

Ook cijfers (peiljaar 1992/93) voor de 4 grote steden laten de strategische positie van Den Haag zien:



De Randstad daarentegen bestaat uit afzonderlijke kernen die elkaar aanvullen, met elk een eigen functionele specialisatie:

- Amsterdam - internationale distributie en diensten, financieel centrum.
- Rotterdam - de haven als mainport voor goederendistributie, internationale handel.
- Den Haag - privaat en publiek besliscentrum, internationale organisaties, zakelijke dienstverlening.
- Utrecht - nationale centrumfunctie.
- Schiphol - mainport voor het internationaal luchtverkeer.

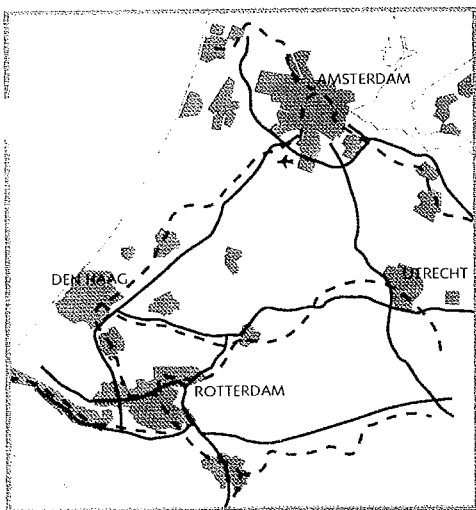
De Randstad is meer dan een optelsom van vier grote steden en een luchthaven. Het rijk benadrukt in de Vierde Nota Ruimtelijke Ordening Extra de samenhang en de complementariteit tussen de deelgebieden en de functies. De combinatie van elkaar aanvullende kernen met elk eigen specialiteiten maakt dat de Randstad kan uitgroeien tot een internationaal concurrerend vestigingsmilieu.

De ruimtelijke structuur zorgt bovendien nog voor een unieke extra kwaliteit. Bij de keuze van een vestigingslocatie wordt de kwaliteit van het woon- en leefklimaat in de omgeving een steeds belangrijker overweging. Bedrijven zoeken naar locaties waar het goed werken, wonen en recreëren is. De Randstad heeft met het Groene Hart een sterke troef in handen. Voor Den Haag is bovendien de nabijheid van de zee aantrekkelijk.

Ontwikkeling Randstad uit balans

De HST is een strategisch instrument om de concurrentiekracht van de Randstad te versterken. Dat effect wordt echter alleen bereikt als alle vitale kernen door de HST bediend worden. Voor de HST-verbinding met Parijs zijn dat Amsterdam, Schiphol, Den Haag en Rotterdam. Bij een volwaardige aansluiting doet de HST minimaal een keer per uur een halteplaats aan, zodat reizigers het moment van vertrek en aankomst kunnen laten afhangen van hun eigen wensen en behoeften. Zodra één van de kernen niet goed wordt bediend, vermindert daardoor onmiddellijk het strategisch rendement van de investering.

Als Den Haag geen volwaardige aansluiting op het HST-netwerk krijgt, raakt de economische ontwikkeling van de Randstad uit balans. Bovendien worden de groeikansen van de economie in Haaglanden onvoldoende benut. Dat betekent automatisch een verzwakking van de concurrentiekracht van de Randstad als geheel.



De 4 aan te sluiten hoofdcentra van de Randstad

VARIANTEN VAN DE TU DELFT

De Nieuwe HSL-nota gaat ten noorden van Rotterdam uit van twee varianten: een Nieuwe Lijn door het Groene Hart (met als optie een aftakking naar Den Haag) of een geheel 6-sporige lijn over het bestaand tracé. Voor de Nieuwe Lijn zijn er bovendien nog twee keuzemogelijkheden: ten oosten van Zoetermeer (A1) of ten westen van Zoetermeer (B3). De voorkeur van het kabinet gaat uit naar het A1-tracé. Daarmee wordt in feite gekozen voor een beperkte aansluiting van de Randstad.

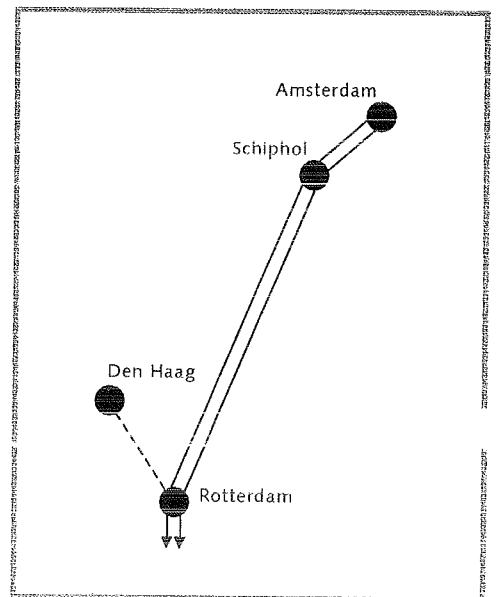
De TU Delft constateert op basis van dezelfde criteria die de Nieuwe HSL-nota hanteert en uitgaande van de wenselijkheid van een volwaardige aansluiting voor de gehele Randstad, dat er twee essentiële treindienstmodellen ontbreken: alternering (Amsterdam/Den Haag) en een gedeeltelijk 6-sporige bestaande lijn.

Beide modellen zijn volwaardige alternatieven, omdat ze voldoen aan de eisen die in de Nieuwe HSL-nota worden gesteld:

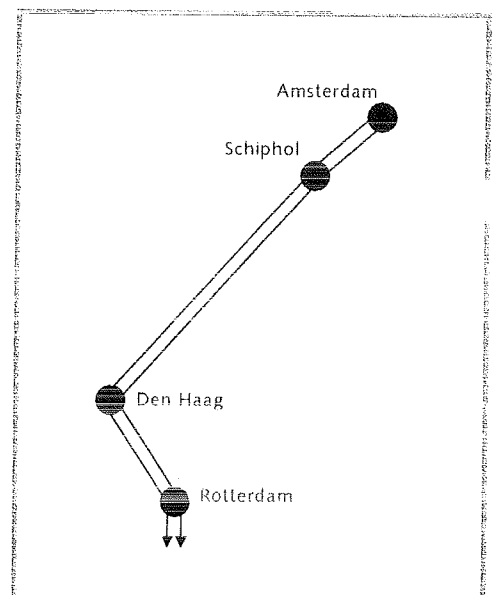
- hoge betrouwbaarheid van de HST-dienstregeling,
- kostendekkende exploitatie,
- ook op termijn toereikende capaciteit voor zowel binnenlands als internationaal treinverkeer,
- duurzame inpassing in de omgeving door minimalisering van de negatieve effecten.

VARIANTEN VOLGENS NIEUWE HSL-NOTA

- Nieuwe Lijn door het Groene Hart (A1- of B3-tracé):
Alle HST's via nieuwe lijn; in Rotterdam overstap op Intercity naar Den Haag, max. snelheid 300 km/uur, 25 kV spanning.

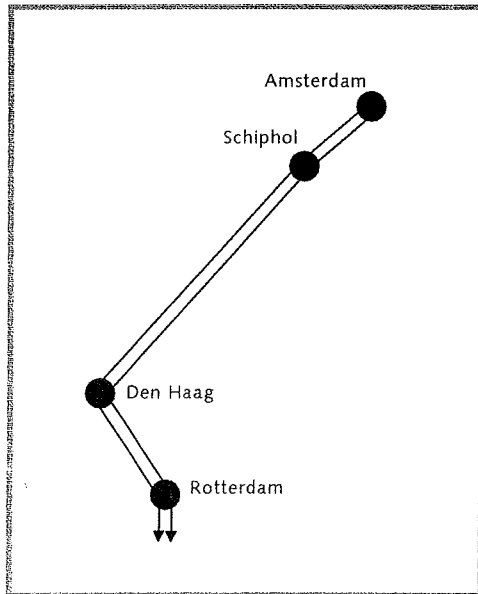


- Een geheel 6-sporig bestaand tracé:
Alle HST's via bestaande lijn, waarvan 2 extra sporen over volledige lengte, max. snelheid 300 km/uur, 25 kV spanning.



2 NIEUWE VARIANTEN

- Een partieel 6-sporig bestaand tracé:
Alle HST's via bestaand tracé, dat gedeeltelijk 6-sporig is. Over de gehele lengte 2 HST-sporen, max. snelheid 250 km/uur, 25 kV spanning.

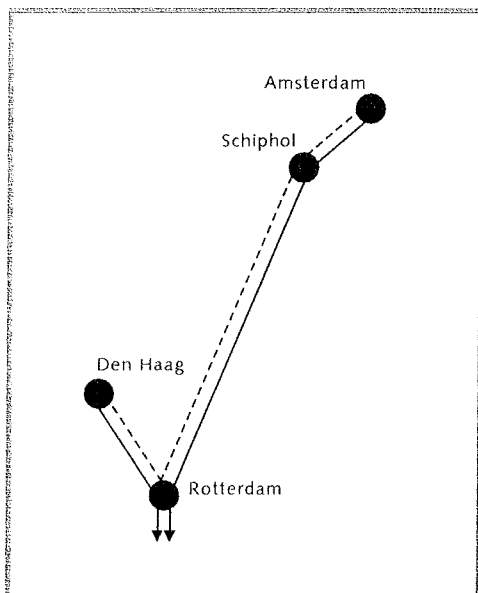


Alterneringsvariant:

Eén HST per uur naar Rotterdam en Den Haag via bestaande lijn met aansluitende shuttle naar Schiphol/ Amsterdam. Eén of meer HST's per uur naar Rotterdam en Schiphol/ Amsterdam met aansluitende shuttle naar Den Haag.

Tracé Rotterdam - Schiphol: max. snelheid 300 km/uur, 25 kV.

Tracé Rotterdam - Den Haag: max. snelheid 160 km/uur, 1500 V.



1) Een gedeeltelijk 6-sporig bestaand tracé

Alle HST's rijden over het bestaande tracé van Rotterdam via Den Haag naar Schiphol/Amsterdam. Op dit baanvak voert de NS momenteel grootschalige verbeteringen uit in het kader van het project Rail 21. In 1998 is het baanvak grotendeels 4-sporig.

Daarbovenop moet een deel van het tracé 6-sporig worden om een betrouwbare dienstregeling mogelijk te maken voor zowel de HST als het binnenlands treinverkeer.

De variant 'bestaand tracé' in de Nieuwe HSL-nota gaat uit van 6 sporen op het hele traject. Dit levert echter op een aantal baanvakken een overmaat aan capaciteit op. De TU Delft beperkt zich tot de baanvakken waar na 1998 onvoldoende capaciteit is:

- tussen Rotterdam en Delft,
- tussen Den Haag-Mariahoeve en Voorschoten.

De TU Delft is daarbij nog niet uitgegaan van technische vernieuwingen die in de toekomst waarschijnlijk worden geïntroduceerd en die de spoorcapaciteit zelfs nog vergroten.

2) Alternering

Een deel van de treinen uit de richting Brussel/Parijs gaat na Rotterdam via een Nieuwe Lijn door het Groene Hart direct naar Schiphol/Amsterdam. De overige HST's rijden met een frequentie van minimaal één trein per uur via de bestaande lijn naar Den Haag.

Met deze alternatieven brengt de TU Delft vier varianten in discussie:

- een Nieuwe Lijn door het Groene Hart,
- een Volledig 6-sporig bestaand tracé,
- een Partieel 6-sporig bestaand tracé,
- Alternering: wisselende dienstregeling over een Nieuwe Lijn en bestaand spoor.

DE VIER HST-VARIANTEN VERGELEKEN EN GEWOGEN

Bij een vergelijking van de tracévarianten zijn de volgende aspecten van belang:

- A) kwaliteit internationale aansluiting van de Randstad,
- B) aantal binnenlandse reizigers,
- C) investeringskosten,
- D) exploitatieresultaat,
- E) gevolgen voor woonomgeving en landschap.

A) Kwaliteit internationale aansluiting van de Randstad

Een nieuw tracé door het Groene Hart met de optie dat de HST maximaal vier keer per dag Den Haag aandoet, biedt de Haagse regio (en daarmee ook de Randstad) een volstrekt onvoldoende aansluiting op het HST-netwerk. Het potentieel internationale reizigers uit Haaglanden wordt in deze variant gereduceerd tot 0,9 miljoen. Reizigers van en naar Den Haag ervaren de gedwongen overstap in Rotterdam als groot ongemak en velen kiezen dan ook niet voor de HST.

Bij een volwaardige aansluiting met minimaal één HST per uur, levert Haaglanden 18 tot 20% van het totaal aantal reizigers. Dat rechtvaardigt zeker een halteplaats Den Haag. Bij de twee varianten waarbij alle HST's over bestaand tracé rijden, daalt het aantal internationale reizigers voor Schiphol en Amsterdam omdat de reis 10 minuten langer duurt. Per saldo is het totaal aantal internationale reizigers bij de vier varianten echter vrijwel gelijk.

B) Aantal binnenlandse reizigers

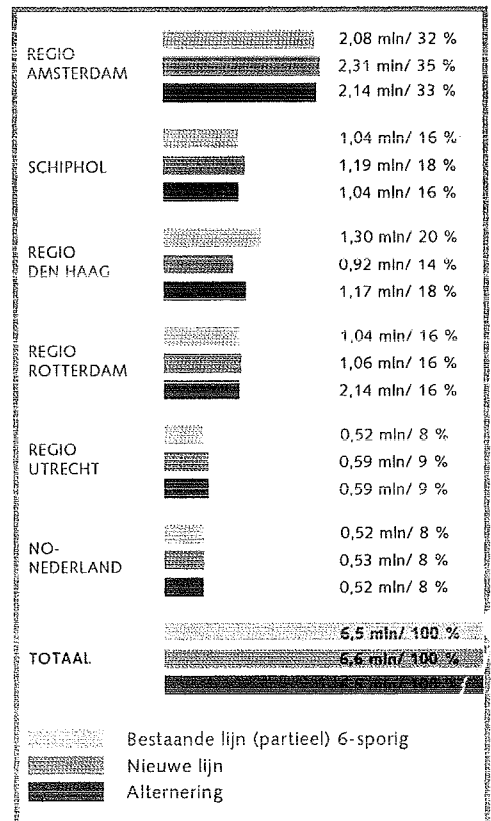
Geen enkele variant levert voldoende internationale reizigers op om tot een kostendekkende exploitatie te komen. Alleen bij intensief binnenlands gebruik van de HST en de infrastructuur wordt het exploitatieresultaat positief. De varianten zorgen elk voor voldoende binnenlandse reizigers. Het gaat echter wel om verschillende groepen.

De Nieuwe Lijn door het Groene Hart biedt na de voltooiing van Rail 21 alleen reistijdvoordeel aan de rechtstreekse reizigers tussen Rotterdam en Schiphol/Amsterdam. Een (geheel of partieel) 6-sporig bestaand tracé biedt veel meer groepen reizigers tijdwinst.

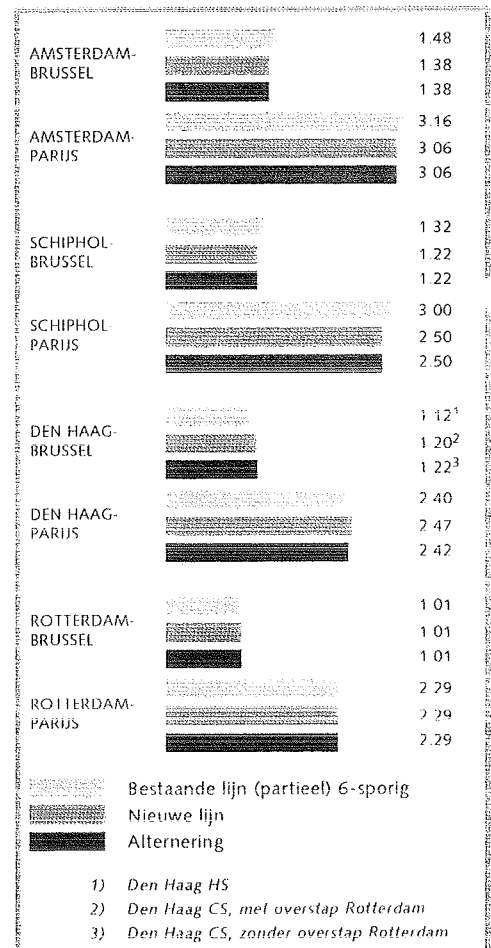
Dat geldt voor reizigers op de volgende trajecten: Den Haag-Schiphol/Amsterdam, Den Haag-Rotterdam en Rotterdam-Amsterdam.

De Nieuwe Lijn door het Groene Hart en de variant Alternering onttrekken veel binnenlandse reizigers aan het bestaand spoor (ongeveer vier miljoen). De kwaliteit van de dienstregeling op het bestaand tracé zal door de daling van het aantal reizigers verslechteren. Daarmee zouden veel reizigers van en naar de Haagse regio worden gedupeerd.

INTERNATIONALE REIZIGERS



INTERNATIONALE REISTIJDEN (in uren en minuten, incl. halterings- en overstaptijden)



BINNENLANDSE REIZIGERS PER VARIANT

Nieuwe Lijn

- alleen profijt voor rechtstreekse reizigers Amsterdam-Rotterdam;
- potentieel 6,3 miljoen binnenlandse reizigers, waarvan 4,1 miljoen nu al reizend via de bestaande lijn;
- reistijdwinst 17 minuten t.o.v. situatie na Rail 21; 10 minuten reistijdwinst t.o.v. (partiële) 6-sporigheid bestaande lijn.
- grote kans op opheffen van binnenlandse Intercity-diensten op de bestaande lijn; met name op de verbinding Rotterdam-Den Haag-Amsterdam.

Een (partieel) 6-sporig bestaand tracé

- profijt voor alle reizigers naar de Randstad-centra: Amsterdam, Schiphol, Den Haag en Rotterdam
- potentieel 6,0 à 6,5 miljoen binnenlandse reizigers;
- reistijdwinst Den Haag-Schiphol 4 minuten en Den Haag-Rotterdam 3 minuten t.o.v. situatie na Rail 21;
- kwaliteit binnenlands treinverkeer voor alle reizigers van/naar Den Haag gegarandeerd.

Alternering

- Deze variant biedt vrijwel dezelfde kwaliteit voor binnenlandse reizigers als de Nieuwe Lijn:
- potentieel 6,1 miljoen binnenlandse reizigers.

INVESTERINGSKOSTEN TEN NOORDEN VAN ROTTERDAM

Bestaand tracé, geheel 6-sporig:	f 3,6 mld + A
Bestaand tracé, partieel 6-sporig:	f 2,8 mld + A
Nieuwe Lijn, (A1 of B3):	f 2,6 mld/ f 2,8 mld + B
Alternering (A1 of B3):	f 2,6 mld/ f 2,8 mld + B

A = een gedeelte van de kosten van een tunnel Delft
B = de totale kosten van een tunnel Delft

EXPLOITATIERESULTAAT

Bestaand tracé, geheel 6-sporig:	f 1,5 mld
Bestaand tracé, partieel 6-sporig:	f 2,0 à f 2,1 mld
Nieuwe Lijn, (A1 of B3)	f 2,2 mld
Alternering (A1 of B3):	f 2,2 mld

Exploitatieresultaat uitgedrukt in contante waarde in 2010 over een periode van 60 jaar met een rente van 6,5%, uitgaande van het Nieuwe Lijn Zuid-alternatief uit de Nieuwe HSL-nota.

C) Investeringskosten infrastructuur

De totale kosten van de infrastructuur voor de HST-verbinding met Parijs belopen in Nederland ongeveer f 6 à f 7 miljard. De helft hiervan is nodig voor de infrastructuur ten noorden van Rotterdam. Het bestaande tracé over de gehele lengte uitbreiden tot zes sporen vergt de hoogste investering: f 3,6 miljard. De kosten van de andere varianten komen nagenoeg overeen: f 2,6 à f 2,8 miljard.

Een (partiële) uitbreiding van het bestaand tracé opent de mogelijkheid om het knelpunt Delft structureel aan te pakken. Nu loopt er een tweesporig treinviaduct door het centrum van Delft op soms minder dan 10 m. van gevels. De gemeente Delft en het Stadsgebied Haaglanden hebben aangedrongen op de aanleg van een spoortunnel. Het ministerie van Verkeer en Waterstaat wil echter het tweesporig viaduct in Delft handhaven en alleen investeren in een nieuw elektronisch systeem om de treinloop te reguleren en daarmee de capaciteit te vergroten.

Als het bestaand tracé geschikt wordt gemaakt voor de HST kan het knelpunt Delft structureel worden opgelost, met beperkte meerkosten (t.o.v. de geraamde kosten) door de bouw van een viersporige tunnel. Dit geldt ook voor een geheel 6-sporig tracé. Bij de aanleg van de Nieuwe Lijn dienen de volledige kosten van een duurzame oplossing in Delft te worden opgeteld.

D) Exploitatieresultaat

Het exploitatieresultaat is bij drie varianten vrijwel gelijk: f 2,0 à 2,2 miljard. Alleen een geheel 6-sporig bestaand tracé levert een lager exploitatieresultaat op (f 1,5 miljard). Mocht de Tweede Kamer kiezen voor de variant Alternering, dan moeten er bij het verlenen van de concessie harde afspraken worden gemaakt met de exploitant over de dienstregeling.

E) Gevolgen voor woonomgeving en landschap

De aard en omvang van de negatieve gevolgen voor de omgeving verschillen per tracévariant. De Nieuwe Lijn en Alternering doorkruisen het rijksbeleid om het Groene Hart te vrijwaren van verstedelijking en andere grootschalige ingrepen. Zelfs bij zorgvuldige inpassing en extra investeringen op de meest gevoelige plekken, blijft de schade aan het landschap groot. De Nieuwe Lijn zal de randstad-groenstructuur en ecologische verbindingzones doorsnijden. Ook zijn er gevolgen voor twee VINEX-lokaties in Haaglanden. Variant B3 maakt Pijnacker-Zuid onmogelijk en variant A1 verkleint de omvang van Zoetermeer-Oost.

De bestaande lijn geheel 6-sporig maken levert eveneens grote problemen voor de omgeving op. Bij een gedeeltelijk 6-sporig tracé blijven de schadelijke gevolgen beperkt tot een aantal baanvakken waar uitbreiding noodzakelijk is vanwege de capaciteit.

De dicht bebouwde gebieden worden veel meer ontzien dan bij gehele 6-sporigheid.

DE PLUS- EN MINPUNTEN VAN DE VARIANTEN

Een 'volledig 6-sporig bestaand tracé' levert een overmaat op aan spoorcapaciteit. De kosten voor de infrastructuur liggen *f* 1 miljard hoger en het exploitatieresultaat ligt lager dan bij de andere varianten. Daarmee scoort deze variant op twee hoofdpunten het slechtst. De conclusie moet zijn dat algehele 6-sporigheid geen reële optie is. Bij de overige varianten liggen de investeringskosten en het exploitatieresultaat in dezelfde orde van grootte. Maar voor het overige zijn er grote verschillen in de plus- en minpunten van de drie varianten:

Een Nieuwe Lijn door het Groene Hart

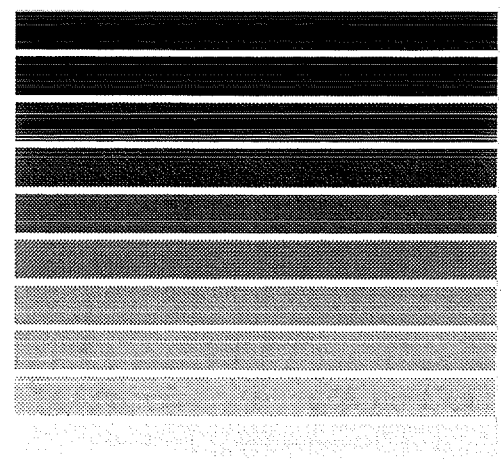
- geen volwaardige aansluiting van de Randstad op het HST-net
- + de snelste verbinding van Rotterdam naar Schiphol/Amsterdam
- verlies aan kwaliteit van de dienstregeling voor binnenlands vervoer van en naar de Haagse regio
- knelpunt Delft blijft bestaan
- veel schade aan natuur en landschap
- problemen bij VINEX-bouwlocaties in Haaglanden

Alternering

- + volwaardige aansluiting van de Randstad op het HST-net, mits er afspraken vooraf gemaakt kunnen worden met de exploitant over een alternerende dienstregeling
- + de snelste verbinding van Rotterdam naar Schiphol/Amsterdam
- verlies aan kwaliteit van de dienstregeling voor binnenlands vervoer van en naar de Haagse regio
- knelpunt Delft blijft bestaan
- veel schade aan natuur en landschap
- problemen bij VINEX-bouwlocaties in Haaglanden

Een partieel 6-sporig bestaand tracé

- + volwaardige aansluiting van de Randstad op het HST-net
- + kwalitatief goed internationaal en binnenlands vervoer
- + knelpunt Delft kan geïntegreerd worden opgelost
- + geringere schade aan de omgeving dan bij volledige 6-sporigheid
- + Groene Hart-beleid niet aangetast
- een tijdverlies van tien minuten op het traject Rotterdam-Schiphol/Amsterdam in vergelijking met de Nieuwe Lijn



Kamer van Koophandel Den Haag



COLOFON

Stadsgewest Haaglanden
Contactpersoon de heer E. Visser
Postbus 66
2501 CB Den Haag
telefoon : 070 - 3021410
fax : 070 - 3617901

Kamer van Koophandel Den Haag
Contactpersoon de heer T. Timmers
Postbus 28718
2502 LS Den Haag
telefoon : 070 - 3287309
fax : 070 - 3240684

Lay out, vormgeving en illustraties.
Dienst Ruimtelijke en Economische
Ontwikkeling,
Afdeling Planvisualisatie

druk: NDR, Den Haag

1994 2000 CS

