



## Een ander accent

**Auteur(s):**

Pelle, E.S.

**Verschenen in:**

ESB, 83e jaargang, nr. 4174, pagina 809, 30 oktober 1998

**Rubriek:**

Van de redactie

**Trefwoord(en):**

verkeer, vervoer

**Stel, je bent minister van verkeer en waterstaat. Automobilisten verwachten dat je files oplost, provincies willen nieuwe wegen om bedrijven aan te trekken, Schiphol en Rotterdam willen snelle verbindingen met hun 'achterland', milieuliefhebbers willen stilte en treinreizigers hopen dat het nu eindelijk eens is afgelopen met de werkzaamheden aan spoorlijnen - zodat er in het weekend weer zorgeloos te reizen valt. Wat doe je dan met 67 miljard gulden, die de samenleving voor infrastructuur beschikbaar stelt<sup>1</sup>?**

De nieuwe minister Netelenbos pretendeert in elk geval er een 'nieuw accent' mee te geven, zoals trots boven het persbericht over het Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport staat. De 'afweging tussen economische kracht en behoud van kwaliteit van ons leefmilieu' zou geresulteerd hebben in een 'belangrijk beleidsaccent' voor openbaar vervoer. In kwantitatief opzicht lijkt dat accent vooralsnog bescheiden. Van de ruim *f* 20 mrd aan 'uitvoeringsprojecten' is nog altijd ruwweg de helft autoweg. Maar hier is wel een duidelijke selectie gemaakt: wegen die van belang zijn voor Rotterdam en Schiphol gaan door, wegen buiten de Randstad zijn uitgesteld. Daarvoor in de plaats is er ruimte voor openbaar vervoer-projecten, zowel rond de grote steden als over de lange afstand. Bij elkaar bevat het MIT een veelheid aan projecten, variërend van megaprojecten zoals de Betuweroute (realisatiefase, *f* 9,3 mrd) tot het voorplein van station Sloterdijk (reserveproject, *f* 27 mln). Als je de lijst doorneeft doet zich dan ook vanzelf de vraag voor: wat is de samenhang hiertussen, en hoe verhoudt de aanleg zich tot andere aspecten van het verkeer- en vervoerbeleid?

Om met het laatste te beginnen: de aanleg van infrastructuur staat natuurlijk niet op zichzelf, uiteindelijk gaat het om het gebruik. In het MIT wordt het voornemen voor rekeningrijden herhaald; een manier om automobilisten spaarzamer van schaarse wegcapaciteit gebruik te laten maken, en bijvoorbeeld te voorkomen dat nieuwe wegen onmiddellijk weer vol staan met filerijnde forensen. Maar een omgekeerd benuttingsprobleem kan zich voordoen bij regionale raillijnen. Die zijn moeilijk kostendekkend te exploiteren, vooral als het gaat om een verbinding tussen een woon- en werkgebied (veel vervoer is in één richting in de spitsuren), of als de wijk nog in aanleg is (zoals bij VINEX-locaties waar al in het beginstadium een openbaar vervoer ontsluiting moet komen). Om hier een goede kwaliteit te bieden zal er in de exploitatie geld bij moeten - zou daar ook aan gedacht zijn?

Elders lijkt er in elk geval aan geld geen gebrek: het MIT meldt optimistisch dat de Hanzelijn, een spoorlijn van Zwolle naar Lelystad, aangelegd zal worden. Dit lijkt geen sterk project. Zoveel mensen willen er niet van Lelystad naar Zwolle, en de effecten op de reistijd Amsterdam - Groningen zijn bescheiden. De Zuiderzeelijn, rechtstreeks van Lelystad naar Groningen, is veel duurder maar levert substantiële reistijdverkortingen op zodat de (economische) effecten voor Noord-Nederland groter zullen zijn. Vreemd is nu dat het MIT tegelijkertijd kiest voor (i) aanleg van de Hanzelijn, voor (ii) uitstel van de beslissing over de Zuiderzeelijn, en (iii) stelt dat de beslissing over de Hanzelijn 'in relatie met' de Zuiderzeelijn zal worden bezien. Dit is eerder schimmige prioriteitsstelling dan visie op de verbindingen met het Noorden.

In het algemeen is er weinig aandacht voor samenhang tussen spoorlijnen. Rond de steden zijn wat capaciteitsuitbreidingen voorzien, voor lange-afstandsverkeer twee hogesnelheidslijnen, en voor het goederenverkeer de Betuweroute. Stuk voor stuk is het bij dergelijke projecten moeilijk om de capaciteit ten volle te benutten. Voor regionale raillijnen geldt dat de vraag zich vaak sterk concentreert in tijd en richting. Hogesnelheidslijnen zijn duur in aanleg en bieden dan zo'n gigantische capaciteit dat een volledige benutting op korte termijn nauwelijks haalbaar is. Hetzelfde geldt voor de Betuweroute. Onvolledige benutting van de capaciteit is een van de redenen, dat dergelijke projecten zo moeizaam rendabel te krijgen zijn. Als dezelfde infrastructuur nu eens gebruikt zou worden voor woon-werkverkeer, lange-afstandsverkeer en goederentransport?

De 'achterlandverbinding' van de Randstad naar het Ruhrgebied biedt hier aardige mogelijkheden voor. In het MIT is de Betuweroute opgenomen, wordt de beslissing over de HSL-oost uitgesteld, is verbetering van het regionale openbaar vervoer op de Utrechtse Heuvelrug een 'reserveproject' geworden en heeft spoorverdubbeling tussen Rotterdam en Gouda zelfs die status niet gehaald. Als we nu eens, in plaats van een geheel nieuwe lijn van Rotterdam naar Duitsland alleen voor het goederenvervoer, de spoorlijn Rotterdam - Utrecht - Arnhem - Duitsland viersporig zouden maken en voorzien van een moderne stroomvoorziening en beveiliging, zodat deze bruikbaar is voor snelle en langzame, voor personen- en goederentreinen? Het zou forensen een alternatief bieden voor files op de A12, en Schiphol sneller dan nu gepland is een goede verbinding met z'n achterland geven. Het goederenvervoer zal zich soms moeten aanpassen, door te wachten tot na de spitsuren of onderweg even aan de kant te gaan om een sneltrein te laten passeren. Dat leidt tot minder capaciteit dan een 'eigen' Betuwelijn biedt - maar is niet net de angst dat deze capaciteit niet benut zal worden grondslag voor de groeiende twijfel aan dit project? Er zijn kansen genoeg voor andere accenten.

1 Zie over prioriteitsstelling bij infrastructuur ook CPB, *Kiezen of delen: ICES-maatregelen tegen het licht*, werkdocument 103, Den Haag, 1998.

Copyright © 1998 - 2003 Economisch Statistische Berichten ( [www.economie.nl](http://www.economie.nl) )