



Hoge, nutteloze snelheid

Auteur(s):

Soete, L.L.G.
Directeur MERIT en hoogleraar aan de Universiteit Maastricht.

Verschenen in:

ESB, 83e jaargang, nr. 4151, pagina 371, 8 mei 1998

Rubriek:

Prikkel

Trefwoord(en):

verkeer, vervoer

Onze zuiderburen zijn beroemd geworden om hun rijk verleden aan geheel nutteloze grote publieke infrastructuurwerken. Denk aan het hellend vlak van Ronquières of de lift van Strépy; technische hoogstandjes waarmee grote binnenvaartschepen over hoogteverschillen van rond de 70 meter vervoerd kunnen worden. Vervoerd wordt er echter niet veel: te Ronquières passeren nauwelijks schepen, en de lift van Strépy is nooit voltooid. De discussie in Nederland over de hogesnelheidslijn (hsl) doet mij met weemoed terugdenken aan deze 'grands travaux inutiles' uit mijn vroege Belgenjaren. Ik wil het hier trouwens niet hebben over de poldervariant hiervan, het onder grazende koeien aanleggen van een tunnel, maar over de noodzaak van een hogesnelheidslijn door het dichtstbevolkte gebied van Europa.

Een korte analyse van de feiten. De hsl is wellicht het ideale transportmiddel over een afstand van 200 tot 500 km. Dergelijke afstanden overbrugt een hogesnelheidstrein veel sneller dan de auto of een traditionele trein, terwijl de gunstige ligging van de stations in de steden ervoor zorgt dat ook luchtreizigers worden aangetrokken. Denk hierbij aan de typisch Franse ruimtelijke structuur: centraal Parijs, met op vrij grote afstand agglomeraties als Lyon, Tours, Bordeaux, Marseille, Straatsburg of Rijssel. Niet voor niets is de hsl een Franse innovatie.

Oorspronkelijk was het dan ook nooit de bedoeling de hsl haltes te geven in Antwerpen en Rotterdam. Maar toen onder interne Belgische politieke druk Luik stopplaats werd op de lijn Brussel - Keulen, is Antwerpen in het hsl-traject Brussel-Amsterdam gekomen. In combinatie met stops in Rotterdam en Schiphol is de gemiddelde afstand tussen de halteplaatsen hierdoor de vijftig kilometer genaderd.

Daarmee verliest de hsl veel van zijn charme. Eerst en vooral wordt de tijdsreductie bij steeds grotere snelheden over een gegeven afstand steeds beperkter, waardoor de tijdswinst bij korte afstanden wel zeer gering wordt. Een verdubbeling van de snelheid over de pakweg 200 km tussen Amsterdam en Brussel van 100 naar 200 km/uur levert een tijdswinst op van een uur; een verdubbeling van 200 naar 400 km/uur slechts een tijdswinst van dertig minuten. Dit zou ik als het Concorde-effect omschrijven. Ten tijde van de invoering van de Concorde was nog maar pas de overstap op straalvliegtuigen gerealiseerd die de reistijd van transatlantische vluchten terugbracht van ongeveer 16 naar 8 uur. De supersonische snelheid van de Concorde leidde tot een beperktere tijdswinst dan deze acht uur, en het succes van de Concorde viel dan ook tegen. Om deze reden lijkt het perspectief van een hsl tussen Brussel en Amsterdam zowiezo beperkt.

Een tweede, belangrijker factor is het feit dat een hogesnelheidstrein 25 à 30 kilometer nodig heeft om op topsnelheid te komen en om af te remmen. Op de trajecten Antwerpen-Rotterdam en Rotterdam-Schiphol kan zo'n trein dus slechts enkele minuten zijn topsnelheid bereiken. Veel flitsends zal er niet te zien zijn.

In een dichtbevolkt gebied als de corridor Brussel-Amsterdam is het innovatieve en voor de reiziger aantrekkelijke van een moderne trein de service: gegarandeerde zitplaats, comfort, aansluiting op andere verbindingen, en dit alles rechtstreeks tot in het centrum van de grote stad. Tijdswinst door een hoge snelheid hoort hier niet echt bij. Dit verklaart onder meer waarom de huidige verbinding reeds vanuit Amsterdam zo'n succes is, ook al rijdt ze op een slakkegangetje door de Randstad en stopt ze ook in Den Haag. Overigens rijdt de Thalys sinds 14 december, dag van het in gebruik nemen van het laatste gedeelte van de hsl Brussel - Parijs, trager door Nederland dan voorheen. De NS lijken een gedeelte van de tijdswinst opgeslorpt te hebben. Mogelijk om vertragingen te beperken, maar wellicht ook om straks als die nieuwe hogesnelheidslijn er ligt, toch te kunnen pronken met (geflatterde) tijdswinst.

Een aparte hsl door de Randstad is economisch gezien weinig zinvol. Het officiële argument dat omwille van verdere overbelasting van het bestaande traject met name het deel Dordrecht-Den Haag, men tien miljard gulden zou moeten uitgeven voor een aparte hsl snijdt weinig hout. Veel logischer ware het immers de tien miljard juist te investeren in het oplossen van deze lokale knelpunten. Hoeveel overbelasting op het bestaande spoor zou men niet kunnen aanpakken met tien miljard? Randstadrail (metro-achtige treinen in de regio Rotterdam-Den Haag) zou, zo kon men vorige week in de krant lezen, in een uitgekledede variant slecht een miljard gulden kosten. Niettemin kon de minister hiervoor geen geld toezeggen omwille van de reeds gecommiteerde middelen voor de hsl. Maar denk ook aan ondertunneling van Delft in plaats van de unieke weilanden in het Groene Hart.

Het is niet verwonderlijk dat het VNO-NCW niets ziet in investeringen van de private sector in de met gepast eufemisme als 'te risicovol' beschreven hsl. En zo wordt wellicht tien miljard overheidsgeld geïnvesteerd in een spoorlijn die uiteindelijk een tiental minuten tijdswinst zal opleveren. Tijd voor een bijkomende kop koffie in de stationsrestauratie van Amsterdamà één miljard per minuut. Misschien dat het nieuwe kabinet zich toch nog even bezint?

