

De gevolgen van de Kanaaltunnel

Het magische jaar 1992 belooft in Europa tal van omwentelingen. Droomprojecten van eeuwen worden werkelijkheid, zoals de Rijn-Main-Donauverbinding en het Europa zonder grenzen. Het idee voor een tunnel onder het Kanaal is daarbij vergeleken van jonge datum. Zoals de zaken er nu voorstaan, zal dit project in 1993 verwezenlijkt zijn.

Dat dit gevolgen zal hebben voor goederenstromen, infrastructuur en de vestigingsvoorkeuren van het bedrijfsleven is duidelijk. Dit artikel gaat nader op deze gevolgen in, waarbij de nadruk ligt op de effecten voor de Rijnmond.

DR. MR. J.G.W. SIMONS*

Het project

Het ontstaan van het idee voor een vaste oeververbinding tussen Frankrijk en Engeland wordt veelal in de Napoleontische tijd gesitueerd. De eerste publikatie over dit onderwerp dateert echter al uit 1750. Het betreft een prijsvraag voor een Kanaaloeverbinding uitgeschreven door de Academie van Amiens in Frankrijk. Een zekere Favies bedacht toen een zware houten constructie waarover een met kaarsen verlichte straatweg zou moeten lopen.

Het eerste tunnelplan is voor Napoleon uitgewerkt. Maar het duurde tot de jaren zestig van de vorige eeuw, voordat men, geïnspireerd door het Suezkanaal, opnieuw aan het project begon te denken. In die tijd ontdekte men de beroemde blauwe krijtlaag, die dik en veilig genoeg was om op ruim 40 meter diepte onder de Kanaalbodem een waterdichte tunnel te graven. In Dover en Calais werden zelfs al verticale schachten geboord, maar zowel de politieke situatie als technische problemen deden het project verzan- den.

Na de tweede wereldoorlog werd er weer serieus begonnen. Intussen waren de technische problemen, met name door de uitvinding van het dynamiet, opgelost. De politieke rem week, op overigens zeer wisselende gronden, pas in de loop van 1986. Daarvoor was men soms al aan de uitvoering begonnen. Zo waren in 1974 reeds werkzaamheden gestart, maar op 20 januari 1975 besloot de socialistische regering in Londen het werk stil te leggen, omdat de nieuwe verbinding tussen Dover en Londen te duur zou worden. De bouwondernemingen maakten gebruik van hun contractuele rechten en trokken zich ook uit alle activiteiten terug.

Nu hebben de Franse en de Engelse regering zich beide ten opzichte van de desbetreffende maatschappij contractueel verplicht af te zien zowel van verdere politieke in- menging of intrekking van de plannen als van het afgeven van een volgende concessie aan een ander zolang de huidige van 55 jaar loopt. De maatschappij – Eurotunnel¹ –

heeft zelf voor de financiering zorggedragen, zodat het een zuiver academische kwestie is geworden of de tunnel er nu wel of niet komt.

Het tunnelproject omvat de aanleg van twee spoortunnels met daar tussenin een servicetunnel. Op regelmatige afstand komen er verbindingen tussen de drie tunnels. Door de twee spoortunnels zullen qua afmetingen drie soorten treinen kunnen rijden, die van Eurotunnel, SNCF en British Rail. De tunnel loopt van Sangatte ten zuidwesten van Calais via Dover naar Folkestone. Voor de shuttle- of pendeltreinen van Eurotunnel worden eigen terminals gebouwd, één in Cheriton en één in Coquelles². De nationale spoorwegmaatschappijen zullen in Ashford en Fréthun eigen internationale spoorwegstations gaan exploiteren.

De vervoerscapaciteit

Om een beeld te krijgen van de toekomstige concurrentie tussen de tunnel en de zee- en luchtvaartverbindingen tussen het VK en het continent moeten we een schatting

* Secretaris van de Rotterdamse Kamer van Koophandel; dag- voorzitter van het symposium 'De gevolgen van de Kanaaltunnel' op 21 april 1988. Er is dankbaar gebruik gemaakt van de door diverse sprekers op het symposium gegeven informatie, in het bijzonder van de nota van de Secretariaatsafdeling Vervoer van de Kamer van Koophandel.

1. Eurotunnel is een samenwerkingsverband van twee concessie- maatschappijen: Channel Tunnel Group (CTG) uit het Verenigd Koninkrijk en France Manche (Frankrijk), die weer dochtermaat- schappijen zijn van het Britse EPLC (Eurotunnel PLC) en het Fran- se ESA (Eurotunnel SA). In het vervolg zal de term Eurotunnel ge- bruikt worden als de CTG en/of France Manche bedoeld wordt. De bouw van de tunnel wordt door Eurotunnel uitbesteed aan Transmanche Link (TML), een consortium van tien Britse en Fran- se aannemers.

2. Het is overigens opvallend dat juist bij de terminals nog gespro- ken wordt van douaneformaliteiten terwijl er ten tijde van de ope- ning een Europese markt zonder grenzen moet zijn.

maken van de maximale vervoerscapaciteit van de tunnel. Het is opvallend dat over de maximale capaciteit, ook van Eurotunnel geen gegevens beschikbaar zijn. Uit hetgeen bekend is over het toekomstige tunnelverkeer kan echter toch wel een indicatie van de vervoerscapaciteit worden afgeleid.

De volgende gegevens dienen als uitgangspunt voor onze raming:

- de reistijd door de tunnel is 30 minuten. Het in- en uitladen vergt elk nog 15 minuten extra;
- elke tweeënhalve minuut is normaliter een treindoorgang mogelijk;
- tussen Eurotunnel en de nationale spoorwegmaatschappijen (SNCF, BR en NMBS) is afgesproken dat de helft van de Kanaaltunnelcapaciteit kan worden gebruikt voor doorgaande treinen, dat wil zeggen die goederen- en personenreinen die elders vertrekken of aankomen dan in de tunnelterminals aan beide zijden. De Franse en Britse spoorwegen hebben zich er al toe verbonden gedurende 12 jaar £ 9 miljard per maand te betalen en vanaf het eerste jaar 17 miljoen passagiers, 5 miljoen ton non-bulkgoederen en 3 miljoen ton bulkgoederen per jaar door de tunnel te leiden.

Voor de shuttle- of pendeltreinen van Eurotunnel staat dan de andere helft ter beschikking. Hiervan is de maximale capaciteit vrij nauwkeurig als volgt te berekenen:

- voor het goederenvervoer rijdt maximaal per richting 1 pendeltrein per 5 minuten. Per uur zijn dat dus 12 treinen per richting, of 24 treinen in totaal. Per etmaal rijden er dan maximaal 576 treinen;
- bij een 100% vrachtdienst van treinen met 25 wagons resulteert een vrachtcapaciteit van $25 \times 576 = 14.400$ vrachteenheden per etmaal of wel: $14.400 \times 365 = 5.256.000$ vrachteenheden per jaar. Daar we de ladingcapaciteit willen kennen, zal niet het maximale gewicht van een vrachteenheid (44 ton) dienen te worden aangehouden, maar de gemiddelde ladingsnorm van 10 ton. De maximale vrachtcapaciteit per jaar komt daarmee uit op 52,5 miljoen ton. Er moet echter ook capaciteit zijn voor het shuttle-personeelvervoer. Bij een veronderstelde verhouding van 60% vracht en 40% personen komt de vrachtcapaciteit op $60\% \times 52,5 = 31,5$ miljoen ton per jaar.

De maximale capaciteit voor personenvervoer met de pendeltreinen laat zich als volgt berekenen:

- voor het vervoer van personenauto's en hun inzittenden zullen dubbeldekkers worden gebruikt. Bussen en busjes worden met enkeldekkertreinen door de tunnel gereden. We veronderstellen dat per doorgang een gecombineerde trein 100 personenauto's met 4 personen, 12 bussen met 40 personen en een busje met 10 personen vervoert. Per trein gaan dan $(100 \times 4) + (12 \times 40) + (1 \times 10) = 890$ personen door de tunnel;
- per etmaal kunnen maximaal 576 ritten worden gemaakt, dus $576 \times 890 = 512.640$ personen worden vervoerd. Rekening houdend met de veronderstelde verhouding tussen goederen- en personenvervoer kunnen $512.640 \times 365 \times 40\% = 74,8$ miljoen personen per jaar worden vervoerd.

Voor de doorgaande treinen is wegens het ontbreken van vaste gegevens over reistijd, aansluitende railinfrastructuur e.d. geen berekening te maken. Het is nog maar de vraag of deze hoger zal uitvallen dan de shuttlecapaciteit. Wij stellen de maximale vervoerscapaciteit van doorgaande tunneltreinen gelijk aan die van de pendeltreinen. De theoretisch maximale capaciteit komt dan uit op $2 \times 31,5 = 63$ miljoen ton goederen en $2 \times 74,8 = 149$ miljoen passagiers.

De concurrentie

Uit de vergelijking van de theoretisch maximale vervoerscapaciteit van de tunnel met het Kanaalvervoer in 1983 en de tot op heden bekende verwachtingen voor Eurotunnel gemaakt door Wilbur Smith & Associates (zie tabel 1 en 2) kunnen we concluderen dat de tunnel zowel het totale personenvervoer als het totale goederenvervoer zou kunnen verwerken. Van een dergelijk groot vervoerspotentieel is een intensieve concurrentie te verwachten.

De tabellen laten echter ook zien dat de theoretisch maximale capaciteit van de Kanaaltunnel ook niet als verwachting wordt aangehouden. Eurotunnel zelf houdt rekening met een aandeel van rond de 18% bij het goederenvervoer en rond de 44% bij het personenvervoer. Bij het goederenaandeel dient onderscheid gemaakt te worden in de verschillende vervoerstypen. Van het ro-ro-vervoer verwacht Eurotunnel 24% te krijgen, van het container- en spoorwagonvervoer 50% en van de bulk 10%.

Een belangrijke vraag is of het vervoer via de Nederlandse havens een met de verwachtingen van Eurotunnel corresponderende daling zal ondergaan. Voor het antwoord op die vraag nemen wij eenvoudshalve Rotterdam als voorbeeld.

De vervoersstromen via Rotterdam

Wat het goederenvervoer betreft is het Verenigd Koninkrijk voor Rotterdam een belangrijke klant. Ruim 15% van de totale overgeslagen lading gaat er heen of komt er vandaan. Het zuivere vervoer tussen het VK en Nederland beslaat hiervan meer dan de helft. Voor het overige gaat het

Tabel 1. Vrachtvervoer over het Kanaal in mln. ton, 1983 en 1993 en 2003 (ramingen)

Vervoerswijze	Totaal 1983	Totaal 1993	w.v. door tunnel	Totaal 2003	w.v. door tunnel
Ro-ro	17,7	24,2	6,0 (24,8%)	35,2	7,5 (21,3%)
Containers en railwagons	5,7	7,9	4,0 (50,6%)	12,7	6,8 (53,5%)
Bulk (incl. voertuigen als handelswaar)	30,0	41,8	3,2 (10,6%)	64,5	4,6 (7,1%)
Totaal	53,4	73,9	13,2 (18,0%)	112,4	18,9 (17,0%)

Tabel 2. Personenvervoer over het Kanaal in mln. personen, 1983 en 1993 en 2003 (ramingen)

Vervoerswijze	Totaal 1983	Totaal 1993	w.v. door tunnel	Totaal 2003	w.v. door tunnel
Auto	6,7	9,5	6,3	11,9	7,3
Bus	6,1	8,4	4,4	11,7	5,5
Recreanten te voet ^a	2,6	3,2	3,1	3,5	3,4
Anderen te voet ^b	30,6	46,1	10,9	71,5	12,9
Extra passagiers per TGV			5,0		7,9
Totaal	46,0	67,2	29,7 (44,2%)	98,6	37,0 (37,5%)

a. Recreanten zullen naar verwachting per bus door de tunnel gaan.
b. Andere passagiers te voet zullen naar verwachting per trein reizen.
Bron: Channel Tunnel Group.

Tabel 3. Vervoersstroom tussen Rotterdam en het VK naar goederencategorie, 1985, in duizenden tonnen en in procenten van het totaal

	Aanvoer		Afvoer ^a	
	abs.	%	abs.	%
Totaal	24.944	100	13.582	100
Landbouwproducten	313	1,25	663	4,9
Andere voedingsproducten	743	3,0	2.740	20,2
Vaste brandstoffen	51	0,2	1.579	11,6
Aardolie/aardolieproducten	20.789	83,3	4.353	32,0
Ertsen, metaalresiduen	157	0,63	182	1,3
Metalen, halfabrikaten	338	1,35	472	3,1
Ruwe mineralen en bouwmat.	316	1,27	283	2,1
Meststoffen	18	0,07	173	1,3
Chemische producten	1.505	6,0	1.748	12,9
Overig	713	2,86	1.430	10,5

a. Exclusief bunkermateriaal en provisie.
Bron: CBS.

voornamelijk om Duitse, Belgische en Luxemburgse transiostromen naar en van het Verenigd Koninkrijk.

In tabel 3 wordt de vervoersstroom tussen Rotterdam en het VK uitgesplitst naar produktengroep. Het vervoer in de produktengroep aardolie en aardolieproducten staat ruim bovenaan. Deze produkten zijn merendeels niet geschikt om door de tunnel vervoerd te worden vanwege brand-, explosie en/of vergiftigingsgevaar. De grootste bulkcategorie die Eurotunnel denkt te vervoeren is mineralen en porseleinaarde, een produktengroep die in Rotterdam in relatie met het Verenigde Koninkrijk niet van groot belang is (1,7%).

Ook een uitsplitsing naar vervoersvorm levert interessante gegevens op. Van de ruim 380.000 containers, of wel 49% van het verkeer van en naar het VK via de Rotterdamse haven, gaat nog geen één procent naar de Britse Kanaalhavens. Het merendeel gaat naar de Noordzeehavens in het VK. Voor het ro-ro-verkeer geldt een overeenkomstige verhouding.

Voor de diepzeedoorvoer vis-à-vis het VK is Rotterdam de grootste doorvoerhaven, vóór Antwerpen, Hamburg en Zeebrugge. Rotterdam neemt 18,1 miljoen ton of wel 58% van de 31 miljoen ton in totaal voor zijn rekening, waarvan voor de ware diepzeedoorvoer inclusief ruwe olie (dus niet elders in Europa of in Nederland blijvend) circa 5 miljoen ton waren bestemd. De Kanaaltunnel kan gedeelten van deze Britse diepzee-in- en -uitvoer gaan omleiden naar dichterbij de tunnel gelegen continentale havens. Die kans wordt groter naarmate de infrastructuur rond de Kanaaltunnel wordt verbeterd. Le Havre zou dan de functie van 'mainport' voor het vervoer overzee naar het Verenigd Koninkrijk kunnen gaan vervullen. Gezien evenwel de talrijke scheepvaartlijnen, feederdiensten en met name de containerterminals die de mainport-functie van Rotterdam ondersteunen, is die kans voorlopig niet zo heel groot.

De diepzeedoorvoer naar of van het Verenigd Koninkrijk via Rotterdam kan echter ook een extra impuls krijgen als de Kanaaltunnel operationeel is. Goederenstromen die nu nog via andere havens lopen of zijn direct naar het Verenigd Koninkrijk gaan, kunnen dan via Rotterdam naar het Verenigd Koninkrijk vervoerd worden. Een goede infrastructuurverbinding met de Kanaaltunnel kan de mainport-functie versterken.

Bij het personenvervoer, met name het ferryvervoer, is de situatie vergelijkbaar met die bij het ro-ro-vervoer. Ook hier is er vanuit Rotterdam alleen maar vaart op Noordzeehavens. Wij mogen aannemen dat de bestemmingen van de passagiers ook in het achterland van deze havens blij-

ven liggen. Dit wordt ook door de marktverkenningen van Eurotunnel onderstreept. Eurotunnel heeft alleen 'afsnoep'-percentages voor de lijn Hoek van Holland – Harwich aangegeven en gaat niet uit van een groei die het gemiddelde 'afsnoep'-percentage van bijna 60% ook maar benadert.

Op het eerste gezicht lijkt de verlegging van goederenstromen die nu over Rotterdam lopen naar de Kanaaltunnel overzienbaar en niet onrustbarend. Er is echter meer aan de hand dan alleen de aanleg van de tunnel. De concurrentiestrijd tussen de tunnel en de Rotterdamse haven wordt ook beïnvloed door de ontwikkelingen in de infrastructuur en in de vestigingsplaatskeuze van bedrijvigheid in het VK en op het continent.

Infrastructuur

Een tijdsvergelijking tussen een vliegreis van Rotterdam Airport naar Londen en een eventuele TGV-reis van Rotterdam naar Londen geeft aan dat het vliegtuig een tijdswinst van 1 uur en 45 minuten oplevert. Anders gezegd, de TGV-reiziger uit Rotterdam zal net voorbij Lille zijn als de vliegpassagier al in het centrum van Londen is. Het moet wel raar lopen indien met name het zakelijke personenvervoer de snelle trein zou gaan kiezen anders dan een keer uit nieuwsgierigheid. Dit geldt te meer als de dalende tendens van de vliegtarieven doorzet, zodat de prijsverhouding tussen trein en vliegtuig niet noemenswaard verandert.

In aansluiting op hetgeen hierboven al over het personenvervoer per ferry is gesteld, zijn ook hier voorsnog geen noemenswaardige veranderingen te vrezen, mede gezien de verwachting van gelijkblijvende prijsverhoudingen. Immers, de concentratie van ferry-ondernemingen zal nog verder gaan, mede in verband met de schaalvergroting die het inzetten van jumbo-ferrys met zich meebrengt. Deze ontwikkeling brengt naar verluid een prijsdaling van 40% binnen bereik.

Wat het goederenvervoer betreft liggen op het gebied van de infrastructuur wel ontwikkelingen in het verschiet die de positie van de Rijnmond kunnen aantasten. Ofschoon op het ogenblik de spoor- en wegverbindingen met de tunnel in Zuid-Engeland niet bijzonder goed zijn, moet er toch vanuit worden gegaan dat tegen de tijd van de opening een aantal wensen op dit gebied, die vooral uit de regio komen, is vervuld. In Frankrijk is men echter al verder. De planning laat een fijnmazig autowegennet van Calais naar alle richtingen zien. Zo krijgt Le Havre een directe verbinding met de tunnel. De kaart van het Franse TGV-net toont doorgaande verbindingen vanuit alle belangrijke Franse regio's. Het voorgenomen Duitse hogesnelheidsspoorwegennet sluit met twee hoofdassen in Noord-Zuid-richting, alsmede een dubbele aansluiting op het Franse net, via Mannheim en Straatsburg, en aansluiting op het Belgische net via Keulen – Brussel, bijzonder goed aan op de Kanaaltunnel. Opgemerkt zij dat het Duitse net nu al geschikt zal worden gemaakt voor het goederenvervoer, en dat zal met het Franse net ook wel gebeuren.

Locatie bedrijvigheid

Ten slotte beschouwen wij de betekenis van de Kanaaltunnel in het licht van de verschuiving van de bedrijvigheid naar het zuiden. Deze vermeende bedrijvigheidsverschuiving is door professor Lambooy (UvA) eens een 'papegaaienverhaal' genoemd. Iedereen praat elkaar na zonder het aangevoerde bewijsmateriaal te verifiëren.

Toch kan niet worden ontkend dat in de Bondsrepubliek de deelstaten Baden-Württemberg, Hessen en Beieren sneller groeien dan de rest (zie tabel 4). Noordrijn-Westfalen steekt gemeten aan zijn aandeel in het bruto binnenlands produkt echter nog ver boven de genoemde zuidelijke deelstaten uit. Er moet wellicht niet zozeer van verschui-

Tabel 4. Ontwikkeling van het bruto binnenlandse produkt (bbp) van de BRD en enkele deelstaten

	BRD	Nordrhein-Westfalen	Hessen	Baden-W.-berg	Beieren
<i>Bbp in mrd. DM</i>					
1970	679	194	63	105	109
1979	1.391	383	131	220	237
1986	1.937	513	192	311	344
<i>Idem in % BRD</i>					
1970	100	28,6	9,3	15,5	16,1
1979	100	27,5	9,4	15,8	17,0
1986	100	26,5	9,9	16,1	17,8
<i>Index bbp (1970=100)</i>					
1970	100	100	100	100	100
1979	202,7	196,5	200,3	203	209,2
1986	285,4	264,4	303,6	295,3	315,1

ving worden gesproken – dit houdt immers in dat er ergens iets verdwijnt – maar van de opkomst van nieuwe industrie centra. Tegelijkertijd is in het zuidelijke Ruhrgebied een economische herstructurering in volle gang.

In Frankrijk zien wij ook iets dergelijks. Naast de bestaande industriepolen als Ile-de-France (Parijs) en de Elzas neemt met name de economische betekenis van de regio Rhône-Alpes met Lyon als hoofdstad sterk toe³. Door de tunnel krijgt ook de regio Nord-Pas-de-Calais (Lille) een hogere potentiaalwaarde.

De economische expansie in die Franse en Duitse streken die aan de voet van de Alpen liggen sluit aan bij de positie van Noord-Italië, dat vanouds een centrum van bedrijvigheid is, alsmede bij de groei van de Zwitserse en Oostenrijkse economieën. Er kan daarom met recht worden gesproken van het ontstaan van een Zuid-Europees industrieconglomeraat.

Met de voltooiing van de interne Europese markt kan er ook een andere verdeling van productieplaatsen, in verband met een grotere afzetmarkt, optreden. De versterking van de economische activiteiten in het zuiden kan daardoor nog versneld worden. Er tekent zich dan de volgende industrieband in Europa af: naast de genoemde gebieden in Duitsland, Frankrijk en Noord-Italië, Oostenrijk en Zwitserland (de Alpenring) via de Frans-Duitse Rijnas, Zuid-Nederland alsmede Vlaams-België over Noordwest-Frankrijk naar Zuidoost-Engeland en het eveneens opkomende East-Anglia.

In dit licht zijn de doemverhalen dat Nederland en dus ook Rotterdam in de periferie zouden komen te liggen, niet zo gerechtvaardigd. Men kan evengoed stellen dat de achterlandpotentie juist gaat toenemen. Zeker is wel dat, meer dan in het verleden, Rotterdam en Nederland op hun quivive moeten zijn. Zo is het met name zeer wel mogelijk, dat het huidige spoorwegtransport vanuit Noord-Italië en het Rhônegebied via Rotterdam naar het Verenigd Koninkrijk, zo'n 30.000 containers, de directere weg door de Kanaaltunnel zoekt.

Conclusie

Wat betreft het zogenaamde diepzeevervoer zal, indien Rotterdam zijn mainport-functie behoudt, de Kanaaltunnel weinig tot geen effect hebben op de aan- en afvoer van Britse lading. Het is zelfs mogelijk, dat bij goede verbindingen (TGV en weginfrastructuur in Zeeland en België) de Kanaaltunnel met name voor het zuiden van Engeland een

extra doorvoerroute kan vormen voor de diepzeelading die uit of naar die regio via Rotterdam loopt.

Het vervoer tussen het Verenigd Koninkrijk en het continent zal wel aanmerkelijke veranderingen ondergaan. Dat geldt het minst voor lading met als herkomst of bestemming Nederland. Dat ladingpakket voor/van Londen en plaatsen ten noorden daarvan zal bij gelijke prijsverhoudingen de bestaande verbinding blijven gebruiken; al naargelang de reisduur is een verschuiving van de lading voor/van Zuid-Engeland mogelijk. In dat geval zal deze havenactiviteit verdwijnen, maar alleen voor zover de lading door de tunnel mag. Gezien de al bestaande goede verbindingen is geen significante verlegging van deze goederenstroom te verwachten.

Bij lading met herkomst of bestemming Frankrijk, Italië, Spanje kan de doorvoerfunctie van Rotterdam onder vuur komen te liggen. Afhankelijk van reisduur, prijszetting en goederensoort is direct spoorwegvervoer denkbaar; met name geldt dit voor het containervervoer met de meest zuidelijke gebieden. Vanuit het havenbelang geredeneerd is het dan ook geboden om de ontwikkeling van de Rijn-Rhône-as te bevorderen.

Voor lading met herkomst of bestemming Duitsland, Zwitserland, Oostenrijk en verder oostelijk geldt, zij het in mindere mate voor de dicht bij Nederland gelegen gebieden, hetzelfde als voor de lading met Zuid-Europese bestemming of herkomst. Het is dan ook geboden om de Rijn-as en Rijn-Donau-as te ontwikkelen.

De opening van de Kanaaltunnel zal zeker geen al te grote omwentelingen voor alle vervoersdiensten gericht op het Verenigd Koninkrijk veroorzaken. Niettemin zal er in sommige categorieën vervoer een harde concurrentiestrijd met de tunnel ontstaan. In die strijd zal een perfecte infrastructuur die aansluit aan de genoemde vervoersassen een belangrijke steun kunnen zijn. Daarin te voorzien is de belangrijkste taak van de overheid. Voor het bedrijfsleven kan worden gesteld dat de Kanaaltunnel 'vervoerend Nederland' dwingt tot maximalisering van wat het al in zijn vaandel meent te kunnen voeren: kwaliteit, service, snelheid, betrouwbaarheid en dat alles tegen concurrerende prijzen.

J.G.W. Simons

3. Zie Urich, *La France inverse?*, Hachette, Parijs, 1987.