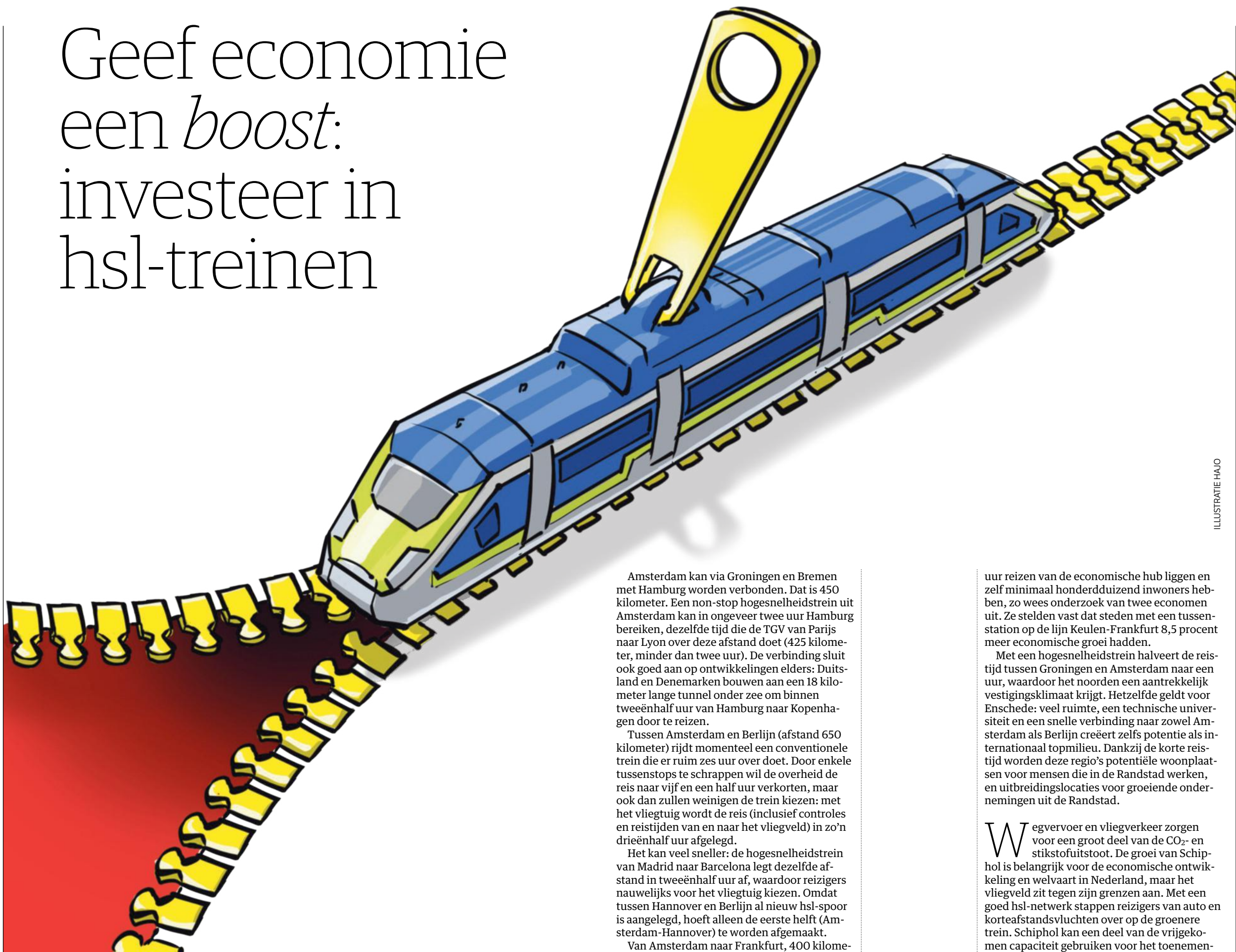


Geef economie een *boost*: investeer in hsl-treinen



ILLUSTRATIE HAJO

In een paar uur naar Berlijn, Hamburg of Frankfurt kunnen reizen - daar profiteren de Randstad én de regio's van, schrijft Rogier Vergouwen.

Steeds meer mensen gaan reizen. Door de groei van de wereldbevolking en door hogere welvaart in Azië neemt het aantal reizigers toe. Als we niets aan onze infrastructuur doen, zal dat leiden tot dichtslibbende wegen, een toenemende uitstoot van broeikasgassen en een rem op de economie. Investeren in hogesnelheidslijnen (hsl) biedt daarvoor de oplossing.

Een hogesnelheidslijn is, mits goed aangelegd, de snelste manier van reizen op een afstand tussen de 200 en 800 kilometer. En kortere reistijden verbeteren de concurrentiepositie en stimuleren economische groei. Daarom hebben Italië, Frankrijk, Duitsland en Spanje een uitgebreid netwerk aan hogesnelheidslijnen aangelegd. Sinds 2009 is Nederland, als eindpunt van de hogesnelheidslijn uit Parijs, ook op dit netwerk aangesloten, maar om een economisch centrum van Noordwest-Europa te blijven moeten we ook beter aan andere Europese hotspots worden gekoppeld.

Amsterdam kan via Groningen en Bremen met Hamburg worden verbonden. Dat is 450 kilometer. Een non-stop hogesnelheidslijn uit Amsterdam kan in ongeveer twee uur Hamburg bereiken, dezelfde tijd die de TGV van Parijs naar Lyon over deze afstand doet (425 kilometer, minder dan twee uur). De verbinding sluit ook goed aan op ontwikkelingen elders: Duitsland en Denemarken bouwen aan een 18 kilometer lange tunnel onder zee om binnen tweeënhalf uur van Hamburg naar Kopenhagen door te reizen.

Tussen Amsterdam en Berlijn (afstand 650 kilometer) rijdt momenteel een conventionele trein die er ruim zes uur over doet. Door enkele tussenstops te schrappen wil de overheid de reis naar vijf en een half uur verkorten, maar ook dan zullen weinigen de trein kiezen: met het vliegtuig wordt de reis (inclusief controles en reistijden van en naar het vliegveld) in zo'n drieënhalf uur afgelegd.

Het kan veel sneller: de hogesnelheidslijn van Madrid naar Barcelona legt dezelfde afstand in tweeënhalf uur af, waardoor reizigers nauwelijks voor het vliegtuig kiezen. Omdat tussen Hannover en Berlijn al nieuw hsl-spoor is aangelegd, hoeft alleen de eerste helft (Amsterdam-Hannover) te worden afgemaakt.

Van Amsterdam naar Frankfurt, 400 kilometer, rijdt weliswaar een hogesnelheidslijn (de ICE), maar omdat deze tot Duisburg over conventioneel spoor rijdt, duurt de onderneming vier uur en nemen reizigers liever het vliegtuig. Aanleg van nieuw hsl-spoor reduceert de reistijd tot twee uur, veel sneller dan reizen per auto of vliegtuig. Vanuit Frankfurt rijden treinen verder naar Stuttgart, Bazel, Zürich en München.

Non-stop kunnen reizen tussen grote steden als Amsterdam en Hamburg, Berlijn en Frankfurt zal de economische positie van de Randstad verbeteren. Maar hogesnelheidslijnen bieden nog een voordeel: door daarnaast hogesnelheidslijnen te laten rijden die een tussenstop in middelgrote steden als Groningen, Enschede en Arnhem maken, worden ook deze regio's internationaal bereikbaar. Bij het traject Amsterdam-Hamburg betekent dit dat ook in Groningen, Oldenburg en Bremen wordt gestopt, terwijl de trein naar Berlijn in Enschede, Osnabrück en Hannover stopt.

Met een directe verbinding naar grote Europese steden krijgen deze steden hun eigen economische impuls, als ze tenminste binnen een

uur reizen van de economische hub liggen en zelf minimaal honderdduizend inwoners hebben, zo wees onderzoek van twee economen uit. Ze stelden vast dat steden met een tussenstation op de lijn Keulen-Frankfurt 8,5 procent meer economische groei hadden.

Met een hogesnelheidslijn halveert de reistijd tussen Groningen en Amsterdam naar een uur, waardoor het noorden een aantrekkelijk vestigingsklimaat krijgt. Hetzelfde geldt voor Enschede: veel ruimte, een technische universiteit en een snelle verbinding naar zowel Amsterdam als Berlijn creëert zelfs potentie als internationaal topmilieu. Dankzij de korte reistijd worden deze regio's potentiële woonplaatsen voor mensen die in de Randstad werken, en uitbreidingslocaties voor groeiende ondernemingen uit de Randstad.

Wegvervoer en vliegverkeer zorgen voor een groot deel van de CO₂- en stikstofuitstoot. De groei van Schiphol is belangrijk voor de economische ontwikkeling en welvaart in Nederland, maar het vliegveld zit tegen zijn grenzen aan. Met een goed hsl-netwerk stappen reizigers van auto en kortere vluchten over op de groenere trein. Schiphol kan een deel van de vrijgekomen capaciteit gebruiken voor het toenemende aantal vluchten op de lange afstand en zo een bijdrage blijven leveren aan een kloppend hart voor de Nederlandse economie.

Om de hsl-trajecten naar Hamburg, Berlijn en Frankfurt te realiseren moet ongeveer 500 kilometer nieuw spoor worden aangelegd, wat neerkomt op een investering van 12,5 miljard euro. Momenteel zijn er veel mogelijkheden voor financiering. Er is het Nationaal Groeifonds (20 miljard, nog nauwelijks gebruikt), dat investeert in projecten die zorgen voor economische groei op lange termijn, waaronder infrastructuur. De Europese Commissie financiert grensoverschrijdende trajecten en draagt tot 50 procent bij aan de constructiekosten. En er is het Europese coronaherstelfonds: dat voorziet lidstaten van budget om hun economie te hervormen, versterken en verduurzamen.

Voor Nederland is uit dat laatste fonds 6 miljard euro gereserveerd, maar als enige land heeft Nederland de aanvraag nog niet gedaan. Italië wel, en dat ontvangt 31 miljard ter verbetering van haar infrastructuur. Italië's prioriteit? De aanleg van een hogesnelheidslijn tussen Napels en Sicilië. Om het geïsoleerde zuiden met het rijkere noorden te verbinden en zo een economische *boost* te geven.



Rogier Vergouwen is eigenaar van Laurier Management & Advisory.