

# PvdA-fractie zit helemaal fout met Bos-varia

Met haar verzet tegen het kabinetstracé voor de HSL koerst de PvdA-fractie aan op langdurig uitstel en een in veel opzichten slechtere oplossing. Een aantal provinciale en lokale PvdA-bestuurders doet om die reden een dringend beroep de partijgenoten in de Tweede Kamer om hun verzet tegen een hoge-snelheidslijn door het Groene Hart op te geven.

DE HSL-wedstrijd is nog lang niet gespeeld. Dat er voor dit moment een meerderheid in de Tweede Kamer lijkt te zijn voor de Bos-variant, die het tracé bundelt met de rijksweg, zegt nog niets over de eindstand. En helaas ook niets over de kwaliteit van de argumentatie.

VVD-leider Bolkestein heeft te kennen gegeven de kwestie zwaar op te nemen. We moeten bekennen het met hem eens te zijn. En daarbij zijn we teleurgesteld over de wijze waarop de 'eigen' PvdA-fractie opereert. Die is bezig van een helder dossier een knoelboel te maken.

Het regerakkoord gaat uit van een keuze voor het tracé onder een klein hoekje van het Groene Hart (en er niet dwars doorheen). Premier Kok heeft zich voor dat compromis sterk gemaakt en veel extra geld afgedwongen. En toch wordt het risico genomen van een langdurig uitstel en een in vele opzichten slechtere oplossing. Wie zou verwachten dat de regeringsfracties PvdA en D66 uitvoerig hun afwijkende standpunt zouden motiveren, komt bedrogen uit.

De maatschappelijke steun voor de Bos-variant wordt als verdediging aangehaald. Hier bedriegt de schijn. Als de lagere overheden ook tot de maatschappij behoren is het vermeldenswaard dat er - na jarenlang onderhandelen - een breed bestuurlijk draagvlak is voor het kabinetstandpunt.

Het door het kabinet voorgestelde A1-tracé wordt volop en met overtuiging gesteund door de provincies Noord- en Zuid-Holland, de stadsregio Rotterdam, het Regionaal Orgaan Amsterdam, de gemeenten Amsterdam en Rotterdam en het merendeel van de gemeenten die bij het Groene Hart tracé zijn betrokken. Ondanks de ellende die zo'n project natuurlijk in de uitvoering geeft.

Zij voelen er niets voor nu weer jarenlang te moeten studeren op en onderhandelen over een mindere of duurdere oplossing. En ze verwachten dat in het geval van de Bos-keuze aanwijzingsprocedures nodig worden, omdat vele gemeenten langs dit tracé zich tot het uiterste zullen verzetten.

Belangrijker is misschien dat de echte Bos-pijn pas voelbaar wordt als dat tracé moet worden uitgevoerd. Nu realiseren zich nog te weinig mensen dat dan verscheidene natuurgebieden worden doorsneden, woningbouwlocaties worden aangetast en de bouw dus wordt vertraagd en bestaande woonkernen in de knoel raken.

Dan zal de publieke opinie omslaan. Nieuw verzet balt zich samen. Verder uitstel is dan het gevolg, en zo blijven we bezig. Terwijl we al bijna 10 jaar achterlopen op het buitenland. Terwijl de Belgen blij zijn er nog niet aan te hoeven. En dan zal plots blijken dat de HSL voorlopig in Brussel stopt omdat de exploitant geen zin heeft jarenlang extra forse verliezen te lijden.

In de debatten wordt door een aantal Kamerleden een onzuivere financiële vergelijking gehanteerd als de kabinetvariant wordt verge-

leken met een Bos-variant die uitgaat van heel andere rijsnelheden en daardoor van lagere kosten van de nieuwe infrastructuur. En daarnaast is bij de technische uitgangspunten van het kabinet een strakke bundeling van de Bos-variant met de rijksweg onmogelijk, onder andere door de beperkingen bij de flyovers bij het Prins Clausplein.

Bovendien worden daardoor vele Vinex-woningbouwlocaties en bedrijventerreinen of doorsneden of geïsoleerd. De wijk Overschie bij Rotterdam wordt finaal ingeklemd tussen de al superdrukke rijkswegen A13 en A20 en de HSL. De in de onderhandelingen moeizaam bereikte winst wordt zo weer ver-

speld. De PvdA zet dus veel op het spel, maar handelt evenmin als D66 consequent. Bij de Schiphol-kwestie loopt men voorop in de betuiging van de groei, maar het instrument om er wezenlijk aan bij te dragen (zo snel mogelijk per trein naar

## Wie zou verwachten dat PvdA en D66 hun standpunt zouden motiveren, komt bedrogen uit.

Frankrijk en Engeland) sabelt men neer.

Vaak is in het verleden gepleit voor een verbetering van het openbaar vervoer in de Randstad. Maar nu laat men een prachtige kans lopen om de reistijd tussen Amsterdam en Rotterdam wezenlijk te verkorten. Een HSL via Den Haag met een station bij het Prins Clausplein scheelt 10 minuten en dat is heel erg veel. Dus verbetert de concurrentieverhouding trein-auto te weinig. Weg milieuwinst van een miljardeninvestering.

Veel te veel wordt ook de internationale betekenis van reistijd-winst onderschat en de Belgen een argument in handen gegeven op de moeilijke keuze voor een nieuw tracé terug te komen.

Het zijn juist de PvdA en D66 geweest die hebben gepleit voor een versterking van de centra van de grote steden. Nu steunt men de vestiging van een derde Haags hoofd-

station aan de rand van de stad, waardoor een uitholling van het Haagse centrum kan plaatsvinden en waarvan de provincie Zuid-Holland zegt dat dit niet past in het regionaal beleid.

Het door het kabinet voorgestelde tracé past optimaal in de versterking van de concurrentiepositie van Nederland met zijn twee grote *mairports*. De Tweede Kamer is bezig ook dat - tot nu toe ondersteunde - beleid te ondernemen. De passage in het regerakkoord dat Rotterdam Airport niet meer van nationaal economisch belang is als de HSL wordt aangelegd (en dus een bescheiden formaat kan houden) wordt onder zware druk gezet wanneer de Bos-variant met station Haaglanden wordt gekozen. Ook hierop werkt de reistijdverlenging door.

Ons betoog geeft aan dat het beeld dat de Bos-variant beter voor het milieu is dan het kabinetalternatief een vals beeld is. De dikke rapporten die in de hele PKB- en traceprocedure gemaakt moeten worden, hebben kennelijk als gevolg dat veel Kamerleden door de bomen het bos niet meer zien. Wij betreuren dat zeer.

Wij roepen het kabinet op vast te houden aan het (A1) voorkeursstracé. Als er knelpunten ten zuiden van Rotterdam opgelost moeten worden, vergt dat een zelfstandige keuze. Als er bij Delft eindelijk iets moet gebeuren, is dat een zelfstandige keuze. Als de tunnel onder het stukje Groene Hart ten noorden van Zoetermeer nog iets langer moet worden, is dat eveneens een zelfstandige keuze. Uiteraard met inbegrip van de financiële gevolgen voor het gehele HSL-project.

Maar het zou ons inziens een grote en rampzalige fout zijn in de hoofdbeslissing het kabinet niet te steunen met alle verarring en vertraging van dien, niet alleen wat betreft het HSL-tracé maar ook wat betreft de planvorming op vele woon- en werklocaties die op die HSL moet worden afgestemd. Als leden van de PvdA doen we met name een dringend beroep op de Kamerfractie van de PvdA van een dwaalspoor terug te keren.

George Brouwer, gedeputeerde van Zuid-Holland; Hans Kombrink, wethouder van Rotterdam; Duco Stadig, wethouder van Amsterdam; Bert Stam, portefeuillehouder ruimtelijke ordening Stadsregio Rotterdam; Friso de Zeeuw, gedeputeerde van Noord-Holland.

Een hoge-snelheidstrein passeert Lisse aan de bestaande spoorlijn tussen Haarlem en Lelid.



FOTO WIM RABROEK - DE V

# Debat over snelle trein is festival van gemiste kansen

Het Groene Hart en de Kamer bereid is een miljard uit te trekken voor de Bos-variant, zou het dan niet verstandig zijn na te gaan of dit werkelijk de beste manier is om het geld uit te geven? Het enige criterium dat telt is een duurzame investering van de HSL.

Stel dat het kabinet zou zeggen: 'geachte afgevaardigden van het Nederlandse volk, u heeft ons niet kunnen overtuigen dat uw oplossingen beter zijn dan de onze en wij u niet van het belang van onze tunnel. De burgers zijn deze discussie over tracés spuugzat. Deze 900 miljoen, bedoeld voor het milieu en het landschap, zetten wij midden in deze vergaderzaal. Laten we eens nagaan welke besteding het meest aan het doel beantwoordt. Wij zien vier mogelijke bestedingen: een tunnel, een extra investering in het openbaar vervoer, een versnelde uitvoering van het Natuurbeleidsplan of tienmaal het Naardermeer in het Groene Hart. Wij gaan vandaag uiteen om deze vraag met de burgers van Nederland te bespreken en zien elkaar weer over een half jaar en dan nemen we een beslissing.'

EEN DEZER dagen zal het kabinet het machtswoord over de HSL spreken en dan is het voorbij. Het debat, of wat daar voor door moest gaan, stopt, maar de onmacht en het onbehagen duren voort. Elke partij heeft een standpunt dat deugt, tenminste als het gemeenten wordt aan de eigen uitgangspunten. Voor de oppositie weegt de bescherming van het landschap nu eenmaal zwaarder dan een zo snel mogelijk lijn. De regeringspartijen willen een evenwicht bereiken tussen het behoud van het bestaande, de economische ontwikkeling van Den Haag en een zo snel mogelijk tracé. Het kabinet wil het beste van beide. Het onder de grond te gaan. Geen van de partijen is erin geslaagd het debat op een hoger niveau te tillen. Het zoeken naar een kader dat standpunten kan relativeren of verzoenen, is gestaakt. Niet het toekomstig Europees raflnet, de hoge-snelheidsnet, de toekomst van de Randstad staan in het middelpunt, maar de wederzijdse ontmoeting.

De Tweede Kamer en het kabinet zijn gezamenlijk een prachtige kans aan het missen met de bevolking van gedachten te wisselen over de toekomst van dit land en het landschap. Net als bij de Betuwe lijn lijkt er niets anders te resteren dan de kritiek af te kopen door pakjes uit de trein te gooien. Als het kabinet 900 miljoen extra over heeft voor een tunnel onder

heel Nederland is jaarlijks 150 miljoen beschikbaar voor uitvoering van dit programma. 900 miljoen kan een dertigjarige plan, dat een tijdsbeslag heeft van twintig jaar, in één klap klaard worden. Aangezien projecten liggen te wachten op voering, kan het hele land in teren van de aanleg van de HSL. Een niet geringe bijdrage aan duurzame ontwikkeling en welgede reclame voor de HSL.

In het vierde alternatief worden 900 miljoen ook besteed aan natuurontwikkeling, maar nu Groene Hart. De HSL wordt legd als een langgestrekt werk, een brug over de Hoerlandsbodem. De natuurontwikkeling in dit gebied is nu in beleid om het Groene Hart te houden dreigt te bezwijken de druk van wonen en werk economische groei en bevordert de naam in het Groene Hart hoger dan in de steden. Het schap versnipperd in een ras landbouwgrond kan voor 90 miljoen ongeveer de helft van Groene Hart worden opgekoerd ingericht voor natuur en recreatie. Dat is tienmaal de oppervlakte van het Naardermeer. Door dat natuurgebied loopt al negentiig een spoorlijn, maar van versteking is niets te merken.

Een natuurgebied van deze vang is groot genoeg om veel en plantensoorten en goede op overleven te geven. Het zal bevestiging van de Nederl identiteit als moerasdelta zijn tegelijk een attractie van alle Gedurende een half jaar w alle registers opengetrokken o veel mogelijk burgers bij de d sie hierover te betrekken. D trale vraag is tenslotte niet de belangrijke: hoe willen we eig leven in de Randstad van de eeuw?

Jeroen Saris is bestuurslid van H Metropolitan Debat en oud-wethouder Ruimtelijke Ordening Amsterdam voor GroenLinks.

Voor