

De onvolledige business case van de HSL

De discussie over de HSL spitst zich recent toe op de business case. Die begon ooit met een onderzoek door bureau McKinsey uit 1992.¹ Dat voorspelde dat het heel moeilijk zou worden om winst te maken, maar delen werden verzwegen voor het parlement.² En pas in 2004 vrijgegeven via de Commissie Duivesteijn.

De HSL is vanaf het begin een “miljardenproject” dat zich kenmerkt door veel geheime, verloren, en verborgen stukken, embargo’s, niet-representatieve samenvattingen, selectieve informatievoorziening, enz. De moeder van alle duisternis rond het project is het McKinsey-rapport uit 1992.

McKinsey becijferde ongeveer 1,4 miljard Euro, en anno 2010 is er rond 10 miljard uitgegeven. McKinsey rekende, met informatie van NS, op tussen 5,3 en 6,6 miljoen reizigers, ofwel een bezettingsgraad van 61-72%. In 2010 blijkt het aantal reizigers tussen 0,65 en 1,2 miljoen te liggen, een bezettingsgraad van 17%. Het exploitatieresultaat per 2010 is tussen 3 en 7 miljoen Euro per jaar, en daar moeten de rentelasten van de 10 miljard investering nog van worden afgetrokken. Resulteert een verlies van pakweg 25 miljoen Euro per jaar.³ De overheid rekende evenwel op 2,4 miljard Euro inkomsten over de 15 jaar looptijd van het contract met HSA, en dat geld is al uitgegeven.⁴

Om zowel de belastingbetaler, als de exploitanten van de spoorlijn, te behoeden voor meer teleurstellingen, moet er een goede business case worden geschreven. Uit een brief van de minister van eind januari⁵ blijkt dat men geen oog heeft voor de veranderde omstandigheden.

In plaats van absorberende geluidsschermen, werden reflecterende geluidsschermen gebruikt. In een laboratoriumopstelling bleek dat die onder een bepaalde hoek ook absorberende eigenschappen hadden.⁶ In de praktijk moet daaraan worden getwijfeld. In onderzoek op onderzoek (TNO, Bureau Sight, DCMR, Bureau Peutz⁷) is in de body van de tekst te lezen dat de onderzochte beperkte dienstregelingen van 2009 en 2010 al niet meer pasten binnen de afspraken over de geluidsproductie.

Oud-minister Eurlings mag worden geprezen dat hij in juni 2010 heeft verordonneerd dat het afgesproken jaarlijkse geluidsgemiddelde van 57 dB(A) nu ook afdwingbaar is.⁸ In kort geding zei een rechter op 3 september 2010 al: “ik hou Eurlings aan zijn woord”. Voor de exploitant is dat met de “kapotte” geluidsschermen een aanzienlijke beperking. De bedoeling was immers om 192 treinen per dag met 250-300 km/uur over de HSL te laten rijden. Met opties voor nachttreinen en vrachtvervoer vanaf Schiphol.⁹

Inmiddels wordt al maanden gewacht op de vrijgave van de inmeetresultaten van de definitieve treinen van AnsaldoBreda. Waarvan slechts 6 testexemplaren in Nederland zijn. De levering van de eerste inzetbare treinen is al vele jaren uitgesteld, en staat voorlopig voor eind 2011. Als de geluidsbelasting tegenvalt heeft dat meteen invloed op de business case.

¹ www.politiekactief.net/files/Mc%20Kinsey%20HSL-Zuid%20199210.pdf

² Par. 3.2.1 in www.politiekactief.net/files/plugin-05_3-HET-KABINET-OPNIEUW-AAN-ZET_tcm51-12689.pdf

³ Zie de behandeling van de schema's uit het McKinsey-rapport op

www.politiekactief.net/artikelen/110202mckinsey.shtml

⁴ www.politiekactief.net/files/MinlenM%20ExploitatieHSL110131.pdf, blz. 6

⁵ www.politiekactief.net/files/MinlenM%20ExploitatieHSL110131.pdf, onderaan blz. 3

⁶ Afdeling Bestuursrechtspraak inzake tracébesluit en project-PKB inzake HSL-Zuid, tracébesluit A16 (Moerdijk-Prinsenbeek Noord) en tracébesluit A4 (Burgerveen-Leiden) (E01.98.0242, E01.98.0273 en E01.98.0312), 6 september 1999, blz. 45, www.politiekactief.net/files/Raad%20van%20State090906%20over%20HSL.pdf

⁷ Alle belangrijke documenten zijn te vinden via www.politiekactief.net/artikelen/0909hsl dossier.shtml

⁸ www.stopherriehsl.nl/files/File/Brief%20van%20minister%20toezeggingen%2004.06.2010.pdf

⁹ www.politiekactief.net/files/HSLgeluid090917.pdf

In verband met een verandering in de plannen is eind 2000 met de voormalige gemeente Bergschenhoek wederzijdse vastgelegd dat de geluidscontouren niet zouden veranderen, “zelfs als die (ver) onder 57 dB(A) liggen.”¹⁰ Als voor een bepaald gebied destijds een geluidswaarde van gemiddeld 45 dB(A) bestond, dan ligt die voor de toekomst vast. Er is dus een bottleneck op het traject ontstaan, want treinen kunnen niet een stukje omrijden of overslaan.

Verder heeft de exploitant te maken met vele woningen rond de 85 kilometer hogesnelheidsspoor tussen Hoofddorp en Breda. Een sprekend voorbeeld is de gemeente Lansingerland. Die staat in de top drie van snelst groeiende Vinex-locaties van Nederland, met veel nieuwbouw in de HSL-zone. Soms op enkele tientallen meters. De minister meldde vorig jaar¹¹ dat van veel nieuwbouwwoningen de geluidsberekeningen verkeerd zijn uitgevoerd, wat de gemeente inmiddels heeft toegegeven.¹² De GGD Rotterdam onderzocht¹³ wat de consequenties zijn van het wonen in de HSL-zone: de milieugezondheidskwaliteit staat ernstig onder druk. Helemaal als woningen onvoldoende zijn berekend op de herrie, en het binnenklimaat buiten de wettelijke geluidswaarden gaat. De minister zei in december met zoveel woorden dat dat de eigen verantwoordelijkheid van de gemeente is.¹⁴

Maar dat gaat niet zo maar. Gemeenten zullen te maken krijgen met schadevergoedingen in verband met verminderde woningwaardes, en verlies van effectief gebruik van balkons en tuinen. Nog bovenop verwijtbare (Lansingerland) gezondheidsschade. Aanpassing achteraf van een woning kost minstens 30.000 Euro, en onteigeningen lopen nog meer in de papieren. Het zit er dik in dat in de toekomst het Rijk alsnog wordt betrokken in de sanering van woonwijken in de HSL-zone. En dan zal het gemakkelijkst zijn om het probleem deels te verhelpen door in te grijpen in de dienstregeling.

En daar blijft het niet bij. De Milieudienst Rijnmond DCMR deed in 1999 onderzoek naar het leefklimaat in de HSL-zone.¹⁵ Dat rapport werd pas in oktober 2009 algemeen beschikbaar gemaakt. In het rapport kwam het specifieke geluid van hogesnelheidstreinen aan de orde. Snel opkomend, en snel afstervend, wat een schrikreactie kan geven. Dat verschijnsel noemden ze “piekgeluid”. DCMR berekende ontwaakmomenten bij verschillende hoogten van de geluidsschermen. De minister zei afgelopen december toe dat als ontwaakreacties niet worden voorkomen, nadere wetgeving zou volgen.¹⁶ De exploitanten zijn gewaarschuwd.

Van de minister kan niet worden verwacht, gezien het track record, om met objectieve informatie te komen. Ook de huidige business case van HSA zal (tot de bloggers hem te pakken hebben) alleen vertrouwelijk worden verspreid. Een realistische business case ligt in handen van de grote nationale media, zoals de NRC, Elsevier, Radio 1, Zembla/Reporter. De politiek en rijksoverheid scoren te slecht om het onderwerp aan hen over te laten. Wie zoekt dit diepgaand uit?

Joost Smits

6 februari 2011

Onafhankelijk blogger op www.politiekactief.net, met sinds 2009 speciale aandacht voor nieuws en officiële documenten van de HSL

¹⁰ www.lansingerland.nl/document.php?m=1&fileid=34751&f=cd8a9c6bd75bdc100a7463cd4f67efda&attachment=0&c=22497, blz. 3. Citaat uit Rijkswaterstaat-documentatie ZHM\216728. Er staat “voorkeursgrenswaarde”, maar door de brief van 4 juni is dat een regel geworden ipv voorkeur.

¹¹ www.politiekactief.net/files/VW-metingen%20tijdelijk%20materieel%20HSL%20100921.pdf, blz. 3

¹² www.politiekactief.net/files/gemlansbr101123.pdf, blz. 1 onderaan: “In dit rapport is inderdaad niet de goede rekenmethode gebruikt”

¹³ www.lansingerland.nl/document.php?m=1&fileid=40105&f=c92371ab3fad2de25f9e9d70c10b2340&attachment=0&c=24775

¹⁴ www.youtube.com/watch?v=A8-eDzE3-6s, rond 7:30

¹⁵ www.dcmr.nl/nl/actueel/_content/gemeenschappelijk/nl/documents/nieuws/2009/11/Klachten-HSL.html

¹⁶ <http://ikregeer.nl/document/kst-94801?format=pdf>, blz. 22: “Alleen als deze normering niet voldoende effectief is om bijvoorbeeld ontwaakreacties te voorkomen, zou er reden kunnen zijn om een strenge aanvullende pieknormering in de wettelijke regeling op te nemen.”



Foto genomen op 17 juni 2010 in Bergschenhoek door JS

Illustratief voor de bebouwing zeer nabij de HSL