

**HSL, Europees of provinciaals?
Bespiegelingen over Nederlands getob met
langeafstandstreinverbindingen**

Enne de Boer
TU Delft, Faculteit CiTG, Afdeling Transport en Planning
e.deboer@tudelft.nl

**Bijdrage aan het Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk
20 en 21 november 2008, Santpoort**

Samenvatting

De ontwikkeling van hogesnelheidsnetwerken is van Europees belang. Ze worden echter vooral door nationale spoorwegmaatschappijen ontwikkeld, in tegenstelling tot de vroegere internationale spoorwegen. Nationale overheden dragen in sterke mate de kosten van de infrastructuur en stellen dus het nationale belang voorop. Bij internationale verbindingen gaan dan de verhoudingen tussen buurlanden een rol spelen. Die zijn tussen Duitsland en Nederland niet slecht, maar tussen België en Nederland matig. Wat het ene land ambieert kan het andere land onderwerp van ruilhandel maken. De gretigheid van een nationale overheid kan ook regio's tot chantage verleiden. Dat ziet men met snelwegen veel minder, ze worden als een groot regionaal belang gezien, hoewel ... Bij het bedrijf van een HSL lijkt zelfs met regionale belangen nauwelijks rationeel te worden omgegaan. Dat geldt zowel voor het net zelf als voor het onderliggend net, waar goed gebruikte en betaalbare verbindingen lijden. In wiens belang is dat helemaal?

1. Inleiding

In Nederland is enkele decennia gedroomd van hogesnelheidslijnen. De vier dromen worden kort aangeduid. De vraag is wat we met die lijnen moeten. Zo snel mogelijk het land uit? De (inter)regionale functie van hogesnelheidstreinen verdient nadrukkelijk aandacht. Tegen aanleg van onze enige verbinding, de HSL-Zuid zijn zowel in Holland als in Brabant en de Provincie Antwerpen bezwaren gerezen. De achtergronden en de uitwerking ervan worden toegelicht. Tenslotte wordt het probleem van het grensoverschrijdend verkeer, waar de regio pas echt de dupe kan worden, maar ook mogelijkheden heeft doorgelicht.

2. Twee decennia 'high speed railway mania'

Er is van pakweg 1980 tot 2000 gedroomd over Nederlandse hogesnelheidsverbindingen. Het ging daarbij primair om een HSL-Zuid, aansluitend op het Franse netwerk, maar ook serieus om een HSL-Oost, aansluitend op het Duitse.

Feitelijk waren er vier denkrichtingen:

- Zuid, richting Antwerpen/Brussel/Parijs
- Zuidoost, richting Duisburg/Keulen/Frankfurt
- Oost, richting Hannover/Berlijn
- Noordoost, richting Bremen/Hamburg/Scandinavië

Europa dacht, tamelijk gratis, mee door een Trans-Europese Netwerk (TEN) te tekenen en marginale aanlegsubsidies in het vooruitzicht te stellen.

De Franse en Duitse hogesnelheidstreinen zijn gekomen uit de richtingen Zuid en Zuidoost, maar rijdend op bestaand spoor.

De HSL-Zuid is aangelegd tot Antwerpen, maar is door België gedefinieerd als een Nederlands belang en (dus) niet gecontinueerd naar Halle, waar de lijn naar Parijs begint.

De HSL-(Zuid)oost werd in Nederland onderwerp van een projectstudie/mer. Die werd beëindigd omdat de passagiersprognoses op fantasie berustten. De spoorverdubbeling Amsterdam – Utrecht, onderwerp van een afzonderlijke studie, is overigens wel uitgevoerd voor 200 km/u!

De denkrichting Oost is eigenlijk alleen onderwerp van speculaties in het kader van de Hanzelijn (ook 200 km/u) geweest. De regio (Flevoland, Overijssel) wilde de lijn zo graag hebben dat hem niet alleen een functie voor hogesnelheidsverkeer werd toegedicht maar ook een meer realistische functie voor goederenvervoer. Dat terwijl hij dwars door een aantal nieuwe steden voert! Ze krijgen hun zin.

Dan had de Betuweroute ook best over het bestaande tracé door Gorinchem, Leerdam en Tiel gekund! Maar ja, de functie ervan werd zo ontzettend opgeblazen ... In Duitsland wordt alleen een derde spoor aan de bestaande lijn toegevoegd.

Dit is voornamelijk het gevolg van een lobby van gemeenten, die anders de noodzakelijke opheffing van overwegen zelf hadden moeten betalen (grondslag: Eisenbahnkreuzungsgesetz).

De denkrichting Noordoost paste bij de Zuiderzeelijn als hogesnelheidslijn, maar natuurlijk niet bij de Maglev uitvoering. De lijn is wel getekend in Groningse provinciale nota's en is in het kader van de 'Neue Hansa Interregion' (NHI) ook gepromoot. DB zag natuurlijk niets in een snelle verbinding Bremen – Groningen. Het gedeelte Oldenburg – Leer is niet voor niets maar enkelsporig!

De Zuiderzeelijn is afgeschoten. Het Noorden was zo dom te denken dat het zowel de Hanzelijn als de Zuiderzeelijn zou kunnen krijgen. De Hanzelijn was feitelijk compensatie voor het niet doorgaan van de Zuiderzeelijn omstreeks 1990. Toen men opnieuw ging pleiten voor een Zuiderzeelijn had men die compensatie moeten inleveren. Dat zou waarschijnlijk voldoende zijn geweest om het financiële gat te overbruggen (zie de Boer

2005, 'Hanzelijn, compensatie voor het niet doorgaan van de Zuiderzeelijn' en 'Hanzelijn-plus, compensatie voor het niet doorgaan van de Zuiderzeelijn, Land en Water 45).

Het resultaat is een hogesnelheidslijn Rotterdam – Schiphol (de Tweede Schiphollijn, **de** luchthaven per openbaar vervoer net zo snel bereikbaar als Zestienhoven) en een hogesnelheidslijn Barendrecht – Antwerpen: een nabuurlandverbinding en een regionale?

3. Het belang van Nederlandse hogesnelheidslijnen

Men kan een uiteenlopende argumenten hanteren voor de aanleg van snelle spoorlijnen. De variëren van internationalisering, via regionale ontwikkeling en concurrentie-kracht van het spoor tot ontlasting van lucht- en wegverkeer. Het eerste argument lijkt steeds zwakker, gegeven de enorme groei van het luchtverkeer sinds de eerste initiatieven tot een HSL-Zuid. België was kennelijk in-tevreden met zijn eigen snelle verbinding met Parijs en ondanks de Vlaamse dominantie van tegenwoordig heroriënteert men zich niet op Amsterdam als brandpunt van Europa. Binnenslands is het luchtvervoer onbelangrijk en ook in de relatie met Brussel.

Voor de HSL-Noordoost is regionale ontwikkeling als centraal argument gehanteerd. De groei van het aantal arbeidsplaatsen werd gering geoordeeld. Een stimulans voor stedelijke ontwikkeling viel hooguit nog in Emmeloord te verwachten. De concurrentiekracht van het spoor lijkt een beter argument. Men zet niet voor niets shuttles in op Amsterdam-Rotterdam. Daar valt geld mee te verdienen. Het tarief mag vanwege de tijdwinst op deze verbinding best een flink stuk hoger zijn dan op de huidige. Het kan niet de bedoeling zijn om op staatskosten de reiziger financieel voordeel te bezorgen. Nee toch!? De inzet van hogesnelheidstreinen zou overigens voornamelijk energie-verkwisting zijn, omdat de maximumsnelheid pas op de helft van het traject bereikt wordt!

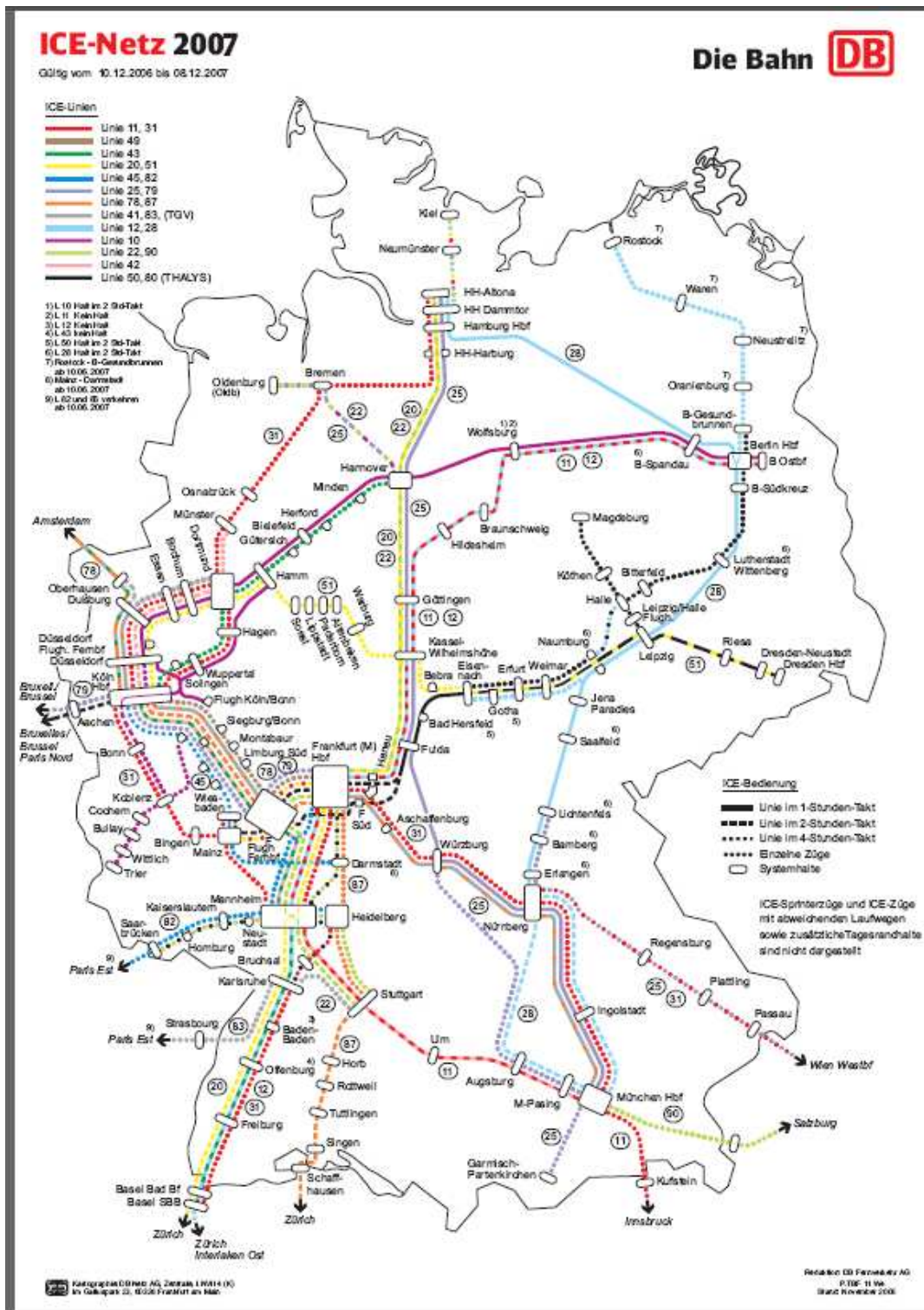
4. Het regionale belang van hogesnelheidsverbindingen genegeerd

Nederland heeft twee lijnen waarop hogesnelheidstreinen rijden, de Thalys van Amsterdam naar Parijs en de ICE van Amsterdam naar Frankfurt. Die maken nu over grote lengte gebruik van normale spoorwegen. De snelheidswinst op het hogesnelheidstraject maakt de verbinding aantrekkelijk. De Franse verbindingen stralen op deze manier van Parijs uit.

Het polycentrische Duitsland heeft een beperkt netwerk van hogesnelheidslijnen en een aantal lijnen waarop 200 km/u kan worden gereden. Er zijn twee belangrijke noord-zuid-lijnen: Keulen – Frankfurt met in het verlengde Mannheim – Stuttgart en Hannover – Würzburg. Er is maar een west-oost-lijn: Hannover – Berlijn. Osnabrück – Bremen bijvoorbeeld is vanaf Bohmte een 200 km lijn.

Figuur 1 laat zien, dat een veel groter netwerk wordt bediend door de ICE's, van Oldenburg, via Kiel tot Dresden, Passau en Interlaken-Ost.

De aanleg van de HSL-Zuid zou (dus) aanleiding kunnen zijn om hogesnelheidstreinen noordwaarts vanuit Amsterdam via de Hanzelijn door te laten rijden naar Groningen. Daar is geen sprake van. Zou men soms bang zijn dat de Groningers dan Schiphol overslaan en naar Zaventem gaan?



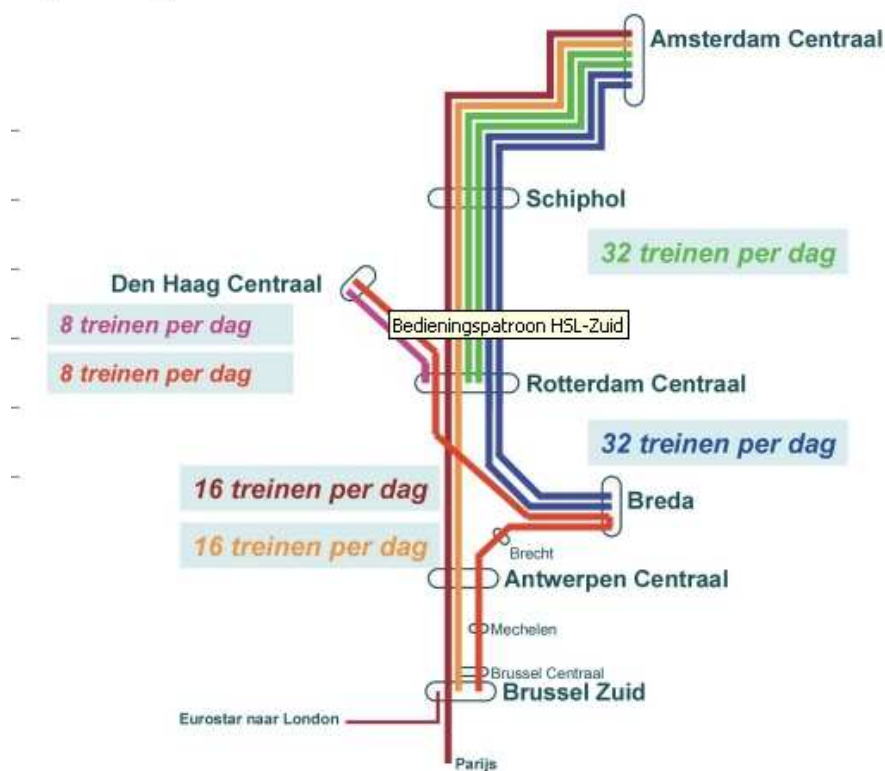
Figuur 1. Het Duitse ICE netwerk, ruwweg voor 80% over bestand spoor

Antwerpen – Breda – Eindhoven zou nog meer voor de hand liggen. Eindhoven heeft in het verleden nadrukkelijk geijverd voor een spoorverbinding met Antwerpen, maar de stad heeft merkwaardig genoeg toegestaan dat de spoorlijn Geldrop – Valkenswaard – Neerpelt (lijn naar Antwerpen) werd opgebroken en stedenbouwkundig onmogelijk gemaakt (de Boer Endhoven – Hasselt)

Er is nu alleen een aftakking van de HSL-Zuid naar Breda gemaakt. Deze wordt nu zowel vanuit het noorden als vanuit het zuiden bediend. Waar heeft Breda dat aan verdiend?

Haltes

- De HSL-Zuid sluit aan op de hogesnelheidslijnen in België en Frankrijk. Nadat de infrastructuur van HSL-Zuid in gebruik wordt genomen, zullen er, na een ingroeiperiode, hogesnelheidstreinen rijden op de onderstaande trajecten met de volgende frequentie (per richting):



Figuur 2. Het netwerk volgens NS hispeed bediend door TGV's
<http://www.hslzuid.nl/hsl/vervoer/haltes/index.jsp>

5. Regionaal geklier rond de HSL-Zuid gehonoreerd?

In de eerste ronde van HSL-studies was er weinig aandacht voor inpassing. Dat wekte nogal wat weerstanden. Toen men moest gaan overleggen met gemeenten in de Hoekse Waard verwachtten project-medewerkers nogal wat bezwaren. Reactie van de projectleider (Aad Rühl): 'gewoon afpoeieren'. De nota werd getorpedeerd door de mercommissie (Minister van Verkeer en Waterstaat, 1991)

Zowel ten noorden van Rotterdam als ten zuiden ervan zijn in de tweede ronde (Nieuwe nota) het tracé en de inpassing van de lijn onderwerp van langdurig touwtrekken geweest. Daar heeft een civiel-ingenieur, Willem Bos, een constructieve rol in gespeeld. Hij ontwikkelde de 'Bos-variant', een bundeling met de snelweg A4, die het Groene Hart

moest ontzien. Men wilde echter een zo kort mogelijke route tussen Amsterdam en Rotterdam en ondertunnelde de kern van het Groene Hart. Ook een afgrijselijke scheve kruising op viaduct met de A4 (Rijpwetering) werd uiteindelijk ondergronds uitgevoerd. Bos presenteerde ook een tracé waarmee het Develgebied op IJsselmonde en de Hoekse Waard (nationaal landschap) ontzien konden worden. Tot verbijstering van de betrokkenen bleek een tunnel door Zwijndrecht en langs de rand van het Eiland van Dordrecht uitvoerbaar (Arends, de Boer en Bos 1997). Dordrecht wilde er niets van weten.

Het meest opzienbarende regionale conflict speelde zich af bij Breda. De HSL bundelt vanaf Zevenbergsenhoek met de A16 en de bestaande lijn. Bij de studie naar de verbreding van de A16 en de aanleg van een verkeersplein 'Princeville' (aansluiting A58) werd de mogelijke aanwezigheid van de HSL genegeerd: "Wij breiden aan onze kant uit en zij aan die van hen. Trouwens die HSL gaat toch niet door". Er lag dus een plan voor verbreding van de A16 waarmee de toenmalige gemeente Prinsenbeek ingenomen was: opheffing van de congestie en uitbreiding van de geluidschermen (Molenkamp en de Boer 1994).



Figuur 3. Prinsenbeek, de A16 in een tunnelbak omdat de HSL verdiept 'moest' worden aangelegd.

Het tracé van de HSL was onomstreden. De A16 lag verhoogd en dus was het logisch om de HSL daar op dezelfde hoogte strak tegenaan te leggen. Daar hield de projectorganisatie dus aan vast, ondanks de uitgesproken (dwaze) opvatting van Prinsenbeek dat de HSL verdiept moest worden aangelegd. Uitgangspunt: beide stukken infrastructuur moeten op dezelfde hoogte liggen.

De gemeente Prinsenbeek had dat goed in zich opgenomen. B&W bracht het ontwerp-bestemmingsplan voor de aanpassing van de A16 (tracé-wet niet van toepassing) met een positief advies in de gemeenteraad (zulks om de verhouding met RWS niet te bederven). Deze stemde het unaniem af en eiste een verdiepte ligging van de snelweg: het ene project als breekijzer voor het nadere. De gang van zaken werd ons tevoren medegedeeld door het Hoofd Algemene Zaken De gemeente Prinsenbeek werd samengevoegd met Breda. Het standpunt van Prinsenbeek werd overgenomen. Men kreeg na enige tijd in Breda hoog bezoek uit Den Haag. Medegedeeld werd het volgende: "Wij willen dat jullie ophouden. Zeg wat je wilt hebben en dan krijg je dat. Let wel: het gaat niet om een paar miljoen" (de Bredase ambtenaar vdH op een studiedag over inpassing van infrastructuur bij Engels in Rotterdam). Dus werden A16 en HSL verdiept aangelegd. Zou de curieuze HST bediening van Breda er ook aan te danken zijn?

6. Grensoverschrijdend geklier rond de HSL-Zuid gehonoreerd?

België definieerde onze HSL-Zuid als een nationaal Nederlands belang. Het vergde aanleg van een stuk lijn op Belgisch grondgebied. Daar mocht wel wat tegenover staan. België, en dan met name de haven van Antwerpen is onze concurrent in handel en transport met Duitsland. Het voelde zich kennelijk bedreigd door aanleg van de Betruweroute.

België verwierp het tracé langs de A16 en stelde in plaats daarvan het tracé van de gewenste havenspoorlijn voor. Dan had men meteen een goede havenuitgang naar het noorden.

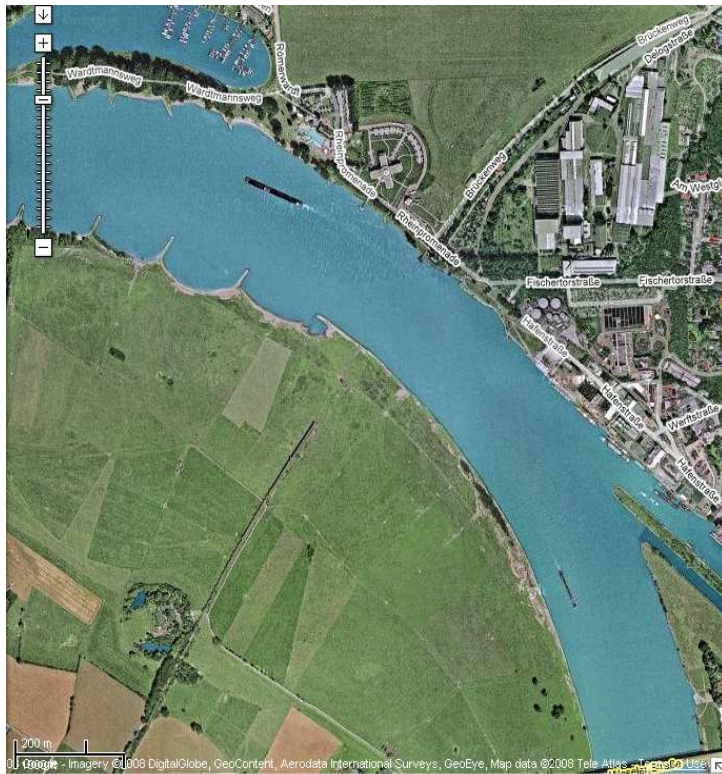
Nederland is in arren moede gaan onderhandelen over de voorwaarden waaronder aanleg van het zonder meer ideale tracé langs de A16 mogelijk zou worden. Men paste zich zelfs aan de vergader-routine van de Vlamingen aan: laat in de ochtend beginnen, overvloedig lunchen en vroeg in de middag eindigen.

Het resultaat was het volgende:

- een harde verplichting tot uitdieping van de Westerschelde om de haven van Antwerpen bereikbaar te maken voor grotere schepen,
- aanleg van een spoorlijn voor goederenvervoer van het noordelijk havengebied naar de Zeeuwse lijn bij Bergen op Zoom,
- herstellen van de IJzeren Rijn op het Nederlandse deel tussen Neerpelt en het Duitse Dalheim. De lijn was nadrukkelijk verlaten door de NMBS omdat de omweg via Montzen (een lijn van het Duitse leger uit '14-18) profijtelijker was.
- betaling door Nederland van het prijsverschil tussen het door België voorgestelde tracé en het te realiseren tracé langs de A16.

De HSL-Zuid was dus gewoon een buitenkans voor onze zuiderburen om te krijgen waar ze recht op meenden te hebben. En niet geheel ten onrechte.

Vervolgens werd het gebundelde tracé in de Vlaamse voorlichting door de NMBS met inzet verdedigd, als gold het een bekering. In Nederland wordt men geacht neutraal voor te lichten. Ook de verdediging van het aangetaste plaatselijk welzijn gebeurde met veel verve. De burgemeester van Wuustwezel veegde in de bijeenkomst aldaar de vloer aan met het tracé. De schrijver vroeg hem in de pauze 'Waarom laat U dan geen tegenstudie doen?'. Antwoord van de heer Ansoms: 'Ach meneer ik ben maar burgemeester van een kleine gemeente'. Het was theater. De lezer zou de antecedenten van Ansoms in Google.be eens kunnen natrekken.



Figuur 4 en 5, Boxteler Bahn, restanten spoorbrug Wesel. Bron Google maps en Maps live.

7. Ten slotte. Grensoverschrijdend vervoer als een probleem in een tijd van nationale spoorwegmaatschappijen en hogesnelheidstreinen.

Het is zonder meer duidelijk dat ingrijpende infrastructuur-projecten niet automatisch hoeven te rekenen op bijval. De kwaliteit van voorstellen en de overtuigingskracht van initiatiefnemers zijn daarbij niet onbelangrijk.

De effecten van snelle treinverbindingen op de bestaande langzamere verdienen echter ook aandacht.

Spoorwegen werden in de 19^e eeuw aangelegd door particuliere ondernemingen. De potentie van deze nieuwe infrastructuur was zo groot, dat concurrerende lijnen werden aangelegd, ook in het grensoverschrijdende verkeer. Dat kon men bijvoorbeeld zien bij de Betuwelijn (HIJSM) en bij de lijn van Boxtel naar Wesel (NBDS).

Het net werd op den duur zo uitgebreid, dat de rentabiliteit bedreigd werd, mede door de opkomst van het autoverkeer. Daarom ontstonden nationale spoorwegmaatschappijen, die het net planmatig konden reduceren tot essentiële, renderende verbindingen. Met name grensoverschrijdende verbindingen werden opgeruimd, omdat men passagiers en vracht zoveel mogelijk over het eigen netwerk wilde vervoeren. Overdracht van het vervoer aan een buitenlandse maatschappij moest zo lang mogelijk uitgesteld worden. Voor het passagiersvervoer betekende dit dat er op den duur maar heel weinig verbindingen overbleven.

Men neme het reizigersverkeer met België. In 1920 waren er acht verbindingen met reizigersverkeer. Zie voor de ontwikkeling bij Eindhoven de Boer en de Haes, 1997. Nu zijn er nog precies twee: Roosendaal – Antwerpen en Maastricht – Luik. Met de komst van de TGV zal de eerste verbinding (elk uur een sneltrein en een stoptrein) ongetwijfeld slechter worden: een goede en goedkope verbinding vervangen door een duurdere elders?

De twijfelachtige waarde van snelle langeafstandsverbindingen voor grensregio's is ook zichtbaar op de verbindingen met Duitsland. Op twee grensovergangen, Oldenzaal en Zevenaar, rijden alleen nog doorgaande treinen. De DB reisplanner stuurt de reiziger van Arnhem naar Emmerich met de trein naar Nijmegen, dan met de bus naar Kleef en ten slotte met een tweede bus naar Emmerich (<http://reiseauskunft.bahn.de>)

De verbinding via Venlo is ook dramatisch achteruit gegaan. Lange tijd reed er een intercity Den Haag – Keulen. Deze eindigt nu, boemelend na Eindhoven, in Venlo. Daar moet men overstappen op de Regional-Express naar Düsseldorf en vervolgens in Mönchengladbach op de RE naar Keulen. Express betekent dat niet bij elke boom wordt gestopt. Afgezien van de overstappen zijn er 18 stops voor Keulen. De reistijd was vanaf Eindhoven 109 minuten en is nu 155 minuten (DB Kursbuch 91/92 en site 2008).

Zou Europese eenwording niet in moeten houden dat op de kwaliteit van de verbindingen over de grens hetzelfde zou moeten zijn als in beide binnenlanden? In Gronau stond vroeger de trein uit Münster zo lang stil dat hij een slag naar Enschede had kunnen maken. Duitse collega's zeiden "Dat zou natuurlijk binnen ons land niet kunnen". Dankzij de regionalisering rijden moderne treinen uit Münster en Dortmund nu elk uur naar Enschede. Dat is overigens gerealiseerd door Enschede – Gronau aan het Duitse net toe te voegen. Ook technische systemen zijn gestempeld door nationale praktijken!

Op Groningen – Leer reden vroeger maar enkele treinen per dag. Ze stopten in Hoogezand, Winschoten, Nieuweschans en Weener (zie de Boer en von der Brelie 1991). Het lamentabele Duitse baanvak naar Ihrhove (noord-zuid lijn Emden – Ruhrgebied) is opgeknapt en men rijdt in een twee-uursdienst naar Leer, waar Duitse Intercities de reizigers zo nu en dan naar andere kanten van Duitsland brengen, bijvoorbeeld naar Leipzig en Trier.

Alleen jammer dat de trein Groningen – Leer nu ook stopt in Kropswolde, Martenshoek, Sappemeer-Oost, Zuidbroek en Scheemda. De langzame sneltrein werd een even snelle stoptrein: voor en na ca. 70 minuten enkele reis.

Literatuur

G. Arends, E. de Boer en W. Bos, De mogelijkheden voor een Fd-tracé door Zwijndrecht, Rapport TU Delft, Fac. Civiele Techniek, Secties Ondergronds Bouwen en Infrastructuurplanning, in opdracht van de Gemeente Zwijndrecht

E. de Boer, 1988, Die nordniederländischen Eisenbahnen im Regionalschnellverkehr, pp. 7 – 66 in: W. Heinze, G. Kappert e.a., Regionalschnellverkehr in Norddeutschland und in den nördlichen Niederlanden, Akademie fuer Raumforschung und Landesplanung Hannover.

E. de Boer (red), 1992, Betuweroute, Milieuvriendelijk goederenvervoer omgevingsvrijandig gepland? Een studie van de Projectnota/MER, en voorstellen voor verbetering gedaan in opdracht van zeven Zuidhollandse gemeenten, TU Delft, Fac. Civiele Techniek, Vakgroep Planning, Ontwerpen en Organisatie, 143 pp. + bijlagen.

E. de Boer, 1999, The national border: a barrier forever? An analysis of public transport across the Dutch – German border, Rapport TU Delft, Ac. Civiele Techniek, Sectie Infrastructuurplanning, in opdracht van RWS Oost-Nederland, 38 blz.

E. de Boer, 2005, Hanzelijn, compensatie voor niet aanleggen Zuiderzeelijn, Land + Water, 45, nr 3, blz 26, 27.

E. de Boer, 2005, Hanzelijn plus, compensatie voor niet aanleggen Zuiderzeelijn, Land + Water, 45, nr 6/7, blz. 20, 21.

E. de Boer, K. von der Brelie en Chr. Wilkes, 1991, Verbetering van de spoorwegverbinding Groningen – Leer – Oldenburg (- Bremen), Strategie voor het gebied van de Eems – Dollard Regio (EDR), in opdracht van de werkgroep spoorlijn, drietalige uitgave, 70 pp.

E. de Boer en H. de Haes, 1997, Een railverbinding Eindhoven – Hasselt? Een verkenning naar een mogelijk alternatief voor uitbreiding van het wegennet, studie in het kader van de trajectstudie rijksweg 69, Rapport Fac. Civiele Techniek, Sectie Infrastructuurplanning, in opdracht van RWS Directie Noord-Brabant, 21 blz + bijlagen.

E. de Boer, L. Molenkamp e.a. 1994, HSL: Stilstaan bij de mensen, onderzoek naar de sociale aspecten van de Hogesnelheidslijn tussen Amsterdam en de Belgische grens, Rapport TU Delft, Fac. Civiele Techniek, Sectie Infrastructuurplanning, in opdracht van Projectbureau HSL-Infra, 216 pp. + Bijlagen.

E. de Boer en S. Verweij, 1998, Euregio's en openbaar vervoer, initiatieven voor een vervlechting in het Duits-Nederlandse grensgebied, Rapport TU Delft, Fac. Civiele Techniek, Sectie Infrastructuurplanning, in opdracht van RWS Directie Oost-Nederland, 51 pp.

DB/DR, Kursbuch 1991/1992

Minister van Verkeer en Waterstaat etc, 1991, Nederlands deel hogesnelheidsspoorverbinding Amsterdam-Brussel-Parijs, Ontwerp-PKB, SDU, Den Haag, 215 pp.

L. Molenkamp en E. de Boer, 1994, Een of twee leefbare hoofdwegen door West-Brabant, Sociale aspecten van de A4-A16 studie, rapport TU Delft, Fac. Civiele Techniek, Sectie Infrastructuurplanning, 223 blz + bijlagen.

Bijlage 1

De auteur als betrokkene en getuige van Zuid naar Noordoost, zie ook literatuurlijst.

- ondersteuning Europees ConPass project.
- sociale effectbeoordeling MER HSL-Zuid;
- sociale effectbeoordeling MER A4-A16) RWS Directie Noord-Brabant
- begeleiding inpassingsstudie HSL Prinsenbeek
- inpassingsstudies HSL-Develgebied (gemeente Zwijndrecht)
- sociale veiligheidsstudie project HSL-Oost (Railned)
- sociale effectbeoordeling MER Corridor Amsterdam – Utrecht (RWS Directie Utrecht)

- evaluatie tunnelbesluit spoorverdubbeling Abcoude (Min. V&W)
- commentaar MER Betuweroute (zeven gemeenten: Zijndrecht t/m Giessenlanden)
- ondersteuning gemeente Hattem bij projectstudie Hanzelijn (1995 – 2005).
- strategische studie spoorverbinding Emmen – Stadskanaal (-Veendam)
- strategische studie spoorverbinding Groningen – Leer (EDR)
- strategische studie spoorverbinding Esens – Sande (EDR – Landkreis Wittmund)