

Gevolgen 'flitstrein' onderwerp tentoonstelling

In 2005 heeft Nederland zijn eigen hogesnelheidstrein. Van Amsterdam rij je dan in drie kwartier naar Antwerpen, in twee en een half uur naar Parijs, in ruim drie uur naar Londen. De steden en gebieden waar de hogesnelheidsspoorlijn doorheen snijdt, zullen er ingrijpend door veranderen. Een expositie in Rotterdam biedt voor het eerst inzicht in de verstrekende gevolgen van het 'flitspoor' voor de Nederlandse ruimtelijke ordening.

ROTTERDAM • HANS DE BRUIJN

Het felle politieke debat over het tracé van de hogesnelheidsspoorlijn door het 'Groene Hart van Holland' is, na het besluit van de Tweede Kamer daarover, verstomd. Maar dat debat was slechts het begin van de discussie over de gevolgen van de aansluiting van Nederland op het Europees net van hogesnelheidsverbindingen. Over zes jaar moet de eerste flitstrein van Amsterdam, via Schiphol, Rotterdam en Breda over zijn eigen snelle baan naar de Belgische grens rijden, om daar op dat Europese net aan te sluiten. En vijf jaar later moet ook de oostelijke aansluiting - van Amsterdam via Utrecht en Arnhem naar Duitsland - in gebruik zijn. Al deed de discussie over het



Op grote reclamezuilen kunnen de steden waar de flitstrein stopt de plannen tonen voor hun stationsgebied.

FOTO • GPD • NIELS VAN DER HOEVEN

tracé door het Groene Hart anders vermoeden, bij de intocht van de hogesnelheidstreinen gaat het niet alleen om de aanleg van rails en het beperken van de overlast. De nieuwe spoorlijn zal ook grote veranderingen teweeg brengen in de steden en gebieden waar zij doorheen snijdt. „Een groot deel van Nederland

gaat op de schop”, zegt Jacqueline Tellinga, samensteller van de expositie over de ruimtelijke gevolgen van de hogesnelheidslijn, die gisteren bij het Nederlands Architectuurinstituut in Rotterdam is geopend. Hoewel de meeste plannen voor de gebieden langs de roudoer nog in het tekentafelstadium verkeren, bewijst de tentoon-

stelling het gelijk van de stelling van Tellinga. De steden die aan de hogesnelheidslijnen een station krijgen - Amsterdam, Rotterdam, Utrecht, Den Haag, Arnhem en Breda, alsmede Schiphol - staan voor een ingrijpende vernieuwing van hun stationsgebieden, die tientallen miljarden gulden gaat kosten en het aanzien van die steden

drastisch zal veranderen. Niet al die projecten zijn een direct gevolg van de komst van de flitstrein. In Arnhem is twee jaar geleden al begonnen met een herinrichting van de binnenstad, toen een besluit over de komst van de Duitse hogesnelheidstrein nog genomen moest worden. Ook in Utrecht was men al langer in discussie

over een hele nieuwe binnenstad rond het verouderde winkelcomplex van Hoog Catharijne. Amsterdam is bezig met een ambitieus plan voor de ontwikkeling van de Zuid-as. Rotterdam wil het gebied rond het Centraal Station moderniseren. In Den Haag waar een deel van de hogesnelheidstreinen zijn begin- en eindpunt krijgt, wordt het Centraal Station definitief het hart van het Haagse 'Manhattan'. Alleen Breda heeft nog geen concrete plannen, maar die worden eind 1999 verwacht.

Op de expositie in Rotterdam is op negentien enorme panelen in kaart gebracht wat er zoal te verwachten is in de steden waar de flitstreinen gaan stoppen en in het gebied langs de baan. Jacqueline Tellinga had de zes steden gevraagd om elk in een grote, metershoge advertentie duidelijk te maken wat de hogesnelheidstrein voor hen gaat betekenen. Maar met spijt constateert zij dat de steden die kans hebben laten liggen. Het zijn fraaie, artistieke posters, maar zonder enige informatieve waarde.

„De enige die een duidelijke strategie toont is Schiphol”. De expositie 'Op Europees Spoor' is, om hem zo toegankelijk mogelijk te maken, in de open lucht ingericht, en dus dag en nacht gratis te bekijken. Tot 2 januari 2000 bij het NAI, Museumpark 25 in Rotterdam.

Haasleens D 23/9