

Van:

Datum: 28 mei 2020 om 11:16:33 CEST

Aan:

Onderwerp: **Lessen van de HS2 in de UK. Voor de Lelylijn - Hamburg en Amsterdam - Berlin**

Geachte leden van de staten en leden van de gemeenteraden,

Op 17 mei 2020 stond dit artikel in de

Guardian: <https://www.theguardian.com/uk-news/2020/may/17/hs2-costs-and-potential-delays-are-out-of-control-warn-mps>

Dit ging over de kostenraming voor de Highspeed 2 waarvan verwacht wordt dat ze flink uit de hand zullen lopen. Bent Flyvbjerg noemt zoets vaak qua prijsstelling 'political pricing'. Totaal geen inzicht in de werkelijke realistische marktwaarde die voor dit soort projecten in de bouw wel noodzakelijk zijn. In dit perspectief is ook relatie met het project Zuidasdok. Want in de UK moeten de verschillende stations wel aan de nieuwe lijn gekoppeld worden. Aangezien in de bouw en constructie toch een paar vaste vuistregels gelden:

- Boven door een weiland het goedkoopte.
- Binnenstedelijk bouwen afhankelijk van de situatie een factor 3 tot 10 per kilometer duurder dan bouwen in een weiland. Dit heeft allemaal te maken met de inpassing van de infrastructuur in combinatie met de marktwaarde van het omliggende vastgoed.

Hier lijkt op de eerste blik dat vooral het binnenstedelijke complexe deel van de betreffende stations erg onderschat lijkt. Tenzij ze ook onze HSL-Zuid fout gemaakt hebben. Door ook daar een onrealistisch budget aan te hangen. Daarbij is de Franse maatstaf van 2 miljard Euro per 100 kilometer hogesnelheidslijn voor de technische bovenbouw de norm.

Aangezien Nederland sinds 2006 met het afserven van de Zuiderzeelijn geen enkel hogesnelheidslijn project in gang heeft gezet. De kenners halen uit de ouder onderzoeken van de commissie grote projecten (Duijvesteijn) een conclusie. Niet realistisch budget was vanaf dag 1 de werkelijke oorzaak dat de kosten explodeerden bij zowel de HSL-Zuid als de Betuweroute.

Met vriendelijke groet,

.....
Groningen