



rijksuniversiteit
groningen

faculteit ruimtelijke
wetenschappen

Bachelorproject Rail Baltica

Wat is het belang voor Riga en Letland van een directe verbinding van de Rail Baltica met het centraal station en welke aanpassingen aan de bestaande infrastructuur zijn hier voor nodig?



Wymer H.Praamstra – S:1916750
Begeleider: Drs. P.J.M. Van Steen

Samenvatting

In deze scriptie wordt onderzocht van het belang is van de Rail Baltica voor Riga en Letland, welke route door de stad de meest wenselijke is en wat voor bottlenecks hierbij komen kijken. Aan de hand van interviews en secundaire bronnen is antwoord gegeven op de hoofd- en deelvragen.

Het Rail Baltica project is een door de EU aangewezen prioriteitsproject (TEN-T: Trans-European Transport Networks) op het gebied van infrastructuur. Een hogesnelheidslijn moet Estland, Letland en Litouwen onderling verbinden en op grotere schaal zorgen voor betere verbinding tussen de Baltische staten en de rest van de Europese Unie. Naast deze geopolitieke reden zijn er verwachte economische baten te behalen met de Rail Baltica. Door het overstappen naar een 1435 mm spoorlijn in plaats van de in de Baltische staten en Rusland gebruikelijke 1520 mm is het makkelijker om treinverkeer met West-Europa te laten plaatsvinden.

Een nieuwe haalbaarheidsstudie die eind 2015 af moet zijn zal de precieze effecten, kosten en de verschillende route-opties door en naar de stad Riga onderzoeken. Uit deze haalbaarheidsstudie moet blijken hoe het centraal station, de haven en het vliegveld van Riga het best kunnen worden verbonden met de Rail Baltica. Het station heeft voldoende capaciteit om de verwachte extra passagiers op te vangen, de kleine aanpassingen die nodig zijn, zijn mogelijk op de huidige locatie. Binnen de stad zorgen de rivier de Daugava, het UNESCO-beschermde gedeelte van de binnenstad en het moeten voorkomen van gelijkvloerse kruisingen voor lastige situaties die in de de nieuwe haalbaarheidsstudie moeten worden opgelost.

Inhoudsopgave

Samenvatting.....	2
Hoofdstuk 1.....	4
1.1 Inleiding.....	4
1.2 Probleem- doel- en vraagstelling.....	5
1.3 Methoden van onderzoek.....	5
1.4 Conceptueel model.....	6
Hoofdstuk 2.....	7
Wetenschappelijke relevantie en bestaande theorieën.....	7
2.1 Belang van verbinding met hogesnelheidslijn.....	7
2.2 Methodologie voor impact assessment van infrastructuurprojecten.....	8
2.3 Stationsgebieden.....	10
Hoofdstuk 3.....	12
Resultaten.....	12
3.1 Algemene bevindingen.....	12
3.2 Voordelen van aansluiting op Rail Baltica.....	13
3.3 Huidige capaciteit centraal station Riga.....	15
3.4 Uitbreiding centraal station Riga.....	17
3.5 Mogelijke trajecten.....	18
3.6 Ruimtelijke bottlenecks.....	22
3.7 Nieuwe spoortrajecten.....	23
Hoofdstuk 4.....	24
4.1 Conclusies.....	24
4.2 Reflectie.....	24
Bibliografie.....	26
Interviews.....	27
Bijlage 1: Kaarten centraal station.....	28
Bijlage 2: haven en vliegveld in Riga, inclusief bestaand spoor.....	29
Bijlage 3: interviews.....	30
Interview (1) met meneer Juris Krastins.....	31
Interview met meneer Jolants Austrups.....	34
Interview met meneer Andis Kublacovs.....	37
Interview (2) met meneer Juris Krastins.....	40
Interview met meneer Janis Kinasts.....	43
Interview met meneer Neils Balgalis.....	46

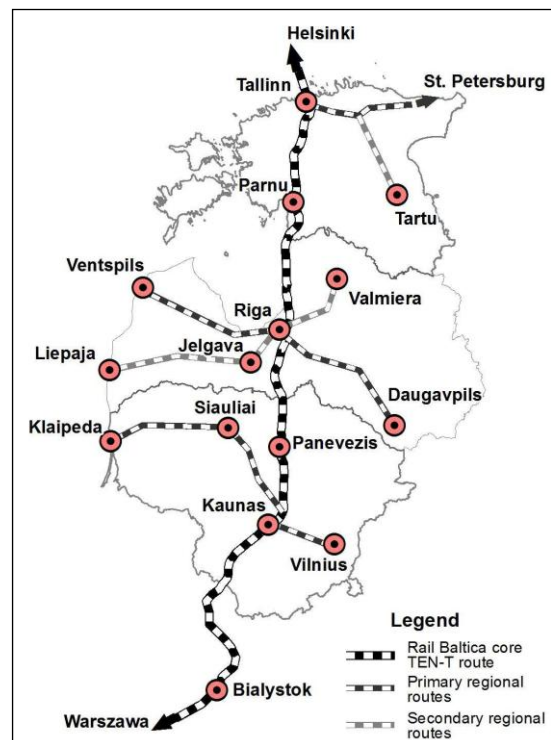
Hoofdstuk 1

1.1 Inleiding

Het Rail Baltica project is een door de EU aangewezen prioriteitsproject (TEN-T: Trans-European Transport Networks) op het gebied van infrastructuur. Het Rail Baltica 1 project betreft een opwaardering van huidige spoorlijnen voor een snellere verbinding (Krastins, 2013a). Het Rail Baltica 2 project, waar deze scriptie op focust, is een hogesnelheidstrein die de drie Baltische staten zal verbinden met Finland in het noorden en Polen in het zuid-westen (AECOM, 2011). In vergelijking met West-Europa is het spoorwegennet in de Baltische staten van een lage kwaliteit, een dusdanig groot project wordt door de nationale overheden en de EU noodzakelijk geacht (European Commission, 2007). Verschillende spoorbreedtes in de Baltische staten en de rest van Europa zorgen voor een extra barrière. Het Rail Baltica project wil er voor zorgen dat de economische groei in de Baltische staten wordt gestimuleerd en de (economische) interactie met met name Finland en Polen, maar via Polen ook de rest van West-Europa (European Commission, 2007).

Door de economische crisis heeft het project vertraging opgelopen (Telička, 2012). Verder zijn er veel verschillende bestuurlijke lagen (EU, Baltische staten, nationaal, lokaal) die iets in te brengen hebben bij het planningsproces. Al met al is Rail Baltica een project van relatief grote omvang, met uiteenlopende planologische aspecten die bij de planning en aanleg van de spoorlijn komen kijken.

Riga is qua inwonertal de grootste stad van de Baltische staten. Het vliegveld en de haven van Riga zijn belangrijk voor de verbinding met de rest van de Baltische staten en West-Europa. Riga is in elk scenario verbonden met de Rail Baltica, maar het is nog maar de vraag of het centraal station van Riga direct wordt verbonden. In een uitgebreide haalbaarheidsstudie uit 2011 is vastgelegd dat de meest gunstige route (qua reistijd en kosten) betekent dat de Rail Baltica aan de oostkant langs Riga gaat. Daar moet een station komen waar passagiers en vracht van trein kunnen wisselen om het centrum van Riga te bereiken. Een andere mogelijke optie is dat de hogesnelheidstrein 'afslaait' richting Riga bij dit station en via dezelfde weg weer terug gaat (AECOM, 2011). De verbinding met de haven en het vliegveld zullen in deze optie niet worden aangedaan door de Rail Baltica noch een



Figuur 1 Route van de Rail Baltica zoals die uit de haalbaarheidsstudie van AECOM is gekomen (AECOM, 2011).

aftakking hiervan. Wat de uiteindelijke route daadwerkelijk gaat worden is nog niet bekend. In deze scriptie wordt uitgegaan van een directe verbinding op het centraal station van Riga met de Rail Baltica en de voordelen, mogelijkheden en problemen die deze optie met zich meebrengt.

1.2 Probleem- doel- en vraagstelling

Om onderzoek te doen naar de mogelijkheid en wenselijkheid van een directe verbinding zijn de volgende hoofdvraag en bijbehorende deelvragen opgesteld. In deze deelvragen zijn ook de mogelijkheid tot uitbreiding van het centraal station van Riga en andere optionele spoortrajecten die als gevolg van de Rail Baltica zouden kunnen worden aangelegd meegenomen.

Wat is het belang voor Riga en Letland van een directe verbinding van de Rail Baltica met het centraal station en welke aanpassingen aan de bestaande infrastructuur zijn hier voor nodig?

De deelvragen die bij deze hoofdvraag horen zijn als volgt:

- 1.** *Wat zijn de voordelen voor Riga en Letland van een directe aansluiting van de Rail Baltica op het centraal station?*
- 2a.** *Is de huidige capaciteit van het station toereikend wanneer het centraal station direct met de Rail Baltica wordt verbonden?*
- 2b.** *Kan het centraal station van Riga worden uitgebreid op de huidige locatie, of zijn er in de directe omgeving beperkingen?*
- 3a.** *Welk traject binnen de stad is mogelijk/het meest wenselijk?*
- 3b.** *Wat zijn de belangrijkste ruimtelijke bottlenecks bij het meest wenselijke traject?*
- 4.** *Zijn er nieuwe spoortrajecten wenselijk indien de Rail Baltica het centrale station van Riga aandoet?*

1.3 Methodes van onderzoek

De primaire data die nodig is om de voorgaande vragen te beantwoorden is door middel van interviews verkregen. Het station(sgebied) is meerdere malen bezocht om te observeren en er zijn verschillende treinritten door Letland gemaakt om de context en het land beter te begrijpen.

De volgende personen die direct of indirect betrokken zijn bij het Rail Baltica project zijn geïnterviewd. Samenvattingen van alle interviews en uitgebreide beschrijving van de geïnterviewden zijn toegevoegd in bijlage 3.

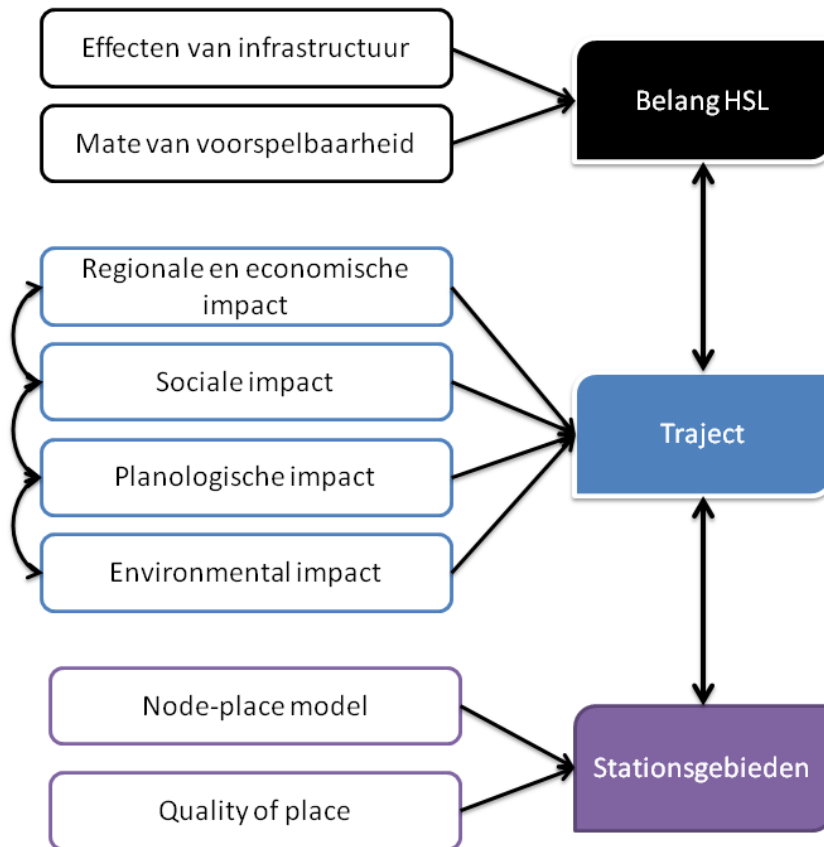
- Dhr. Juris Krastins van het Ministerie van Transport van Letland (twee keer)
- Dhr. Jolants Austrups van het Riga City Council City Development Department.
- Dhr. Andis Kublacovs, voorzitter van de Latvian Association of Spatial Planners.
- Dhr. Janis Krinasts, oprichter van Lab+371.

- Dhr. Neils Balgalis, managing director bij Grupa 93.

Er moet benadrukt worden dat de uitlatingen van dhr. Kublacovs en dhr. Austrups nadrukkelijk op persoonlijke titel zijn gedaan en deze niet kunnen worden gezien als representatief voor de opinie van hun respectievelijke werkgevers.

Het ontbreken van academici op de bovenstaande lijst van geïnterviewden valt te betreuren. Er is veelvuldig contact gezocht met docenten en medewerkers van de Geografie en Aardwetenschappen Faculteit, maar helaas heeft dit niet tot interviews geleid.

1.4 Conceptueel model



Bovenstaand conceptueel model visualiseert de belangrijkste thema's en variabelen uit het theoretisch kader.

Hoofdstuk 2

Wetenschappelijke relevantie en bestaande theorieën

Omdat de hoofdvraag van de scriptie op twee verschillende aspecten van de Rail Baltica in gaat en de deelvragen over het meest wenselijke traject een derde onderwerp vormt, is dit hoofdstuk in drie delen gesplitst. Het eerste gedeelte behandelt theorie die het belang van aansluiting op een hogesnelheidslijn bespreekt. In het tweede deel wordt een methodologie gegeven waarmee het traject van grote infrastructurele projecten kan worden bepaald, geanalyseerd of geoptimaliseerd. Het derde deel heeft een focus op stationsgebieden en mogelijkheden tot herontwikkeling hiervan.

2.1 Belang van verbinding met hogesnelheidslijn

De mogelijke sociale en economische impact van een grote infrastructuurinvestering is lastig te voorspellen. Het ontbreken van één duidelijke methodologie om de toekomstige effecten te kunnen meten speelt hierin een belangrijke rol (Simkunaite & Snieska, 2009). Met name regionale verschillen zijn een lastig te meten verschijnsel bij het beoordelen van de impact van infrastructurele investeringen (Simkunaite & Snieska, 2009; De Rus & Nombela, 2007). Dynamische effecten moeten worden meegenomen in de methodologie tot berekenen van de voor- en nadelen van de infrastructurele projecten (Vickerman, 1989).

Omdat de economische impact lastig te voorspellen is zijn het vaak andere factoren die de doorslag geven in het besluitvormingsproces rondom een groot infrastructureel project. Factoren als besparing van tijd, strategische (geopolitieke) overwegingen, ontlasten van het milieu en regionale ontwikkelingen drukken vaak het economische plaatje naar de achtergrond (De Rus & Nombela, 2007). Het belangrijkste om de kosten, in ieder geval deels, te drukken is voldoende potentiële passagiers die gebruik gaan maken van de nieuwe infrastructuur. Bij minder dan 8-10 miljoen passagiers in het eerste jaar waarin een nieuwe hogesnelheidslijn van 500 km operatief is, is het financieel niet verantwoord om de investering te doen (De Rus & Nombela, 2007). Ook is het zo dat het goed mogelijk is dat door een hogesnelheidstrein alleen de direct verbonden gebieden profiteren en zo zorgen voor meer centralisatie (Vickerman, 1997).

Een ander belangrijk aspect bij het voorspellen van het belang van een hogesnelheidslijn is of externe, niet transportgerelateerde, effecten wel of niet worden meegenomen in de berekeningen (Banister & Thurstain-Goodwin, 2011).

2.2 Methodologie voor impact assessment van infrastructuurprojecten

In dit hoofdstuk wordt een methodologie gegeven die is opgesteld door SIA “NK konsultāciju birojs” in opdracht van Riga Region Development Agency. Dit is de bron voor dit hele hoofdstuk. Aan de hand van impact assessments gericht op verschillende aspecten van effecten van infrastructuur kan de beste optie worden gekozen (NK konsultāciju birojs, 2007). Hoewel deze methode specifiek voor de Rail Baltica is opgesteld zijn er algemeenheden in te vinden die ook voor andere grote infrastructurele projecten kunnen worden gebruikt.

Regionale en economische impact

Economische groei, het aantrekken van nieuwe bedrijven en ondernemers, verbeteren van de werkgelegenheid en verbetering van de transport-infrastructuur zijn belangrijk om een spoorweg succesvol te implementeren. De volgende criteria zijn opgesteld om de verschillende regionale en economische effecten van een nieuwe spoorweg te onderzoeken en met elkaar te vergelijken

Kwalitatieve criteria

- Economische groei van het gebied
- Ontwikkeling van internationale handel
- Verbeterde toegang tot een nieuwe methode van transport
- Effecten (gewenst of ongewenst) op andere transportmethoden
- Verbindingen met op dit moment slecht verbonden transportnetwerken

Kwantitatieve criteria

- De hoeveelheid bedrijven die door het nieuwe infrastructuurproject zal moeten sluiten of van vestingsplaats veranderen
- De lengte hergestructureerd/aangepast spoor
- De lengte nieuw te bouwen spoor

Sociale impact

Ook als de economische baten niet een eenduidig gunstig toekomstbeeld geven zijn infrastructuur projecten soms wenselijk. De sociale baten die dusdanige grote projecten met zich meebrengen wegen zwaar mee in het besluitvormingsproces. Verschillen in bereikbaarheid tussen gebieden kunnen door infrastructurele projecten gelijk worden getrokken en de sociale intermobiliteit wordt op die manier verbeterd. Een spoorweg kan echter ook zorgen voor een fysieke scheiding van woon- en werkgebieden. Criteria voor de beoordeling van de sociale impact zijn als volgt

Kwalitatieve criteria

- Verbetering van de sociale intermobiliteit van de bevolking
- Impact op dorpen en steden in het gebied
- Impact op ontwikkeling van cultureel erfgoed (architectonisch en archeologisch).

Kwantitatieve criteria

- Hoeveelheid van de bevolking die door de implementatie van de spoorweg wordt beïnvloed
- Tijd die nodig is om van stad naar stad te gaan met de trein
- Tijd die bespaard wordt door inwoners van steden rondom de Rail Baltica die niet direct verbonden zijn.
- Toegenomen hoeveelheid van de bevolking die bediend wordt door verbeterde infrastructuur

Planologische impact

Naast de sociale en economische impact is de inpasbaarheid in het landschap van groot belang. Belangrijke planologische aspecten zijn het landschap, natuurgebieden, de inpasbaarheid binnen de lokale economische activiteiten. De onderstaande criteria zijn logischerwijs onlosmakelijk verbonden met de sociale, economische en environmental impact.

Kwalitatieve criteria

- Type landgebruik
- De dichtheid van de huidige transport infrastructuur

Kwantitatieve criteria

- Verandering van type landgebruik
- Kadastrale waarde van het land dat wordt gebruikt (platteland)
- Kadastrale waarde van het land dat wordt gebruikt (stedelijk)
- Landbouwgrond die wordt aangetast door het project
- Kruisingen met huidige (spoor)wegen.

Environmental impact

De invloed die het project heeft op het menselijk welzijn, de natuur (flora en fauna), het landschap, water- en grondkwaliteit is de laatste belangrijke impact die moet worden onderzocht om tot een optimale route te komen. Uiteraard zal in een latere fase van het project een gedetailleerde environmental impact assessment moeten worden gemaakt, maar de onderstaande criteria kunnen dienen als eerste orientatie op deze waarden.

Kwalitatieve criteria

- Impact op biodiversiteit, flora en fauna
- Impact op grondwater en bodem condities
- Impact op luchtkwaliteit en klimaat
- Geluidsoverlast

Kwantitatieve criteria

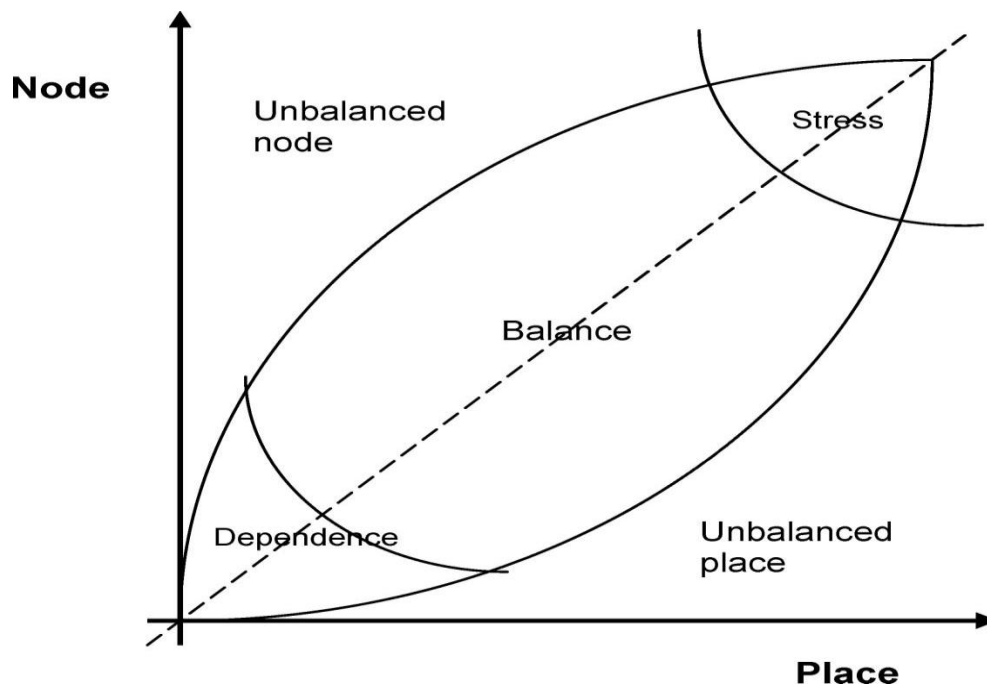
- Natura 2000 en andere beschermde natuurgebieden die binnen het traject liggen
- Natura 2000 en andere beschermde natuurgebieden die de laatste 10 jaar niet door spoorwegen zijn beïnvloed
- Nieuw te bouwen oversteekpunten van waterwegen
- De lengte van de spoorweg in het te onderzoeken gebied

2.3 Stationsgebieden

Een theorie over stations die in veel artikelen terugkomt is het 'node-place' model zoals beschreven door Bertolini in zijn artikel *Nodes and Places: complexities of railway station redevelopment* (Bertolini, 1996). Hierin wordt de rol van het station in een stad als zowel knooppunt in een netwerk (node) als ook als plaats in een stad (place) uitgelegd. Door de dubbele functie van een station zijn de belangen in handen van zowel node- als place-based actoren, die grote invloed op elkaar hebben. Bij uitbreiding van de bereikbaarheid, dus verhoging van de node-waarde, zal de place-waarde ook hoger zijn. Andersom zal intensificatie en diversificatie van activiteiten op stationsgebieden de vraag naar groei van de verbindingen naar het station verhogen. Er is dus een wederzijds verband tussen de activiteiten (Bertolini, 1998).

In het onderstaande figuur 2 is het model gevisualiseerd. Hoe hoger de waarde van y-as, hoe beter de verbindingsfuncties (node) van het station. Op de x-as is de waarde van de place aangegeven. Hoe verder naar rechts, hoe hoger de waarde. Stations kunnen aan de hand van hun waarde als ruimte en als verbinding worden geplaatst in het model. Er wordt aangenomen dat stations die uit balans zijn streven naar een staat die meer in balans is en dus hun bereikbaarheid (node) of activiteiten bij het station (place) verbeteren. Als een station(sgebied) helemaal in de rechterbovenhoek zit is deze in de 'stress' situatie; dat wil zeggen dat zowel de node functie als de place functie maximaal is. Deze stations zijn onder 'stress' omdat verdere ontwikkelingen eigenlijk niet mogelijk zijn. Veel centrale stations vallen in deze categorie. Helemaal linksonder staat het tegenovergestelde. Stations die veel ruimte hebben voor uitbreiding maar waar de node-functie ook erg laag is (weinig vraag naar mobiliteit). Deze stations worden onder het kopje 'dependence'

geschaard omdat ze alleen kunnen bestaan door externe factoren (subsidies, bijzonderheden in de topografie etc.). Voorbeeld hiervan zijn sommige stations bij/van kleine steden (Peek, et al., 2006).



Figuur 2. Node-place model (Bertolini, 1996)

In het proefschrift van Jan Jacob Trip: *What makes a city? Planning for quality of place. The case of high-speed train station area redevelopment* wordt ingegaan op de 'quality of place'. In hoofdstuk 5: keys to the analysis of quality of place, worden verschillende 'key issues' genoemd die kunnen worden gebruikt om een empirische analyse te kunnen maken van de quality of place. Onder andere diversiteit, integratie, authenticiteit, veiligheid en toegankelijkheid (accessibility) worden genoemd en beschreven (Trip, 2007). Op deze wijze wordt een begrippenapparaat aangereikt waarmee de kwaliteit van een stationsomgeving kan worden geanalyseerd.

Hoofdstuk 3

Resultaten

In dit hoofdstuk wordt per deelvraag de uit de primaire en secundaire data verkregen antwoorden gegeven. Daarvoor worden enkele algemene bevindingen besproken die uit het onderzoek naar voren zijn gekomen en belangrijk zijn voor de context om de deelvragen goed te kunnen beantwoorden.

3.1 Algemene bevindingen

De haalbaarheidsstudie van AECOM uit 2011 heeft in grote lijnen de optimale route voor de Rail Baltica vastgelegd (AECOM, 2011). Per land zal echter een nieuwe haalbaarheidsstudie worden gemaakt (Ministry of Transport of the Republic of Latvia, 2013a). In Letland is gekozen voor een openbare aanbesteding, waarvan de deadline begin juni is verstreken (Krastins, 2013a). In december 2015 moet deze afgerond zijn (Balgalis, 2013). Er is op dit moment dus slechts een globaal vastgelegd toekomstig traject, dat betekent automatisch dat sommige antwoorden op deelvragen hypothetisch en oriënterend van aard zijn omdat deze nog door een team van meer dan tien professionals in anderhalf jaar tijd moeten worden onderzocht voordat er een alomvattend antwoord op te geven is.

Op bestuurlijk vlak is de belangrijkste stap het vormen van een Joint Venture tussen de drie Baltische staten en er is vastgelegd dat het mogelijk is om in de toekomst Finland en Polen stakeholders te maken (Eiduks, 2013). Een overkoepelende organisatie die de leiding over het project heeft en waarin alle betrokken landen zijn vertegenwoordigd is een voorwaarde voor het verkrijgen van subsidie (Krastins, 2013a, Krastins 2013b). De voorbereidende papieren zijn getekend en binnenkort moet de Joint Venture worden bevestigd (Eiduks, 2013).

De verwachte kosten voor het project zijn, zoals uit de haalbaarheidsstudie van AECOM duidelijk werd, 4,88 miljard euro (AECOM, 2011). Van dit bedrag zal naar schatting 1,72 miljard euro in de Rail Baltica op Lets grondgebied worden geïnvesteerd (Krastins, 2013a).

3.2 Voordelen van aansluiting op Rail Baltica

Geopolitiek

Een belangrijke motivatie achter het hele Rail Baltica project is de geopolitieke situatie van Letland en de andere Baltische staten (Balgalis, 2013; Kinasts, 2013; Krastins, 2013b; Kublacovs, 2013). De Europese Unie heeft het project mede daarom een TEN-T status gegeven. TEN-T Projecten hebben als doel “to ensure the cohesion, interconnection and interoperability of the trans-European transport network, as well as access to it” (TEN-T Executive Agency European Commission, 2013). Het Rail Baltica project zorgt niet alleen voor verbinding tussen de drie Baltische staten onderling en hun directe burens, maar zorgt ook voor een snelle alternatieve methode om bijvoorbeeld vanuit Finland goederen naar Duitsland te vervoeren, en zo voor een beter verbonden EU.

Economisch

Naast evidente voordelen als tijdswinst zijn de voordelen die voor Riga en Letland te behalen zijn op economisch vlak op dit moment moeilijk te voorspellen. In hoofdstuk 2.1 is de theorie over belang van verbinding met een hogesnelheidstrein besproken, hier valt uit op te maken dat het erg lastig is om mogelijke economische en sociale impact te voorspellen, mede omdat er veel, lokaal afhankelijke en dynamische, factoren zijn (Simkunaite & Snieska, 2009; De Rus & Nombela, 2007; Vickerman, 1989; Banister & Thurstain-Goodwin, 2011). Deze theorie wordt in veel interviews bevestigd: de onzekerheid over de uiteindelijke precieze economische voordelen is groot (Balgalis, 2013; Kinasts, 2013; Krastins, 2013a; Kublacovs, 2013).

In de AECOM studies zijn de huidige vrachtstromen weergegeven en de verwachte toekomstige groei van deze stromen, maar met grote onzekerheid. De Baltische staten hebben de laatste jaren en voor de crisis goede groeicijfers (meer dan 2%) maar zijn in de tussenliggende crisisjaren door een diep dal gegaan. Vanwege de geringe omvang van de landen zijn de nationale economiën kwetsbaar (Balgalis, 2013; (AECOM, 2011). De daadwerkelijke economische voor- en nadelen zullen pas duidelijk worden wanneer de spoorlijn er is, in de nieuwe haalbaarheidsstudie dient hier een nieuwe voorspelling over te worden gedaan (Balgalis, 2013).

Financiële gezien lijkt het terugverdienen van de investeringen een lastige opgave (Kublacovs, 2013). De 85% co-financiering van de EU is van cruciaal belang, het jaarlijkse budget van Letland voor alle investeringen betreft rond de 5 miljard euro (Balgalis, 2013). De €1,7 miljard voor het project, in Letland, zijn zonder steun van de EU niet op te brengen. Met de verwachte opbrengsten zodra het traject geopend is kunnen wel de onderhoudskosten worden betaald (Kublacovs, 2013) (AECOM, 2011). Als de vuistregel uit de theorie, minimaal 8-10 miljoen passagiers in het eerste jaar bij een hogesnelheidslijn van 500 km, wordt genomen is de totale bevolking van de Baltische staten met een kleine 6,5 miljoen (te) weinig (De Rus & Nombela, 2007).

Uit de scriptie van Jorne Visser blijkt dat de toeristenstromen naar Riga waarschijnlijk zullen toenemen. Uit enquêtes en interviews is gebleken dat te verwachten valt dat huidige passagiers binnen de Baltische staten van een andere transportmethode naar de Rail Baltica over zullen stappen.

Stations

De hoeveelheid en de locatie van de stops in Letland is van groot belang. Eén stop buiten de stad, zoals naar voren kwam uit de AECOM studie, is te weinig (Kinasts, 2013a; Kublacovs, 2013; Balgalis, 2013; Austrups, 2013). In de komende deelvragen wordt meer duidelijk over de mogelijke verbindingen in de stad Riga. Een stop elders in Letland kan mogelijk voor meer voordelen zorgen. De stad Bauska, in het zuiden van Letland, ligt op de route en heeft een relatief groot verzorgingsgebied. Een tweede stop hier kan veel voordelen met zich meebrengen (Kublacovs, 2013). Door een stop van de Rail Baltica aan een bestaand station toe te voegen wordt de node-waarde van dit station aanzienlijk verhoogd (Bertolini, 1996). Ook blijkt dat centralisatie in de hand wordt gewerkt als slechts één of enkele agglomeraties worden verbonden, dit omdat veruit het meeste voordeel uit de hogesnelheidslijn te behalen valt in de agglomeratie waar de trein stopt (Vickerman, 1997).

Naast het economische belang van een tweede stop is het ook een kwestie van trots voor Letland (Balgalis, 2013). In Estland zijn momenteel drie stops gepland, terwijl ook Litouwen twee stops heeft. Voor Estland zal de Rail Baltica de meeste economische voordelen met zich meebrengen volgens de vorige haalbaarheidsstudie (AECOM, 2011). Om dit verschil gelijk te trekken zou een tweede stop in Letland een goede optie zijn.

3.3 Huidige capaciteit centraal station Riga

Volgens alle geïnterviewden is de huidige capaciteit van het centraal station van Riga groot genoeg om de verwachte extra passagiers op te kunnen vangen (Austrups, 2013; Balgalis, 2013; Kinasts, 2013; Krastins, 2013a; Krastins, 2013b; Kublacovs, 2013). In de periode van overheersing door de Sovjet-Unie zou het aantal passagiers op ongeveer 100 miljoen per jaar liggen (Krastins, 2013a). Helaas is er door de Sovjet-overheersing weinig tot geen data beschikbaar uit de periode 1945-1991. In onderstaande tabel 1 staat de hoeveelheid passagiers per transportmethode.

	<i>Rail</i>	<i>Bus</i>	<i>Trolley-bus</i>	<i>Tram</i>	<i>Air</i>
2009	21,6	144,3	55,8	57	2,9
2010	20,9	122,4	44,4	41	3,4
2011	20,5	117,2	46,2	41,6	3,5
2012	19,8	113,2	46,2	40,6	3,2

Tabel 1: Aantal passagiers in miljoenen per transportmethode in Letland (Latvijas Statistika, 2013a)

De grote verschillen bij bus, trolley-bus en tram tussen 2009 en 2010 zijn te wijten aan de invoer van elektronische incheck-systemen eind 2009. De daling van vrijwel alle transportmethoden is onder andere te verklaren door de bevolkingsdaling van Letland.

Van de 19,8 treinreizigers in 2012 hebben zoals in onderstaande tabel te lezen is 11,7 miljoen mensen het centraal station van Riga aangedaan.

	<i>Ingestapt</i>	<i>Uitgestapt</i>	<i>Totale hoeveelheid</i>	<i>Per dag</i>
<i>Riga Centraal station</i>	5 818 126	5 932 794	11 741 920	32 082

Tabel 2: Hoeveel passagiers centraal station (Latvijas Statistika, 2013)

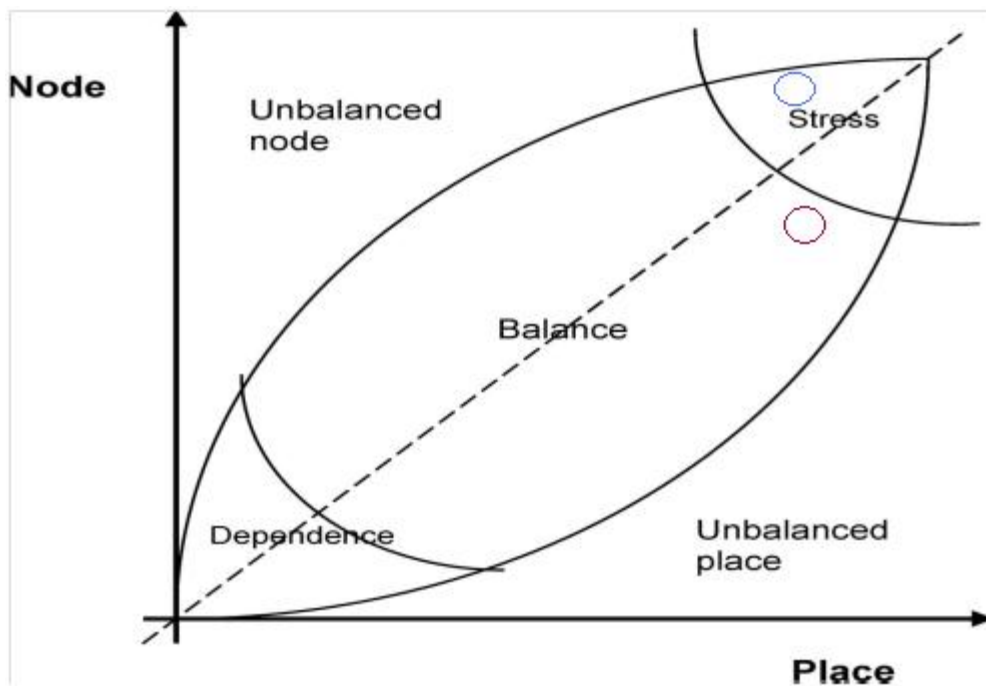
In de haalbaarheidsstudie van AECOM is een schatting gedaan van het aantal passagiers dat per traject met de Rail Baltica gaat rijden (weergegeven in tabel 3).

	<i>Aantal passagiers per dag</i>	<i>Aantal passagiers per jaar</i>
<i>Parnu – Riga (2-way)</i>	3004	1 096 460
<i>Riga – Panevezys (2-way)</i>	3572	1 303 780
<i>Totaal</i>	6576	2 400 340

Tabel 3: geschat aantal passagiers per traject naar Riga (AECOM, 2011).

In de hypothetische situatie dat alle passagiers die over die trajecten rijden ook daadwerkelijk Riga als eindbestemming of vertrekpunt hebben zou dit betekenen dat er 2,4 miljoen passagiers per jaar extra gebruik maken van het centraal station. Dit is een toename van ongeveer 20% ten opzicht van de huidige hoeveelheid passagiers. Zelfs een dusdanig grote schatting is dus volgens de geïnterviewden geen probleem voor het huidige station.

Volgens de theorie van Bertolini, zoals besproken in hoofdstuk 2.3, zal de node-waarde van het station door de nieuwe verbinding hoger zijn, wat ook invloed op de place-waarde heeft. Intensificatie en diversificatie van de bedrijvigheid op het stationsgebied kan hier een resultaat van zijn (Bertolini, 1996). In het onderstaande model zal de plek van het centraal station van Riga dan vermoedelijk verschuiven van het paarse naar het blauwe rondje.



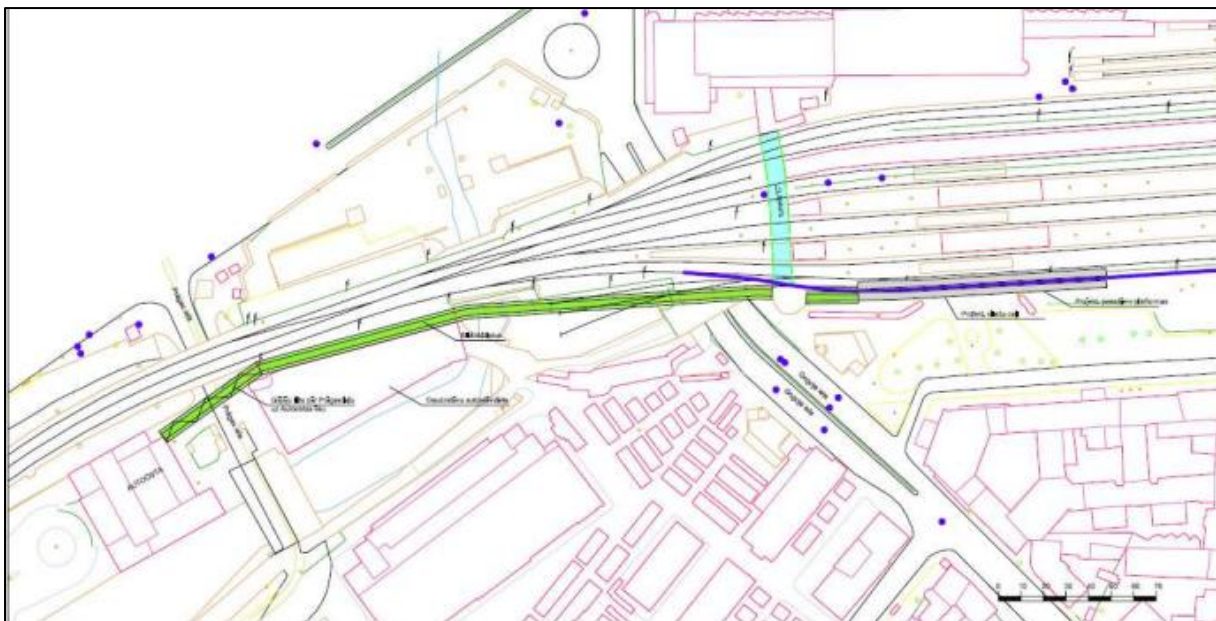
Figuur 3: Node-place model voor centraal station van Riga

3.4 Uitbreiding centraal station Riga

Hoewel uit het antwoord op vraag 2a blijkt dat uitbreiding van het centraal station van Riga niet nodig zal zijn om de Rail Baltica er direct op de laten aansluiten, zal er toch een kort antwoord worden geformuleerd op deze deelvraag, voornamelijk aan de hand van eigen observaties en kaartmateriaal.

In bijlage 1 zijn op verschillende schaalniveaus kaarten van het station te zien. Er valt onder andere uit op de maken dat het station aan de voorzijde (noordzijde) begrensd wordt door een groot winkelcentrum. Aan de achterkant is echter een vrije ruimte te zien. Probleem bij het genereren van een extra spoor is echter met name het traject dat zich hiervoor bevindt. Op bijlage 1, de tweede kaart, is te zien dat aan de oostkant een viaduct gaat over de spoorlijnen die naar het centraal station leiden. Het viaduct zal moeten worden aangepast of één van de 1520 mm gauge spoorbanen worden omgebouwd tot ofwel dual gauge (1520mm en 1435mm) of 1435 mm.

In figuur 3 is een mogelijke aanpassing van het centraal station te zien wanneer de Rail Baltica hier direct op aansluit. Aan de zuidzijde is in het groen het aangepaste spoor met bijbehorend perron te zien. Op deze afbeelding is het perron een stuk verlengd zodat er ook voor kan worden gekozen door passagiers om het perron te verlaten in westelijke richting. Hier bevindt zich het busstation waar bussen naar vrijwel alle steden in Letland en de rest van de grote Baltische steden vertrekken. Helaas zijn er momenteel nog geen betere tekeningen/plannen te vinden.

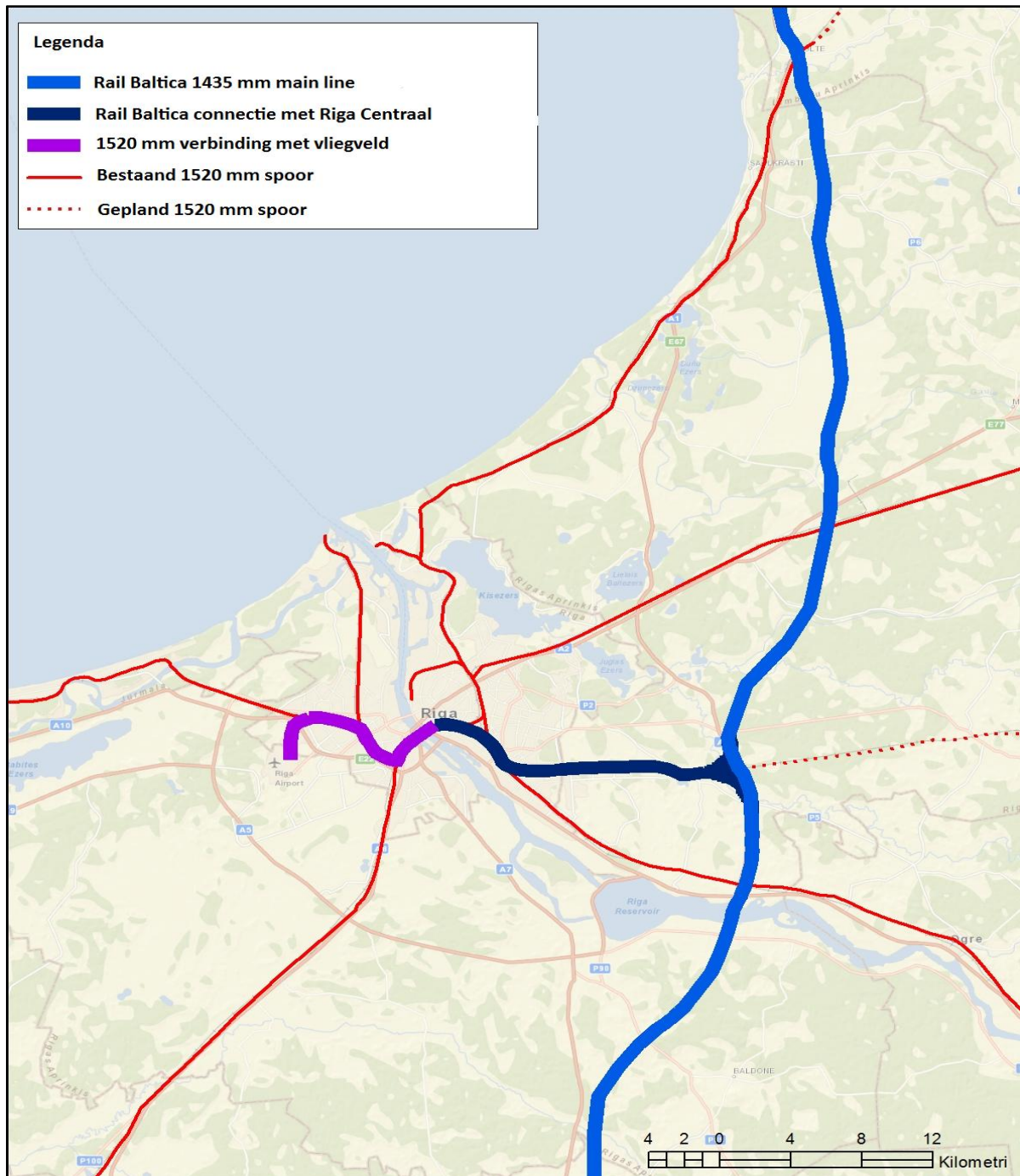


Figuur 4: mogelijke aanpassing van centraal station ten behoeve van de Rail Baltica (Imink, 2008).

Met behulp de theorie van Jan Jacob Trip kan bij een vastgesteld traject een empirische analyse worden gemaakt van de 'Quality of Place' van het centrale stationsgebied. Door de key issues bij langs te gaan kunnen verbeterpunten worden gevonden om zo tot een 'beter' stationsgebied te komen.

3.5 Mogelijke trajecten

In de handleiding voor het uitvoeren van de nieuwe haalbaarheidsstudie zijn verschillende mogelijke routes aangegeven die in de nieuwe haalbaarheidsstudie dienen te worden onderzocht (Ministry of Transport of the Republic of Latvia, 2013b). In onderstaand figuur 4 is de simpelste manier om het centraal station van Riga met de Rail Baltica te verbinden weergegeven. In deze figuur is ook een 1520 mm spoorweg weergegeven die het vliegveld en de haven met het centraal station verbindt.



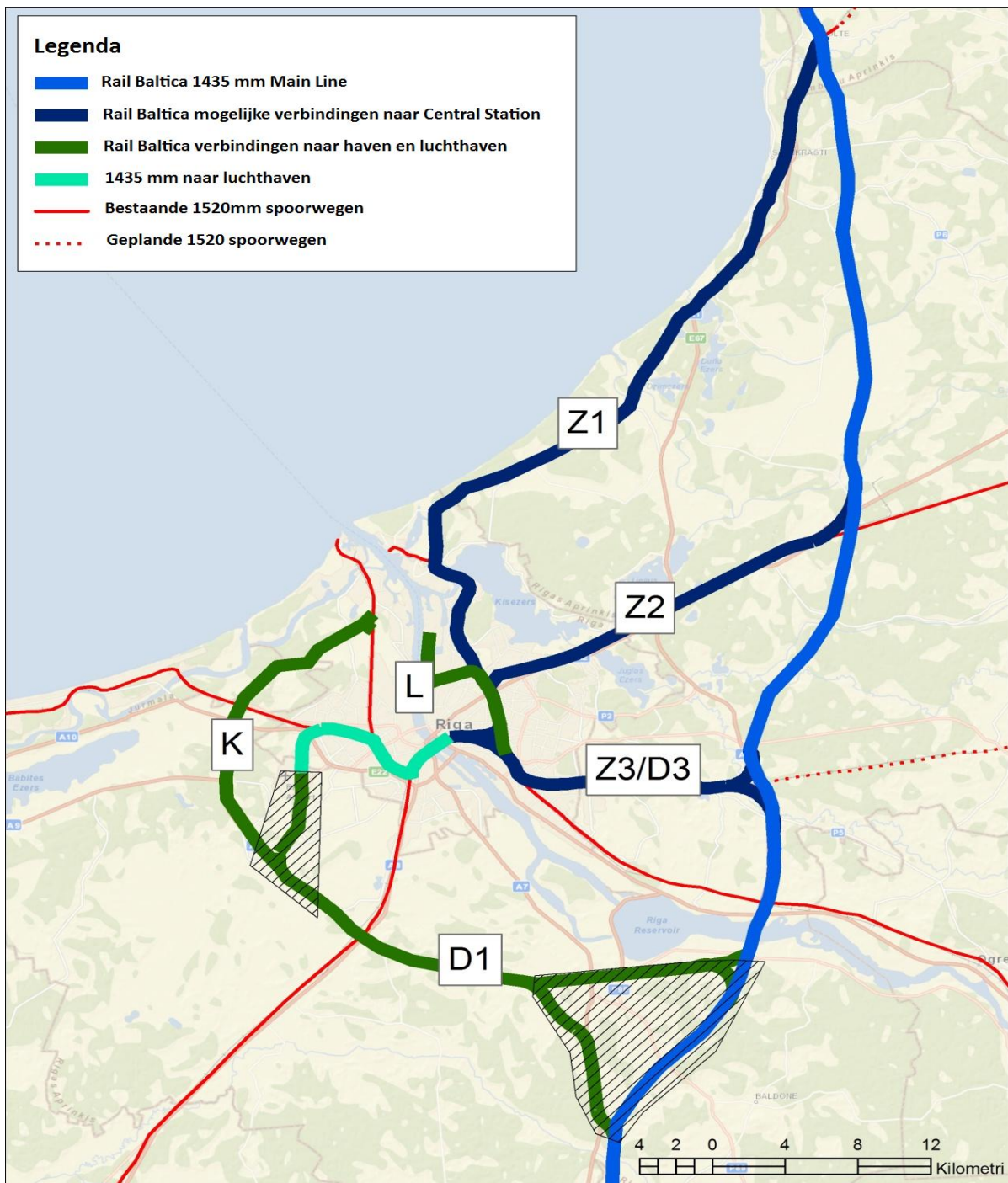
Figuur 5: Baseline optie verbinding centraal station Riga met Rail Baltica. Kaart via Ministerie van Transport (Ministry of Transport of the Republic of Latvia, 2013b) aangepast door W.H.Praamstra.

In de AECOM studie kwam de route in figuur 4 als beste uit de berekeningen, maar hierbij werd een overstapstation bij het kruispunt ten oosten van Riga voorgesteld (AECOM, 2011). Het Ministerie van Transport heeft echter bepaald dat er op zijn minst een directe verbinding met het centraal station moet komen (Krustins, 2013b). Als de route volgens bovenstaande kaart gaat worden gevolgd zou dat betekenen dat de trein een afslag van de hoofdlijn pakt richting Riga, het centraal station aandoet en dan via dezelfde route terug gaat. Hierdoor is er maar één 'corridor' nodig door de stad.

Naast de bovenstaande optie worden in de leidraad voor de nieuw uit te voeren haalbaarheidsstudie verschillende andere routes aangestipt. In het onderstaande figuur 5 zijn deze alternatieven aangegeven. De opties zullen hieronder kort worden besproken.

De mogelijkheden om Riga binnen te komen zijn via **Z1**, **Z2** of **Z3/D3**. De route terug naar de hoofdlijn kan via **Z3/D3** of **D1**. Connectie met het vliegveld en de haven is mogelijk vanaf centraal station door de basisoptie die in lichtblauw is weergegeven te combineren met de **Z3/D3** route die in en uit de stad via dezelfde route gaat. Andere mogelijkheden om het vliegveld en de haven te bereiken zijn om via **Z1** of **Z2** Riga in te gaan en via de lichtblauwe lijn en vervolgens **D1** Riga weer uit te gaan. Ook een verbinding via een van de eerder genoemde opties in combinatie met **L** en **K** behoort tot de mogelijkheden (Ministry of Transport of the Republic of Latvia, 2013b).

Optie Z1 met Z3/D3 of Z2 met Z3/D3. Bij deze opties buigt de Rail Baltica eerder af naar het westen om Riga vanaf het noorden te bereiken. Er ligt een bestaande spoorlijn op een groot gedeelte van traject **Z1**. De Rail Baltica zou er in theorie relatief simpel naast kunnen worden gelegd. Ook bij optie **Z2** kan het buiten de stad aansluiten bij een voor spoorwegen vrijgehouden corridor. Beide trajecten zorgen echter voor meerder bottlenecks binnen de stad (worden besproken in Hoofdstuk 3.6) en zijn relatief lang. Hierdoor zijn ze duur (Balgalis, 2013).

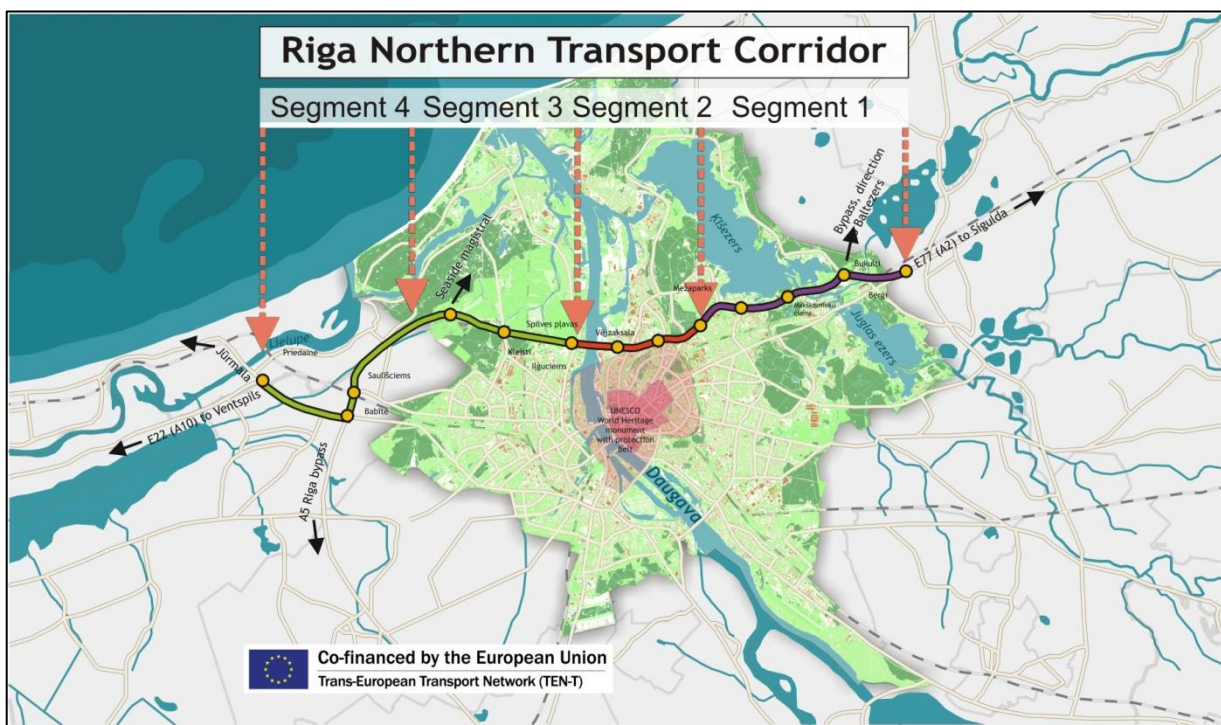


Figuur 6: Opties tot verbinding van stad Riga met Rail Baltica. Kaart via Ministerie van Transport (Ministry of Transport of the Republic of Latvia, 2013b). Aangepast door W.H.Praamstra.

Routes naar het vliegveld en de haven zijn als volgt. De **lichtblauwe** lijn gaat over/onder de rivier de Daugava door en vervolgens door de oostkant van de stad naar het vliegveld. In figuur 4 is dit een doodlopend spoor en de lichtblauwe lijn een 1520 mm spoorlijn ipv de 1435 mm gauge die de Rail Baltica heeft. Er kan ook voor worden gekozen om de **lichtblauwe** lijn te verlengen via **D1** en later weer op hoofdlijn van de Rail Baltica aan te laten sluiten. Dit is echter een behoorlijk stuk nieuw traject, met bijbehorende kosten.

Lijnen K en L zijn opties om de havens aan beide kanten van de Daugava te verbinden. K gaat met een flinke boog om de oostkant van Riga heen, terwijl L dwars door de stad gaat. Beide lijnen brengen daarom veel kosten met zich mee,

Een andere optie is een mogelijke verbinding met de Northern Transport Corridor. Dit is een nieuwe snelweg die van oost naar west Riga gaat en er voor moet zorgen dat het centrum wordt ontlast door het niet-bestemmingsverkeer een alternatieve route te bieden. Op deze manier wordt ook de luchtkwaliteit in het centrum verbeterd (Kublacovs, 2011). Er is genoeg ruimte gereserveerd naast de Northern Transport Corridor om een spoorlijn van de Rail Baltica er naast te maken (Austrups, 2013). Door deze multimodale corridor te maken in plaats van twee afzonderlijke kunnen ook bepaalde



Figuur 7: Northern Transport Corridor (Riga City Council City Development Department, 2013)

kosten worden gedeeld. Groot probleem hierbij echter is de rivier de Daugava die overgestoken moet worden. Een tunnel zou ver buiten het budget liggen (Balgalis, 2013). Een brug zou technisch zeer lastig zijn omdat vanwege de maximale scherpste van een hoek die een trein kan maken een erg lange aanloop nodig is. In binnenstedelijk gebied is een dussdanige constructie niet of nauwelijks mogelijk vanwege het gebrek aan ruimte (Krastins, 2013b; Balgalis, 2013).

3.6 Ruimtelijke bottlenecks

Een belangrijk obstakel bij alle opties indien het vliegveld en de haven van Riga worden verbonden met de Rail Baltica is de rivier de Daugava. Deze brede rivier splijt Riga in twee delen. Momenteel is er slechts één spoorwegbrug. Deze spoorwegbrug kan alleen worden gebruikt in combinatie met de Rail Baltica als het vliegveld en de haven via 1520 mm spoor worden verbonden. Het spoor op de brug ombouwen tot dual gauge is namelijk niet mogelijk. Uit berekeningen is gebleken dat de brug een gewichtsverdeling zoals die bij een 1435 mm trein voor zou komen niet aan kan (Krastins, 2013a).

Er zou dus indien het vliegveld en de haven worden verbonden met de Rail Baltica door middel van een 1435 mm spoorweg een nieuwe brug of tunnel moeten komen. Het grote probleem hierbij is niet alleen dat er ruimte moet worden gevonden, maar vooral ook de kosten die er bij komen kijken (Balgalis, 2013; Austrups, 2013). Hierbij in het achterhoofd houdend dat de meest recente gebouwde brug over de Daugava, de Zuidelijke Brug, de hoogste kosten per meter heeft van alle bruggen ter wereld (Kinasts, 2013). Een tunnel zou gezien de geologie van Riga nog duurder zijn (Kublacovs, 2013).

De UNESCO status van een groot gedeelte van het centrum van Riga maakt het traject binnen de stad lastiger te plannen. Deze gebouwen mogen niet worden afgebroken om plaats te maken voor een infrastructureel project.

Belangrijk punt is ook dat er geen gelijkvloerse kruisingen mogen voorkomen. Elke kruising met een weg/spoorweg/watergang moet worden overbrugd of ondertunneld, wat logischerwijs veel kosten met zich meebrengt (Krastins, 2013b). Uiteraard valt dit lastig te voorkomen, maar een route met zo min mogelijk kruisingen geniet daardoor financieel gezien de voorkeur.

Over verdere ruimtelijke bottlenecks kan nog weinig worden gezegd omdat zoals uit vraag 3a. blijkt dat het traject binnen de stad nog niet is vastgesteld. Uit de nieuwe haalbaarheidsstudie moet blijken wat per mogelijk traject de belangrijkste bottlenecks zijn.

3.7 Nieuwe spoortrajecten

Haven en vliegveld

Zoals in de beantwoording van eerdere deelvragen al naar voren kwam staat de verbinding van de Rail Baltica of een aftakking hiervan met de haven en het vliegveld van Riga hoog op de (politieke) agenda. Het vliegveld is op dit moment niet verbonden met een spoorlijn. De haven van Riga bevindt zich aan beide kanten van de rivier de Daugava en is beperkt verbonden (zie bijlage 2 voor kaartmateriaal)

De haven toont weinig interesse in de Rail Baltica, voornamelijk omdat ze het nut van een verbeterde verbinding met de rest van Europa niet inzien (Balgalis, 2013; Kublacovs, 2013). Veruit de meeste economische interactie vindt plaats met Rusland en de verbindingen hiermee zijn goed. Dit kan echter ook een kip en het ei verhaal zijn. Is de economische interactie zo goed omdat de verbinding er is, of is de goede verbinding er gekomen omdat er meer interactie mogelijk is met Rusland (Balgalis, 2013). Een factor die in het voordeel van de Rail Baltica weegt is dat de Russisch havens zich steeds beter aan het ontwikkelen zijn: de functie van Riga als doorvoerhaven kan dan verloren gaan (Kublacovs, 2013).

Het vliegveld van Riga is de grootste van de Baltische staten met ongeveer 5 miljoen passagiers per jaar (Krustins, 2013a). Uit een eerdere studie is gebleken dat een verbinding met het vliegveld via 1520 mm spoorweg financieel gezien uit kan (Eiduks, 2013). Uitgaande van de theorie dat de trein voor afstanden van 200 tot 500 kilometer het ideale vervoermiddel is, kan worden verwacht dat (een deel van de) passagiers uit de Baltische staten van transportmethode gaat wisselen (De Rus & Nombela, 2007)(Kublacovs, 2013). Dit argument kan echter ook worden omgedraaid: doordat het vliegveld beter bereikbaar is vanuit de rest van de Baltische staten heeft het een groot verzorgingsgebied waardoor meer mensen zullen vliegen vanaf Riga (Eiduks, 2013; López-Pita & Robusté, 2004). Hoe dit in de praktijk uit zal pakken valt lastig te voorspellen.

Verbinding met lokaal spoor

Een belangrijk punt bij de aanleg van de Rail Baltica is de mogelijkheid tot verbinden van de hogesnelheidslijn met lokaal spoor en lokale stations (Balgalis, 2013) Door meer stations te maken dan nu zijn gepland is het uiteindelijke verzorgingsgebied van de Rail Baltica aanzienlijk groter en zijn er meer economische voordelen te behalen. Er zouden dan stations moeten komen waar lokale treinen én de Rail Baltica gebruik van kunnen maken. De vracht en passagiers kunnen dan overstappen op deze stations. De vraag is echter, gezien de lage bevolkingsdichtheid of er genoeg gebruik van gaat worden gemaakt om deze extra investeringen rendabel te maken (Balgalis, 2013; Kinasts, 2013).

Hoofdstuk 4

4.1 Conclusies

Er zijn verschillende voordelen te behalen voor de stad Riga en Letland bij het aanleggen van de Rail Baltica. De geopolitieke beweegredenen achter het project zijn te verklaren als gekeken wordt naar de toenemende mate van verbondenheid met de rest van Europa (de EU in het bijzonder) door de nieuwe hogesnelheidslijn. Welke economische voordelen hieruit te behalen zijn blijft echter nog onduidelijk. Zoals uit de theorie en interviews blijkt komt dit mede omdat er niet één methodologie is voor het berekenen van alle voor- en nadelen, daarvoor heeft een dergelijk infrastructureel project te veel verschillende factoren die meewegen. De stad Riga kan door de verbeterde verbinding directe voordelen behalen die indirect door kunnen werken op heel Letland. Naast een kwestie van trots is een tweede station elders in Letland wenselijk om de economische impact voor Letland te verbeteren.

Het huidige station is groot genoeg om de verwachte extra 20% aan passagiers op te vangen. Voor de één of twee perrons die moeten worden aangepast is genoeg ruimte beschikbaar op de huidige locatie.

Het optimale traject binnen de stad moet met behulp van de nieuw uit te voeren haalbaarheidsstudie worden gevonden. Verschillende opties die moeten worden uitgewerkt zijn beschikbaar gesteld door het Ministerie van Transport. De regionale, economische, sociale, planologische en milieu impact moeten hierbij worden onderzocht. Het centraal station moet per se direct worden verbonden door een 1435 mm hogesnelheidslijn. Een verbinding met de haven en het vliegveld van Riga is gewenst. Het is belangrijk vanwege het financiële plaatje om deze nieuw te maken verbindingen onder het Rail Baltica project te laten vallen. De haven en het vliegveld staan echter zelf niet per definitie positief tegenover een verbinding met de Rail Baltica. Moeilijkheden bij het verbinden van het centraal station, de haven en het vliegveld zijn onder andere de rivier de Daugava, het UNESCO-beschermde centrum van Riga en het moeten voorkomen van gelijkvloerse kruisingen met ander spoor en (water)wegen.

4.2 Reflectie

Het doen van interviews om primaire data te verzamelen ging goed. Hoewel het lastig bleek om sommige mensen te bereiken was het enthousiastme en de vriendelijkheid van de mensen die wel mee wouden werken groot. Dat er geen academici bereid zijn gevonden voor interviews is jammer, zeker gezien de inspanningen die er gedaan zijn om een respons te krijgen.

Het was achteraf gezien beter geweest om concretere, en daardoor makkelijker te onderzoeken, hoofd- en deelvragen op te stellen. Nu heeft het geresulteert in voornamelijke beschrijvende antwoorden. De grote mate van onbekendheid en onzekerheid over veel factoren van

het project, doordat het zich in een voorbereidende fase bevindt, speelt hier natuurlijk een grote rol in. De theoretische inbedding zou in een dergelijk onderzoek ook makkelijker te verbinden zijn dan nu.

Bibliografie

AECOM, 2011. *Rail Baltica Final Report Vol. 1*, Essex: AECOM Limited.

Banister, D. & Thurstain-Goodwin, M., 2011. Quantification of the non-transport benefits resulting from rail investment. *Journal of Transport Geography*, pp. 212-223.

Bertolini, L., 1996. Nodes and places: complexities of railway station redevelopment. *European Planning Studies*, pp. 331-345.

Bertolini, L., 1998. Station area redevelopment in five European countries: An international perspective on a complex planning challenge,. *International Planning Studies*, pp. 163-184.

De Rus, G. & Nombela, G., 2007. Is Investment in High Speed Rail Socially Profitable?. *Journal of Transport Economics and Policy*, January, p. 3–23.

Eiduks, J., 2013. *Rail Baltica: Status Qua in Latvia. Is Rail Baltica on track? What does it take to make it happen?*, Riga: Ministry of Transport of the Republic of Latvia.

European Commision, 2007. *Feasibility study on Rail Baltica railways. Main conclusions and recommendations*, Brussels: European Union.

Imink, 2008. *Rail Baltica Connection with Riga City Existing Transport Infrastructure*, Riga: Baltic Sea Region INTERREG IIIB & EU.

Kublacovs, A., 2011. *Riga Northern Transport Corridor – project that respects liveability and resilience of the city*, Riga: City Development Department, Riga City Council.

López-Pita, A. & Robusté, F., 2004. High-speed line airport connections in Europe. *Journal of the Transportation Research Board*, pp. 9-18.

Ministry of Transport of the Republic of Latvia, 2013a. *"Detailed technical study and environmental impact assessment of the Latvian section of the European gauge railway line Rail Baltica*, Riga: Ministry of Transport of the Republic of Latvia.

Ministry of Transport of the Republic of Latvia, 2013b. *Technical specification: European standard gauge Rail Baltica railway line section Latvian detailed technical studies and environmental impact assessment*, Riga: Ministry of Transport of the Republic of Latvia.

NK konsultāciju birojs, 2007. *Rail Baltica Methodology Study: Developing methodology for assessment of the Rail Baltica railway route alternatives*, Riga: Riga Region Development Agency.

Peek, G.-J., Bertolini, L. & De Jonge, H., 2006. Gaining insight in the development potential of station areas: A decade of node-place modelling in The Netherlands. *Planning Practice & Research*, pp. 443-462.

Riga City Council City Development Department, 2013. *Riga Nothern Transport Corridor*. [Online] Available at: <http://www.ziemelukoridors.lv/Projekts/tabid/59/Default.aspx> [Accessed 14 june 2013].

Simkunaite, I. & Snieska, V., 2009. Socio-Economic Impact of Infrastructure Investments. *ECONOMICS OF ENGINEERING DECISIONS*, pp. 16-25.

Telička, P., 2012. *Annual Report of the Coordinator. Priority Project 27: "Rail Baltica"/"Rail Baltic" axis Warszawa-Kaunas-Riga-Tallinn-Helsinki*, s.l.: European Union.

TEN-T Executive Agency European Commission, 2013. *TEN-T Projects*. [Online]
Available at: http://tentea.ec.europa.eu/en/ten-t_projects/
[Accessed 17 June 2013].

Trip, J. J., 2007. *What makes a city? Planning for 'quality of place'. The case of high-speed train station area redevelopment*, Delft: Delft University Press.

Vickerman, R., 1989. Measuring changes in regional competitiveness: The effects of international infrastructure investments. *The Annals of Regional Science*, July, pp. 275-286.

Vickerman, R., 1997. High-speed rail in Europe: experience and issues for future development. *The Annals of Regional Science*, December, p. 21–38.

Interviews

Austrups, Jolants (2013), interview on 07-05-2013. [Riga City Council, City Development Department, Riga, Latvia]

Balgalis, Neils (2013), interview on 14-06-2013. [Grupa93, Riga, Latvia]

Kinasts, Janis (2013), interview on 11-06-2013. [Lab+317, Riga, Latvia]

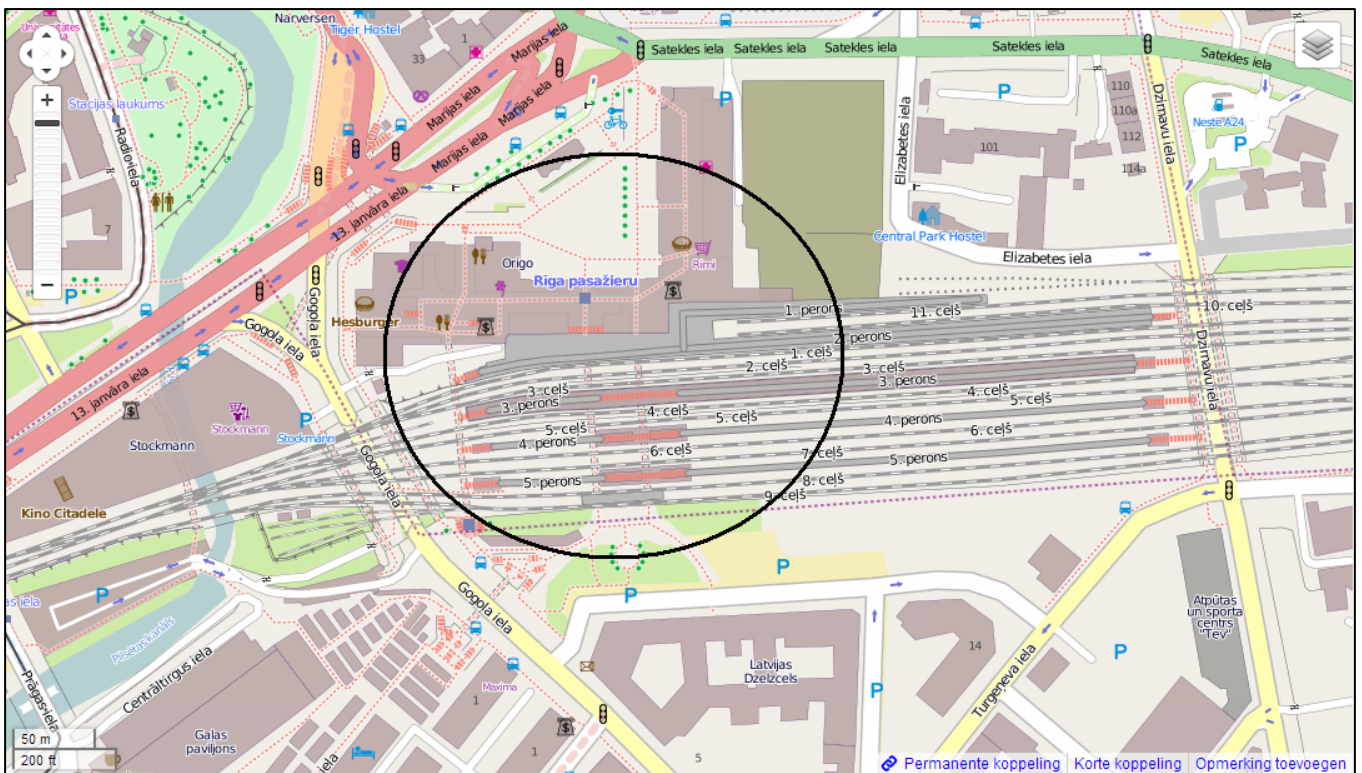
Krastins, Juris (2013a), interview on 04-05-2013. [Ministry of Transport, Railway Department, Riga, Latvia]

Krastins, Juris (2013b), interview on 03-06-2013. [Ministry of Transport, Railway Department, Riga, Latvia]

Kublacovs, Andis (2013), interview on 9-05-2013. [Latvian Association of Spatial Planners, Riga, Latvia]

Bijlage 1: Kaarten centraal station

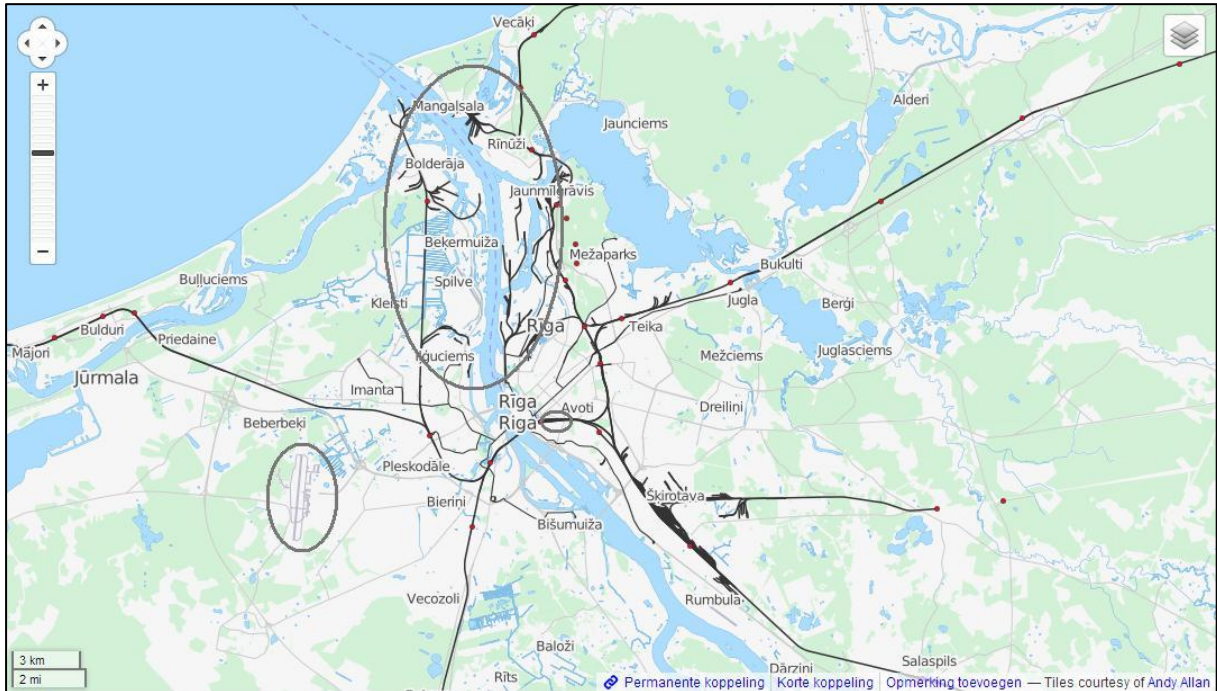
Kaarten zijn door gebrek aan mogelijkheid tot het gebruiken van ArcGIS met Openstreetmap.org gemaakt, na consulteren van meneer Marien de Bakker.



Bijlage 2: haven en vliegveld in Riga, inclusief bestaand spoor

Op onderstaande afbeelding zijn het centraal station, de haven en het vliegveld omcirkeld. Zwarte lijnen zijn de bestaande spoorwegen (inclusief tram binnen de stad). Kaart gemaakt met Openstreetmap.org.

Op de afbeelding onderaan de pagina zijn de bestaande spoorwegen in heel Letland weergegeven.



Bron: www.pv.lv

Bijlage 3: interviews

De volgende personen hebben hun medewerking verleend aan een interview:

Dhr. Juris Krastins van het Ministerie van Transport van Letland heeft zijn medewerking verleend aan twee interviews. Omdat het Ministerie van Transport namens Letland de leiding heeft in het project heeft hij veel kennis en informatie kunnen geven over het Rail Baltica project. Mr. Krastins is zelf als senior officer betrokken bij de Rail Baltica. In het tweede interview is dieper ingegaan op bepaalde aspecten die in het eerste interview slechts kort zijn besproken.

Dhr. Jolants Austrups van het Riga City Council City Development Department heeft in het verleden gewerkt bij het Ministerie van Transport, onder andere aan het Rail Baltica project. Bij zijn huidige baan is hij als projectmanager betrokken bij de planning en implementatie van het Northern Growth Corridor project. Een snelweg die er voor moet zorgen dat niet-bestemmingsverkeer het centrum niet meer door hoeft om van oost naar west en viceversa te komen. Vanuit zijn planologische achtergrond en vroegere baan bij het Ministerie van Transport is zijn interesse in, en kennis van, het Rail Baltica project aanzienlijk.

Dhr. Andis Kublacovs werkt momenteel als project director bij Linstow Center Management, maar is daarnaast ook voorzitter van de Latvian Association of Spatial Planners en project manager bij Aperta Ltd. Hij is niet direct betrokken bij de Rail Baltica, maar heeft vanuit zijn verschillende functies en persoonlijke interesse er veel kennis over.

Dhr. Janis Krinasts is eigenaar en oprichter van Lab+371, een experimenteel place making en design team en voormalig werknemer van Grupa93, een stedenbouwkundig en planologisch adviesbureau. Hij heeft gestudeerd aan de Faculty of Geography and Earth Sciences van de Universiteit van Letland. Zijn interesse is persoonlijk van aard en hij heeft meer kennis over de besluitvorming en het algehele proces dan over technische details.

Dhr. Neils Balgalis is managing director bij het eerder genoemde Grupa 93. In cooperatie met twee andere bedrijven heeft hij zich aangemeld om de nieuwe haalbaarheidsstudie naar de Rail Baltica in Letland te gaan doen. In deze hoedanigheid kan hij op dit moment als zakelijk betrokken bij het project worden beschouwd. Zijn kennis is gezien de gedane voorstudie voor het ingeleverde voorstel voor uitvoering van de haalbaarheidsstudie aanzienlijk.

De interviews en de samenvattingen zijn tenzij anders aangegeven door Wymer Praamstra gemaakt.

Interview (1) met meneer Juris Krastins

*Senior Officer bij Railway Department van Ministry of Transport of the Republic of Latvia
Zaterdag 4 mei 2013. 10:30 – 12:00*

Interview gedaan samen met Jorren Westra. Samenvatting door Wymer Praamstra.

Wat is de huidige stand van zaken rond het Rail Baltica project?

Meneer Krastins begint met het uitleggen van het begin van het Rail Baltica project. In de jaren '90 na de onafhankelijkheid werd al snel duidelijk bij het ministerie dat er een verbeterde verbinding tussen de Baltische staten nodig was. Als gevolg van de Russische overheersing waren de Oost-West verbindingen via rails en weg redelijk goed, maar de Noord-Zuid verbinding liet en laat te wensen over. Na toetreding tot de Europese Unie werd het door toezegging van fondsen en subsidies mogelijk om daadwerkelijk over te gaan tot het ontwikkelen en uitvoeren van plannen.

Het Rail Baltica 1 project is inmiddels in volle werking en moet binnen een paar jaar zijn opgeleverd. Het gaat bij dit project om een opwaardering van de huidige spoorlijnen en enkele stukken nieuw spoor. De verschillende spoorbreedtes in West-Europa en Rusland zijn hierbij het belangrijkste struikelpunt. De huidige spoorlijnen worden aangepast zodat zowel de oude treinen met de 'Russische gauge' (1520 mm) of spoorbreedte alsook nieuwe treinen met de West-Europese spoorbreedte (1435 mm) erop kunnen rijden. Dit zogenaamde double gauge spoor zorgt voor een snellere verbinding omdat er niet meer van trein hoeft worden gewisseld. Sommige stukken spoor in de drie Baltische Staten hebben namelijk de Russische spoorbreedte en anderen de West-Europese. Bij voltooiing van het Rail Baltica 1 project is de reistijd tussen de Baltische Staten al een stuk kleiner, maar omdat de route over het oude, op Rusland georiënteerde, spoor gaat is het nog niet optimaal. Met een maximumsnelheid van 120 km/h voor passagiersvervoer en 80 km/h voor vrachtvervoer is de Rail Baltica 1 ook geen hogesnelheidsspoor.

Het Rail Baltica 2 project is dit wel. Met een 'critical speed' van 240 km/h en een kortere route over een compleet nieuw aan te leggen spoor zorgt deze trein voor een aanzienlijke reistijdverkorting: nu acht/negen uur van Riga naar Tallinn en dan twee uur en een paar minuten. Van Tallinn naar de grens van Litouwen en Polen moet ongeveer 4,5 uur gaan duren als de Rail Baltica voltooid is. Over de spoortunnel Helsinki – Tallinn is nog veel onzekerheid.

De laatste belangrijke ontwikkeling was een meeting midden april 2013 toen de drie ministers van transport van de drie Baltische staten een akkoord sloten om een joint company op te richten om het Rail Baltica 2 project te leiden. Eind juli moeten de formaliteiten rond de vorming van deze joint venture afgerond zijn zodat deze in werking kan treden.

In Letland loopt momenteel een 'public procurement' (openbare aanbesteding). De inschrijving hiervoor sluit midden mei. Bedrijven kunnen zich inschrijven om een studie uit te voeren naar het traject dat in Letland gaat lopen, een milieu effect rapportage en een economische studie naar de kosten/baten (haalbaarheidsstudie). Vervolgens is de deadline voor het opleveren van het definitieve rapport eind december 2015. Hierna wordt dus pas het definitieve traject vastgesteld in Letland. De uiteindelijke voltooiing van de Rail Baltica 2 wordt door meneer Krastins geschat op 2024, maar hij durft dit niet met zekerheid te zeggen.

Welke actoren zijn betrokken bij deze fase van het project?

Het Rail Baltica 1 project wordt door de Letse Spoorwegen (VAS Latvijas Dzelzceļš) gecoördineerd en uitgevoerd.

Het Rail Baltica 2 project heeft veel verschillende actoren die op verschillende niveaus werken. Aan de top staan de drie ministers van transport van de Baltische Staten die ongeveer eens per jaar samen komen om belangrijke beslissingen te nemen. De Rail Baltica Task Force, waar ook leden van het ministerie van Polen en Finland in zitten, alsook EU vertegenwoordigers hebben min of meer het dagelijks bestuur in handen (meneer Krastins was hier niet helemaal duidelijk over, mede door taalbarrière geen goed antwoord op gekregen). De nieuw op te richten joint venture zal in de nabije toekomst de uiteindelijke leiding over het project (d.w.z. Rail Baltica 2) krijgen.

Polen en Finland worden meer en meer bij het project betrokken. Als de verbinding tussen Helsinki en Tallinn er komt, wat nog allesbehalve zeker is, is het project voor Finland nog interessanter, maar ook als de snelste verbinding tussen beide steden de boot blijft is het voor Finland interessant. Op deze manier kunnen goederen sneller/goedkoper naar West-Europa worden getransporteerd vanuit Finland.

Over de verstandhouding tussen EU en lokale actoren werd niet heel veel gezegd, behalve dat ze zoals eerder vermeld beide vertegenwoordigd zijn in de Task Force. De financiering komt zoals het nu lijkt voor 85% van de EU. De geschatte kosten zijn volgens meneer Krastins, die refereert naar een rapport van het Engelse bedrijf AECOM over de Rail Baltica, 3,86 miljard euro, waarvan 1,72 miljard in Letland zal worden besteed. Dit rapport komt echter uit 2011 en verder onderzoek (onder meer het onderzoek dat na het gunnen van de openbare aanbesteding aan een bedrijf zal worden gedaan) zal uit moeten wijzen of dit bedrag nog steeds relevant is.

Over de visie van de Letse bevolking zegt meneer Krastins niet veel te weten. Hij zegt dat er nog redelijk wat onbekendheid heerst maar dat het project steeds meer aan bekendheid wint en dat er voornamelijk positief op wordt gereageerd.

Waar komt volgens de huidige plannen de verbinding met de stad Riga?

De Rail Baltica 1 zal het centrale station Riga aandoen. Het bestaande spoor binnen de stad Riga zal hiervoor zoals eerder vermeld moeten worden aangepast zodat zowel de huidige 1520 mm als ook de nieuwe 1435 mm treinen hierop kunnen rijden. De spoorbrug is de enige grote bottleneck die meneer Krastins kan aanwijzen, dit omdat het construeren van het double gauge spoor hier lastig is omdat de constructie van de spoorbrug daar niet op berekend is. Het verschil in verdeling van het gewicht tussen beide soorten sporen kan een probleem opleveren, de IPE-profielen van de brug zijn berekend op een gewichtsverdeling volgens het 1520 mm spoor. Hij zegt dat op ministerie de optie van een tunnel onder de rivier Daugava, die Riga in tweeën deelt, wordt bekeken.

De Rail Baltica 2 gaat zoals het nu lijkt niet direct langs het centrale station. Met de hogesnelheidslijn zou dit te veel (technische) problemen opleveren. Een station in de buurt van Salaspils (ten zuid-oosten van Riga) is de meest waarschijnlijke optie. Er wordt wel benadrukt dat een goede verbinding met het vliegveld, de haven en het centraal station belangrijk is, maar omdat deze niet gemakkelijk alle drie te verbinden zijn worden nog steeds verschillende opties onderzocht. Het rapport dat uit de openbare aanbesteding zal volgen moet hier onder andere meer duidelijkheid over verschaffen.

De capaciteit van het station is volgens meneer Krastins groot genoeg om de verwachte extra reizigers op te vangen. Momenteel zijn dit 20 miljoen per jaar, waarvan 45% het centraal station van Riga aandoet. Hij wijst als voorbeeld op de passagiersstromen die het station verwerkte in de Sovjet-periode, deze zouden volgens hem rond de 100 miljoen liggen terwijl het centraal station toen dezelfde grootte had als nu.

Wat is uw mening over het project? Hoe staat u hier tegenover?

Zeer positief, de spoorlijn moet er komen om de Baltische Staten en Letland in het bijzonder te verbinden met West-Europa. Meneer Krastins verwacht een positief effect op de economie en heeft vertrouwen in de uiteindelijke realisatie van het project.

Interview met meneer Jolants Austrups

*Senior project manager. City Development Department of Riga City Council.
7 mei 2013. 14:00 – 15:30.*

Interview gedaan samen met Steven Wester. Verslag door Wymer Praamstra.

Inleiding

Meneer Austrups heeft in het verleden gewerkt aan het Rail Baltica project bij het Ministerie van Transport (tot 2010), maar heeft nu geen zakelijke banden meer met het project. Zijn interesse is persoonlijk van aard, net als de uitlatingen die hij doet in het interview. Meneer benadrukt dat dit dus niet kan worden gezien als de algemene visie van het City Development Department.

Voordat we aan onze vragen beginnen vertelt meneer Austrups kort waar hij op dit moment vooral mee bezig is in zijn functie als projectmanager bij de City Development Department van de Riga City Council. Dit betreft het Riga Northern Transport Corridor project, een zesbaans snelweg die door het noordelijke gedeelte van de stad gaat en er voor moet zorgen dat er een snellere oost-west verbinding is in de stad. Ook zorgt deze weg voor ontlasting van het drukke stadscentrum. Dit project had eigenlijk af moeten zijn, maar door te hoge kosten staat het gepland om in de periode 2015-2018 te worden uitgevoerd. Net als het Rail Baltica project is ook dit project door de EU opgenomen in het TEN-T programma.

Wat is de huidige staat van het Rail Baltica Project?/Waar komt volgens het nu geplande traject de verbinding met de stad Riga?

Meneer Austrups verwijst naar de AECOM haalbaarheidsstudie die in 2011 is opgeleverd en beargumenteert dat daarin beschreven traject, waar nu van uit wordt gegaan, niet goed is voor Riga/Letland. Hij hoopt dat in de nieuw te maken studie, die uit die openbare aanbesteding moet volgen, een beter traject op gaat leveren voor de stad Riga. De haven, het vliegveld en het centrale station zijn de belangrijkste economische punten van de stad, terwijl deze in het huidige traject beide niet direct worden aangedaan. Meneer Austrups twijfelt aan het nut van de Rail Baltica voor Letland als voor de huidige optie wordt gekozen. Bij deze optie wordt een station buiten Riga gemaakt waar de Rail Baltica stopt. Hier kan vervolgens worden overgestapt op een reguliere trein waarmee het centraal station van Riga bereikt kan worden. De haven en het vliegveld zijn niet via dit nieuw te maken station buiten Riga te bereiken. Het vliegveld van Riga is de grootste van de Baltische Staten met rond de 5 miljoen reizigers per jaar, wat het belang van deze luchthaven benadrukt.

In een toespraak heeft de president van Letland aangegeven dat het van cruciaal belang is dat het vliegveld verbonden moet worden met de Rail Baltica. Eén van de door het Ministerie van Transport opgestelde voorwaarden voor de nieuwe haalbaarheidsstudie is dan ook dat er een verbinding met de haven, het vliegveld en het centrale station in moet zitten. Dit is echter lastig gezien bijvoorbeeld het UNESCO-beschermde centrum van de stad en de brede rivier Daugava die de stad in tweeën slijt. Hoe het traject in de stad Riga uiteindelijk gaat worden gerealiseerd is dus nog niet zeker.

De link met het project waar meneer Austrups nu aan werkt, de Northern Transport Corridor komt in deze fase van het gesprek in beeld. De grond waarop deze nieuwe snelweg moet komen is 'reserved', het staat in de bestemmingsplannen voor deze strook opgenomen dat hier in de toekomst een snelweg gaat komen. Een multimodale corridor

behoort tot de mogelijkheden, met die optie is in de plannen die zijn gemaakt voor de snelweg al rekening gehouden. Naast de weg is ruimte voor een (hogesnelheids) spoor. Ook in de geplande tunnel die onder de Daugava door gaat zou een spoorlijn kunnen worden geïncorporeerd. Meneer Austrups is er persoonlijk heel erg voor om deze optie te gaan benutten in de toekomst. Hoewel de snelweg niet direct lang de haven en het vliegveld gaan, is het wel goed mogelijk om afbuigingen te maken die deze economisch belangrijke gebieden verbinden met de Rail Baltica. Omdat het land waarover dit traject zou kunnen lopen al gereserveerd is, lijkt dit een goede optie, toch geeft meneer Austrups aan dat er weinig animo lijkt te zijn onder bestuurders voor dit plan. Waarom dat precies zo is wordt niet echt duidelijk.

De Rail Baltica 1 stelt volgens meneer Austrups niet veel voor, dit is volgens hem een klein project wat weinig betekenis heeft, maar waar ambtenaren de prestigetitel Rail Baltica op hebben geplakt. Met de echte Rail Baltica wordt de Rail Baltica 2, de hogesnelheidslijn, bedoeld.

Welke actoren/stakeholders zijn betrokken bij deze fase van het project?

Door meneer Austrups wordt benadrukt dat de samenwerking tussen de Baltische Staten onderling niet altijd even vlekkeloos verloopt. De drie landen hebben verschillende visies op veel gebieden en willen natuurlijk dat hun eigen land zoveel mogelijk profijt heeft van de spoorlijn. De EU is voornamelijk toezichthouder en financier en minder bezig met de directe implementatie en het traject van de Rail Baltica. Elk van de drie landen is nu (of in de nabije toekomst) bezig met een nieuwe haalbaarheidstudie om een zo optimaal mogelijk traject binnen het eigen land vast te stellen. Meneer Austrups vindt het lastig om te voorspellen hoe dit uiteindelijk tot een overeenkomst over een traject gaat leiden.

Qua handel is Estland meer geïnteresseerd op Finland en Rusland, Litouwen op Polen en Rusland terwijl Letland meer handel voert met Zweden en Rusland. De verbeterde Noord-Zuid verbinding kan hier misschien verandering in brengen.

Wat zijn de economische voordelen van een spoorwegtunnel tussen Tallinn en Helsinki? (samenvatting van deze deelvraag gemaakt door Steven Wester)

De mogelijkheid van een spoorwegtunnel wordt voornamelijk onderzocht door Finnen en Esten, en in zekere mate ook Rusland. De plannen zijn niet meer ingepast in de officiële plannen voor de "Rail Baltica". In de eerdere plannen voor de Rail Baltica is deze spoorwegtunnel nog wel opgenomen. Het idee van de spoorwegtunnel was zelfs de aanleiding voor de "Rail Baltica" in 1993. Omdat het politiek gezien een ingewikkeld project is, is ervoor gekozen de spoorwegtunnel in eerste instantie buiten beschouwing te laten. Meneer Austrups heeft er wel vertrouwen in dat de spoorwegtunnel er komt, omdat de samenwerking tussen Estland en Finland een stuk makkelijker loopt dan de samenwerking tussen de Baltische Staten. De tunnel zal zeker van economisch belang zijn voor de Baltische Staten, vooral omdat Helsinki een grote economische speler is. Estland profiteert direct van de relatie met Helsinki. Letland en Litouwen profiteren op een indirecte manier. Toch zal de tunnel vooral de regio Tallinn - Helsinki economisch versterken. Een paar maanden geleden waren een paar Finnen van "Helsinki City Council" op bezoek. Zij zeiden dat een spoorwegtunnel de Baltische Staten via Helsinki gemakkelijk met de rest van Scandinavië kan combineren. Op die manier kan een "growth corridor" vanaf Noorwegen via Zweden en Finland naar de Baltische Staten en St. Petersburg worden gecreëerd.

Wat is uw mening over het Rail Baltica project?

Het mag uit het voorgaande duidelijk worden dat meneer Austrups kritisch tegenover de Rail Baltica staat. Zeker de stad Riga komt er volgens de huidige plannen bekaaid af, een goede verbinding met de belangrijkste economische plekken van de stad is nodig wil het voor Letland een succes worden. Verder stelt hij vragen bij de kosten van het project, hij denkt niet dat een dusdanige investering 'uit kan'. De economische baten zullen volgens hem waarschijnlijk niet opwegen tegen de kosten. Hij vindt het lastig te voorspellen hoe het uiteindelijk zal worden, maar maakt zich sterk voor een multimodale corridor die de Northern Transport Corridor en de Rail Baltica samenvoegt. Op die manier kunnen de kosten voor beide projecten lager uitkomen dan nu het geval is, vanwege het gedeelde traject in de stad Riga en kan de grond die gereserveerd is optimaal worden benut terwijl de Rail Baltica in dat scenario het vliegveld en de haven aan doet.

Interview met meneer Andis Kublacovs

*Project director bij Linstow Center Management. Voorzitter Latvian Association of Spatial Planners. Project manager bij Aperta Ltd
9 mei 2013*

Interview gedaan samen met Jorren Westra en Steven Wester. Verslag door Wymer Praamstra.

What is the current state of the Rail Baltica project?

De public procurement die door het Ministerie van Transport in uitgeschreven in de belangrijkste volgende stap richting realisatie van de Rail Baltica. Verder wordt ook door meneer Kublacovs verwezen naar het AECOM rapport, daarin staat volgens hem de meeste informatie die op dit moment beschikbaar is.

Meneer Kublacovs heeft zelf een brief geschreven aan de minister betreffende het planningsproces rondom de Rail Baltica. In zijn optiek is dit niet op de juiste manier verlopen en moet dit in het vervolg van het project beter gaan. Wettelijk zijn er bepaalde zaken niet vastgelegd die dat wel al hadden moeten zijn. Verder worden lokale overheden, gemeenten en dergelijk, niet genoeg betrokken bij het proces. Alles rondom het project (het gedeelte in Letland) is in handen van het Ministerie van Transport die op een nationaal level opereren. Ingenieurs hebben het meeste invloed op het Ministerie wat er toe heeft geleid dat het planologische aspect van het project onderbelicht is gebleven tot nu toe. Het nut van ruimtelijke planning wordt niet goed begrepen op het ministerie volgens meneer Kublacovs.

Of de financiering uit kan is nog maar de vraag. De investeringskosten zullen er hoogstwaarschijnlijk niet uit gehaald kunnen worden. Meneer Kublacovs verwijst naar een vergelijkbaar project in Taiwan, daar werd de investering er niet uitgehaald. Gezien naar het aantal inwoners daar en hier lijkt het hem zeer onwaarschijnlijk dat het in de Baltische staten wel gaat lukken. Als de spoorweg eenmaal in gebruik is valt het wel te verwachten dat de variabele kosten kunnen worden gedekt, het is dan wel rendabel, maar de investeringskosten zijn niet terug te verdienen.

Ook de ene stop die er op dit moment volgens de AECOM studie gepland staat in Letland is niet genoeg, zeker niet als het wordt vergeleken met het aantal stops in de andere Baltische staten. Aan de Lets-Litouwse grens bij Bauska zou een extra stop kunnen worden ingepland, voornamelijk ook omdat er in het Noordelijke gedeelte van Litouwen geen grotere steden zijn. Bauska, wat in Letland ligt, heeft een redelijk groot verzorgingsgebied.

Er is nu al veel vertraging in het planproces, met name Letland loopt achter volgens meneer Kublacovs. Estland en Litouwen zijn al verder met hun plannen, met name op politiek vlak kost het in Letland vaak meer tijd dan in de andere twee Baltische staten.

Which actors/stakeholders are involved in this stage of the project?

Volgens meneer Kublacovs zijn niet alleen de Baltische staten maar vooral ook Finland en de EU belangrijke actoren in het Rail Baltica project. Zoals bekend financiert de EU een groot gedeelte van de investeringen en voor Finland kan het een aanzienlijke reistijdverkortung betekenen voor transport van goederen naar West-Europa, met name in de winter als veel havens in Finland dichtgevroren zijn zou het sneller zijn om de goederen per trein naar Riga te vervoeren. De haven van Riga vriest alleen in strenge winters dicht dus zal de goederen dan verder kunnen vervoeren over water, wat goedkoper is dan over land en lucht. Toch

toont de haven van Riga op dit moment weinig interesse in de Rail Baltica, ze nemen een afwachtende positie aan.

Letland is nog niet helemaal tevreden wat betreft de financiering van de EU. Het geld wat beschikbaar is gesteld voor de Rail Baltica moet in hun optiek niet ten koste gaan van de andere fondsen die voor Letland beschikbaar zijn. Het ministerie wil dat de financiën voor dit project dus buiten het budget van de EU voor Letland om gaan.

Het belang van de EU is met name geopolitiek. De verbindingen tussen West-Europa en de Baltische staten/Finland zijn nu nog niet optimaal. Met name de weg en het spoor blijven achter ten opzichte van andere landen. Voor afstanden van 200-500 km is de trein vaak een beter vervoersmiddel dan vliegtuig en auto, maar omdat het spoorwegennetwerk in de Baltische staten voor Westerse standaarden erg ondermaats is wordt dit niet gebruikt voor deze afstanden. Maar voor de Baltische schaal zou de trein dus wel het optimale vervoersmiddel kunnen zijn. Hier komt ook de positie van het vliegveld van Riga in beeld. Zij zitten niet te wachten op een directe verbinding met de Rail Baltica omdat dit waarschijnlijk ten koste zal gaan van de vele korte vluchten naar Vilnius en Tallinn die ze op dit moment verzorgen. Omdat het voor het land wel beter kan zijn dat de Rail Baltica een directe verbinding heeft met het vliegveld zou dit ze min of meer moeten worden opgelegd, indien deze optie mogelijk blijkt te zijn binnen het traject.

Binnen Letland heeft zoals gezegd het Ministerie van Transport de touwtjes in handen. Het Riga City Council is nauwelijks betrokken bij het planproces, dit moet volgens meneer Kublacovs veranderen.

Where is, according to the current trajectory, the connection to the city of Riga coming?

Momenteel is het traject zoals beschreven in het AECOM rapport het traject zoals het lijkt te gaan worden uitgevoerd. Dit zou betekenen dat de Rail Baltica buiten Riga een stop heeft waar kan worden overgestapt op een trein die naar het centraal station gaat. Het centrale station heeft volgens meneer Kublacovs voldoende capaciteit om de extra reizigers op te vangen. Ook het traject binnen de stad naar het centraal station moet geen probleem zijn. Het grootste struikelpunt indien de haven en het vliegveld verbonden gaan worden in het oversteken van de Daugava. Een tunnel is vanwege de geologische ondergrond in Riga lastig en erg kostbaar.

Verbinding met het vliegveld is economisch waarschijnlijk rendabel en zeker een goede zet volgens meneer Kublacovs. Hij voorspelt wel verzet van het vliegveld en met name de luchtvaartmaatschappij Air Baltic. Momenteel zijn er veel mensen die een korte vlucht naar Tallinn of Vilnius/Kaunas nemen en de mogelijkheid dat in ieder geval een gedeelte van deze passagiers overstapt op de Rail Baltica is reeël.

What can you tell us about the railway tunnel between Tallinn and Helsinki? (samenvatting van deze deelvraag gemaakt door Steven Wester)

Op dit moment is de 'Baltirail Association' bezig met het promoten van de spoorwegtunnel tussen Tallinn en Helsinki. Het is qua geologie vrij makkelijk om de spoorwegtunnel aan te leggen, vanwege de basalt en graniet in de grond. Deze verbinding zou een groot voordeel zijn. Het zou vooral een groot voordeel zijn, als men met de auto op de trein kan, dit is echter wel lastig te financieren. In vergelijking met de Kanaaltunnel wonen in het verzorgingsgebied van de mogelijke tunnel wel een stuk minder mensen dan in Frankrijk en Engeland. Het is hier ook de vraag wie dit project wil financieren.

Finland en Polen zijn op dit moment de partners in het Rail Baltica project. Zij hoeven alleen verbonden te worden met de nieuwe Baltische sporen. Alleen de Poolse sporen moeten nog opgewaardeerd worden naar een hogesnelheidslijn. Letland is op dit moment veruit de zwakste partners, van alle landen betrokken bij de Rail Baltica.

What is your opinion about this project? (What are your views on the Rail Baltica project?)

Er zal waarschijnlijk veel tegenstand zijn tegen het aanleggen van de Rail Baltica, met name door directe omwonenden van de spoorlijn. De aanleg en het gebruik van de rails kunnen voor veel overlast zorgen, het NIMBY effect is hier enigszins van toepassing. Ook het opkomen van sommige stukken grond kunnen nog veel vertraging opleveren in de uitvoeringsfase.

Er zijn veel mensen die een betere verbinding met West-Europa willen en waarschijnlijk zal de spoorlijn er ook wel komen. Wel is de afhankelijkheid van de subsidies van de Europese Unie groot. Met de voorwaarde dat dit extra subsidies zijn (die losstaan van het voor Letland gereserveerde budget voor andere projecten) kan het voor Letland aantrekkelijk zijn om de Rail Baltica aan te leggen. Met name Riga zal er dan van profiteren, maar indirect het hele land, omdat Riga veruit de grootste stad van het land is en economische groei in de stad de rest van het land stimuleert.

Interview (2) met meneer Juris Krastins

*Senior Officer bij Railway Department van Ministry of Transport of the Republic of Latvia
Maandag 3 juni 2013. 18:00 – 19:30*

Om beter te kunnen praten over mogelijke verbindingen van de stad Riga en het traject in Letland heeft meneer Krastins bij het tweede interview kaartmateriaal en andere documenten meegenomen die gebruikt zijn in het maken van deze scriptie. Aan de hand van een semi-gestructureerd interview zijn de volgende vragen, tevens de deelvragen van de scriptie, aan bod gekomen.

Wat zijn de recente ontwikkelingen?

Meneer Krastins begint met verwijzingen naar het door hem meegebrachte materiaal. Hierin bevindt zich onder andere een presentatie van de directeur van zijn departement (Railway Department) die gegeven is op een conferentie met alle drie de Baltische staten. De belangrijkste conclusies van deze presentatie zijn dat Letland bezig is met budgetaire onderzoeken en procedures om de deelname van Letland in de Rail Baltica Joint Venture zeker te stellen. Verder wordt de public procurement genoemd, deze is op het moment van het interview nog een paar dagen geopend (sluiting vrijdag 7 juni). Meneer Krastins verwacht ongeveer vijf inzendingen van verschillende partijen om de nieuwe feasibility study te mogen doen.

Wat zijn de voordelen voor de stad Riga en Letland van een directe aansluiting van de Rail Baltica op het centraal station?

Naast uiteraard een betere geopolitieke situatie door een snellere verbinding via rails met West-Europa, de andere Baltische staten en Polen is er volgens meneer Krastins ook een groot economisch belang bij de te realiseren spoorlijn. De economie kan een boost krijgen door de mogelijkheid om snel via rails goederen te vervoeren en vanwege de makkelijkere bereikbaarheid kan ook de toeristische situatie zich mogelijk verbeteren. Sterke cijfers worden hier echter niet voor gegeven, deze moeten onder andere uit de nieuwe te maken haalbaarheidsstudie naar voren komen, mede omdat de vorige haalbaarheidsstudie van AECOM uit 2011 stamt, en dus gedateerd is, plus deze ook niet diep op de lokale situaties in Letland in gaat.

Dat het project definitief zal worden gerealiseerd staat vast volgens meneer Krastins. Mede omdat het een TEN-T project is en door de EU zal worden co-gefinancierd. Een eerste grote stap richting realisatie ligt echter ook op bestuurlijk gebied. De nieuwe te maken Rail Baltica Joint Venture, zoals in eerdere interviews ook al naar voren is gekomen, moet de leidende partij worden in de uitvoering van het project. Op het moment van het interview was deze Joint Venture nog niet tot stand gekomen, maar de voorbereidende papieren, die de bereidheid van de drie Baltische Staten om deze Joint Venture op te richten bevestigt, zijn al twee maanden terug ondertekend.

Dat er maar één stop in Letland gaat komen, naar alle waarschijnlijkheid, is geen probleem. Meerdere stops zou te veel ten koste van de tijdswinst die kan worden gehaald met een hoge snelheidstrein gaan. Met name de stad Riga zal direct gaan profiteren van de verbinding, maar omdat Riga veruit de grootste en belangrijkste stad van Letland is, indirect ook de rest van het land. De gemeenten die land vrij moeten maken voor de komst van de nieuwe spoorlijn wordt dit min of meer opgelegd. Tenzij ze zelf met een alternatief komen

zal de route in grote lijnen gaan lopen zoals aangegeven in de AECOM studie uit 2011 (met uitzondering van verbinding met Riga die nog moet worden onderzocht).

Is de huidige capaciteit van het station toereikend wanneer het centraal station direct met de Rail Baltica wordt verbonden?

Ja, volgens meneer Krastins heeft het station in vroegere tijden veel meer passagiers kunnen verwerken dan nu het geval is, de verwachte extra passagiersstromen die de Rail Baltica met zich mee zullen brengen hoeven geen probleem te zijn. Wel is het zo dat er ten minste één perron moet worden aangepast om de Rail Baltica daar te kunnen laten aankomen.

Kan het centraal station van Riga worden uitgebreid op de huidige locatie, of zijn er in de directe omgeving beperkingen?

Er zijn beperkingen voor uitbreiding in de directe omgeving, maar omdat grote uitbreidingen niet nodig zijn zullen deze problemen geen rol gaan spelen.

Welk traject binnen de stad is mogelijk/het meest wenselijk?

Deze vraag moet worden beantwoord aan de hand van de nieuw te maken haalbaarheidsstudie. Kaartmateriaal wat door meneer Krastins is meegenomen toont de mogelijke routes door en langs de stad. Eén van de voorwaarden waaraan de nieuwe haalbaarheidsstudie moet voldoen is het uitpluizen van de optimale route om het centraal station én het vliegveld en de haven te verbinden. In het kaartmateriaal zijn de door het Ministerie van Transport gemaakte opties aangegeven. Deze opties moeten door het bedrijf dat de haalbaarheidsstudie mag gaan doen moeten worden beoordeeld en onderzocht.

Wat zijn de belangrijkste ruimtelijke bottlenecks bij het meest wenselijke traject?

Ook dit is een vraag die uit de haalbaarheidsstudie moet blijken. Wel is het zo dat de rivier de Daugava die Riga in tweeën deelt hoe dan ook zal moeten worden overgestoken indien het vliegveld en de haven direct zullen worden verbonden. Verder zijn er verschillende punten waar het samenvoegen van de spoorlijnen met verschillende gauges problemen op kunnen leveren. Indien er over bestaand spoor gaat worden gereden door de Rail Baltica (vanaf station ten oosten van Riga naar het centraal station) zijn deze punten bottlenecks. Verder geeft meneer Krastins aan dat gelijkvloerse kruisingen van andere sporen/wegen met de Rail Baltica per se voorkomen moeten worden (vanwege potentieel gevaarlijke situaties en technische moeilijkheden). Dit kost veel extra geld en levert nieuwe bottlenecks op.

Omdat er nog niet veel bekend is over de route die uiteindelijk aangelegd gaat worden is het aangegeven van precieze locaties in dit stadium nog niet mogelijk.

Zijn er nieuwe spoortrajecten wenselijk indien de Rail Baltica het centrale station van Riga aandoet?

Zoals eerder vermeld staat er in het takenpakket dat de uiteindelijke partij die de haalbaarheidsstudie gaat doen moet uitvoeren onder andere dat er naar een mogelijke verbinding met zowel het vliegveld van Riga als de haven van Riga moet worden gezocht. Of de verbinding met beide economisch belangrijke punten van de stad financieel gezien uit kan moet ook uit de haalbaarheidsstudie blijken. Volgens de gegevens die meneer Krastins heeft meegenomen heeft het vliegveld een stijgend aantal gebruikers en zijn er al plannen van het vliegveld zelf voor een ondergrondse aansluiting van de trein op het vliegveld.

Op de vraag of het ook mogelijk zal zijn om de nieuwe te maken hoge snelheidslijn te gebruiken voor lokale treinen, weet meneer Krastins niet een zeker antwoord. Door de lage frequentie van de Rail Baltica (één trein per twee uur in eerste instantie) zal het spoor vaak leeg en mogelijk kunnen lokale, niet hoge snelheidstreinen hier dan gebruik van maken. De directe verbinding die steden die aan de route liggen dan met Riga hebben kan veel tijdsinst opleveren ten opzichte van andere transportmethoden, maar of dit mogelijk is zal onder andere uit de nieuwe haalbaarheidsstudie moeten blijken. De frequentie van de Rail Baltica hangt in principe af van de intieële vraag, dus als blijkt dat één trein per twee uur niet afdoende is, zal de frequentie worden verhoogd, in dat geval zullen lokale diensten misschien in mindere mate mogelijk zijn.

Interview met meneer Janis Kinasts

Co-founder Lab+371, place making design team. Schrijver bij Mana Riga, website over bijzondere projecten in Riga. Ex-student faculty of geography and earth sciences Universiteit van Riga. Voormalig werknemer Grupa93 (consultancy bureau in stedelijke planning en regionale ontwikkelingen)

11 juni 2013. 15:00 – 16:30

Wat zijn de voordelen voor Riga en Letland van een directe aansluiting van de Rail Baltica op het centraal station?

In de optiek van meneer Kinasts is het hele Rail Baltica project in essentie van een sterk geopolitiek karakter. Verbindingen tussen EU landen worden sterker door de TEN-T projecten, sneller kan tussen de verschillende landen worden gereisd en de economieën worden meer en meer geïntegreerd.

De economie zal waarschijnlijk baat hebben bij een dergelijke verbinding, vracht tussende verschillende Baltische staten en met de rest van Europa kan makkelijker worden vervoerd. Ook voor personenvervoer is het uitermate geschikt door met een relatief korte reistijd een alternatief te bieden aan het vliegverkeer. Hij denkt dat het project nodig is om er voor te zorgen dat Letland niet achterblijft met ontwikkelingen met de rest van de EU.

Zelf zegt hij er in ieder geval vaak van gebruik te gaan maken om naar andere plekken te komen, vliegen is relatief duur en kost over het algemeen door inchecken en bagageperikelen redelijk wat tijd, vooral voor kortere afstanden. De vraag of andere reismethoden (de bus is populair om binnen de Baltische staten te reizen) hun inkomsten zullen zien dalen speelt wel mee. Hier zijn geen cijfers over, maar kunnen alleen schattingen van worden gemaakt. Het kan zijn dat meer mensen gaan reizen naar andere landen door de komst van de Rail Baltica, maar het zou ook zo kunnen zijn dat dezelfde mensen die nu per auto, bus of vliegtuig reizen dan van vervoermiddel wisselen. In dat opzicht zou de komst van de Rail Baltica naast economische stimulatie er ook voor kunnen zorgen dat bepaalde bedrijfstakken gaan krimpen (bus-, vliegtuigmaatschappijen, autoverkopers en bouwbedrijven die wegen aanleggen bijvoorbeeld).

Het is volgens meneer Kinasts de bedoeling dat de Rail Baltica via een 'afslag' naar het centraal station van Riga gaat, aldaar kan de trein via dezelfde route weer teruggaan naar de hoofdlijn. Het zou eventueel ook zo kunnen zijn, mocht dit uit de haalbaarheidsstudie blijken, dat er ten oosten van Riga een station komt waar kan worden overgestapt op een lokale trein die naar het centraal station gaat. Verschillende opties liggen nog open.

Welk traject binnen de stad is mogelijk/het meest wenselijk?

Meneer Kinasts verwijst naar de documenten van AECOM en kaartmateriaal waar de door het ministerie aangegeven potentiële routes op staan aangegeven. De voorlopige hoofdroute door de drie Baltische staten staat vastgelegd in de haalbaarheidsstudie van AECOM. De kaarten van het ministerie die de verschillende opties aangeven moeten door de uiteindelijke 'winnaars' van de openbare aanbesteding worden onderzocht. Zijn voormalige werkgever Grupa93 is een van de kandidaten om de nieuwe haalbaarheidsstudie te doen. Via meneer Kinasts wordt dan ook contact gelegd met de directeur van Grupa93 voor een volgend interview.

Om nu al uitspraken te doen over de beste route door de stad/in de buurt van de stad is niet veel meer dan speculatie en hypotheses opstellen. Het bedrijf dat de

haalbaarheidsstudie gegund krijgt zal er tot december 2015 met ongeveer tien mensen aan werken, dus om dat op dit moment zonder het onderzoek te zeggen is niet mogelijk.

Incorporatie met de geplande Northern Transport Corridor is niet aan de orde. Met name omdat op bestuurlijk niveau er weinig tot geen samenwerking is tussen het Ministerie van Transport en de Riga City Council. Het Ministerie werkt behoorlijk top-down. Hoewel er, zoals in het interview met meneer Austrups aan de orde kwam, ruimte genoeg is om een multi-modale transport corridor te maken met de snelweg en de Rail Baltica over hetzelfde traject, is deze optie niet aan de orde bij het Ministerie. Dit is volgens meneer Krastins een algemeen probleem in Letland/Riga. De verschillende instanties werken te weinig samen, hoewel er voor beide partijen ogenschijnlijk winst uit een samenwerking valt te halen. Hij noemt als voorbeeld een nieuwe brug die over de Daugava is gemaakt. Omdat er veel verschillende partijen bij de bouw waren betrokken, die langs elkaar heen werkten, werd er veel werk dubbel gedaan. De uiteindelijke kosten van de brug zijn per meter de hoogste van de wereld. Typisch Letland aldus meneer Kinasts.

Wat zijn de belangrijkste ruimtelijke bottlenecks bij het meest wenselijke traject?

Als het economisch wenselijk is de haven en het vliegveld te verbinden, een optie die zal worden onderzocht in de nieuwe haalbaarheidsstudie, dan is de rivier de Daugava de belangrijkste grote bottleneck. Er zal een nieuwe brug/tunnel moeten komen omdat de huidige spoorbrug een gauge heeft van 1524 mm en een dual-gauge op deze brug technisch gezien niet mogelijk is. Verdere bottleneck hangen af van het gekozen traject.

Zijn er nieuwe spoortrajecten wenselijk indien de Rail Baltica het centrale station van Riga aandoet?

Zoals eerder vermeld is het verbinden van de haven en het vliegveld als prioriteit aangegeven door het Ministerie van Transport. Verder zou het misschien mogelijk zijn om lokale treinen over het nieuwe spoor te laten rijden, indien de nieuwe rails hier genoeg capaciteit voor blijken te hebben.

Wat is de eigen mening van de geïnterviewde over het project?

Waarschijnlijk gaat de trein er gewoon komen, ondanks de moeilijkheden die nu in het verschiet liggen. Er moet nog een gezamenlijke 'Task Force' worden gevormd door de drie Baltische staten, maar de voorzet hiervoor is gegeven. Ook verder op bestuurlijk niveau valt er nog veel te doen. De meeste provincies/gemeenten in Letland hebben vorig jaar nieuwe bestemmingsplannen en dergelijke moeten maken, deze zullen met de komst van de Rail Baltica weer moeten worden aangepast. Met name bij het opkopen van land van particulieren kunnen problemen ontstaan. De top-down strategie van het Ministerie van Transport zorgt op deze manier voor extra kosten en moeilijkheden. De communicatie met de lagere overheden kan veel beter.

De EU heeft er wel een grote hand in, misschien groter dan zou moeten. Financieel gezien zou het niet haalbaar zijn zonder de EU, maar na lange overheersing als onderdeel van de Sovjet Unie is Letland er niet aan toe om weer onder de vlag van een andere overheid te functioneren. Toen het project werd 'gestart' in 1995 (eerste ideeën over een dusdanige verbinding) was de hang naar het Westen door de net verkregen overheersing groter dan nu. Alles wat niet-Russisch was, werd al snel als iets positiefs ervaren. In de tussentijd is besloten dat de lijn er móet komen, ook al lijken de redenen daarvoor en met name de kosten en baten van het project niet altijd even duidelijk. Er zijn momenteel ook Russische

lobbies gaande tegen het project. De Russen zijn bang dat hun economische interactie met de Baltische staten onder de aanleg van de nieuwe spoorlijn zal gaan lijden.

Geopolitiek lijkt het project het belangrijkste, objectief gezien heeft een dusdanig kleine bevolking als de Baltische staten (nog geen 10 miljoen gezamenlijk) weinig aan een hoge snelheidstrein, zeker als gekeken wordt naar de andere achterstanden op bijvoorbeeld het wegennetwerk en de landbouwsector. Maar de EU wil door de TEN-T projecten onderlinge verbindingen tussen de EU-leden optimaliseren.

Meneer Kinasts is voor het doorgaan van het Rail Baltica project, maar realiseert zich dat er ook nadelen aan kleven en het Letland veel geld kan gaan kosten als het mis gaat. Toch is belangrijk om de verbindingen met de rest van Europa te verbeteren.

Interview met meneer Neils Balgalis

Managing Director bij Grupa93, stedenbouwkundig/planologisch consultancybureau.

14 juni 2013. 15:00 – 16:20.

Wat zijn de laatste ontwikkelingen omtrent de openbare aanbesteding van de nieuwe haalbaarheidsstudie?

Op dit moment zijn alle aanvragen ingediend bij het Ministerie van Transport. Nu is het aan het Ministerie om de aanvragen te beoordelen en de uiteindelijke partij met het beste voorstel de haalbaarheidsstudie te laten doen. Over uiterlijk twee maanden zal dit bekend worden gemaakt. Samen met andere bedrijven heeft Grupa93 een aanvraag ingediend, het is het grootste project dat in de komende jaren plaats gaat vinden in de Letland dus meneer Balgalis hoopt van harte dat zijn aanvraag wordt gehonoreerd.

Wat zijn de voordelen voor de stad Riga en Letland van een directe aansluiting van de Rail Baltica op het centraal station?

In eerste instantie is het een project met een hoge geopolitieke waarde. De onderlinge banden tussen landen die zich bij de EU bevinden worden op deze manier gestimuleerd. De Rail Baltica is niet alleen een project om de Baltische staten te verbinden met elkaar en omliggende landen, maar ook om bijvoorbeeld er voor te zorgen dat Scandinavië makkelijker bereikt kan worden. De interconnectiviteit tussen de EU-lidstaten staat hoog op de agenda van Brussel, daarom zijn de TEN-T projecten in het leven geroepen.

Voor Letland hangt het er heel erg van af waar de trein gaat stoppen en hoe vaak. Als de enige stop in Riga is en de Rail Baltica verder in een rechte lijn dwars door het land gaat is het in principe voor Letland niet rendabel, het is dan niet meer dan een corridor door het land heen waar verder niks aan kan worden verdiend. Indien lokale spoorwegen en industriën kunnen worden verbonden met de Rail Baltica is het een ander verhaal. Dit is ook wat in het voorstel voor een haalbaarheidsonderzoek van Grupa93 staat. Door verschillende treintijden en treinen met verschillende bestemmingen te laten rijden op het Rail Baltica spoor kunnen meer stations worden gemaakt die allen profijt kunnen hebben bij de hoge snelheidslijn. Zo zouden er sneldiensten kunnen komen tussen bijvoorbeeld Kaunas en Tallinn, maar ook een zou het mogelijk moeten zijn om vanuit Berlijn naar Bauska te gaan. De in de plannen van de AECOM naar voren komende frequenties van rijden (één trein per twee uur in het begin) laten een dusdanige invulling van het spoor toe. Dit is niet simpel, maar moet mogelijk zijn.

Eén stop in Letland, en dan ook nog ten oosten van Riga en niet in het stadscentrum, zou ook als een belediging voor het land worden opgevat volgens meneer Balgalis. Litouwen en Estland hebben immers betere (en meer) stops, terwijl Riga de grootste stad van de Baltische staten is.

Het is bij dit project, net als bij vele andere grote projecten, tot op een bepaald niveau ook gissen wat de effecten zullen zijn zodra de spoorlijn is aangelegd. Zo is er bijvoorbeeld nu veel meer economische interactie in oost-west richting en vice versa dan noord-zuid. Maar het is een kip en ei verhaal; is er meer interactie omdat die verbindingen beter zijn, of zijn er betere verbindingen omdat er meer economische interactie mogelijk is. Het kan zo zijn dat er na de aanleg van de Rail Baltica veel meer noord-zuid interactie plaats gaat vinden dan nu het geval is. Meneer Balgalis denkt dat de Rail Baltica een sterk positief effect op de economie van Letland zal hebben, zeker als zijn plannen van connectiviteit met de lokale spoorwegen doorgang gaat vinden.

Zonder steun van de EU kan het project logischerwijs niet doorgaan. De beloofde financiële bijdrage van de EU is nodig om het project te kunnen realiseren. Zelf is een bijdrage van een paar honderd miljoen voor Letland al heel veel (budget per jaar is in totaal 5 miljard).

De Russen zijn bovendien bezig de havens in eigen land beter te ontwikkelen. Nu zijn er ook veel Russische bedrijven die havens in de Baltische staten als doorvoerhavens gebruiken. Als deze functie van de havens in bijvoorbeeld Letland weg valt, zou een noord-zuid verbinding nodig zijn om economische interactie met andere landen te bevorderen.

Een ander, meer indirect, voordeel is dat er weinig tot geen ervaring is in Letland met projecten van deze grote. Expertise wordt opgedaan door te doen, voor andere projecten kunnen de hier opgedane ervaringen worden gebruikt. Met name op bestuurlijk vlak is het een nieuwe proces.

Is de huidige capaciteit van het station toereikend wanneer het centraal station direct met de Rail Baltica wordt verbonden?

Ja, het station kan de toekomstige extra passagiersstroom naar verwachting aan.

Kan het centraal station van Riga worden uitgebreid op de huidige locatie, of zijn er in de directe omgeving beperkingen?

De enige uitbreiding die nodig zal zijn, indien de optie wordt gekozen waarbij de trein naar het centraal station gaat en dezelfde weg weer terug is dat ten minste één perron moet worden omgebouwd. Dit is echter mogelijk op de huidige locatie.

Welk traject binnen de stad is mogelijk/het meest wenselijk?

Hier is nog weinig over bekend, omdat dit uit de nieuwe haalbaarheidsstudie zal moeten blijken. Wel is het zo dat optie die in de AECOM studie de voorkeur kreeg wel de meest makkelijke is. Het land wat er voor nodig is buiten de stad is al gereserveerd, er is een corridor voor de trein beschikbaar. Binnen de stad zal de lijn aansluiten op bestaande spoorwegen, dus ook daar zijn er weinig moeilijkheden.

Naast deze korte optie zijn er verschillende andere opties die door het Ministerie van Transport zijn opgesteld. Elk van deze opties brengt zijn eigen moeilijkheden met zich mee, met name de ruimte binnen de stad kan een probleem worden. Het is wel per se nodig dat de Rail Baltica op het centraal station aansluit om de verbinding rendabel(er) te maken voor Letland. Eén station buiten de stad, waarna moet worden overgestapt op een lokale trein, is niet wenselijk.

De Rail Baltica is niet alleen maar een nieuw spoor, maar een heel nieuw systeem. Alles eromheen moet nieuw worden gebouwd, dus er komen veel zaken bij kijken. Spoorwegovergangen moeten worden vermeden, dus alle kruisingen met andere wegen en sporen moeten of er onderdoor of er overheen gaan. Binnen de stad is dit uiteraard lastig te realiseren.

Een multimodale corridor waarin de Northern Growth Corridor en de Rail Baltica samen komen behoort niet tot de mogelijkheden, alleen al vanwege de manier waarop de Daugava moet worden overgestoken. Bij een brug is het niet mogelijk om beide te verbinden, de hoek van stijging van een brug is niet te maken met een trein. Een tunnel als oplossing zou veel te duur zijn.

Wat zijn de belangrijkste ruimtelijke bottlenecks bij het meest wenselijke traject?

Naast de rivier de Daugava als bottleneck zijn er in Letland redelijk wat Natura 2000 gebieden. Sommige hiervan moeten worden doorkruist als het huidige plan uit de AECOM studie doorgaat. Dit geldt niet zozeer voor het traject naar het centraal station van Riga, maar wel voor het totale traject. Verder hangen de bottlenecks af van het gekozen traject, dit moet dus nog worden onderzocht in de nieuwe haalbaarheidsstudie.

Zijn er nieuwe spoortrajecten wenselijk indien de Rail Baltica het centrale station van Riga aandoet?

Hoog op de politieke agenda staan de verbindingen met de haven en het vliegveld van Riga. Er moet onderzocht worden hoe deze twee economisch belangrijke punten kunnen worden verbonden met de Rail Baltica. Dit kan per lokale treinen of misschien zelfs direct op de hoofdlijn. Belangrijk voor de financiële situatie is dat wanneer de verbindingen naar vliegveld en haven onder het Rail Baltica project vallen, dit betekent dat de EU het mede gaat financieren.

Het bestuur van de haven van Riga is niet erg enthousiast over het plan de haven te verbinden met de Rail Baltica. De meeste vracht en economische interactie gaat in oost-west richting, dus goede verbindingen met het noorden en zuiden worden niet per se nodig geacht, zeker niet als dit hoge kosten met zich meebrengt.

Het vliegveld is een iets ander verhaal. Er waren al plannen om de verbinding tussen het centraal station en het vliegveld te verbeteren. Trein en tram behoren beide tot de mogelijkheden. Op het moment gaan alle passagiers met de taxi, bus of eigen auto naar het vliegveld. Vanuit de rest van Letland en zelfs de twee andere Baltische staten zijn lokale bussen de meest gebruikte optie. Het is de vraag of er meer passagiers naar het vliegveld zullen komen als de Rail Baltica er op aansluit. De bus is nu een goedkope en relatief snelle mogelijkheid om naar het vliegveld te komen. Ook hier spelen de financiën een rol. Als de nieuw aan te leggen verbinding naar het vliegveld een trein gaat worden en deze kan worden betrokken bij het Rail Baltica project, dan kan er bij de financiering van het project gerekend worden op een grote bijdrage van de EU.

Wat is uw mening over het project?

De politieke wil is er en uit de laatste enquêtes onder de bevolking staat 75% van de mensen achter het project. Er zijn nog veel obstakels te overwinnen tot de lijn in gebruik kan worden genomen, maar het gaat er zeker komen op de lange termijn. Zeker als volgens ons plan de lokale economieën er van kunnen profiteren. Voor nu is het zaak om de verschillende mogelijkheden goed uit te pluizen in de nieuwe haalbaarheidsstudie en het dan gewoon te doen. Als we het te ver in de toekomst plannen gaat het er waarschijnlijk niet komen, dus er moet nu gehandeld worden.