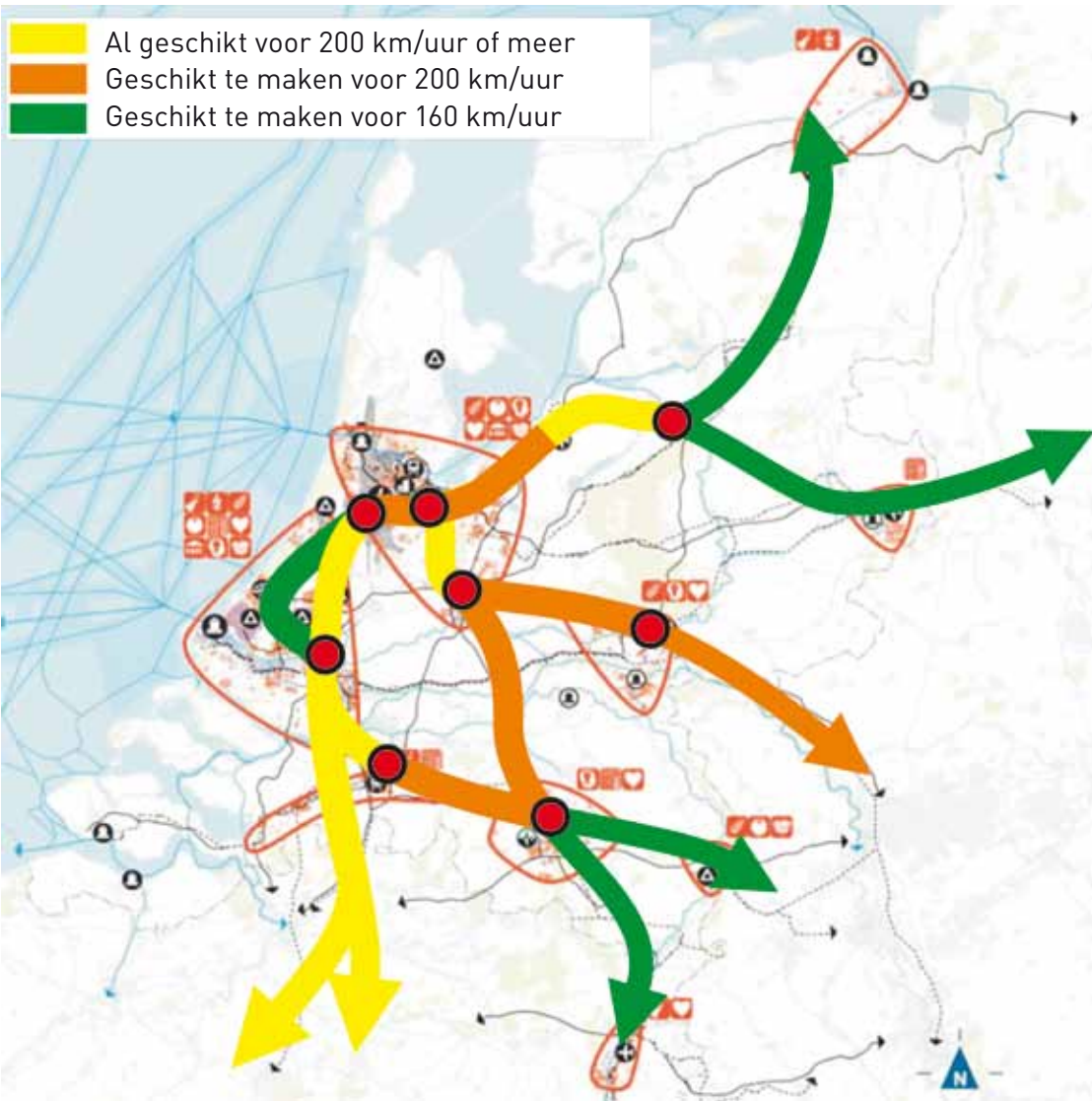


- Al geschikt voor 200 km/uur of meer
- Geschikt te maken voor 200 km/uur
- Geschikt te maken voor 160 km/uur



Een topsegment op het spoor verbindt economische kerngebieden, stedelijke regio's en luchthavens, nationaal en internationaal.

Snelle treinen verbinden de economische centra in Europa met de belangrijkste luchthavens. In Nederland staat een hogere snelheid op het spoor niet op de agenda. Dat moet veranderen, wil Nederland aansluiting houden met de economische dynamiek.

Hogere snelheid basis voor economische dynamiek

# Topsegment op het spoor

GASTAUTEURS BAS GOVERS EN HENK DOEKE VAN WAVEREN

Over de hele wereld trekt de economie naar de sterk verstedelijkte gebieden. Binnen de kenniseconomie vormen de steden en de stedelijke regio's de economische broedplaatsen van de 21e eeuw. Een groeiend aantal kenniswerkers verplaatst zich werkend van afspraak naar afspraak, regionaal, nationaal en internationaal. Hiermee groeit ook de behoefte aan snel en betrouwbaar vervoer tussen de stedelijke regio's. Voor het verbinden van de kenniscentra en topsectoren is behoefte aan een samenhangend stelsel van luchthavens en

spoorverbindingen.

In alle discussies over snelheid op het spoor overheersen vooral de argumenten om een hogere snelheid níet op de agenda te zetten. Hogere snelheden stellen extra eisen aan de overwegveiligheid, aan het beveiligingssysteem (Ertms) en de baanvakcapaciteit. Voor deze extra investeringen is geen ruimte. En is het veraangename van de reis niet veel kosteneffectiever? Terechte vragen, maar moeten we daarom maar afzien van hogere snelheden op het spoor? Wij denken van niet.

## Productinnovatie

Snelheidsverhoging is in onze ogen een noodzakelijke productinnovatie. Het Programma Hoogfrequent Spoor (PHS) gaat er min of meer van uit dat de reizigers wel komen. Dat is te gemakkelijk. Wat gebeurt er als de files sterk afnemen? En als de OV-studentenkaart minder aantrekkelijk wordt? Is het reëel om reizigersgroei te verwachten als alleen het bestaande product verbetert? De vervoervraag kan ook afnemen als het vervoerproduct niet aansluit op een veranderende mobiliteitsbehoefte.

Een mooi voorbeeld van productinnovatie is RandstadRail in Rotterdam/Den Haag. Het ov-gebruik is ver boven verwachting en het effect op de ruimtelijk-economische integratie van beide regio's is aanzienlijk. Op vergelijkbare wijze is een hogere snelheid op het spoor eveneens een noodzakelijke productinnovatie, met gunstige ruimtelijk-economische effecten. Daarmee boren we een nieuwe vervoermarkt aan.

### Geleidelijk sneller

Ten opzichte van de ons omringende landen hebben we een duidelijk voordeel: de afstanden zijn minder groot en er is weinig doorgaand vervoer. Investerings in nieuwe hogesnelheidslijnen zijn daarom niet nodig. We kunnen volstaan met het geleidelijk verhogen van de snelheid op het spoor, van 140 naar 200 kilometer per uur, en het beter integreren van de HSL in het spoornet. Zo maken we op nationaal niveau snellere verbindingen mogelijk. Met de integratie van de concessies voor de HSL en het kernnet heeft de overheid al een belangrijke stap gezet.

Er is meer goed nieuws. Een aantal baanvakken is in het verleden al geschikt gemaakt voor 200 km/uur, alleen wordt deze potentie nog niet benut. Dat geldt voor de Hanzelijn en de corridor Utrecht-Amsterdam. Elders verdwijnen in het kader van PHS al overwegen. Door bij de investeringen voor PHS in te spelen op toekomstige hogere snelheden kan veel geld worden bespaard.

### Op naar topsegment

Ons voorstel is om nu helder vast te stellen op welke corridors in de toekomst hogere snelheden zijn gewenst, zodat hier geleidelijk naar toe kan worden gewerkt. Het aantal corridors kan afnemen door snelle verbindingen maximaal te bundelen. Zo ontwikkelt zich een topsegment op het spoor. Internationale en nationale treinen verbinden dan de economische centra in de Randstad en de luchthavens met de omliggende stedelijke regio's in binnen- en buitenland. In plaats van 6 maal per uur een Intercity op de belangrijkste PHS-corridors ontstaat dan 4+2: elk kwartier een Intercity, die eventueel wat vaker stopt, en 2 maal per uur een snelle hart-op-hartverbinding. Dit patroon is makkelijker inpasbaar op het spoornet en eenvoudiger uit te dunnen in de daluren dan elke 10 minuten een trein. Bovendien schept het mogelijkheden voor een eigen productmarketing met bijpassende faciliteiten.

### Zes topcorridors

Het topsegment op het spoor behelst het verbinden van de economische topcentra, de nationale lijnen over grotere afstand (Groningen, Twente en Zuid-Limburg) en de internatio-

nale treinen naar België en Duitsland (Berlijn, Ruhrgebied). We volstaan met het benoemen van zes topcorridors, waarvan vijf met het knooppunt Schiphol of Amsterdam Zuid:

- Amsterdam-Rotterdam-Brussel-Parijs/Londen
- Amsterdam-Utrecht-Arnhem-Ruhrgebied
- Den Haag-Rotterdam-Breda-Eindhoven-Düsseldorf
- Amsterdam-Zwolle-Groningen
- Amsterdam-Zwolle-Hengelo-Berlijn
- Amsterdam-Utrecht-Eindhoven-Limburg/Luik/Aken

In de brede Randstad – het gebied binnen Zwolle, Arnhem, Eindhoven en Breda – is de snelheid op deze topcorridors 200 km/uur. Door de lijnen te bundelen kunnen de reizigers optimaal profiteren van de hogere snelheid. Op een aantal corridors in de Randstad is 200 km/uur al mogelijk. Nieuwe corridors voor die snelheid zijn Utrecht-Arnhem, Utrecht-Eindhoven en Breda-Eindhoven. Op de regionale uitlopers richting Groningen, Twente en Zuid-Limburg volstaat 160 km/uur. Het gaat dan om Eindhoven-Venlo, Eindhoven-Maastricht, Zwolle-Groningen en Zwolle-Hengelo.

### Benut de Hanzelijn

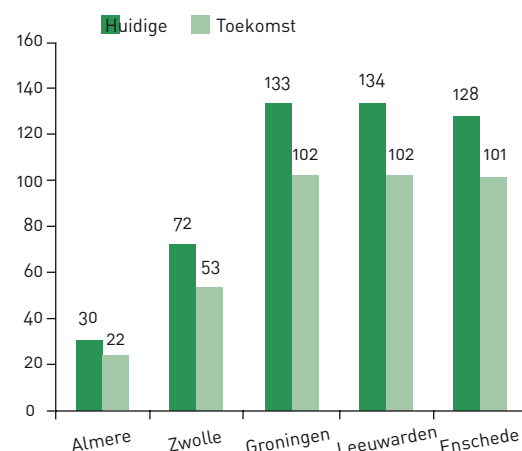
Cruciaal in ons voorstel is de Hanzelijn. Samen met de HSL vormt de Hanzelijn een hogesnelheidskorridor van Zwolle tot Breda waarvan meerdere verbindingen gebruikmaken. Door het baanvak Zwolle-Hengelo te verbeteren profiteren ook de Intercity naar Twente en de trein naar Berlijn van de snelle Hanzelijn. Ook verbetert de positie van Zwolle als knooppunt en poort naar het Noorden. In het Zuiden vormt Eindhoven het logische knooppunt in het topsegment.

### Stapsgewijs sneller

Op topcorridors in de brede Randstad ontstaan met 200 km/uur lucratieve nationale en internationale dagrandverbindingen die kunnen concurreren met de auto. Een snelle realisatie zit er niet in, maar naar zo'n topsegment toewerken kan wel. De invoering van Ertms kan beginnen op de topcorridors in de brede Randstad. Nieuw materieel stroomt dan corridorgewijs in en lokale snelheidsbeperkingen worden projectgewijs aangepakt. Al geplande projecten op de topcorridors moeten niet op 140 km/uur in beton worden gegoten, maar zodanig worden uitgevoerd dat later kosten kunnen worden bespaard als de snelheid omhoog gaat.

### Kortere reistijden

De reistijdeffecten van de hogere snelheid zijn aanzienlijk. Als voorbeeld noemen we de topcorridors naar het oosten en noorden van



Huidige en toekomstige reistijden vanaf Schiphol naar het oosten en noorden van het land bij hogere snelheden.

het land waar de reissnelheid geleidelijk kan toenemen. Daarbij wordt de potentie van de Hanzelijn (200 km/uur) daadwerkelijk benut en kan de snelheid op de baanvakken voorbij Zwolle geleidelijk omhoog van 140 naar 160 km/uur. In totaal is een reistijdverkorting hart-op-hart van 20 tot 25 procent mogelijk.

### Nu doorpakken

Van belang is om nu al te beginnen met de ontwikkeling van een topsegment op het spoor. Dit vormt de basis onder de ruimtelijk-economische hoofdstructuur. Door nu de topcorridors samen met de gewenste snelheid te benoemen kan bij investeringen in het spoor veel geld worden bespaard. De kosten van hogere snelheid nemen verder af door de volgende ontwikkelingen:

- op een aantal baanvakken is 200 km/uur al mogelijk, zoals tussen Amsterdam-Utrecht en op de Hanzelijn;
- overwegen op de PHS-corridors worden ongelijkvloers in verband met de hogere frequenties;
- Ertms kan geleidelijk worden uitgerold, waarbij de topcorridors prioriteit krijgen.

Een basispatroon van 4 Intercity's en 2 topsegmenttreinen sluit beter aan op de marktvrage. Het biedt meer mogelijkheden om te verdunnen en te splitsen dan een basispatroon van 6 maal per uur. Kortom: alle redenen om nu een strategie op te zetten voor geleidelijk hogere snelheden op de topcorridors van het spoornet.



Bas Govers is topadviseur strategie en beleid. Henk Doeke van Waveren is adviseur spoor en ov. Beiden werken bij Goudappel Coffeng.