

De uitbreiding van het aantal sporen bij Weesp is pas echt interessant als tussen Schiphol en Lelystad de snelheid omhoog gaat naar 160 tot 200 kilometer per uur. Anders blijft het filerijden op deze verbinding tussen de HSL en de Hanzelijn, betogen Henk Doeke van Waveren en Niels van Oort.

# Maak SAAL toekomstproof

GASTAUTEURS HENK DOEKE VAN WAVEREN EN NIELS VAN OORT

De rijksoverheid heeft onlangs besloten het aantal sporen in Weesp uit te breiden van zes naar acht. Het project is een onderdeel van OV SAAL, de spoorverbinding Schiphol–Amsterdam–Almere–Lelystad. Daarnaast komt er Ertms op de trajecten Hoofddorp–Lelystad en Amsterdam–Hilversum. Dit zijn stappen in de goede richting, maar afdoende is het niet. De HSL en de Hanzelijn zijn geschikt voor snelheden van 200 km/uur of meer. Met een snelheid van maximaal 140 km/uur dreigt het verbindingstuk tussen HSL en Hanzelijn een nieuwe flessenhals te worden. Daarom zeggen wij: maak dit traject toekomstproof door zodanig te investeren dat de snelheid omhoog kan, zodat later kosten kunnen worden bespaard in de exploitatie.

## Hoge snelheid loont

Door de integratie van de HSL met het hoofdtraject en het invoeren van Ertms tussen Hoofddorp en Lelystad, ontstaat een HSL-corridor van Breda tot Zwolle die geschikt is voor 200 km/uur of meer. Hiervan kunnen meerdere verbindingen profiteren. Zo ontstaan er mogelijkheden om snelle treinen vanuit Breda via Rotterdam, Schiphol, Amsterdam Zuid en Almere, maar ook vanuit Den Haag, door te laten rijden naar Zwolle en verder. De HSL is geschikt voor 300 km/uur en de Hanzelijn voor 200 km/uur. Ook bij de aanleg van de Flevolijn is al rekening gehouden met 200 km/uur. Door het spoornet geschikt te maken voor hogere snelheden kunnen de reistijden tussen de landdelen en binnen de brede Randstad aanzienlijk afnemen. Tussen de zuidelijke Randstad en Noord-Nederland daalt de reistijd met 25 procent.

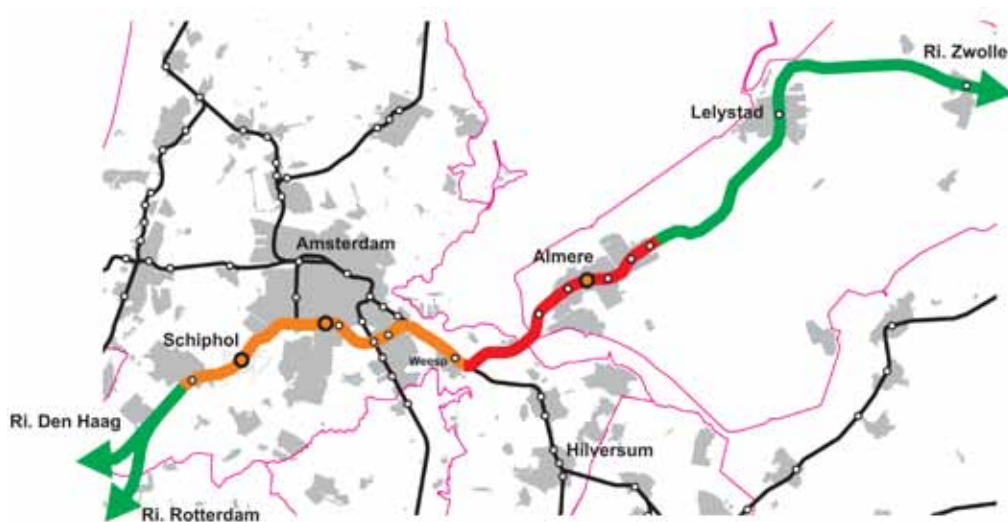
## Fasering

2015: Knelpunten Zuidtak opgelost

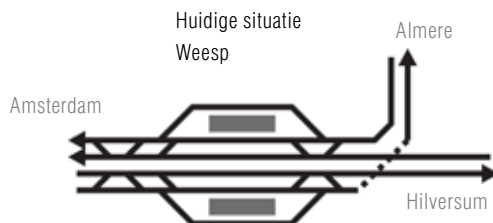
2020: Knelpunt Weesp opgelost

2030: Knelpunt Almere opgelost

2040: Topsegment, waaronder topcorridor HSL–Hanzelijn



- HSL richting Rotterdam 300 km/uur en Hanzelijn 200 km/uur
- Knelpunten Zuidtak en Weesp oplossen
- Verdubbeling spoor en 200 km/uur



Twee doorgaande sporen bij Weesp.



Voorstel: vier doorgaande sporen, waarvan de twee buitenste (groen) geschikt zijn voor 200 km/uur.

Economische kernregio's worden hoogwaardig met elkaar verbonden, Schiphol positioneert zich als dé intercontinentale hub voor Noordwest-Europa, en er ontstaan nieuwe vervoermarkten door beter aan te sluiten op trends zoals urbanisatie, jongeren die minder autorijden en telewerken. Een eerste exercitie laat zien dat na invoering van het topsegment op de corridor Den Haag–Groningen het aantal reizigers toeneemt met 20 tot 50 procent.

## Schiphol–Almere

Tussen de HSL en de Hanzelijn vormt het traject Schiphol–Almere een obstakel. Op dit baanvak

rijden zowel hoogfrequente Sprinters als snelle (inter)nationale treinen. De verschillende snelheden veroorzaken conflicten waardoor files ontstaan op het spoor. De treinen zitten bovendien overvol. De toename van het vervoer noopt tot een grotere vervoercapaciteit.

In het kader van OV SAAL is een pakket van kortetermijnmaatregelen in uitvoering waardoor de betrouwbaarheid, kwaliteit en capaciteit op het spoor sterk verbeteren. Een van maatregelen is uitbreiding van de Amsterdamse Zuidtak van twee naar vier sporen. Op middellange termijn gaat het aantal sporen in Weesp van zes naar acht en er komt Ertms.

Sommige verbeteringen laten lang op zich wachten. OV-Magazine koos een ov-project uit en bericht elk nummer hoe de vlag er bij hangt.

## Zo snel kan het gaan

Begin april publiceerde OV-Magazine het artikel 'Topsegment op het spoor' van Goudappel Coffeng. In het artikel pleitten wij voor een stapsgewijze uitrol van een aantal corridors voor snelle treinen tot 200 km/uur die de economische centra in Europa met de belangrijkste luchthavens verbinden. Het gaat hierbij niet om een pleidooi voor nieuwe (hogesnelheids)infrastructuur zoals de HSL of de Hanzelijn, maar juist om het stap voor stap uitbouwen en anders benutten van bestaande infrastructuur.

De Dag van de Rail bood het podium om het plan toe te lichten. De motiecommissie van het congres vond het een goed idee en overhandigde het voorstel aan enkele leden van de Tweede Kamer. Eind juni nam de Kamer een motie aan om NS te verplichten voortaan alleen Intercity's te bestellen die tenminste 200 km/uur kunnen rijden. Vervolgens oarmde NS eind september het uitgangspunt dat nieuwe Intercity's geschikt moeten zijn voor 200 km/uur. NS wil graag op daarvoor geschikt gemaakte baanvakken (Hanzelijn en Amsterdam-Utrecht) Intercity's met 200 km/uur laten rijden. Daarvoor komen volgens NS de treindiensten Den Haag-Groningen en Den Helder-Nijmegen als eerste in aanmerking. Door baanvakken uit te bouwen tot volledige corridors kunnen de reistijden tussen de landsdelen en de Randstad aanzienlijk afnemen. Dit leidt ertoe dat we stapsgewijs toegroeien naar een gedifferentieerd treinaanbod in snelheden, verbindingen en kwaliteit. Zo ontstaat weer een drietreinensysteem: de Sprinter voor regionaal vervoer, de Intercity voor interregionaal vervoer en Intercity+/hogesnelheidstrein (het topsegment) voor nationaal en internationaal vervoer.

De bedoeling is dat op termijn hogesnelheidstreinen vanaf de HSL doorrijden naar Almere. Opvallend is dat bij het ontwerp van de infrastructuur hoge snelheid geen uitgangspunt is. Wij roepen dan ook op om voor de twee nieuwe sporen in Weesp uit te gaan van een baanvak-snelheid tot 200 km/uur zodat de treinen kunnen doorrijden zodra de snelheid omhoog gaat.

## Eerst Weesp, dan Almere

Reizigersvereniging Rover stelt dat het op de middellange termijn beter is in Almere het aantal sporen van twee naar vier uit te breiden in plaats van te investeren in Weesp. Wij delen die visie voor Almere, maar kiezen voor een andere fasering: eerst knelpunt Weesp aanpakken, dan Almere. Door namelijk eerst in Weesp te investeren, profiteren zowel de reizigers op de Flevolijn als op de Gooilijn. De twee extra sporen in Weesp zorgen er voor dat zowel de Intercity's van en naar Flevoland als de Intercity's van en naar Het Gooi Weesp gelijktijdig kunnen passeren. Ze kunnen dan bovendien de Sprinters inhalen. Aangezien Weesp in de nabije toekomst ruim 50 treinen per uur moet kunnen afwikkelen is voldoende spoorcapaciteit essentieel. In de huidige situatie kunnen beide Intercity's wel de Sprinters inhalen, maar Weesp niet gelijktijdig passeren.

## Lange termijn

Op de lange termijn moet de Metropoolregio Amsterdam kunnen uitgroeien tot een duurzame en internationaal concurrerende Europese topregio. Voor Almere is het toekomstperspectief een uitbreiding met 60.000 woningen en 100.000 arbeidsplaatsen. Voor de groei van Almere naar 350.000 inwoners is een goede bereikbaarheid per spoor essentieel.

De bestaande corridor kan verder verbeteren door het baanvak tussen station Almere Oostvaarders en Weesp te verdubbelen van twee naar vier sporen. Goederentreinen zouden niet over de

Hanzelijn moeten worden afgewikkeld maar over de Veluwelijn. Op de bestaande sporen in Almere ontstaat na verdubbeling voldoende ruimte voor hoogfrequente Sprinters richting Amsterdam. In Almere kunnen zonder problemen extra Sprinterhaltes worden toegevoegd.

De mogelijkheid ontstaat bovendien om in de verre toekomst de Sprinters te integreren met het Amsterdamse metronet door slim gebruik te maken van de metropoolsporen rondom de Zuidtak. Door de twee nieuw aan te leggen sporen in Almere geschikt te maken voor 200 km/uur kunnen snelle nationale en internationale treinen ongestoord de Metropoolregio Amsterdam doorkruisen en zo de economische kerngebieden, stedelijke regio's en luchthavens onderling met elkaar verbinden.

Ook bevelen wij aan op de lange termijn de baanvak-snelheid tussen Weesp en Amsterdam Zuid te verhogen naar 160 tot 200 km/uur en ook hier te ontvlechten op basis van snelheid door sporen waar nodig te verdubbelen. Tussen de HSL en de Hanzelijn rijden de Sprinters en snelle treinen dan op volledig gescheiden sporen, wat de robuustheid, flexibiliteit en capaciteit ten goede komt.

Als we de snelheidspotentie op de noord-zuid-corridor door de Randstad, de HSL en de Hanzelijn in de toekomst maximaal willen benutten is nu het moment om keuzes te maken. De levensduur van nieuw aan te schaffen materieel bedraagt immers 30 jaar en nieuw aan te leggen infrastructuur gaat nog veel langer mee. Door nu vast te stellen dat in de toekomst een hogere snelheid is gewenst, kunnen we hier geleidelijk naar toe werken.



Henk Doeke van Waveren is adviseur spoor en ov bij Goudappel Coffeng. Niels van Oort is assistant professor ov bij de TU Delft en adviseur bij Goudappel Coffeng.

## Ov-manifest vordert

"Het verloopt moeizamer en taaier dan je zou willen", zegt adviseur Maarten Veraart van bureau Andersson Effers Felix. Hij begeleidt de vijftien initiatieven van Samen op reis, het ov-manifest van reizigersvereniging Rover en duurzaamheidsorganisatie Urgenda. "Maar deze vorm werkt disciplinerend, anders was niet alles gelukt." De vorderingen:

- Na een moeizame start (vooral NS moest wennen aan het idee) voeren Arriva, NS en Qbuzz in Noord-Nederland een visgraatmodel in, waarbij de bus aansluit op de trein en de tarieven eenduidig worden. Dat gebeurt eind 2014, een jaar later dan gepland.
- Voor de 'last mile' in de stad moeten er bij meer Rotterdamse metrostations OV-fietsen te huur zijn. De RET pakt dat op uit maatschappelijke verantwoordelijkheid, maar heeft geen geld. De gemeente wijst naar de stadsregio. "Als we ons strikt zouden houden aan wat in de concessie staat, zouden we dit helemaal niet moeten doen", aldus de RET.
- Voor de 'last mile' op het platteland verbetert Arriva de Opstapper in de nieuwe dienstregeling 2014. Dat Friese belbusje rijdt tot ergernis van gebruikers altijd eerst naar het dichtstbijzijnde knooppunt, ook als dat de verkeerde kant op is. Er komen op proef Opstapperlijnen in Noordoost-Fryslân. De provincie verlaagt het tarief van 4 naar 2 euro per rit.
- Het initiatief Formules voor overstappunten heeft vertraging opgelopen omdat trekker Rover "even te druk met zichzelf is geweest".
- Eind dit jaar had er een landelijke menukaart moeten liggen waaruit ov-autoriteiten hun regionale tariefsoorten kunnen kiezen. Door de grote belangen die op het spel staan is dat niet gelukt. Ton Hilhorst, oud-hoofd openbaar vervoer van Stadsgebied Haaglanden, is aangetrokken als projectleider om de boel volgend jaar vlot te trekken.
- De zakelijke OV-chipkaart met Reizen op rekening is er al. Halverwege 2014 moeten er ook regionale abonnementen op kunnen.
- Bundeling van ov-autoriteiten in OV-bureaus ligt stil door de discussie over het opheffen van stadsregio's en het vormen van superprovincies. Als er twee metropoolregio's komen, overwegen de belangenclubs SkVV (stadsregio's) en IPO (provincies) te fuseren.
- Eerste nieuw initiatief: werkgevers uit VNO/NCW willen één loket om makkelijker collectieve contracten met de hele ov-sector te sluiten.
- Tweede nieuw initiatief: er loopt een landelijke campagne om het percentage reizigers dat zijn OV-chipkaart automatisch oplaadt op te krikken van 18 naar 25 procent.