

Almere-Utrecht-Breda

IC- en InterRegiolijn

Wil je ontplooiën en verrijken
Wil je kennis delen
Wil je verbroederen
Wil je sterker worden
Dan moet je je verenigen
En dat kan alleen door
bruggen te bouwen



De verbinding tussen Almere, Utrecht en Breda is een ontbrekende schakel in het OV-netwerk en biedt bovendien een alternatief voor het gebruik van de auto.

Stichting Freedom of Mobility ziet kansen om op deze corridor 1,2 miljoen mensen direct te verbinden, regionale verbindingen te versterken, high-tech innovatie toe te passen en de Nederlandse maakindustrie en IT-sector te stimuleren.

Almere-Utrecht-Breda

Waarom pakken zo veel mensen de auto? En niet het OV?

Europese regelgeving dwingt overheden concessies aan te besteden, waardoor het huidige OV bestaat uit verschillende concessiegebieden. Lokale overheden en OV-bedrijven zijn verantwoordelijk voor hun eigen gebied. Echter, hierdoor mist het OV samenhang. Dit is met name zichtbaar op de A27-as (Almere-Utrecht-Breda) waar het OV eigenlijk geen alternatief biedt voor de auto. Als het OV een klok was dan sloten de verschillende tandwielen niet goed op elkaar aan waardoor de klok nooit de juiste tijd kan weergeven.



ALMERE-UTRECHT

De enige rechtstreekse reismogelijkheid tussen Almere en Utrecht is de Sprinter. Deze stopt onderweg zes keer en doet 43 minuten over de reis. Deze Sprinter rijdt slechts tweemaal per uur.

UTRECHT CENTRAAL

Station Utrecht Centraal krijgt de komende jaren te maken met steeds grotere aantallen reizigers. Daarom is een tweede intercitystation nodig om het Centraal station te ontlasten en de bereikbaarheid van Utrecht te waarborgen. Bovendien is station Centraal het begin- of eindpunt van vele buslijnen.



MERWEDEBRUG GORINCHEM

De Merwedeburg bij Gorinchem is een flessenhals. De brug ligt vlakbij Knooppunt Gorinchem waar verkeersstromen op de A15 en de A27 moeten invoegen. Dit leidt vaak tot vertraging voor zowel het wegverkeer als voor de snelbussen.

HET HUIDIGE SPOORWEGNET

In Nederland delen de IC, stop- en goederentrein dezelfde infrastructuur. Daardoor is het spoor een compromis, waarin zowel IC als stoptrein elkaar in de weg zitten.

Almere

ALMERE-UTRECHT

Huizen

HUIZEN-HILVERSUM

Hilversum

Utrecht

UTRECHT CENTRAAL

Nieuwegein

NIEUWEGEIN

LUNETTEN-RIJSWEERD

NIEUWEGEIN

Nieuwegein ligt eigenlijk geïsoleerd onder Utrecht. Wie met het OV de stad uit wil, moet met de sneltram naar Utrecht Centraal of de bus naar Vianen om aldaar over te stappen.

UTRECHT-GORINCHEM

UTRECHT-GORINCHEM

Tussen Utrecht en Gorinchem rijdt snelbus 387, die een rechtstreekse verbinding tussen beide steden garandeert. Het overgrote deel van de route van deze bus loopt via de snelweg. De bus mag dan bij files gebruik maken van de vluchtstrook, maar dan mag hij niet sneller rijden van 50 km/h. Als alternatief kan men vanaf Utrecht ook met de Sprinter naar Geldermalsen reizen, om daar over te stappen op een stoptrein naar Gorinchem. In beide gevallen duurt de reis rond de 50 minuten.

Gorinchem

MERWEDEBRUG

UTRECHT-OOSTERHOUT/
UTRECHT-BREDA

Oosterhout

Breda

UTRECHT-OOSTERHOUT/BREDA

Er is een rechtstreekse verbinding tussen Utrecht, Oosterhout en Breda met de Brabantliners 400 en 401. Omdat deze snelbussen grotendeels over de A27 gaan zijn ze erg gevoelig voor files. De bus doet 79 minuten over de reis naar Breda. Reizigers tussen Utrecht en Breda kunnen ook met de trein omreizen via Den Bosch, maar zelfs dan zijn ze nog ongeveer een uur onderweg.

Vanwaar dit plan?

De huidige onsamenvhangende situatie wordt aangetoond door drie onafhankelijke projecten op de A27-as: HOV in 't Gooi, het versnellen van de Brabantliner en het tweede intercitystation in Utrecht. De eerste twee projecten zijn op basis van de bus, maar hiervan kan de meerwaarde in twijfel worden getrokken. De haltes van snelbussen zullen immers bij de snelweg komen, maar hierdoor neemt de reistijd van het voor- en natransport toe. Bovendien betrek je een stad of dorp niet optimaal bij het totale netwerk wanneer de haltes buiten de bebouwde kom liggen, waardoor het OV eigenlijk niet als alternatief voor de auto kan dienen. Het derde project, het nieuwe intercitystation in Utrecht, zal hoogstwaarschijnlijk geen meerwaarde hebben voor reizigers op de A27-as, omdat het onderzoek naar dit station is opgezet vanuit de intentie om Utrecht Centraal te ontlasten. Vanuit deze optiek is ook dit plan dus een eilandproject, wat nogmaals de onsamenvhangendheid benadrukt.

Wie dagelijks over de A27 reist zal het ongetwijfeld merken. De huidige snelweg die Almere, Hilversum, Utrecht, Gorinchem en Breda verbindt loopt tegen de grenzen van zijn capaciteit aan. Tegelijkertijd is er op de A27 corridor (Almere-Utrecht-Breda) nog geen rechtstreekse spoorverbinding, waardoor de nadruk voor bijna alle reizen op de corridor heel erg op de snelweg komt te liggen. Vrachtverkeer, (snel-)busdiensten en automobilisten maken per slot van rekening allemaal gebruik van dezelfde infra. Verder is er een opgave met betrekking tot woningnood en bereikbaarheid. Een andere tendens is dat binnensteden steeds meer vanuit fietsen en wandelen worden ingericht.



Waarom niet gewoon verbreden?

De afgelopen jaren is dit vaak de eerste reactie geweest, maar er zijn een aantal redenen waarom verbreden uiteindelijk niet de oplossing zal zijn voor de huidige problemen op de A27-corridor:

Trechtersvorming

Hoewel het verbreden van de snelweg logisch lijkt, is het eigenlijk maar een schijnoplossing, omdat als je de doorstroming op de snelweg verbetert door extra rijbanen, dit als gevolg heeft dat meer mensen met de auto zullen reizen. De verbrede snelweg zal dit extra verkeersaanbod wel kunnen ondervangen, maar het probleem verplaatst zich dan naar waar de reis over de snelweg begint en eindigt: de op- en afritten. Hierdoor zullen met name de kruispunten bij afritten nog meer verkeer moeten verwerken, met files op de uitvoegstroken als gevolg. Dit leidt (in de spits) tot onveilige situaties op de snelweg, met opnieuw files als gevolg.

Waarom pakken mensen dan toch de auto?

De auto geeft ons veel informatie over hoe we mobiliteit willen ervaren. Ten eerste is **gemak** een belangrijk kenmerk van de auto. Je kunt hem namelijk nemen wanneer jij dat wilt. Een tweede reden voor het gebruik van de auto is **beschikbaarheid**. Je kunt de auto namelijk op ieder gewenst moment en op elke locatie gebruiken. En de derde reden is vooral **comfort**. In de auto heb je namelijk een eigen zitplaats in je eigen persoonlijke ruimte. De auto heeft dus zijn voordelen, maar niet iedereen beschikt over een eigen auto of deelauto. Als beleidsmaker kiezen voor de auto is bij voorbaat vervoersarmoede creëren, dus moet juist het OV zo ontworpen worden dat iedereen er gebruik van kan maken.

En de bus dan?

De bus is een weliswaar een betaalbare oplossing, maar hierdoor nog niet per se een volwaardig alternatief voor de auto. Ook de bus moet namelijk gebruik maken van de snelweg en zal dus ook last hebben van eventuele beperkingen op de A27 (files, wegwerkzaamheden) die de reistijd negatief kunnen beïnvloeden. Bovendien is het nog maar de vraag waar de kansen liggen voor de gemeente of regio als de bushaltes aan de snelweg liggen, in plaats van in de bebouwde kom..

Hoe verleid je de automobilist?

Stichting Freedom Of Mobility wil de capaciteitsproblemen op de A27-as aangrijpen om een schaa sprong in het OV te maken en zo meer mensen te verleiden om het OV te gebruiken. Dit vereist dat we het OV op zo'n manier inrichten dat er wordt ingespeeld op de drijfveren achter het auto gebruik. Hier komen **gemak**, **beschikbaarheid** en **comfortzone** weer terug.

Om de automobilist te verleiden zal het OV 24/7 beschikbaar moeten zijn, moeten haltes of stations komen waar de reiziger dient te zijn en moeten de voertuigen een dusdanig comfort en persoonlijke ruimte bieden dat reizigers zich ermee kunnen identificeren.

Iedereen moet het OV kunnen gebruiken. Met 24/7 beschikbaarheid wordt vervoersarmoede voorkomen. Het gebruik van een vervoersmodaliteit zou een keuze moeten zijn en geen noodzaak.



Almere-Utrecht-Breda

De toekomstige situatie

IC ALMERE-BREDA

Stichting Freedom Of Mobility stelt voor Almere, Utrecht en Breda direct met elkaar te verbinden met een magneet-zweefbaan op basis van de Transrapid. Deze techniek heeft zich in China bewezen als comfortabel en betrouwbaar onder alle omstandigheden. Het weer heeft immers geen invloed op de operatie. Bovendien heeft de Transrapid een hoge topsnelheid, naast een hoog acceleratievermogen en een korte remafstand ten opzichte van een conventionele trein. Hierdoor kunnen reizigers in **31 minuten** van **Almere** naar **Breda** reizen, inclusief stops in Hilversum, Utrecht Amelisweerd (een nieuw te realiseren station op de locatie Lunetten/Koningsweg) en Gorinchem. Met deze reistijden heeft het OV een zeer gunstige concurrentieposititie ten opzichte van de auto.

INTERREGIO ALMERE-BREDA

Naast de IC-infra zal ook infra worden aangelegd voor een Interregioverbinding die alle kleinere steden langs de A27-corridor onderling verbindt met de IC-stations.

DISTRIBUTIECENTRUM

Langs de lijn bevindt zich een distributiecentrum. Hier kunnen IC en IR-treinen bevoorradt worden, zodat in de avond en nacht vrachtcontainers met de treinen kunnen worden meegenomen.

ALMERE

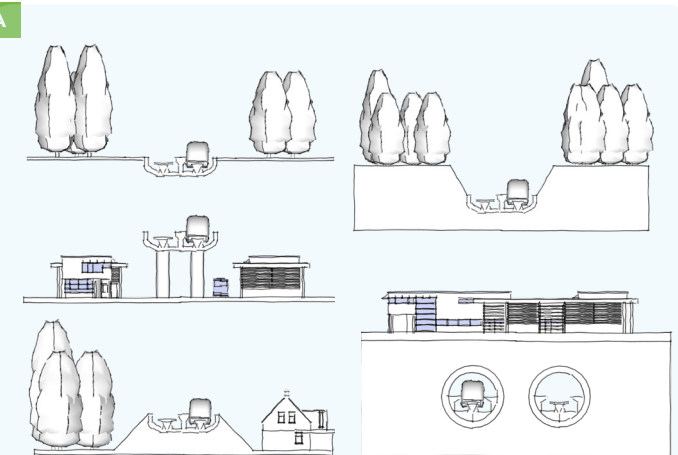
Almere is een moderne stad met goede OV- en fietsvoorzieningen bij de stations. Almere is erg gericht op Amsterdam. Met deze nieuwe lijn komt Almere meer in het centrum van Nederland te liggen en krijgt een nationale en internationale uitstraling met een eigen identiteit.

NIEUWEGEIN/VIANEN

Steden zoals Nieuwegein en Vianen zijn autogericht en krijgen de kans om meer OV- en fietsgericht te zijn zoals bijvoorbeeld Houten.

UTRECHT AMELISWEERD

Een tweede intercitystation in Utrecht kan zorgen dat Utrecht Centraal en de binnenstad ontlast worden. De bereikbaarheid en leefbaarheid worden hierdoor vergroot. Ook zien we kansen meer groen terug te brengen in Amelisweerd.



INPASSING INFRA

Bij de aanleg zal men rekening moeten houden met de flora, fauna en de leefbaarheid, zowel binnen als buiten de stedelijke gebieden. De infra kan verdiept, verhoogd, op maaiveld of in tunnels worden aangelegd. Bovendien zal de infra altijd ongelijkvloers kruisen met overig verkeer.

BREDA

Breda kan vanuit groene ambitie zijn bereikbaarheid verder verbeteren. Als internationaal knooppunt naar Antwerpen en Brussel mist Breda een goede bereikbaarheid vanuit Utrecht en Noord/Oost-Nederland. Met dit plan vang je dit gemis op en komt Breda als (internationaal) knooppunt nog meer tot zijn recht.

- IC-lijn met station
- sprinterlijn
- stedelijke bebouwing
- overige spoorlijnen
- reistijd in minuten

*op basis van de Transrapid

De lijn Almere-Breda zal als blauwdruk dienen voor hoe het toekomstige OV er uit zou moeten zien. De lijn is ontworpen als zelfvoorzienende corridor. Over de gehele lengte is de infra voor de IC- en InterRegiodienst gescheiden. Op grote knooppunten kan de reiziger onderling overstappen.

Het volledig scheiden van de infra voor verschillende soorten treindiensten is een belangrijke voorwaarde om ervoor te zorgen dat treinen elkaar niet in de weg gaan zitten. Op het huidige spoorwegnet delen de Intercity's, Sprinters en goederentreinen immers veelal hetzelfde spoor, met als gevolg dat de frequenties voor de verschillende soorten treinen beperkt blijven. Bovendien heeft verstoring directe gevolgen voor elke treindienst. Door te scheiden kunnen verschillende diensten in een optimale frequentie worden aangeboden en gaan ze elkaar dus versterken. Onderhoud of verstoring hebben op deze manier geen grote invloed op de dienstregeling. Tevens speelt het OV hiermee nog meer in op het beschikbaarheidsvoordeel dat nu nog veelal met de auto wordt ervaren.

Uit onderzoek is gebleken dat reizigers rail beter beoordelen dan een traditionele bus. Daarnaast blijkt dat als een busverbinding wordt omgebouwd naar rail het aantal reizigers zelfs kan toenemen. Recent voorbeeld hiervan is de Uithoftram. Daarbij is de kracht van railtransport dat de dienst zichtbaar is voor de reiziger, terwijl een bus verdwijnt in het overige wegverkeer.



De lijn Almere-Utrecht-Breda is bedacht vanuit een landelijk netwerk. Een netwerk dat steden, regio's en luchthavens dichterbij elkaar brengt.



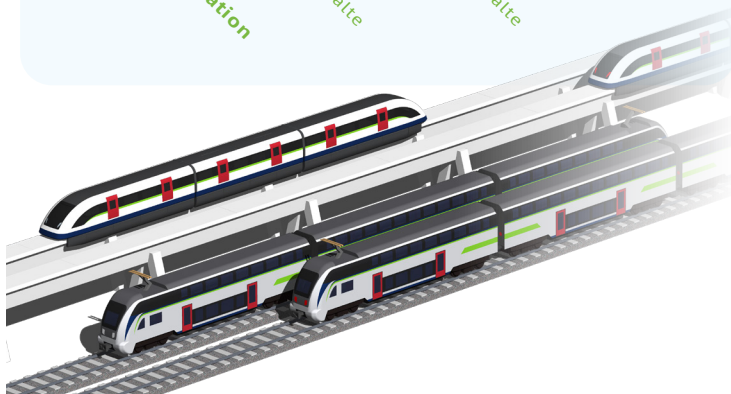
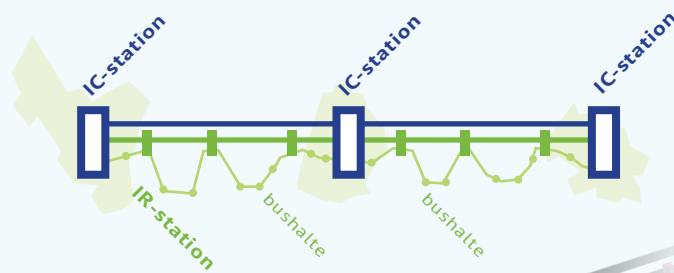
In de toekomst zullen stations het nieuwe middelpunt van de gemeenschap zijn. Daarom is het belangrijk dat nieuwe stations op plekken worden gebouwd waar mensen samenkomen. Bijvoorbeeld in de stads- of dorpskern. Hiermee worden stations meer dan alleen opstapplaatsen; het worden centra om te wonen, werken, ontmoeten en recreëren. Het station is niet alleen een overstapplek, maar tevens het visitekaartje en baken van regio, stad of dorp. Stichting Freedom of Mobility vindt het daarom belangrijk dat de gemeente hierover meedenkt.

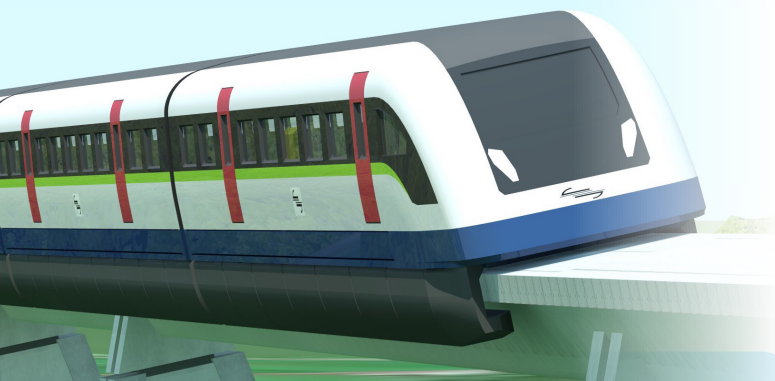


foto: Jos Sluijsmans

De treindienst biedt naast hoogwaardig reizigersvervoer de mogelijkheid vrachtcontainers te vervoeren, als duurzaam alternatief voor bezorgdiensten

Stichting Freedom Of Mobility vindt dat OV-verbindingen altijd van knooppunt naar knooppunt moeten lopen, op iedere schaal. Op deze manier worden verbindingen twee kanten op gebruikt en vullen zwakke en sterke delen van de lijn elkaar aan. Alle lijnen vormen namelijk een geheel dat concessiegrenzen overstijgt. De lijnen horen namelijk samen één nutstaak te vervullen. De barrières tussen OV-regio's moeten verdwijnen omdat deze het huidige OV-netwerk onsamenvattend maken. Dit is niet in het belang van de reiziger.





Transrapid TR09

De IC-dienst wordt in de visie van Stichting Freedom Of Mobility uitgevoerd met een autonome magneettrein. Hierdoor kunnen reistijden tussen de steden met een factor twee tot vijf omlaag. Omdat dit materieel zeer snel kan optrekken en afremmen duurt een reis van Almere naar Breda (inclusief stops) slechts 31 minuten. Verder zijn de operationele kosten veel lager dan conventioneel spoor en heeft het weer geen invloed op de dienstregeling. Bovendien kan dit type trein niet ontsporen, wat de trein veiliger maakt. Er is minder hinder van geluid, trillingen en fijnstof dan bij een normale trein.

De magneettrein is een Duits-Engelse uitvinding, die vooral wordt toegepast in Japan en China. Vooral China is momenteel bezig deze technologie te introduceren. Door de magneettrein in Nederland uit te rollen doen Nederland en Europa weer mee.



De dienstregeling is star en 24/7 beschikbaar. Ondanks dat de dienstregeling star is, waarbij iedereen kan zien wanneer en waar de voertuigen aankomen, kan de frequentie binnen enkele minuten worden op- of afgeschaald, als de situatie hierom vraagt.

Nawoord

Juist met het OV kun je de bereikbaarheid en leefbaarheid van een stad of regio waarborgen, milieudoelen halen en kunnen mensen zich economisch en maatschappelijk verrijken.

We hebben een aantal voorbeelden gegeven van de toegevoegde waarde van deze lijn. Welke kansen ziet u hiermee voor uw provincie, regio, stad of dorp?

Voertuigen en operatie

De voertuigen die voor de lijn Almere-Breda worden gekozen hebben een aantal belangrijke gemeenschappelijke kenmerken. Reizigers moeten zonder hulp van derden kunnen in- en uitstappen. Daarnaast is het onder meer belangrijk dat personal transporters als fietsen, maar ook fietscargobakken kunnen worden meegenomen. Hiermee stimuleer je het gebruik van de fiets in de stad.



illustratie: Pamela Dimitropoulos

Bombardier Twindexx Vario

Ten behoeve van de InterRegiodienst kan voor een dubbeldekstrein gekozen worden. De benedenverdieping wordt in dat geval zo ingericht dat ook in dit voertuig een gelijkvloerse instap ontstaat, waardoor fietsen, scootmobielen en fietscontainers mee kunnen worden genomen. De bakovergangen bevinden zich op de bovenverdieping waardoor het interieur visueel een veel rustiger karakter krijgt.



Je kunt ook een ander type voertuig kiezen. Als er maar personal transporters en fietscontainers mee kunnen en het 24/7 beschikbaar is.

Dit is een keuze die wij maken, maar er zijn ook andere opties, zoals bijvoorbeeld Lowspeed Maglev, die door Max Bögl wordt geleverd.

Comfort, persoonlijke ruimte, in staat zijn fietsen, scootmobielen en cargocontainers mee te nemen. Het kan dus allemaal, zolang het maar over de gehele lijn eenduidig is.

COLOFON

Samenstellers:

Wouter van Gessel, Voorzitter, vlieger en machinist
Kees van Welsenis, Technologiedeskundige Welsterra
Frank Menger, Mobiliteitsdeskundige
Patrick Carbin, 3D tekenaar en grafisch ontwerper

Eindredactie:

Jan-Kees Verschuure