

Een snelle trein retour voor het aardgas

Er gaat niets boven Groningen – als we het vanuit Amsterdam binnen een uur reistijd bereikbaar maken. En dat kan.

ERWIN VAN DEN BRINK

Noordoost-Nederland is een krimpregio die bovendien wordt geplaagd door gaswinningsaardbevingen. In de Randstad is de markt voor koopwoningen steeds moeilijker toegankelijk voor met name jonge starters. Er is een oplossing voor deze twee kwesties en die heet: mobiliteit.

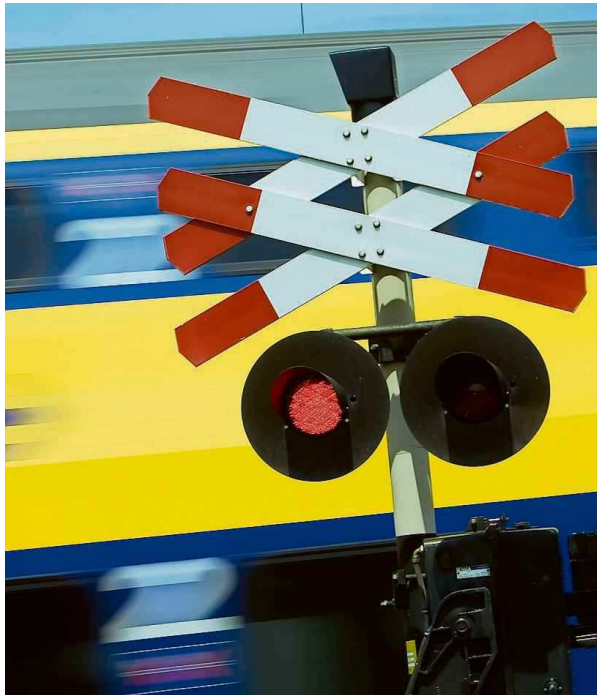
Nederland is in de 21ste eeuw geen land meer, maar veeleer een stad, een stadstaat. Als stad is het een van de aangenaamste steden ter wereld om in te wonen omdat de leefomgeving landschappelijke variatie en stedelijke kleinschaligheid heeft behouden. Wat wij 'steden' noemen, zijn op de schaal van de megasteden van de 21ste eeuw (20 tot 40 miljoen inwoners) slechts woonwijken. Maar die worden gelukkig gescheiden door open gebieden voor zowel natte als droge recreatie. Nederland is een parkstad. Bovendien beschikken de meeste 'woonwijken' over een historische kern waar het cultureel goed toeven is. Tenslotte beschikt de stad over een van de beste infrastructuren ter wereld. Toegang tot lokale voorzieningen zoals winkels en ziekenhuizen, maar ook tot energie, water, communicatie en mobiliteit zijn overal goed geregeld.

Een van de problemen waarmee de stad worstelt, is echter een onevenwichtige bevolkingsverspreiding. We worden steeds hoger opgeleid. Steeds meer jonge mensen studeren eerst aan een universiteit in een universiteitsstad en vinden daar hun eerste baan. Het werk voor hoogopgeleiden bevindt zich doorgaans in de Randstad en dus is daar de druk op de woningmarkt het grootst.

In de jaren tachtig van de vorige eeuw is geprobeerd iets te doen aan die stedelijke congestie door het groei-kernenbeleid. Betaalbare woningen moesten worden gebouwd ver buiten de bestaande stad omdat de grond daar goedkoper is. Het leidde tot het vertrek van autochtone Amsterdammers naar nieuwbouwwijken bij Alkmaar, Hoorn, Almere en Lelystad. Het leidde ook tot veel files: slechte bereikbaarheid.

De tijd is rijp voor een nieuw groei-kernenbeleid, maar zonder te vervallen in de cruciale fout uit de jaren tachtig: een slechte bereikbaarheid. De verkeersontsluiting gebeurde in de eerste plaats via auto-wegen en pas daarna begon de aanleg van openbaarvervoercorridors.

Huisvesting is bij de planologie na de Tweede Wereldoorlog altijd het primaire uitgangspunt geweest en al het andere vloeide daaruit voort: recreatie, mobiliteit en dergelijke. Laten we nu de mobiliteit eens als uitgangspunt nemen en ervan uitgaan dat betere bereikbaarheid van een (nog leeg) gebied het vanzelf aantrekkelijk maakt om er te gaan wonen. Nederlanders laten niet graag de kost voor de baat uitgaan en daarom leggen we liever geen infrastruc-



Nederland is feitelijk één grote parkstad, maar de infrastructuur moet beter.

FOTO ANP XTRA/LEX VAN LIESHOUT

'Met mobiliteit haal je druk van Randstedelijke woningmarkt'

tuur aan naar gebieden waar nog geen woningen staan, maar dat is wel de beste manier om planologische processen te versnellen. In elk geval wordt de grond bij een station vanzelf meer waard en dat trekt bouwers aan.

Laten we de mooie historische universiteitsstad Groningen als uitgangspunt nemen. De universiteit in die stad ambieerde recent plannen om een dependance in China te stichten, maar hoeveel aantrekkelijker zou de stad zelf niet worden als 'dependance' van Amsterdam, als ze elke tien minuten binnen een uur vanuit Amsterdam bereikbaar zou zijn?

De afstand Amsterdam-Groningen over spoor is circa 215 kilometer. De nieuwe ICNG-treinen (Inter City Next Generation) die vanaf 2021 in dienst komen, kunnen een dienst-snelheid van 200 kilometer per uur rijden. Belangrijker dan dat is dat de bovenleidingsspanning omhoog gaat van 1500 naar 3000 volt en dat het bestaande beveiligingssysteem ATB wordt vervangen door het nieuwe ERTMS. Dit maakt sneller optrekken mogelijk en treinen kunnen veilig dichter op elkaar rijden, wat de

vervoerscapaciteit op een traject aanzienlijk verhoogt.

Het plan hiervoor van ProRail ligt klaar. De upgradings van het hele spoornet van 1500 naar 3000 volt vergt een investering van ongeveer 400 miljoen euro, die naar verwachting binnen tien jaar is terugverdiend. Daarnaast levert het een blijvende energiebesparing op van circa 20 procent.

Uit onderzoek blijkt dat forenzen gemiddeld een uur reistijd als maximum hanteren. De anderhalf uur reistijd die Groningen-Amsterdam minimaal zal kosten onder het 3000 volt-regime, zal verzacht kunnen worden door ten eerste een zeer frequente dienst en ten tweede zitplaatsgarantie. Hoe je à la minute een stoel in de eerstvolgende trein reserveert, is technisch niet heel ingewikkeld. De Franse spoorwegen doen het al jaren op hun binnenlandse TGV's. Tenslotte is de trein ook een werk- en chillplek met café latte en gratis wifi. Als het economische vliegwiel eenmaal goed op gang komt, gaan we die treinen 250 en uiteindelijk 300 kilometer per uur laten rijden. Voor bevestigend bouwen is geen hogere wiskunde nodig en op veel plaatsen is eventueel drijvend wonen mogelijk.

Zo helpen we die Randstedelijke millennials aan een betaalbare woning in een mooie ruime omgeving, vlakbij Amsterdam, en geven we de Groningers wat terug voor al dat aardgas.

Erwin van den Brink is technologie-publicist en woont in Haarlem.