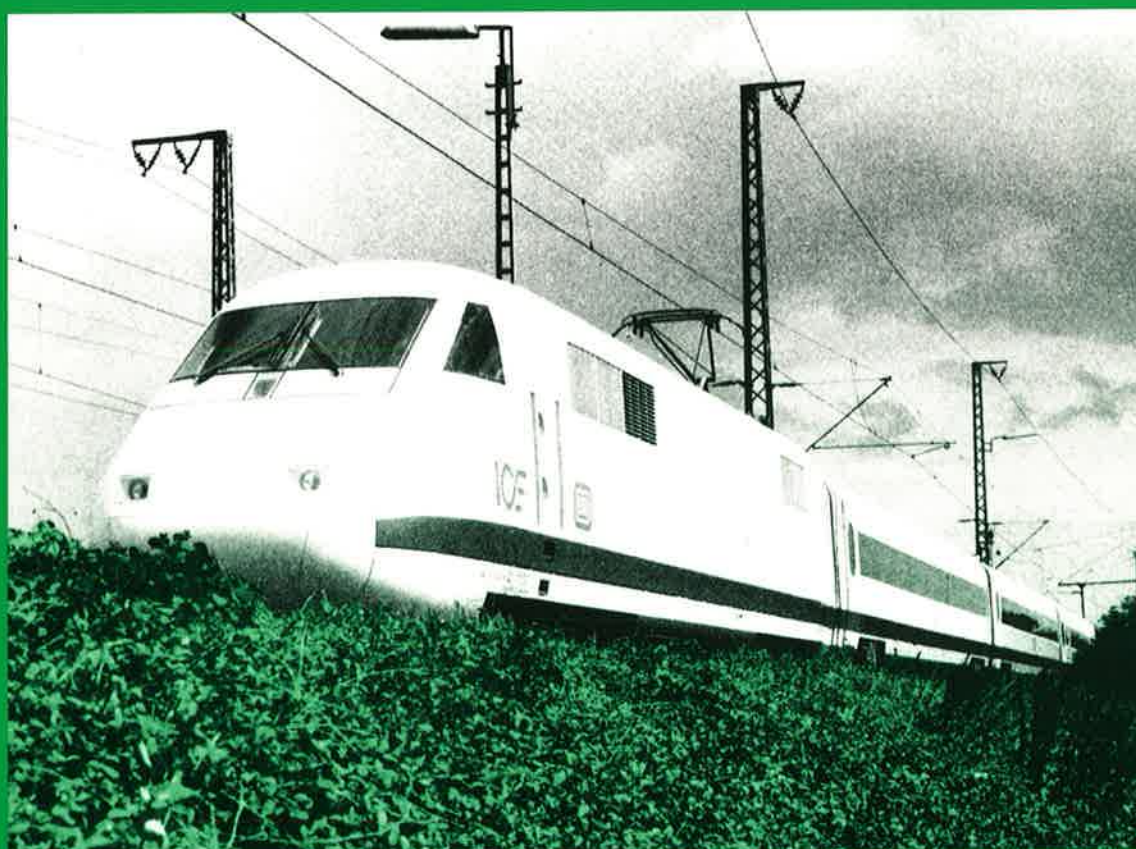


# Met hoge snelheid tussen Randstad en Rijn/Ruhr

Rapport over de noodzaak van een snelle realisatie  
van de hogesnelheidslijn Randstad-Rijn/Ruhr



Randstad - Rijn/Ruhr

# **Met hoge snelheid tussen Randstad en Rijn/Ruhr**

**Rapport over de noodzaak van een snelle realisatie  
van de hogesnelheidslijn Randstad-Rijn/Ruhr**

Tweede bericht van de Werkgroep Hogesnelheidslijn Randstad-Rijn/Ruhr:  
Kamers van Koophandel van Amsterdam, Arnhem, Duisburg, Düsseldorf, Rotterdam  
en Utrecht, alsmede de Nederlands-Duitse Kamer van Koophandel

Amsterdam/Duisburg, mei 1994

Kamer van Koophandel en Fabrieken voor Amsterdam  
De Ruyterkade 5  
1013 AA Amsterdam  
Tel. 020 - 523 66 20

# Inhoudsopgave

<b>Voorwoord</b>	Pag. 2
<b>I. De totstandkoming van het Europese net</b>	Pag. 3
- Taak voor de Europese Unie	
- Europees net krijgt vorm	
- Alternatief voor vliegtuig en auto	
- Ook goederenvervoer per HSL	
<b>II. De verbinding RRR binnen het Europese net</b>	Pag. 6
- Nederland en Duitsland trouwe handelspartners	
- Ontwikkelingsas van Europees formaat	
- Schakel in het Europese net	
<b>III. De economische betekenis van de RRR-as</b>	Pag. 8
- Dienstverlening economische groeier	
- Trein aantrekkelijk voor beurs- en congreswezen	
- Voor toeristen ook langere afstanden	
- Luchthavens groeimarkt voor HSL	
<b>IV. Aanbevelingen</b>	Pag. 11

# Voorwoord

In april 1988 heeft de Werkgroep Hogesnelheidslijn Randstad-Rijn/Ruhr (RRR) een rapport uitgebracht over de noodzaak van de snelle totstandkoming van de hogesnelheidslijn tussen de Randstad en het Rijn-/Ruhrgebied.<sup>1</sup>

In dit rapport wordt voor de korte termijn gepleit voor de invoering van een twee-uursdienst met Eurocity-materieel tussen de Randstad, Duisburg en Keulen. Voor de middellange termijn zijn naar het oordeel van de werkgroep infrastructurele voorzieningen noodzakelijk die rijsnelheden tot 200 km/u op genoemd traject mogelijk maken. Met de inzet van meerstroomsmaterieel wordt de reistijd tussen Amsterdam en Keulen teruggebracht tot ongeveer twee uur. Na de ingebruikstelling van de hogesnelheidslijn Frankfurt-Keulen moet de RRR-verbinding integraal onderdeel uitmaken van het Europese net van hogesnelheidslijnen met doorgaande treinen naar verder gelegen Europese bestemmingen.

Medio 1991 is tussen de Randstad en het Rijn-/Ruhrgebied een nieuwe dienstregeling in werking getreden. Aan de wensen van de Werkgroep RRR is ten dele tegemoet gekomen. Aanpassing van de spoorlijn Keulen-Duisburg, inzet van nieuwe Eurocitytreinen alsmede het verminderen van het aantal (halte-)stations hebben de reistijd tussen Amsterdam en Keulen met 40 minuten teruggebracht tot ongeveer 2.35 uur. Daarnaast hebben de verkeersministers van Nederland en Duitsland medio 1992 afspraken gemaakt over de aanpassing van de infrastructuur tussen Amsterdam en Keulen waardoor uiteindelijk een ook door de Europese Commissie bepleite volwaardige hogesnelheidslijn tot stand moet komen.<sup>2</sup> De toegestane rijsnelheid moet dan tenminste 200 km/u bedragen, maar hogere rijsnelheden moeten waar mogelijk gerealiseerd worden.

Snelle uitvoering van deze plannen is vereist. De hogesnelheidstrein kan een belangrijk alternatief worden voor het vliegtuig en de auto. Infrastructuur die op deze nieuwe generatie van treinen is toegerust is dan een eerste vereiste. Belangrijke Europese bevolkings- en werkgelegenheidsconcentraties alsmede twee Europese mainport-luchthavens worden door de RRR-as met elkaar verbonden.

De werkgroep RRR beoogt met deze tweede rapportage de Europese Unie, de regeringen van Nederland en Duitsland alsmede de Nederlandse Spoorwegen en de Deutsche Bundesbahn aan te sporen haast te maken. Niet alleen met het beschikbaar stellen van de financiële middelen maar ook met de planologische voorbereidingen zodat in ieder geval rond het jaar 2000 de hogesnelheidstreinen met snelheden van tenminste 200 km/u tussen de grootstedelijke kerngebieden kunnen gaan rijden. Verder moeten in ieder geval op korte termijn maatregelen worden genomen die de kwaliteit van de huidige IC-verbinding in overeenstemming brengt met de eisen die de reiziger en in het bijzonder de zakenreiziger aan het vervoer per trein stelt.

1. "Rapport over de noodzaak en urgentie van een hogesnelheid spoorlijn Randstad Holland-Rijn/Ruhr in het kader van de Rijnas"; Werkgroep Hogesnelheidspoorlijn Randstad Holland-Rijn/Ruhr, Amsterdam/Duisburg, april 1988.
2. "Overeenkomst tussen de Minister van Verkeer en Waterstaat van het Koninkrijk der Nederlanden en de Bondsminister van Vervoer van de Bondsrepubliek Duitsland inzake de verbetering van het Nederlands-Duits railgoederen- en railpersonenvervoer"; Warnemünde, 31 augustus 1992

# I. De totstandkoming van het Europese net

## Taak voor de Europese Unie

Eind 1990 heeft de Europese Commissie een masterplan voor het Europese hogesnelheidsnet gepresenteerd.<sup>1</sup> In het masterplan wordt het toekomstig Europees hogesnelheidsnetwerk beschreven dat de belangrijkste verkeersstromen binnen Europa moet accommoderen. Het lange termijnplan voor de landen binnen de Europese Unie en de Alpenlanden omvat in totaal 23.000 km aan hogesnelheidslijnen. De totale kosten van dit net, waarvan ongeveer de helft door aanleg van nieuwe lijnen en de overige helft door de aanpassing van bestaande lijnen gerealiseerd moet worden, bedragen ongeveer 180 miljard ECU (waarde 1990). Een enorm bedrag, maar daarbij moet wel bedacht worden dat de congestiekosten in Europa nu al vele miljarden ECU per jaar bedragen.<sup>2</sup>

De corridor Randstad-Rijn/Ruhr is in het masterplan als aanpassingsproject opgenomen. Dit betekent dat de bestaande spoorlijn geschikt wordt gemaakt voor rijnsnelheden van tenminste 200 km/u. In het plan wordt in dit verband gewezen op de noodzaak van de aanpassing van de "key link" Utrecht-Arnhem-Emmerich-Duisburg. In het verdrag van Maastricht<sup>3</sup> is de ontwikkeling van zogenoemde Transeuropese Netwerken als taak van de Unie vastgelegd. Het Europees beleid is gericht op de totstandkoming van een Europees hogesnelheidsnet dat op de korte en de middellange afstanden een volwaardig alternatief voor de luchtvaart moet bieden. Daarnaast kunnen de hogesnelheidsstreinen een belangrijke bijdrage gaan leveren aan de beoogde substitutie in het personenvervoer van de auto naar de trein.

---

**Het lange termijnplan voor de landen binnen de Europese Unie en de Alpenlanden omvat in totaal 23.000 km aan hogesnelheidslijnen.**

---

## Europees net krijgt vorm

Diverse onderdelen van het Europese net zijn al operationeel. In 1981 is de 400 km lange verbinding Parijs-Lyon in gebruik gesteld. In 1989 kreeg Parijs een tweede aansluiting met de TGV-Atlantique (Paris-Le Mans/Tours) waar tot 300 km/u wordt gereden. Het Franse net is met de lijn Parijs-Lille in 1993 verder uitgebreid. In 1992 zijn de Diritissima tussen Rome en Florence, en de hogesnelheidslijn Madrid-Sevilla in gebruik gesteld. In Duitsland zijn sedert 1991 de hogesnelheidsstracés Hannover-Würzburg en Mannheim-Stuttgart operationeel.

Het Europese net krijgt op korte termijn verder vorm. De realisatie van de "Lyon-bypass" (Rhône-Alpes) en de openstelling van de Kanaaltunnel zijn slechts enkele voorbeelden. Binnen enkele jaren is de verbinding tussen de Kanaaltunnel en Brussel en Lille gereed. Van groot belang tenslotte is de verbinding Frankfurt-Keulen. Deze nieuwe lijn moet in het jaar 2000 in gebruik worden gesteld. De reistijd tussen Schiphol en Frankfurt, die nu voor de treinreiziger meer dan vijf uur bedraagt, zal wanneer ook de noodzakelijke werkzaamheden tussen Amsterdam en Keulen zijn voltooid, dan nog slechts iets meer dan drie uur zijn.

In de aangrenzende landen van de Gemeenschap worden vergelijkbare projecten uitgevoerd. Zo zijn hogesnelheidslijnen voorzien tussen onder meer Berlijn en Warschau en tussen Nürnberg en Praag. Voor de overige plannen wordt verwezen naar de bijgevoegde overzichtskaart van het Europese hogesnelheidsnet.

De hogesnelheidslijnen kunnen het Europees vervoer een geheel nieuwe vorm geven en als katalysator fungeren in het Europese integratieproces. Voorwaarde daarbij is wel dat de verschillende tracés tot één netwerk worden geïntegreerd en directe snelle verbindingen ontstaan tussen de grote agglomeraties en luchthavens. De Europese Commissie onderschrijft deze visie getuige haar mededeling inzake een

gemeenschappelijk spoorwegbeleid van 1990: "Europa is een zeer geschikt gebied voor de ontwikkeling van een net voor hogesnelheidstreinen waarvan de belangrijkste tracés in de lidstaten al duidelijk zijn aangewezen. Het is dus van belang de grootst mogelijke zorg te besteden aan de coördinatie van het geheel om binnen de Gemeenschap tot een coherent spoorwegsysteem te komen"<sup>4</sup>.

### **Alternatief voor vliegtuig en auto**

— In de afgelopen 20 jaar is het aantal reizigerskilometers in Europa met 85% toegenomen. Het relatieve vervoersaandeel van de spoorwegen is echter gedaald van 10% naar 6 à 7%.<sup>5</sup>

De hogesnelheidstreinen kunnen de spoorwegen weer een vooraanstaande positie geven in het Europees vervoer. Dan moet wel voldaan zijn aan verschillende voorwaarden.

Uit onderzoek <sup>6</sup> is gebleken dat, wil de hogesnelheidstrein in het zakelijk verkeer concurrerend zijn voor het vliegtuig, de reistijd per trein niet meer dan ongeveer drie uur mag bedragen. De zakenreiziger van Amsterdam naar Frankfurt zal bij een (trein-)reistijd van ongeveer drie uur veelal voor de hogesnelheidstrein kiezen, als de reistijden toenemen neemt de voorkeur voor de trein zienderogen af.

Behalve voor de luchtreiziger zal de hogesnelheidstrein ook voor de automobilist een aantrekkelijke optie betekenen. Dit is ook een noodzaak gezien de grote leefbaarheids- en bereikbaarheidsproblemen in Europa als gevolg van de groei van het wegverkeer en een tekortschietende capaciteit van het wegennet.

Zowel op nationale als internationale verbindingen leidt de hogesnelheidstrein tot een vermindering van de verkeersdruk op het wegennet. De reistijden moeten dan wel concurrerend zijn. Illustratief is in dit verband de verbinding tussen de Randstad en het Ruhrgebied. Na invoering van de nieuwe Eurocity-dienst tussen Amsterdam en Keulen medio 1991, waardoor een tijdwinst van 40 minuten werd geboekt, is het passagiersaantal in het treinverkeer tussen Nederland en Duitsland binnen één jaar met bijna 10% toegenomen.<sup>7</sup>

Ook op nationaal niveau kan de hogesnelheidstrein als shuttle tussen de grootstedelijke gebieden een belangrijke rol vervullen. Wel moet gewezen worden op het spanningsveld tussen enerzijds de wenselijkheid van snelle directe internationale verbindingen en anderzijds de drang om zoveel mogelijk stedelijke gebieden te bedienen. De internationale kwaliteitseis mag daarbij niet uit het oog worden verloren.

Niet alleen de reistijd en prijs zijn bepalend voor het succes van de hogesnelheidstrein. Andere factoren als frequentie, zekerheid, veiligheid en niet in de laatste plaats comfort moeten niet worden onderschat. Comfort in de zin van voldoende (werk-)ruimte, communicatiemogelijkheden als telefoneren en faxen zijn vooral voor de zakenreiziger van elementaire betekenis.

De hogesnelheidstrein kan, als aan deze voorwaarden is voldaan, een volwaardig alternatief betekenen voor vliegtuig en (privé-)auto. Gezien de enorme vervoersprognoses mag worden aangenomen dat slechts door samenwerking tussen de verschillende vervoerstakken de enorme stroom van reizigers en goederen binnen Europa kan worden verwerkt.

### **Ook goederenvervoer per HSL**

— Door de verdergaande integratie van de Europese markt zal het internationaal goederenvervoer verder toenemen. Vanwege de capaciteitsgebreken van de weginfrastructuur wordt onder meer op het spoor een extra druk uitgeoefend. Ook de hogesnelheidstrein kan daarbij een rol van betekenis spelen.

De Franse spoorwegmaatschappij SNCF zet TGV-materieel in voor verschillende regionale postdiensten en er is een "vracht-TGV" in ontwikkeling.

Verwacht mag worden dat wanneer het Europese net vorm heeft gekregen de hogesnelheidstrein ook voor het expressgoederen-(inclusief post-)vervoer, het vervoer van luchtvracht tussen de Europese

---

**Hogesnelheidstrein  
leidt tot een  
vermindering van  
de verkeersdruk  
op het wegennet.**

---

luchthavens (airport-connectors) en het vervoer van bederfelijke waar zal worden ingezet. Bijkomend voordeel is dat met het gebruik van het net in de nachtelijke uren de rentabiliteit wordt verhoogd.

1. "The European Highspeed Train Network"; Commissie van de Europese Gemeenschappen, Brussel 1990
2. Zie ook: "250 Milliarden DM für Europas schnelle Eisenbahnen"; Frankfurter Allgemeine Zeitung, 29 september 1992
3. "Verdrag betreffende de Europese Unie"; Maastricht, 7 februari 1992
4. "Mededeling inzake een gemeenschappelijk spoorwegbeleid" (COM 89, 564); Commissie van de Europese Gemeenschappen, 1990
5. "High speed Railways a network for Europe"; International Union of Railways/Community of European Railways, Parijs/Brussel 1992
6. "Economische betekenis aansluiting Noordvleugel Randstad op Europees hogesnelheidsnet"; Nederlands Economisch Instituut Rotterdam, November 1992
7. Bron: Nederlandse Spoorwegen, Utrecht 1993

## II. De verbinding RRR binnen het Europese net

---

### Nederland en Duitsland trouwe handelspartners

Nederland en Duitsland zijn van oudsher belangrijke handelspartners. Zo komt 25% van de Nederlandse invoer uit Duitsland, terwijl ruim 29% van de Nederlandse uitvoer Duitsland als bestemming heeft. Nederland is ook voor Duitsland een belangrijke handelspartner. Ongeveer 9,5% van de totale invoer is afkomstig uit Nederland, terwijl bijna 8% van de Duitse export een Nederlandse bestemming heeft. De totale waarde van de handel tussen beide landen bedroeg in 1992 117 miljard D.M.<sup>1</sup>

Het Bundesland Nordrhein-Westfalen heeft voor Nederland een bijzondere betekenis aangezien hier meer dan de helft van de op Duitsland gerichte export naar toe gaat. Daarnaast is ongeveer een derde deel van de import van Nederland uit Duitsland afkomstig uit Nordrhein-Westfalen. Nederland is voor deze regio naar waarde van invoer en uitvoer de belangrijkste handelspartner. De uitvoer van Nordrhein-Westfalen naar Nederland omvat een waarde van + 18 miljard D.M. en de invoer 31 miljard D.M. (17% van de totale invoer van Nordrhein-Westfalen)<sup>2</sup>

De onderlinge verwevenheid blijkt ook uit de ontvangsten en uitgaven in het reisverkeer. In totaal gaat er tussen beide landen 5,2 miljard D.M. om. Er is sprake van een groei in de afgelopen jaren. Tussen 1987 en 1991 namen bijvoorbeeld de uitgaven van Duitse toeristen in Nederland met 45% toe. Ook de uitgaven van Nederlandse toeristen in Duitsland groeiden aanzienlijk tot ruim f. 3,2 miljard in 1991.

De economische banden zijn uiteraard terug te vinden in de vervoersrelaties. Bijna 30% van de Nederlandse aanvoer van goederen per rail heeft Duitsland als herkomst. Voor de afvoer vanuit Nederland geldt zelfs een percentage van bijna 50%. Voor de weg en binnenvaart zijn deze percentages bijzonder hoog. Zo is 80% van het uitgaande vervoer over water vanuit Nederland gericht op Duitsland. Voor het wegvervoer is dat 50%.

Een laatste indicatie voor de verwevenheid zijn de cijfers over de luchtvaart.<sup>3</sup> Frankfurt is voor Schiphol, na Londen en Parijs, met respectievelijk 5.700 vliegbewegingen op jaarbasis, de belangrijkste luchthaven. In het herkomst-/bestemmingsverkeer reizen tussen beide luchthavens jaarlijks 400.000 passagiers. De luchthaven Schiphol heeft een groot Europees achterland. Reizigers uit het Ruhrgebied maken thans gebruik van directe busdiensten maar ook van het spoor. Düsseldorf heeft dagelijks vier vluchten naar Amsterdam.

### Ontwikkelingsas van Europees formaat

De RRR-as verbindt een aantal grootstedelijke zones. De noordvleugel (Amsterdam/Schiphol-Utrecht) en de zuidvleugel (Den Haag-Rotterdam) van de Randstad zijn binnen Nederland de belangrijkste woon- en werkconcentraties. De Randstad telt 6,7 miljoen inwoners en 2,7 miljoen arbeidsplaatsen. De regio Arnhem/Nijmegen is met driekwart miljoen inwoners weliswaar minder omvangrijk maar economisch duidelijk in opkomst.

Naast de Randstad en de regio Arnhem/Nijmegen is het Rijn-/Ruhrgebied een grote bevolkings- en werkgelegenheidsconcentratie langs de as. Het westelijk deel en het oostelijk deel van het Ruhrgebied tellen tezamen 4,7 miljoen inwoners en 1,7 miljoen arbeidsplaatsen. Het invloedsgebied van Düsseldorf heeft een bevolkingsaantal van ongeveer 2 miljoen en 850.000 arbeidsplaatsen. Tenslotte dient nog gewezen te worden op de stedelijke concentratie Keulen/Bonn met 2,7 miljoen inwoners en 1 miljoen arbeidsplaatsen.

---

**De totale waarde van  
de handel tussen  
Nederland en Duitsland  
bedroeg in 1992  
117 miljard D.M.**

---



Behalve stedelijke agglomeraties verbindt de RRR-as ook belangrijke Europese luchthavens. Met de ingebruikneming van de hogesnelheidslijn tussen Frankfurt en Keulen alsmede de uitbouw van de RRR-as tot Europese hogesnelheidslijn zijn de twee Europese mainports Amsterdam/Schiphol en Frankfurt, door een treinverbinding van ruim drie uur met elkaar verbonden. Van belang is voorts dat ook de luchthavens Düsseldorf en Keulen/Bonn een hoogwaardige treinverbinding met beide mainports krijgen.

### **Schakel in het Europese net**

In het Europese masterplan voor hogesnelheidslijnen wordt de RRR-as (met Utrecht-Duisburg als "key-link") één van de 14 belangrijke internationale corridors genoemd. De as verbindt, aldus de Europese Commissie, bevolkingsconcentraties van hoge dichtheid en is daarnaast een belangrijke schakel in het net als onderdeel van doorgaande verbindingen naar onder meer Basel, Stuttgart, München en Wenen.

De RRR-as wordt op langere termijn als onderdeel van de treinverbinding met Berlijn en wellicht zelfs Warschau van betekenis. De totale reistijd Amsterdam-Berlijn zal ongeveer zes uur bedragen, de reis naar Warschau drie uur meer. Ook voor de landen in Midden- en Zuid-Europa is de RRR-as een belangrijke schakel. Met doorgaande nachttreinen tussen Amsterdam en Praag in zeven en een half uur en Amsterdam-Boedapest in negen en een half uur kan men spreken van concurrerende reistijden.

1. Bron: CBS, 1992
2. Bron: Landesamt für Datenverarbeitung und Statistik in Nordrhein-Westfalen, Düsseldorf 1993
3. "Statistical Annual Review"; Amsterdam Airport Authority, Schiphol 1992

# III. De economische betekenis van de RRR-as

---

De potentie van de RRR-as is groot. In het vorige hoofdstuk is daar kort op gewezen. In dit hoofdstuk zal daaraan meer uitvoerig aandacht worden gegeven. Daarbij wordt achtereenvolgens ingegaan op die economische segmenten die voor de spoorwegen een interessante (groei)markt betekenen: de dienstverlening, het beurs- en congreswezen, het toerisme en tenslotte de luchthavens.

## Dienstverlening economische groeier

— De Randstad is binnen Nederland de belangrijkste werkgelegenheidsconcentratie. Nationale en internationale dienstverlenende bedrijven concentreren zich langs de noordvleugel (Amsterdam/Schiphol-Utrecht) en de zuidvleugel (Den Haag-Rotterdam). De internationale dienstverlening is vooral in de regio Amsterdam geconcentreerd.

Binnen het noordelijk deel van de Randstad zijn Amsterdam/Schiphol en Utrecht de grote concentraties van zakelijke dienstverlening. De regio Amsterdam telt naar schatting 150.000 arbeidsplaatsen in de dienstverlening, waarvan alleen al zo'n 50.000 voor rekening komen van de financiële sector.

Utrecht heeft vooral de afgelopen jaren als vestigingsplaats voor (met name de nationale) dienstverlening een enorme groei doorgemaakt. Tussen 1984 en 1991 is het aantal arbeidsplaatsen in de agglomeratie ruimschoots verdubbeld naar ruim 80.000.

Verdere grootschalige ontwikkelingsprojecten in Amsterdam liggen in het stadscentrum en langs de zuidas (met onder meer de bouw van een nieuw financieel hoofdkantoor) en in Utrecht direct rond het Centraal Station "Utrecht-City-project" met in de eindfase 350.000 m<sup>2</sup> kantoren.

In het zuidelijk deel van de Randstad kunnen twee belangrijke concentraties van dienstverlening worden onderscheiden: de agglomeratie Den Haag en de regio Rijnmond. Den Haag is met name van belang als regeringscentrum en de hiermee verband houdende kantooractiviteiten.

De regio Rijnmond, met Rotterdam de grootste wereldhaven, telt naast 60.000 arbeidsplaatsen in de transportsector nog eens ruim 55.000 arbeidsplaatsen in de zakelijke dienstverlening. Ten opzichte van 1985 is dit een groei van 27%. Nieuwe kantoorontwikkelingen zijn in Rotterdam voorzien langs de Maas ("Kop van Zuid") en in het zogenoemde Plan Noordrand.

De regio Arnhem/Nijmegen telt ongeveer 1 miljoen m<sup>2</sup> kantoorruimte, goed voor ca 30.000 arbeidsplaatsen. Ook zijn hier enkele internationale hoofdkantoren gevestigd. In dit knooppunt is ruim 300.000 m<sup>2</sup> kantoorruimte voor de periode tot 2010 gepland.

De regio Arnhem/Nijmegen zal als vestigingsplaats aan belang winnen. Een uitgebreide studie van het Duitse onderzoeksbureau Empirica<sup>1</sup> wijst de regio Gelderland aan als gebied met de beste toekomstperspectieven (als Europese vestigingsplaatslocatie).

Binnen het directe invloedsgebied langs het Duitse deel van de RRR-as i.c. Duisburg, Essen, Düsseldorf en Keulen zijn 1,2 miljoen mensen werkzaam in de sectoren handel en dienstverlening. Daarvan zijn 450.000 mensen actief in de sectoren handel en transport, 560.000 in de dienstverlening en nog eens 160.000 in de publieke sector.

Duisburg en de gehele regio Niederrhein is van oudsher een verkeers- en logistiek knooppunt. De Rijn-Ruhrhaven Duisburg, de grootste binnenhaven van de wereld, heeft de afgelopen jaren een sterke verandering ondergaan. Hier ontwikkelt zich, evenals overigens in Keulen, een centrum voor goederenvervoer met een regionale functie. Naast de traditionele mijnbouwproducten worden in toenemende mate hoogwaardige stukgoederen overgeslagen. In samenhang hiermee ontwikkelt de haven zich tot een producten- en dienstencentrum.

Düsseldorf, de hoofdstad van Nordrhein Westfalen, is van grote betekenis voor de dienstverlening en is na Frankfurt het belangrijkste financieel centrum van Duitsland.

Keulen tenslotte heeft zich ontwikkeld tot het mediacentrum. Naast de radio- en televisiezender WDR zijn hier ook verschillende commerciële zendorganisaties en media-producenten gevestigd. Tot slot kan er op worden gewezen dat vele grote industriële en handelsbedrijven langs de RRR-as in Duitsland hun hoofdkantoor hebben.

### **Trein aantrekkelijk voor beurs- en congreswezen**

De RAI, aan de Amsterdamse Zuidas op enige (trein-) minuten van Schiphol, organiseert jaarlijks zo'n 50 beurzen waarvan het merendeel het predikaat internationaal verdienen. In 1991 was de RAI goed voor in totaal 2,3 miljoen bezoekers.

Wat congressen betreft kan worden opgemerkt dat Amsterdam thans de zevende congresstad van de wereld is. In 1992 werden meer dan 100 internationale congressen in Amsterdam georganiseerd.

Het Jaarbeurscomplex direct tegenover het Centraal Station Utrecht trekt jaarlijks 1 miljoen bezoekers waarvan velen uit het buitenland afkomstig zijn. Evenals de RAI organiseert de Jaarbeurs vele nationale maar ook internationale beurzen. Het vergader- en congrescentrum van de Jaarbeurs is eveneens goed voor 1 miljoen bezoekers per jaar, waarvan ruim 300.000 uit het buitenland afkomstig zijn. De Jaarbeurs heeft een gecombineerde beurs-/congreshal in gebruik genomen met een capaciteit van 23.000 zitplaatsen.

In 1992 hadden in Rotterdam 38 internationale congressen plaats. Rotterdam is de derde (internationale) congresstad van Nederland. De belangrijkste congreslocaties zijn de Doelen en het Ahoy-complex. Bij het nieuwe ontwikkelingsproject de Kop van Zuid is een congrescentrum gepland met een capaciteit van ongeveer 1.000 congresgangers.

Düsseldorf beschikt over 200.000 m<sup>2</sup> aan tentoonstellingshallen waar vele grote internationale beurzen worden georganiseerd. In het afgelopen jaar betrof het 32 beurzen, met 23.000 exposanten en 1,4 miljoen bezoekers. Met de plannen voor de bouw van een nieuw spoorstation bij de luchthaven Düsseldorf krijgt ook het beurscomplex een directe aansluiting op het hogesnelheidsnet.

Keulen tenslotte behoort met Düsseldorf tot de belangrijkste Duitse beurssteden. Hier worden ± 35 beurzen per jaar georganiseerd. De totale capaciteit omvat 260.000 m<sup>2</sup>, met gemiddeld 30.000 exposanten en ± 2 miljoen bezoekers.

### **Voor toeristen ook langere afstanden**

De betekenis van de hogesnelheidstrein in het toeristenverkeer wordt in hoge mate bepaald door de duur van de toeristische trip. De reiziger is voor bijvoorbeeld een lang weekend bereid meer reistijd te besteden dan in het geval van een dagtocht. Onderzoek heeft uitgewezen dat bij een korte trip van enkele dagen de reiziger bereid is 5<sup>1</sup>/<sub>2</sub> uur (deur tot deur) te reizen.<sup>2</sup> Dit betekent dat de twee belangrijke toeristische trekpleisters aan de beide uiteinden van de RRR-as (Amsterdam en Keulen) binnen dit bereik vallen.

Voor de "echte" vakanties is de reiziger bereid om langer te reizen. Wel is daarbij de vraag of tijdens deze vakantie de beschikbaarheid van eigen vervoer wenselijk is. Verwacht mag worden dat de hogesnelheidstrein met name voor de wintersportvakanties een goed alternatief voor de privé-auto gaat betekenen. Niet onbelangrijk in dit verband zijn de maatregelen als vignetten en tol waarmee de automobilist geconfronteerd gaat worden. Het is juist de onzekerheid over precieze aard en omvang van dit soort

---

**Vele grote industriële en handelsbedrijven hebben langs de RRR-as hun hoofdkantoor.**

---

heffingen die een schatting van het potentiële reizigersverkeer voor de hogesnelheidstrein moeilijk maakt.

Voorts is uit onderzoek <sup>3</sup> gebleken dat de hogesnelheidstrein vooral een belangrijke functie kan krijgen bij gemeenschappelijke groepsreizen waarbij voor- en natransport veelal door de touroperators verzorgd worden.

### Luchthavens groeimarkt voor HSL

— De RRR-as verbindt, met de aansluitende hogesnelheidslijn Keulen-Frankfurt, de twee Europese mainports Schiphol en Frankfurt. Na realisatie van alle infrastructuurplannen wordt de reistijd per trein tussen beide luchthavens teruggebracht van vijf en een half uur tot ruim drie uur.

De luchthaven Schiphol was in 1993 goed voor ruim 21 miljoen passagiers en 1 miljoen ton vracht (waarvan ongeveer 30% over de weg wordt vervoerd, het zgn. trucking)<sup>4</sup>. De toekomstplannen voor Schiphol maken een verdere uitgroei in 2015 richting  $\pm$  40 miljoen passagiers en ongeveer 3 miljoen ton vracht mogelijk.<sup>5</sup>

Frankfurt handelde in 1993 ruim 32 miljoen passagiers en 1,1 miljoen ton vracht af (exclusief trucking)<sup>6</sup>. Maar ook de luchthavens van Düsseldorf, met 13 miljoen passagiers en Keulen/Bonn met ongeveer 4 miljoen passagiers en beide goed voor 300.000 ton luchtvracht zijn voor het economisch kerngebied Nordrhein Westfalen van grote betekenis.

De betekenis van de hogesnelheidstreinen voor de Europese luchthavens is meerledig. Allereerst kan er directe substitutie in het herkomst- bestemmingsverkeer plaatshebben. Deze reizigers, die nu tussen Amsterdam en Frankfurt van het vliegtuig gebruik maken zullen in de toekomst voor een groot deel per hogesnelheidstrein reizen. Het is moeilijk in te schatten om welke aantallen het gaat. De keuze tussen vliegtuig en (hogesnelheids-)trein wordt mede bepaald door de hoogte van de tarieven, het Europees beleid, frequentie en kwaliteitsniveau van de treindienst e.d. Daarbij moet worden opgemerkt dat de afweging tussen reistijd en kosten vooral naar motief sterk zal afwijken. Zoals eerder is opgemerkt is in ieder geval voor de zakenreiziger een reistijd per trein van ongeveer 3 uur het omslagpunt. Bij langere reistijden kiest de zakenman veelal voor het vliegtuig. De omvang van de substitutie is uiteraard mede afhankelijk van de vraag of het om transferverkeer dan wel herkomst-bestemmingsverkeer gaat.

---

**Bij langere reistijden  
dan drie uur kiest de  
zakenreiziger veelal  
voor het vliegtuig.**

---

Een ander substitutie-element dat voor de luchthavens van belang is, zijn de reizigers die thans per particuliere auto reizen. De zakenreiziger uit bijvoorbeeld het Ruhrgebied die via Schiphol naar zijn bestemming vliegt, zal in de toekomst gelet op de reistijden de trein boven de auto prefereren.

1. "Zukunftsstandorte in Westeuropa, ein Regionalführer für Investoren in EG und EFTA"; Empirica Wirtschafts- und Sozialwissenschaftliche Forschungs- und Beratungsgesellschaft mbH., Bonn Januari 1993
2. "European high speed rail network socio-economy impact study"; Brussel 1992
3. "The economic impact of the TGV Paris Lyon"; A Bonnefous, Anaheim California, 1991
4. "Terminal Marketing Services/Marktstatistiek"; N.V. Luchthaven Schiphol 1993
5. Planologische Kernbeslissing Schiphol en omgeving deel 1 (ontwerp), december 1993
6. "Marktforschung, Statistik und Dokumentation"; Flughafen Frankfurt Main AG, december 1993

## IV. Aanbevelingen

Al in 1988 heeft de werkgroep RRR benadrukt dat snel handelen van de beide betrokken regeringen en spoorwegmaatschappijen vereist is. Noodzakelijk en urgent is voorts een nadere uitwerking van de wijze waarop de aantrekkelijkheid van de trein als vervoermiddel kan worden verhoogd. Met de invoering van de Eurocity-dienst in 1991 is het treinprodukt verbeterd. Wil de trein echter op de diverse transeuropese verbindingen een aantrekkelijk alternatief zijn voor vliegtuig en auto dan zijn verdere kwaliteitsverhogingen vereist.

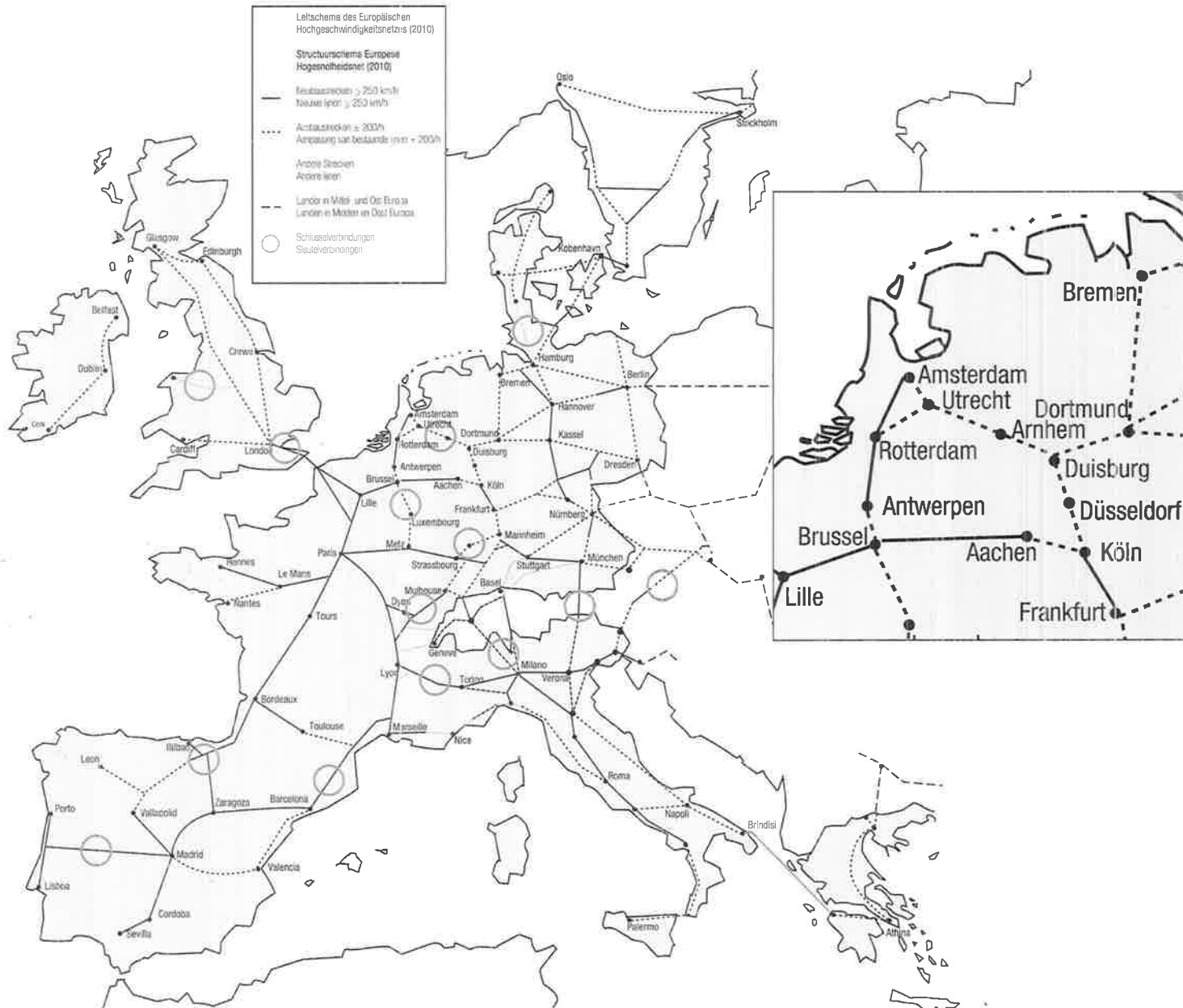
De volgende infrastructurele en operationele aanpassingen zijn noodzakelijk.

### **Korte termijn (tot 1996)**

1. Opzetten van een projectorganisatie die zowel voor het Nederlandse als voor het Duitse deel van de RRR-as alle financiële en planologische gevolgen van de aanpassing van het traject tot 'upgraded line' in kaart gaat brengen.
2. Inzet van modern EC-materieel op alle diensten. Er wordt nog verouderd materieel ingezet. Met name voor het gedeelte Keulen-Duisburg, waar met snelheden tot 200 km/u kan worden gereden, is dit onaanvaardbaar.
3. Uitbreiding van faciliteiten voor grensoverschrijdend telefoon- en dataverkeer. Thans bestaat nog niet de mogelijkheid om via kaarttoestellen vanuit de trein te telefoneren. Vooral voor de zakenreiziger is dit een ernstige tekortkoming.
4. Verbetering van de overstapmogelijkheden in Utrecht (overstappen op hetzelfde perron) en Duisburg. Verder zou kunnen worden overwogen om in de ochtend- en avondspits één trein in Utrecht te splitsen waarbij het ene deel direct doorrijdt naar Amsterdam/Schiphol en het andere deel naar Rotterdam.
5. Verbetering van de regionale aansluitingen is een voorwaarde voor een optimale benutting van de verbinding. In het verlengde hiervan moet ook de omgeving van de verschillende stationsgebieden worden aangepast met in ieder geval goede 'park and ride' voorzieningen.
6. Uitbreiding van de dienstregeling. Dagelijks moet uit de richting Duitsland een vroegere trein en uit Nederlandse richting een latere trein worden ingezet. Hierdoor wordt de dienst met name voor de zakenreiziger aantrekkelijker.

### **Middellange termijn (1996 - ± 2000)**

1. Invoering van een één-uurdienst tussen Amsterdam/Schiphol en Keulen. Pas met een dergelijke frequentie kan van een adequate Eurocity-verbinding worden gesproken. Een één-uurdienst is een minimale kwaliteitsvoorwaarde wil de dienst voor de zakenreiziger aantrekkelijk zijn.
2. Inzet van hogesnelheidsmaterieel met meerstreamstechniek vooruitlopend op de aanpassing van de infrastructuur. De werkgroep wijst er op dat vanaf 1991 tussen Keulen en Duisburg al met 200 km/u kan worden gereden.
3. Uitbouw van de gehele verbinding tussen de Randstad en Duisburg. In 2000 of zeer kort daarna moet de gehele lijn voldoen aan de internationale kwaliteitseis voor "upgraded lines". Dit betekent voor het Nederlandse gedeelte een capaciteitsuitbreiding van Amsterdam/Schiphol-Utrecht, Rotterdam-Utrecht, Utrecht-Arnhem-grens en, uitgaande van een directe verbinding met de luchthaven Schiphol, aanleg van de Utrechtboog. Ook de capaciteitsuitbreiding van het Duitse gedeelte moet snel ter hand worden genomen. Dat geldt met name de planologische voorbereiding van het opheffen van de vele gelijkvloerse kruisingen tussen de grens en Duisburg.
4. Tot slot pleit de werkgroep er voor dat de infrastructuur wordt aangelegd voor snelheden van tenminste 200 km/u. Nader onderzoek moet uitwijzen of rijnsnelheden tot 300 km/u op (onderdelen van) het traject mogelijk zijn.



(Bewerkt naar "Leitschema des Europäischen Hochgeschwindigkeitsnetzes", maart 1994)