

Pas in 2020 is er een vervanger voor de Fyra

Traag boemeltje op de HSL-Zuid toch succes



FOTO ANP/LEX VAN LIESHOUT

UTRECHT

Nederland heeft geen eigen hogesnelheidstrein meer na het debacle met de Fyra. Over de HSL-Zuid, de spoorlijn van 7 miljard euro, rijden nu voornamelijk treinen op een sukkeldrafje van 160 kilometer per uur. Maar die 'boemeltjes' zijn zo'n succes dat de frequentie wordt verhoogd van 2 naar 4 treinen per uur.

TON VOERMANS

Er zal vandaag weer volop worden geschamperd over de peperdure miskleun met de hogesnelheidstrein Fyra. De parlementaire enquêtecommissie die het debacle rond de trein onderzocht, presenteert vandaag haar eindrapport.

De nationale hogesnelheidsdroom begon in 2000 met de aanleg van de spoorbaan van Schiphol via Rotterdam naar de Belgische grens. Het budget werd met 3 miljard overschreden, onder meer door de tunnel onder het Groene Hart. Het verhaal van de Fyra, de trein die over de hsl moest rijden, is bekend. Het bleek een rammelbak vol mankementen en de NS stuurde ze na een jaar terug naar de fabrikant in Italië.

De Franse Thalys is nu de enige trein die op de HSL-Zuid tussen Rotterdam en Schiphol de maximumsnelheid van 300 kilometer per uur even aantikt. Daarna moet de trein weer afremmen om tijdig te kunnen stoppen. December 2016 gaat ook

het Britse Eurostar over de HSL-Zuid rijden op het traject Londen-Brussel-Rotterdam-Amsterdam.

Vervanger

Wat de Fransen en de Britten wel kunnen, lukte de Nederlanders niet. De NS gaat in de toekomst de vingers ook niet meer branden aan een hogesnelheidstrein. Er zijn weliswaar nieuwe snelle treinen besteld als vervanger voor de Fyra, maar die zullen een maximumsnelheid van 200 kilometer per uur op de hsl halen en ook worden gebruikt voor het reguliere spoor. Het zijn geen échte hogesnelheidstreinen. De nieuwe treinen rijden vanaf 2020.

Op de superspoorbaan HSL-Zuid rijden tot die tijd TRAXX-treinen van de NS. Ze kunnen niet harder dan 160 kilometer per uur over de hsl die is gebouwd voor snelheden tot 300 kilometer per uur. Hoewel 160 nog altijd 30 kilometer sneller is dan een reguliere intercity, blijft het voelen of je met paard en wagen over snelweg A2 hobbelt.

Maar het wordt zoetjesaan wel een succesvol paardenspan. „Er gaan nu twee intercity direct-treinen per uur. We houden nu proeven met drie treinen per uur. En vanaf december gaan er vier treinen per uur, want we zitten geregeld vol,” zegt Eric Trinthamer van de NS. De populariteit is niet zo vreemd. Amsterdam-Schiphol-Rotterdam wordt afgelegd in 41 minuten, een vol half uur sneller dan een reguliere intercity die niet over de HSL-lijn mag. En ook veel sneller dan met de auto. Wie met de snelle trein wil moet een toeslag van 2,30 euro betalen.

Teloorgang

Per kwartaal reizen er nu ongeveer 1 miljoen mensen met de intercity direct en nog eens 670.000 mensen met de Thalys. Ondanks

de teloorgang van de Nederlandse hogesnelheidstrein is de HSL verre van onbenut. Overigens is een echte hogesnelheidstrein als de Thalys op het traject nog eens 4 minuten sneller. De Fyra-treinen staan bij bouwer AnsaldoBreda in Italië. NS kreeg er nog 125 miljoen euro voor terug. Als er ooit nog een koper komt, krijgt NS nog 21 miljoen.