

TREINEXPLOITATIE IN HET NOORDEN

GERICHT OP DE TOEKOMST

Ron van Stokkum

De minister van Verkeer en Waterstaat ziet af van de aanleg van de Zuiderzeespoorlijn en dringt aan op verbetering van de infrastructuur van de spoorlijn tussen Amersfoort en het Noorden van Nederland.



Een Koploper (voorgond) en een Wadloper tonen het moderne spoorgezicht in de noordelijke provincies

DEZE BOODSCHAP HEEFT EEN AANTAL BETROKKENEN bij de studie naar de mogelijkheid van de Zuiderzeelijn al zien aankomen. De tijd van klakkeloos spoorlijnen bouwen om 'er bij te horen' is landelijk voorbij. Nieuwe lijnen moeten rendabel zijn, of op overzichtelijke termijn rendabel kunnen worden. Voor de Zuiderzeespoorlijn was dat vooruitzicht niet aanwezig. Toch sluiten de Nederlandse Spoorwegen de aanleg van een spoorverbinding tussen Lelystad, Heerenveen en Groningen niet uit. In het toekomstplan Rail 21 wordt deze spoorlijn wel degelijk in beschouwing genomen, maar NS zal pas initiatieven nemen als de rentabiliteitsvraag positief kan worden beantwoord. In tegenstelling tot vooruitziende gemeentes die hun bebouwing naar het spoor toe brengen en waar NS op zijn beurt nieuwe stations opent, zal in de

noordelijke provincies voldoende potentieel aanwezig moeten zijn voordat de Zuiderzeespoorlijn het levenslicht kan aanschouwen.

Overigens kan deze potentiële lijn beter anders worden genoemd. De vroegere Zuiderzee heeft inmiddels met de Flevolijn haar spoor. De Nora-lijn past wellicht beter: NOorden-RAndstad-lijn. Zijn de noordelijke provincies nu achtergebleven spoorweggebieden? Neen. Gezien het relatief lage aantal inwoners in deze provincies zijn er veel spoorlijnen en veel stations. De provincie Groningen heeft voor elke 23.000 inwoners een station, de provincie Friesland voor elke 29.000 inwoners. Landelijk ligt deze norm veel hoger, want daar moeten gemiddeld 40.000 bewoners een station delen. Overigens moeten in de stad Groningen 168.000 inwoners gebruik maken van twee stations.

Relatief gezien staan de noorderlingen er dus niet slecht voor.

Wadlopers

Ook het materieel waarmee NS in het noorden rijdt is niet het slechtste uit het wagenpark van de Spoorwegen. De stinkende en walmende dieseltreinen die al zo'n dertig jaar oud waren zijn al enkele jaren vervangen door milieuvriendelijke diesel-hydraulische treinstellen, de Wadlopers, die speciaal zijn bestemd voor de zogenoemde nevenlijnen in Groningen en Friesland. De treinen met alleen een scheiding tussen rokers en niet-rokers, en geen 1e en 2e klas onderscheid, zijn afgeleid van een Duits type trein. NS liet zoveel aan dat ontwerp wijzigen, dat er sprake is van een vernieuwde versie. Er werden een- en tweewagenstellen in gebruik genomen. De treinen doen dienst op de baanvakken Leeu-

warden-Staveren, Leeuwarden-Harlingen, Groningen-Delfzijl, Groningen-Leeuwarden, Groningen-Roodeschool, en Groningen-Nieuweschans. De nieuwe dieseltreinen zijn uniek in Nederland. Nergens anders in ons land wordt met dit type trein gereden, hoewel er nog verschillende diesellijnen zijn, onder meer in Twente, de Achterhoek, de Betuwe en Noord-Limburg.

Koplopers

Niet uniek in het noorden, maar wel modern zijn de nieuwe Intercity- en stoptreinen die vanuit Groningen en Leeuwarden richting Zwolle rijden. Eens per uur zijn dit Intercity 3-stellen, de Koplopers, in Nederland ook al unieke treinen omdat reizigers in twee gekoppelde stellen toch van treinstel kunnen verwisselen door gebruik te maken van de zogenoemde doorloopkop tussen de twee treinstellen. Dit is vooral een prettige service voor reizigers die tussen Amersfoort en Zwolle merken dat zij in het verkeerde treinstel zitten. In Zwolle worden de treinen van elkaar losgekoppeld, maar daarvoor hebben de verkeerd zittende reizigers al gelegenheid om het goede treinstel op te zoeken, tijdens de rit.

NS zal in de toekomst alle treinen tussen Groningen en Zwolle en tussen Leeuwarden en Zwolle rijden met dit moderne treintype. Nu rijden deze Intercity 3-stellen naar Amsterdam en Schiphol. Binnen enkele jaren zullen

Wadloper



die stellen ook naar Den Haag en Rotterdam rijden. Daarmee zijn de lange afstandrelaties tussen het noorden en de Randstad genoemd. Zowel Groningen als Leeuwarden hebben elk uur een rechtstreekse treinverbinding met Amsterdam en eens per twee uur een rechtstreekse verbinding met of Rotterdam, of Den Haag. In het andere uur moet voor Rotterdam of Den Haag nu nog buitenom worden overgestapt in dezelfde trein. Over enkele jaren kan dat ook binnendoor tijdens de rit.

Treingarage

Met de komst van nieuwe treinen kwam er ook uitbreiding van werkgelegenheid in het Noorden. Ook moderne treinen vragen onderhoud en daarvoor bouwde NS in Onnen een nieuwe lijnwerkplaats, of simpel gezegd, een treingarage. In deze werkplaats krijgen de treinen hun onderhoudsbeurt en hier worden de treinen ook milieuvriendelijk gewassen.

Wat zijn nu de toekomstplannen voor NS met betrekking tot de noordelijke provincies? 'Nora' moet zichzelf gaan bewijzen voordat ze mag komen, het materieelpark is binnen enkele jaren geheel vernieuwd door de komst van Wadlopers en Koplopers. De treinexploitatie kreeg een voorkeursbehandeling bij het Integro-project, waarover elders in deze uitgave meer. In het toekomstplan Rail 21 noemt NS een nieuwe exploitatievorm: het

drie treinstelsel. In het ideale plaatje gaan er Intercity-treinen rijden van Groningen naar de Randstad, via Zwolle en mogelijk via Heerenveen en Lelystad. Intercity-treinen nieuwe stijl verbinden vijf steden uit de Randstad met vijftien belangrijke regionale steden, waaronder Assen, Groningen en Heerenveen. Tussen die Intercity-treinen door rijden sneltreinen die op een groter aantal stations stoppen. Deze 'Interregio-treinen' zouden moeten rijden in de relaties Groningen/Leeuwarden-Zwolle-Den Haag, Groningen-Leeuwarden, Groningen-Heerenveen-Amsterdam en een nieuwe noord-zuid verbinding tussen Groningen/Leeuwarden via Zwolle en Arnhem naar Maastricht. Het stoptreinenet zal in grote lijnen gelijk zijn aan het bestaande. Let wel, hier is sprake van het ideale plaatje, waarin de reizigersaantallen de genoemde verbindingen rechtvaardigen. Of die verbindingen inderdaad zullen worden gerealiseerd is van veel factoren afhankelijk. Hoe ontwikkelen de cijfers van reizigerskilometers zich, het prijspeil van het treinkaartje ten opzichte van de auto, het aantal reizigers, de bereidheid tot investeren, het milieubesef... Het werk aan de toekomst is voor NS in de noordelijke provincies al begonnen met milieuvriendelijke Wadlopers, met klantvriendelijke Koplopers, met werknemersvriendelijke arbeidsplaatsen in Onnen. Dat wil niet zeggen dat NS hier de graad van perfectie al heeft bereikt, dat niet. Maar het begin is er. ●

Moderne trein in Noord-Nederland

