



Ter inspiratie: deze dienstregelingen (per uur, per rijrichting) voegen veel toe aan nieuwe spoorplannen.

Schokkend nieuws over de Wunderline heeft in één klap duidelijk gemaakt dat Noord-Nederland veel beter moet nadenken over de toekomst van het spoor. We hebben alvast mogelijke dienstregelingen op de kaart gezet.

FRITS POELMAN

Dat er bij infraplannen ongemerkt heel veel fout kan gaan, is pijnlijk blootgelegd bij de Wunderline. De voor ruim 200 miljoen euro nog te bouwen Friesenbrücke over de Eems (eind volgend jaar klaar) blijkt ongeschikt voor een rechtstreekse treinverbinding tussen Groningen en Bremen.

In Duitsland spreken ze (nog) niet van een blunder. Daar overheerst vooral tevredenheid dat er na 9 jaar weer een trein van Groningen (Weener) naar Leer rijdt. Maar Provinciale Staten van Groningen zien hun rechtstreekse verbinding met Bremen, waarvoor ze in 2012 al een maximum reistijd (1:23 uur) vastlegden, de mist in gaan.

Het lijkt erop dat er is gebouwd voordat er over de dienstregeling is nagedacht. Over het brugdrama is nog weinig gesproken, laat staan gereageerd, maar de conclusie mag zijn dat er iets heel erg fout is gegaan. En dat er bij de voorbereidingen van belangrijke infrastructuur niet (goed) naar de toekomst wordt gekeken.

Zonder dienstregeling blijven spoorplannen nergens

Met behalve de Wunderline ook de Nedersaksenlijn én de Lelylijn in het vooruitzicht, moet dat snel anders. Daarbij komt het mooi uit dat de concessies voor het spoor (zowel van Arriva in de regio als NS landelijk) in 2035 aflopen en nieuwe eisen moeten worden bedacht.

Politiek en vervoerders hebben nu de handen vrij om na te denken over het spoor van de toekomst. Hopelijk doen ze dat samen met de bevolking, om te beginnen de reizigersorganisaties en consumentenplatforms openbaar vervoer. We horen ze niet vaak over toekomstige routes.

Bij de discussie zullen allerlei vragen aan de orde komen. Is bijvoorbeeld de Lelylijn alleen bedoeld om Emmeloord en Drachten aan te haken aan het spoornet of zet die het Noorden op de Europese spoorkaart, zodat we niet meer eerst naar Utrecht hoeven om de trein naar Berlijn te pakken, en buitenlanders gemakkelijker hier vakantie komen vieren en familie bezoeken. Het zal bij de aanleg nogal wat uitmaken, want de rails is hetzelfde maar het ene spoor is het andere niet.

Bij alle lijnen speelt dat soort vragen. Neemt Groningen de wens van Railterminal Veendam (goederenspoor) voor de Nedersaksenlijn meteen mee bij het aanpassen van de museumspoorbaan naar Stadskanaal voor Arriva, als onderdeel van de Nedersaksenlijn?

Wat wordt Groningen - Emmen eigenlijk voor een spoorbaan? Een regionale boemel die nauwelijks sneller is dan de bus? Of reis je straks in een halfuur tussen beide plaatsen, zoals Groningen-Leeuwarden? En rijdt NS dan wel Arriva straks met

zijn nieuwste Intercity over elektrisch dubbelspoor van Nijmegen via Almelo (Enschede), Emmen en Groningen naar Leeuwarden?

In een vroeg stadium nadenken over dat soort kansrijke mogelijkheden, is van groot belang. Als je weet waarvoor en voor wie je bouwt, kun je daar rekening mee houden tijdens een stapsgewijze uitvoering. Andersom werkt niet. Dat is inmiddels in de praktijk gebleken.

Het gaat niet alleen fout in Duitsland. Bij de grote verbouwing van het Hoofdstation, die pas over een paar jaar klaar is, wordt op op geen enkele manier rekening gehouden met Lelylijn, Wunderline of Nedersaksenlijn. Alle kans dat het hoofdspoor straks onder de grond moet. Eerder bespaarde de provincie 5 miljoen euro op de aanleg van een enkelsporige brug over het Van Starckenborghkanaal, maar als daar

Elke verbetering trekt nieuwe reizigers aan

straks toch een 2e spoorbrug naast moet, bedragen de meerkosten al gauw het vijfvoudige...

Elke verbetering trekt nieuwe reizigers aan en de potentie van de trein is enorm omdat het tot dusver niet tegen de auto op kan, wegens veel te traag, veel te veel overstappen en sinds corona ook onbetrouwbaar.

Dat nieuwe routes en meer treinen veel opleveren, bewijst NS elders in Nederland met het succes van elke 10 minuten een trein. In het buitenland liggen andere voorbeel-

den voor het oprapen en we hebben ze ook heel dichtbij huis.

Het daverende succes van de uitbreiding en reactivering van de spoorlijnen naar Leeuwarden en Veendam smaken naar meer. Uitbreiding en versnelling van het spoor liggen voor de hand, juist op het platteland met z'n lange afstanden.

Van Duitse ervaringen, zoals het verlengen van intercitylijnen naar kleine havenplaatsjes als Norddeich Mole (vanuit Frankfurt en Leipzig) kunnen we leren: dat zou ook voor Eemshaven/ Borkum en Harlingen Haven best eens een succes kunnen zijn.

Ter inspiratie van de discussie hebben we alvast ideeën en dienstregelingen (per uur, per rijrichting) in een kaartje bij elkaar gezet. Waarbij natuurlijk allerlei combinaties mogelijk zijn.



Een Intercity Nieuwe Generatie (ICNS). FOTO NS/ KJELL POSTEMA