

[Chapeau]Oude lijn Groningen-Veendam gereactiveerd

[kop]Veendam spoort weer

[Intro]Na 57 jaar rijden er weer treinen tussen Groningen en Veendam. De provincie Groningen overweegt ook de oude spoorlijn naar Stadskanaal te reactiveren en eventueel door te trekken naar Emmen. Leve de Zuiderzeelijnpot. “De trein heeft een meerwaarde.”

[Platte tekst]Station Veendam. Een groot geel bord aan de parallelweg meldt ‘Reactivering reizigersverkeer Groningen-Veendam, gereed april 2011’. Honderd meter naast het nieuwe station, een perron met een paar automaten, een overdekte wachtruimte en een sos-paal, staat het oude statige ‘station Vdm’. In 1953 werd het voor het laatst gebruikt voor het reguliere reizigersvervoer tussen Groningen en Veendam. Nu is het eigendom van de Museumspoorlijn Stichting Stadskanaal Rail. Deze museumlijn, die ’s zomers tussen Veendam, Stadskanaal en Musselkanaal rijdt, herinnert aan de tijd dat het spoorvervoer in de Oostelijke Veenkoloniën van hoge kwaliteit was. De Noordooster Locaalspoorweg (NOLS) en de Spoorwegmaatschappij Ter Apel Rijksgrens (STAR) ontwikkelden begin 1900 een uitgebreid spoornetwerk in Oost-Nederland. (zie kader)

De trein van 7.12 naar Groningen staat te wachten langs het perron. Bij het hek eindigt het enkel spoor. De machinist loopt naar de andere kant van de Spurt en neemt op de bok plaats. Een laatste clubje scholieren komt hard aanfietsen, gooit de fiets in de stalling om buiten adem neer te ploffen. Nadat het signaal heeft geklonken, sluiten de deuren en trekt de stoptrein op. Richting Groningen. Naast het enkel spoor dat over een lengte van zeven kilometer is vernieuwd en geschikt gemaakt voor een snelheid van 100 kilometer per uur, liggen goederensporen die dienst doen voor de verderop gelegen containeroverslag van Groningen Railport.

In Veendam zijn aardig wat mensen ingestapt. Een aantal van hen heeft een vouwfiets bij zich. De rode treinen van Arriva hebben relatief veel ruimte voor fietsen. “Die drie kilometer vanuit mijn woonplaats Wildervank fiets ik”, vertelt een man, die bij een drukkerij in Groningen werkt. “Ik heb een hekel aan bussen. In Groningen moet ik ook nog een kwartier naar mijn werk fietsen.” Hij vertelt dat hij voor de komst van de nieuwe spoorlijn meestal met de auto naar zijn werk ging. “Doordat ik nu in Veendam op de trein kan stappen, is het reizen een stuk aangenamer geworden.”

[Tussenkop]Mooi netwerk

Na 57 jaar is de spoorlijn Groningen-Veendam in ere hersteld. Sinds 1 mei rijden de Spurts van Arriva elk half uur tussen Veendam en het noordelijker gelegen Zuidbroek, waar de lijn aanhaakt op de bestaande spoorverbinding tussen Groningen en Bad Nieuweschans/Leer. De trein rijdt tweemaal per uur vanuit Veendam naar Groningen. Omdat tussen Groningen en Nieuweschans al een halfuursdienst was, rijdt er op het baanvak Zuidbroek-Groningen nu elk kwartier een trein. Volgens Bas Krijgsheld, projectleider bij de provincie Groningen, betekent de spoorlijn Groningen-Veendam een kwaliteitsverbetering van het openbaar vervoer. En een impuls voor Veendam. “Sinds we in 2000 de regionale treindiensten hebben overgenomen van het Rijk zijn we bezig om de trein zoveel mogelijk als ruggengraat van het openbaar

vervoer te laten fungeren. Bussen en kleinschalig vervoer hebben een feederfunctie. We hebben nu een mooi netwerk, waarbij we met hetzelfde geld veel meer vervoer hebben gerealiseerd.”

De provincie Groningen, opdrachtgever voor de spoorconcessie, had al langer het idee om de spoorlijn Groningen-Veendam nieuw leven in te blazen. Ook concessiehouder Arriva, die sinds 2005 de regionale spoorlijnen in Groningen exploiteert, vond het een goed idee. De 15 miljoen die aanleg, aanpassingen en verbeteringen van het spoor kostten (inclusief een drie kilometer lang inhaalspoor voor goederentreinen), zijn uit het Regiospecifiek Pakket Zuiderzeelijn betaald: het geld dat de provincie van het Rijk kreeg ter compensatie van het niet-doorgaan van de Zuiderzeelijn, de snelle verbinding tussen Groningen en Schiphol die er niet kwam. Daarnaast heeft de Regio Groningen-Assen een financiële bijdrage geleverd. DE provincie draagt verder jaarlijks 4 miljoen bij in de exploitatiekosten. Dit geld komt uit de Brede Doeluitkering (BDU) voor regionale spoorlijnen die Groningen elk jaar van het Rijk krijgt. “Kostendekkend zal het treinvervoer hier niet snel worden”, zegt Krijgsheld. “Daarvoor hebben we te weinig reizigers.” De provincie schat het gemiddelde aantal in- en uitstappers per dag op ruim 2000. En hoopt op ruim 2700. “Het gaat erom goed openbaar vervoer in de benen te houden. We hebben daarbij expliciet gekozen voor de trein als ruggengraat.”

[Tussenkop]Prettige sneldienst

Een vrouw heeft zichtbaar last van haar contactlenzen. Met een zakdoekje wrijft ze in haar betraande ogen. Terwijl de trein in een langzaam gangetje Zuidbroek nadert, vertelt ze dat ze tegenwoordig met de fiets naar station Veendam gaat. “Ik vind het wel jammer dat de Qliner 301 is geschrapt. Het was een prettige sneldienst. Ik stapte bij de halte Bernhardlaan voor mijn huis in Veendam in en stapte pal voor mijn werk in Groningen uit. Sinds de 301 is verdwenen, kan ik niet meer of heel moeilijk met de bus bij het station komen. Ik heb nu tien minuten extra reistijd.” Volgens de UWV-medewerkster zijn er veel klachten over het verdwijnen van de busdienst. Maar zegt ze ook: de trein is een aanwinst.

Dat klopt, zegt Henk Jan Zoer van het OV-Consumentenplatform. “Ooit is besloten dat de trein Groningen-Veendam terug zou komen en dat parallel aan de lijn geen hoogwaardig openbaar vervoer mocht blijven rijden. Dat vind ik wel een logische beslissing. Een nieuwe treinverbinding vind ik heel positief. Maar we krijgen veel klachten van mensen uit Veendam die nu meer reistijd kwijt zijn.” Verder klagen inwoners uit Hoogezand-Sappemeer volgens het OV-Consumentenplatform over de slechte bereikbaarheid van het winkelcentrum en de bioscoop in de avonduren en het weekeinde, sinds de Qliner is opgeheven. Henk Jan Zoer: “Ook reizigers uit buitendorpen zoals Borgercompagnie en Kiel-Winderweer beschouwen het opheffen van de 301 als een gemis. Voor hen is het geen optie eerst naar station Veendam te reizen. Ze zijn met andere buslijnen veel meer reistijd kwijt, de reguliere busverbinding met Groningen is slecht en op zondag zelfs helemaal afwezig. Het alternatief is zes kilometer naar station Sappemeer-Oost fietsen of de auto nemen. Er zijn nu gelukkig geluiden dat het onderliggend busvervoer vooral ’s avonds en in de weekeinden zal worden aangepast.”

[Tussenkop]Goed alternatief

Bas Krijgsheld beaamt dat er klachten zijn binnengekomen. 49 in vijf weken. Best veel, vindt Krijgsheld, normaal gaat het om enkele klachten per maand. Allereerst wil hij benadrukken dat er een compleet dekkend OV-systeem inclusief vraagafhankelijk vervoer is. “Mensen kunnen overal komen, hooguit is de reistijd misschien langer dan voorheen. Maar er zijn altijd mensen die er bij een gewijzigde dienstregeling op achteruit gaat. Dat valt niet te voorkomen. Bij de beantwoording van de klachten proberen we mensen een goed alternatief reisadvies te geven. En als we gaan evalueren, zullen we kijken of er verbeteringsmogelijkheden zijn.”

‘Station Zuidbroek’ meldt de omroepinstallatie. De Spurt gaat verder over het bestaande lijn Groningen-Bad Nieuweschans. Hier in Zuidbroek kunnen passagiers richting het Duitse Leer overstappen. Als de trein weer is opgetrokken en het Winschoterdiep passeert, komt-ie op snelheid. Een jongen die na het instappen meteen het toilet is ingedoken, vertelt dat hij altijd met de trein naar Groningen gaat. Hij studeert er aan de Lerarenopleiding Lichamelijke Opvoeding. Omdat ze een paar dagen gaan ‘overleven’ heeft hij een grote rugzak bij zich. “Ik kan nu vier treinen per uur nemen. Dat is wel relaxt als je aan de late kant bent.” Bas Krijgsheld had het al gezegd: op dit traject kun je nu bijna zonder ‘spoorboekje’ reizen.”

[Tussenkop] Vier stations

Op Sappemeer-Oost stappen veel scholieren in. En opvallend veel forenzen met vouwfietsen. Drijfnat van de regen. Richting Hoogezand-Sappemeer passeert de trein hordes fietsende scholieren, de striemende regen trotserend. Hoogezand-Sappemeer is een lintdorp en heeft maar liefst vier stations. “En bijna 35 duizend inwoners”, zegt wethouder Frans Luijckx (Lokaal Centraal). “De nieuwe kwartiersdienst juichen we toe. Sowieso is de trein als drager van het OV-systeem een goede keuze. Maar we horen ook klachten over het verdwijnen van de Qliner 301. Sommige buitendorpen zijn verstoken van fatsoenlijk vervoer. Ook zijn ons winkelcentrum, waar zo’n duizend mensen werken, en de bioscoop ’s avonds en in de weekeinden nu slechter bereikbaar. De 171 en de 73 bieden een minder goed alternatief.” De gemeenteraad van Hoogezand-Sappemeer nam eind mei tijdens een extra ingelaste vergadering unaniem een motie aan waarin het College van B&W werd opgeroepen de provincie Groningen, het OV-bureau Groningen Drenthe en Qbuzz op te roepen de busdienstregeling aan te passen. Wethouder Luijckx: “Ik heb er alle vertrouwen in. De oude dienstregeling kan natuurlijk niet worden teruggedraaid, maar verbeteringen zijn altijd mogelijk. Het gaat om kleine aanpassingen die bij het upgraden van het OV-systeem over het hoofd zijn gezien. Bovendien moeten we niet vergeten dat de verbinding voor Veendam cruciaal is. Als de lijn mogelijk wordt doorgetrokken naar Stadskanaal en Emmen is werkelijk sprake van ontsluiting van Oostelijk Groningen en Drenthe.”

Zover is het nog niet. Na de zomer komt spoorbeheerder ProRail met de eerste uitkomsten van een haalbaarheidsstudie die de spoorbeheerder in opdracht van de provincie momenteel uitvoert. “We hebben nog 46 miljoen in het Zuiderzeelijnpotje”, zegt Bas Krijgsheld. “Het is de vraag of we daarmee een verbinding met Stadskanaal kunnen financieren. Het gaat dan om het geschikt maken van het bestaande spoor voor reizigersvervoer inclusief rails, bovenbouw, kunstwerken en spoorwegovergangen. Ook moet blijken of de reizigers aantallen toereikend zijn. Omdat we in een krimpregio zitten, zal er altijd geld bij moeten. Wel heeft onderzoek

aangetoond dat plaatsen in krimpgebieden met de komst van een treinstation aantoonbaar groeien. Het zou mooi zijn als op termijn het spoor weer richting Emmen gaat en Zwolle dichterbij komt.”

[Tussenkop]Uit- en inchecken

‘Volgend station Kropswolde’ meldt de tekst op het informatiepaneel. Behalve de eersteklas banken zijn alle stoelen bezet. Reizigers staan. Schapen in de velden zien er verregend uit. De lucht is loodgrijs. Langs Pattje Shipyards rijdt de trein verder richting station Europapark Groningen, ingeklemd tussen de zuidelijke ringweg, de A7 en de spoorlijn Groningen-Zwolle. In 2012 zal iets zuidelijker het definitieve station Groningen Europapark verschijnen, vlakbij de Euroborg, de thuisbasis van FC Groningen. Bij deze nieuwbouwwijk waar ook veel bedrijven verrijzen, stappen reizigers in en uit. Na een paar minuten, een half uur na vertrek uit Veendam, wordt eindpunt Groningen aangekondigd. ‘Reist u verder met een NS-trein: vergeet u dan niet uit te checken bij Arriva en weer in te checken bij NS’, klinkt het door de trein. De trein glijdt langs perron 4b. De machinist loopt weer naar de voorkant. Over een paar minuten zal hij vertrekken richting Bad Nieuweschans/Leer. Veendam laat hij dan rechts liggen.

Daar in Veendam is burgemeester Ab Meijerman (30.000 inwoners) “geweldig blij” met de nieuwe spoorlijn. “Voor forenzen en scholieren is het gemakkelijker in ‘de stad’ te komen. De spoorlijn is een schakel in het hele bereikbaarheidsproces van verdubbeling van de N33, Assen-Zuidbroek, die in 2014 klaar moet zijn tot verbetering van het personen- en goederenvervoer over het spoor. Ook komen we een stapje dichterbij een spoorverbinding met Emmen. Dat zijn prachtige ontwikkelingen in het kader van de ontsluiting van de Oostelijke Veenkoloniën.” Aan de busverbinding tussen Veendam en het station valt volgens de burgemeester nog wel een en ander te verbeteren. “Daar gaan we over praten. Als we in september ons nieuwe busstation officieel openen, hoop ik dat alles soepel loopt.” Meijerman doelt op de oude Jonker Transportloods, een overslagloods voor goederentreinen uit de jaren vijftig die wordt verbouwd tot zoals hij het noemt “een heel mooi OV-knooppunt in Veendam”. Kosten: ruim drie miljoen. In de enorme gestripte loods zijn bouwvakkers aan het werk. Gele pijlen verwijzen naar het noodbusstation, ongeveer drie minuten lopen van het treinstation. Daar staan reizigers weggedoken onder paraplu’s in de modder te wachten op de volgende bus van Qbuzz.

[Kader]Reactivering oude spoorlijnen

In 1899 werd de Noordooster Locaalspoorweg-Maatschappij (NOLS) opgericht. In korte tijd bouwde de NOLS een groot netwerk op, met Stadskanaal als belangrijk knooppunt. De spoorlijn Zuidbroek-Veendam-Wildervank-Bareveld-Stadskanaal was een drukke lijn, zowel voor personen- als goederenvervoer. Daarnaast opende de spoorwegmaatschappij Stadskanaal-Ter Apel-Rijksgrans (STAR) in 1924 het traject Stadskanaal-Ter Apel. Omdat de reizigersaantallen in de crisis behoorlijk terugliepen en het spoor met de weg moest concurreren, werden zowel voor als na de oorlog gefaseerd trajecten stilgelegd. Bussen kwamen er voor in de plaats. Ook verdween geleidelijk het goederenvervoer. In 1990 reed de laatste goederentrein op het traject Zuidbroek-Musselkanaal. Het traject Veendam-

Musselkanaal dient nu als museumlijn. Verkenningsstudies moeten in september uitwijzen of een reactivering van de verbinding Veendam-Stadskanaal en eventueel naar Emmen realistisch en financieel haalbaar is.