

Zeeland snakt naar trein die weer opschiet



Sinds de Zeeuwse Lijn op elk station in Zeeland stopt, buigen voor- en tegenstanders zich over alternatieven en aanpassingen. Als het aan de provincie Zeeland ligt gaan er vier treinen per uur rijden. OV-Magazine reisde naar Zeeland.

AUTEUR PIEN HEUTS FOTO'S CHRIS PENNARTS

Rotterdam Centraal. De conducteur geeft het vertreksignaal. Een jongen trekt nog een sprintje, maar haalt de trein net niet. De Intercity vanuit Lelystad richting Vlissingen trekt op van spoor 6. Over 4 minuten zal de Sprinter naar Roosendaal aan de andere kant van het perron vertrekken. De Intercity vanuit Rotterdam wordt na Roosendaal Sprinter en zal over 1 uur en 43 minuten in Vlissingen zijn.

Tijd speelt een belangrijke rol in de huidige discussie over de Zeeuwse Lijn, de spoorlijn die Zeeland met de Randstad, Schiphol en de Brabantse steden verbindt. Tot 2013 konden reizigers die van en naar Zeeland reisden, kiezen tussen het ene half uur een Sprinter en het andere een Intercity. Eind 2012 heeft NS gekozen voor een halfuurdienstregeling met een Intercity vanuit



Brug over Kanaal door Zuid-Beveland.

Lelystad die rijdend over Schiphol en Den Haag na Roosendaal en Bergen op Zoom in Zeeland Sprinter wordt. Omdat de trein behalve de grotere stations zoals Bergen op Zoom, Goes, Middelburg en Vlissingen (Souburg), ook de tussengelegen kleine stations aandoet, scheelt dat zo'n 10 minuten reistijd met de vroegere situatie.

De dubbeldekker is op deze woensdagochtend redelijk gevuld. Na Rotterdam Centraal stappen op station Blaak nog een paar mensen in. Een man heeft zijn paperassen op de lege bank uitgesteld. Hij moet nog stukken lezen voordat hij straks als advocaat zal optreden bij de rechtbank in Middelburg. "Voor mij is het handig met de trein te gaan", zegt hij. "Dan kan ik nog even doorwerken. Je moet geen haast hebben als je naar Zeeland gaat", lacht hij. "Het is echt ver weg."

Op station Dordrecht stappen mensen uit. Op het perron aan de andere kant is het dringen. Reizigers, vooral scholieren, wachten op de Merwede-Lingelijn richting Geldermalsen. Arriva heeft van deze lijn een succes weten te maken.

Intercity terug

De discussie over de Zeeuwse Lijn kreeg een extra impuls toen vervoerkundige Lex Boersma in het novemnummer van OV-Magazine stelde dat sinds het verdwijnen van de Intercity in Zeeland op de grootste stations zoals Goes, Middelburg en Vlissingen het treingebruik in de periode 2013-2014 met 5 à 6 procent is gedaald. Cijfers van NS uit 2014 laten zien dat er dagelijks zo'n 19.000 reizigers in- en uit de stoptrein stappen op het Zeeuwse traject. Alle stations, met uitzondering van Kapelle-Biezeling, trekken sinds 2013



Rilland Bath

minder reizigers. Met twee keer per uur een Intercity die stopt op de belangrijkste stations Goes, Middelburg en Vlissingen – goed voor 80 procent van het totaal aantal reizigers – zou de reistijd tussen Bergen op Zoom en Vlissingen met bijna een kwartier kunnen worden bekort. Boersma voorspelt op basis van een quickscan van de kengetallen een groei van circa 3500 reizigers per dag. De overige kleine stations zouden volgens hem met een Interliner kunnen worden bediend.

Maurits van Witsen, emeritus hoogleraar openbaarvervoerkunde en voormalig hoofd Ontwikkeling en Planning van NS, vindt dat de bediening van de Zeeuwse lijn vergeleken met de situatie van voor 2012 is verslechterd. De reistijd is langer geworden en voorheen was er in ieder geval één Intercity per uur, zegt hij. "Het lijkt mij goed dat er elk half uur een Intercity rijdt met stops op de grotere stations. Vlissingen Souburg moet ook een Intercity-station blijven. Niet voor niets is dit station enkele tientallen jaren geleden aangelegd met het oog op de groeiende woonfunctie van die plaats. Het station Vlissingen ligt nogal geïsoleerd."

Van Witsen berekent een rijtijdswinst van een kwartier in beide richtingen die een heel IC-treinstel uitspaart. "Met die kostenbesparing zou je naast twee Intercity's elk uur een stoptrein tussen Roosendaal en Middelburg kunnen laten rijden. Dat is beter dan uit te wijken naar een Interlinerbusdienst." De ov-deskundige ziet mogelijkheden de exploitatie van de stoptreindienst uit te besteden. "Een vervoerder als Arriva zou deze dienst prima met eenmansbediening en Spurts kunnen verzorgen. Die zijn goedkoper dan Intercitytreinstellen en trekken vlotter op."

Zaak van provincie

Naar aanleiding van het opiniestuk om Zeeland weer een Intercity te gunnen, de stoptrein op te heffen en kleinere stations met bussen te bedienen, stelde de PvdA Kamervragen. Daarop ant-



Zeeuwse Lijn.

woordde staatssecretaris Sharon Dijksma van lenM dat er ongetwijfeld reizigers zijn verdwenen vanwege de toegenomen reistijd, maar dat andere reizigers weer voordelen ervaren van de stoptrein. De dienstregeling is een zaak van NS en provincie, vindt ze. Naar haar weten past de huidige NS-dienst bij de 'krimpende' reizigersmarkt in Zeeland. De provincie zet daar vragenstukken bij en becijfert een reizigerskrimp van 'slechts' 1,5 procent als de cijfers van 2012 naast die van 2014 worden gelegd.

Na Dordrecht gaat de trein via de Moerdijkbrug over het Hollands Diep. Binnenvaartschepen glijden traag over de rivier. De uiterwaarden zijn volgelopen. De trein zoekt door Zevenbergen. Langzaam wordt het landschap leger en maken bedrijventerreinen plaats voor kassen en rijen windmolens, grasland en slootjes. Een vrouw lijkt gedachteloos uit het raam te kijken. Ze is in Rotterdam ingestapt en op weg naar een kliniek in Zeeland. "Ik moet tot rust komen en dan pas kan ik leren met mijn verslaving om te gaan. Weg uit de hectiek van de Randstad. In Zeeland vind ik vast rust."

De trein nadert station Roosendaal, waar hij wat langer zal stilstaan. Hier is een overstap richting Breda, Zwolle, Antwerpen en Brussel mogelijk.

Alle opties open

Zeeland heeft een snellere treinverbinding richting Amsterdam nodig. Dat staat voor gedeputeerde Harry van der Maas (SGP) als een paal boven water. In het onlangs gepresenteerde

Ontwerp Mobiliteitsplan dat tot begin maart ter inspraak voorligt, pleit hij voor een versnelling van de treinverbinding tussen Vlissingen en Amsterdam. De verbinding met de Randstad en de Brabantse steden, en een goede verbinding in de provincie zelf zijn volgens hem noodzakelijk om Zeeland bereikbaar te houden en de leefbaarheid in de kleine kernen te vergroten. Hoe? "Daarover spreken we met NS. We houden alle opties open." Van der Maas benadrukt dat het een keuze is geweest met een comfortabele Intercity alle stations in Zeeland aan te doen. "Tien jaar geleden speelde de discussie al met gemeenten en provincie. Wil je alle stations bedienen of alleen de grote? Samen met NS hebben we voor de Sprintervariant in Zeeland gekozen en daardoor zo'n 10 minuten ingeleverd op de reistijd. De reiziger die richting Randstad of Brabant gaat heeft daar last van; de regionale reiziger heeft het voordeel dat op alle stations in Zeeland elk half uur een trein komt. Tot eind 2102 was dat slechts één keer per uur."

Van der Maas haalt de cijfers erbij. 37 procent van de reizigers op de Zeeuwse Lijn reist binnen Zeeland. 63 procent gaat richting Brabant en de Randstad. En van die 63 procent reist 24 procent naar Roosendaal, 24 procent gaat richting de Randstad, 15 procent richting Breda/Arnhem en minder dan 1 procent naar België. "Het triggert me dat een kwart naar de Randstad gaat", licht Van der Maas toe. "Dat is een fors deel. En omdat de reizigersaantallen ook op de grote stations zoals Vlissingen, Middelburg en Goes zijn teruggelopen, moeten we daar iets mee. Ik zet daarom



Krabbendijke.



Kruiningen-Yerseke.



Kapelle-Biezelinge.

in op een snellere rechtstreekse verbinding met de Randstad in combinatie met een interlokale trein die de kleinere stations in Zeeland bedient. Mijn ideaal is elk uur twee Intercity's en elk uur twee stoptreinen. Of dat haalbaar is, weet ik niet. Maar we kunnen het op zijn minst onderzoeken."

In de min

Bij station Bergen op Zoom stapte een groepje reizigers met fietsen in. Ook scholieren en studenten voor het CIOS in Goes, het University College Roosevelt in Middelburg en de Hogeschool Zeeland in Vlissingen ploffen neer. Als de dubbeldekker richting Rilland-Bath optrekt en het Schelde-Rijnkanaal is gepasseerd, loopt het spoor parallel aan A58. Op bordes is te zien dat Goes nog 26 kilometer is en Vlissingen 45. Bij Rilland-Bath staat een minibusje van Connexion te wachten. In 2014 werden hier 429 dagelijkse in- en uitstappers geteld (tegen 437 in 2013). NS-woordvoerder Inge Rijgersberg zei het eerder al: "De stations in Zeeland zitten weliswaar in de min, maar het gaat verhoudingsgewijs om kleine aantallen reizigers."

Inge Rijgersberg bevestigt dat NS al enige tijd met de provincie in discussie is over de Zeeuwse Lijn. "De provincie wil zowel een snelle verbinding met de Randstad als een stoptrein. En liefst vier treinen per uur. Dat lijkt me niet realistisch gezien de reizigersaantallen. De Zeeuwse Lijn valt onder de concessie voor het hoofdnet wat ons verplicht twee keer per uur een treindienst aan te bieden. Als de provincie meer ambities heeft moet iemand dat betalen. Of het ministerie óf de provincie. NS kan en mag daar niet in investeren."

Gedeputeerde Van der Maas beaamt dat hij hoog inzet met zijn wens. "Ik beseft dat we niet alleen op de wereld zijn, maar ik wil het beste voor Zeeland. Ik klaag niet over de huidige situatie; ik ben redelijk content. Maar het kan beter. De trein is voor ons de ruggengraat waar al het openbaar- en vraagafhankelijk vervoer op is afgestemd. Omdat



Goes.



Goes.



Arnhemuiden.

Openbaar vervoer in Zeeland

De Zeeuwse Lijn vormt de centrale spoorlijn waarop het busvervoer is afgestemd in de provincie Zeeland. Connexxion verzorgt de busconcessie in de periode 2014-2024. Daarvoor is 22 procent minder budget beschikbaar dan de vorige door teruglopende BDU-gelden. In 2015 ging het budget van 18,3 miljoen naar 14,2 miljoen. De provincie Zeeland legt jaarlijks 1,1 miljoen bij. In het 'Beleidsplan Openbaar Vervoer Zeeland 2015-2025' staat dat er alleen op die plekken en momenten ov wordt aangeboden waar en wanneer vraag is. Het gaat uitdrukkelijk niet om groei van het aantal reizigers. Voor 2013 groeide het ov namelijk met 25 procent, terwijl het aantal reizigers afnam. De basis van het ov-systeem vormen trein, grote buslijnen en fietsvoetveer, dat de provincie als Westerschelde Ferry BV tussen Vlissingen en Breskens exploiteert. Aanvullend is er spits- en scholierenvervoer, de Haltetaxi (met speciale pas) en een toeristennet. Scholieren en studenten vormen met 65 procent de grootste groep gebruikers. Forenzen hebben een aandeel van 20 procent. De overige reizigers zijn auto-loos, toerist of vallen onder het doelgroepenvervoer.

we in Zeeland maar één spoorlijn hebben, is de kwaliteit ervan heel belangrijk. Het baart me dan ook zorgen als ik hoor dat de trein in de nieuwe dienstregeling 2017 in Roosendaal mogelijk 8 minuten in plaats van 3 minuten stopt om aansluiting op andere verbindingen te garanderen. Dat is voor mij onacceptabel. Ook het feit dat er straks geen rechtstreekse verbinding meer is met Schiphol, omdat de trein vanuit Zeeland via Haarlem gaat, vind ik zorgelijk. We koesteren die rechtstreekse verbinding met de luchthaven. Het stemt me hoopvol dat ook in Den Haag de Zeeuwse Lijn nu een onderwerp is. Ik vind dat de overheid een taak heeft in het op peil houden van het openbaar vervoer in onze provincie. De provincie heeft daar het geld niet voor."

Een uitkomst

Bij station Krabbendijke stapt een aantal scholieren uit voor het Calvin College. Ze pendelen dagelijks tussen een buurtschap bij Rilland-Bath en Krabbendijke. Voor scholieren is de halfuurdienst een uitkomst, zegt Harry van der Maas. "Vanwege de schaalvergroting zijn veel onderwijsinstellingen gecentraliseerd aan het spoor.

Jongeren komen met de fiets naar het station en hoeven niet lang te wachten. Maar er zijn ook veel studenten die tussen Zeeland en de Tilburgse universiteit en de hogeschool in Breda reizen. Zij kunnen gewoon thuis blijven wonen, mits er goed openbaar vervoer is.”

Via Kruiningen-Yerseke, waar wat ouderen met koffers uitstappen, gaat de trein tussen de uien en aardappelbedrijven verder. Hier verbond een veerdienst – voordat de Westerscheldetunnel in 2003 werd geopend – Zuid-Beveland met Perkpolder in Oost-Zeeuws Vlaanderen. Bij station Kapelle-Biezeling stappen voornamelijk scholieren in en uit. Pal aan het station ligt de Isaac Beekman Academie.



Middelburg.

Gerda Spaander van reizigersorganisatie Rover vindt de wens van de provincie vier treinen per uur te laten rijden een luchtkasteel. Bovendien wijst ze erop dat als je het aantal reizigers van 2012 met 2014 vergelijkt er sprake is van een minder dramatische reizigerskrimp van 1,5 procent. Spaander: “Terwijl iedereen het heeft over die 4,8 procent, de vergelijking tussen 2013 met 2014. In 2012 is het aantal reizigers op de Zeeuwse Lijn namelijk gegroeid. De keuze die eind 2012 is gemaakt speelde al jaren. Aanvankelijk zouden drie stations zelfs dichtgaan. Dat hebben we weten te voorkomen. Het klopt dat de trein er nu langer over doet. Dat is vervelend voor degene die een grotere afstand aflegt, maar voor anderen is de stoptrein juist weer prettig. En die halfuurdienst is ook beter voor de busaansluitingen.” Rover pleit wel voor spits-Intercity's die alleen de grote stations aandoen en later in Roosendaal worden gekoppeld worden met de normale trein.

Handige treinverbinding

Een van de kerken van Goes staat in de steigers. Langzaam glijdt de trein langs CSM Bakery Solutions. Studenten in sportkleding stappen op het station uit. Andere jongeren lopen richting orthopedagogisch centrum De Vliedberg. De fietsenstalling is overvol. Enkele passagiers met vouwfietsen stappen in. Voor het station staan Connexionbussen richting Hulst en Terneuzen te wachten. Verderop duiken in zuidelijke richting havenkranen van de Vlissingse haven op. Als de toren en molen van Arnemuiden in zicht komen, remt de trein langzaam af. Niemand stapt uit. Instappers zijn er wel. Zoals een moeder die met haar zoontje op weg is naar Middelburg. “Ik ben dik tevreden met de stoptrein, vertelt ze. Elk half uur een trein; dat is fijn als je geen auto hebt. Voor mij hoeft er niets te veranderen.” Een man die in de buurt zit, mengt zich in het gesprek. “Wat mij



Vlissingen.

betreft mag de Intercity terugkomen. Voor mijn werk moet ik vaak in Rotterdam zijn. Buiten de spits doe ik het met de auto binnen een uur. Maar in de spits zit ik bijna altijd in de file. Dan is een snelle treinverbinding vanuit Walcheren wel handig.” Het spoor loopt nu bijna parallel aan het Kanaal door Walcheren. Grote cruiseschepen liggen afgemeerd. Een eindje verderop is de jachthaven van Middelburg. Op het perron van Middelburg is het druk. Ook de advocaat die moet pleiten in de rechtbank stapt hier uit. Voor het station staan bussen met het logo ‘Connexion door Zeeland’ te wachten. Na Vlissingen Souburg verlaten jongeren met grote weekendtassen de trein op het eindstation

Vlissingen. Ze moeten bij de Maritieme Academie Holland zijn. Het is guur bij de sluis. Bus 56 staat klaar om passagiers naar het centrum van Vlissingen te brengen. De trein zal over 10 minuten weer richting Lelystad vertrekken.