



GEEN PRESTIGE MAAR PRESTATIES KIES VOOR REGIONAAL SPOOR

Farshad Bashir
SP-Tweede Kamerlid
December 2010

SP 

Geen prestige maar prestaties
Kies voor regionaal spoor

Farshad Bashir
SP-Tweede Kamerlid
December 2010

Investeren in het spoor, buitengewoon nuttig

De SP kiest voor het regionale spoor. De afgelopen jaren is de aandacht en het geld volop uitgegeven aan prestigieuze spoorprojecten zoals de HSL-Zuid en de Betuweroute en nu is er nog wel enige aandacht voor de grote verbindingen naar de Randstad. Voor het regionale spoor lijkt echter weinig interesse, terwijl juist ook hier grote kansen liggen.

De uitgaven van de regering aan het spoor lopen al een aantal jaar fors terug. Dit heeft grote gevolgen voor de kwaliteit van het spoor, maar ook leidt dit tot veel werkloze spoorwerkers. Juist in crisistijd is het van belang om mensen aan het werk te helpen en een land verder te brengen. Investeren in spoorkansen is nu buitengewoon nuttig. De nieuwe regering geeft aan 500 miljoen structureel extra te hebben voor wegen en spoorwegen. De SP geeft in dit plan aan dat een flink deel hiervan ingezet moet worden voor de regionale spoorwegen.

De afgelopen tijd zijn er veel problemen op het regionale spoor. Kleine gebeurtenissen leiden vaak tot grote overlast vanwege gebrekkige inhaal mogelijkheden. Daarmee is het spoor buitengewoon onbetrouwbaar en ongeliefd bij veel mensen in gebieden als de kop van Noord-Holland, Noord-Nederland, de Achterhoek en Zuid-Limburg.

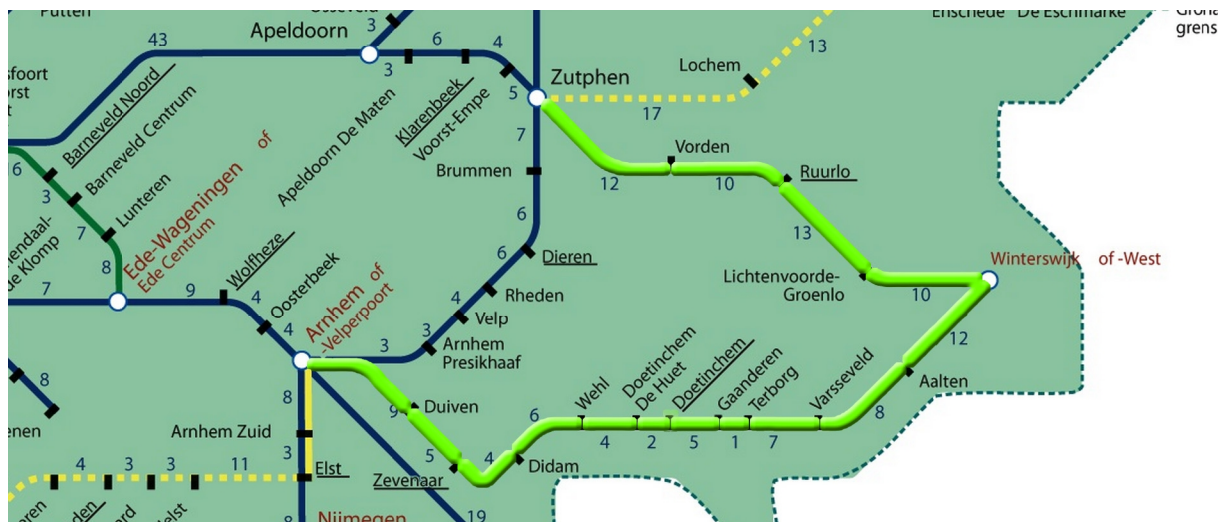
Wat van groot belang de komende jaren is dat de spoorkwaliteit niet nog verder afglijdt. De regering wil maar liefst 300 miljoen minder aan spooronderhoud uitgeven. Vooral het regionaal spoor waar nu al grote problemen zijn, zal hier fors onder leiden. Dit mag niet gebeuren. In plaats van het spoor verder te laten afglijden, kiest de SP ervoor om het regionale spoor juist weer toekomst te bieden.

Om meer treinen op hetzelfde spoor mogelijk te maken, zijn investeringen nodig. In sommige gevallen investeringen die ertoe leiden dat treinen korter achter elkaar rijden, op andere trajecten moet er vooral een mogelijkheid komen om in te halen en op weer andere trajecten is helemaal dubbel spoor of elektrificatie gewenst. De minister lijkt echt alleen te kiezen voor kort volgen op enkele trajecten (vooral in de brede Randstad), maar snel inhalen maakt ze nog niet mogelijk. Alleen maar treinen in een file, maar zonder inhaal mogelijkheden, zullen niet voor de gewenste kwaliteitsverbetering zorgen. Er is gewoon extra spoor nodig, zodat treinen elkaar tegen kunnen komen en inhalen.

Achterhoek

Afgelopen week noemde reizigersvereniging Rover de verbinding tussen Arnhem en Winterswijk de slechtste spoorlijn, dat bleek in 2008 ook al uit een klantenmonitor van OV Magazine. Al jaren is de uitval van treinen hier gigantisch. Deze lijn ging ruim tien jaar geleden als één van de eerste spoorlijnen naar een andere vervoerder dan de NS. Exploitant Syntus ging met light-railmaterieel over het spoor rijden wat tot grote problemen leidde. Het aanpassen van het spoor door spoorbeheerder ProRail liet jaren op zich wachten en nog steeds is de kwaliteit van het spoor hier erg bedroevend.

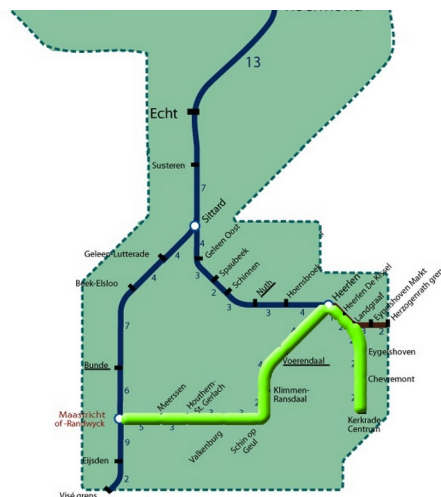
Deze enkelsporige verbinding biedt alleen op de stations een mogelijkheid voor treinen die elkaar tegen komen. Een kleine vertraging van één trein heeft dan ook razendsnel effect op de gehele dienstregeling. Onlangs besloot provincie Gelderland dan ook dat dit spoor snel opgeknapt en uitgebreid moet worden. Een spoorverdubbeling lijkt hier de beste optie. En ook bij de andere Achterhoekse spoorverbinding tussen Zutphen en Winterswijk zijn hard extra sporen nodig.



Heuvellandlijn

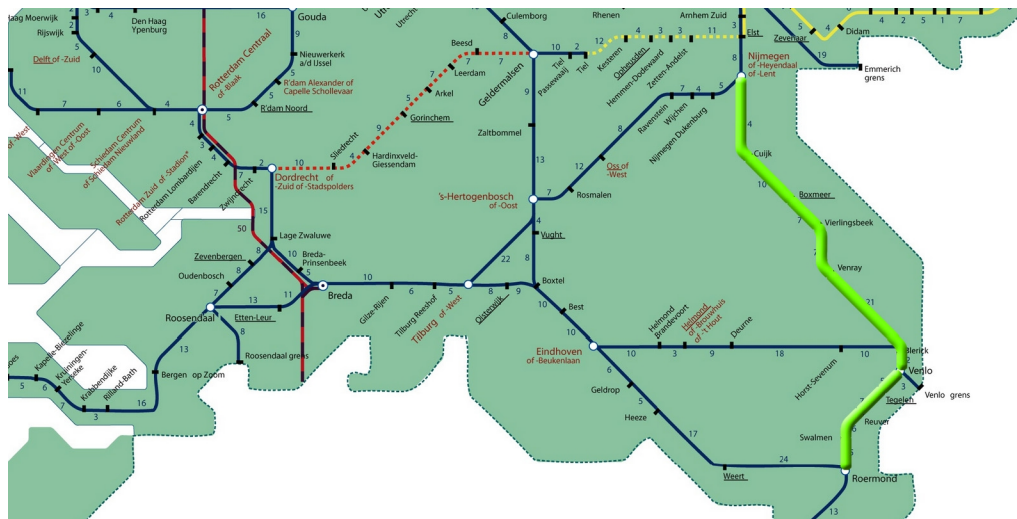
De spoorlijn tussen Maastricht en Kerkrade is de afgelopen weken regelmatig buiten dienst geweest. ProRail heeft hier duidelijk haar kwaliteit niet op orde. Waar de afgelopen jaren er juist meer treinen hier zijn gaan rijden, zorgt de belabberde spoorkwaliteit nu voor een afgenomen vertrouwen van de reizigers in deze lijn. Waar volop kansen liggen, worden deze nu teniet gedaan. Doordat de beveiliging veel treinen niet herkent is de kwaliteit nu ronduit bedroevend.

Op deze lijn is het hard nodig dat ProRail snel het achterstallig onderhoud wegwerkt en zorgt dat de spoorinfrastructuur de treinen wel goed herkent. Zolang ProRail met haar gebrekkige budget alleen aandacht geeft aan de kwaliteit van het hoofdrailnet, zit deze kwaliteitsslag er niet in. Ook daarvoor is extra budget nu hard nodig.



Maaslijn

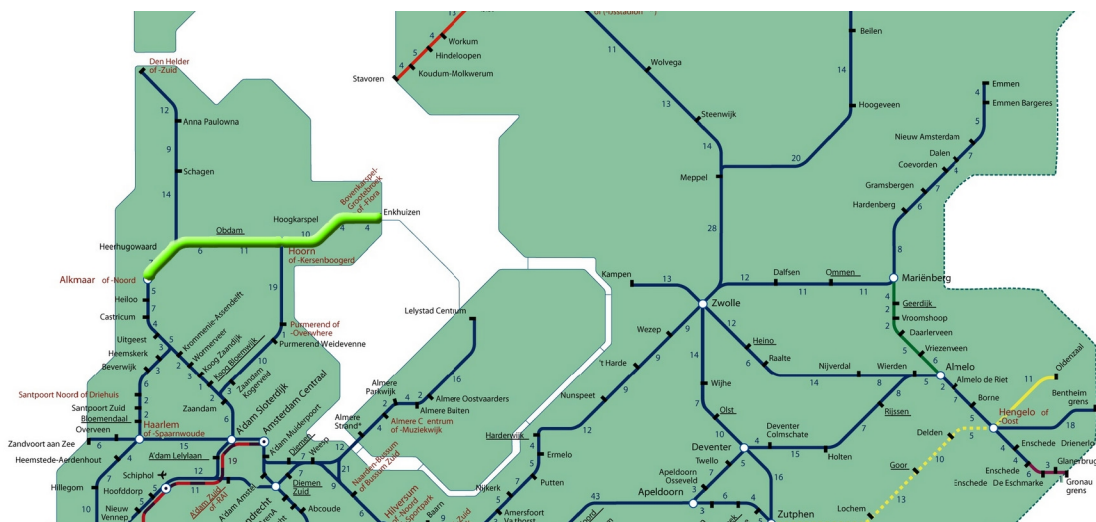
De verbinding tussen Nijmegen en Roermond is enkelsporig en niet geëlektrificeerd. In kilometers is dit stuk spoor het kortste voor reizigers die van Noord-Nederland naar Zuid-Limburg gaan, maar door het trage spoor is dit slechts een klein spoorlijntje. Bovendien is deze spoorlijn erg onbetrouwbaar. Een kwaliteitsimpuls is hier hard nodig. Elektrificatie en dubbelsporig maken bieden grote kansen voor het verbeteren van het nationale spoornet. Hier moet wel prioriteit aan gegeven worden.



Kop van Noord-Holland

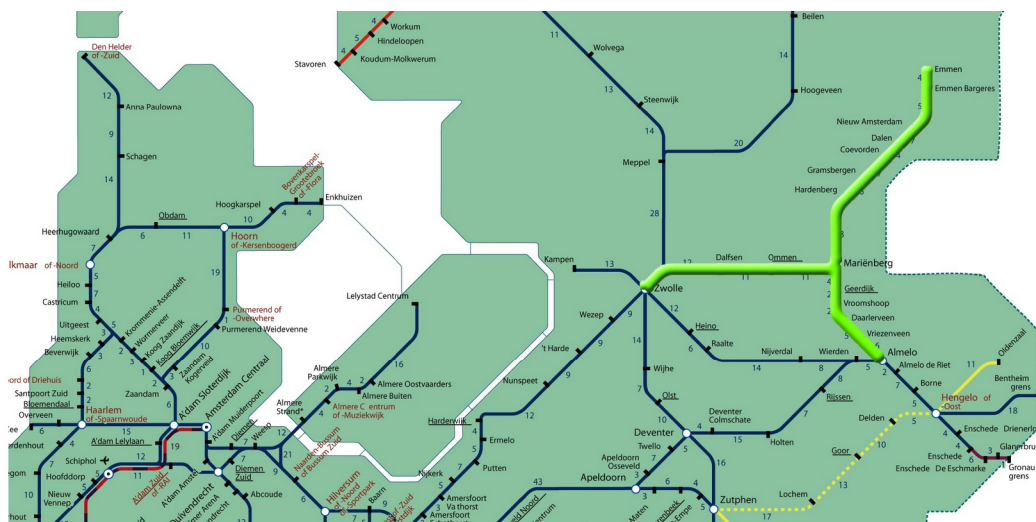
Op de spoorlijn tussen Hoorn en Enkhuizen zijn bijna dagelijks forse vertragingen. De treinen kunnen elkaar op dit enkele spoor bijna niet kruisen. Wat vooral in de spits vaak tot grote vertragingen leidt, waardoor mensen aansluitingen missen en veel extra reistijd hebben. Deze treinverbinding wordt veel gebruikt, maar als de betrouwbaarheid ervan toeneemt zal het nog veel populairder kunnen worden.

Dit enkele spoor verdient zo snel mogelijk een (gedeeltelijke) verdubbeling. Aangezien er ruimtelijk al rekening gehouden is met dubbel spoor vallen de kosten van spoorverdubbeling hier relatief mee. Treinen moeten elkaar makkelijk kunnen kruisen waardoor de betrouwbaarheid toeneemt. Dit verdient de lijn tussen Alkmaar en Hoorn eigenlijk ook. Het wordt tijd dat ProRail eens aandacht besteed aan de spoorlijnen in de kop van Noord-Holland.



Vechtdallijnen

De spoorlijnen in Overijssel en Drenthe tussen Zwolle en Emmen en tussen Almelo en Mariëberg moeten vanaf 2012 een flinke kwaliteitssprong maken. Het is de bedoeling dat er dan een kwartierdienst mogelijk is, maar de betrouwbaarheid van het spoor van deze zogenaamde Vechtdallijnen is hiervoor te gering. Om te zorgen voor een goede betrouwbaarheid op deze spoorlijnen is het nodig dat er inhaalsporen komen en het spoor goed onderhouden is. Op de lijn Zwolle-Emmen zullen zowel intercitytreinen als stoptreinen rijden, daarom is het nodig dat deze lijn grotendeels dubbelsporig wordt. Voor de lijn Almelo-Mariëberg is met name elektrificatie gewenst om de betrouwbaarheid te vergroten.



Noord-Nederland

Voor het spoor in Noord-Nederland is met het afblazen van de Zuiderzeelijn (nieuw spoor tussen de Randstad via Friesland naar Groningen) extra geld beschikbaar gesteld. De SP is blij met dit extra geld, maar vindt het een gemiste kans dat er niet genoeg is om de spoorlijn naar Veendam door te trekken tot Emmen. En ook echte spoorverdubbeling op het traject Leeuwarden-Groningen komt er niet.

Door de spoorlijn van Veendam door te trekken tot Emmen zal een groot aantal buspassagiers overstappen naar de trein en een aanzienlijk beter openbaar vervoer krijgen. Met een goede overstap in Emmen krijgen de Oost-Groningers gelijk een fors betere verbinding met de rest van het land. Een mooie kans om het openbaar vervoer ook in Noord-Nederland een betere positie te geven.

De spoorlijn tussen Leeuwarden en Groningen biedt grote kansen voor een flinke reizigersgroei. Dit wordt echter beperkt doordat er door de geringe kruisings- en inhaal mogelijkheden slechts een dienstregeling van drie treinen per uur mogelijk is, terwijl er voldoende reizigerspotentieel is voor vier treinen per uur. Een gehele verdubbeling van deze spoorlijn is dan ook erg welkom, niet alleen voor de betrouwbaarheid van het spoor en de extra capaciteit voor passagiers, maar ook om goederenvervoer per spoor hier een kans te geven. Deze lijn verdient dan ook zeker de aandacht van ProRail in 2011.

