F.R. Menger

Groningen, 27 februari 2013

Provinciale Staten
Commissie Mobiliteit & Energie
Martinikerkhof 12
Groningen

Onderwerp: Ontwikkelagenda Spoor SNN + NS.

Geachte leden van de commissie,

Waar zouden we zijn zonder de sprintertrein?

Met genoegen heb ik de gezamenlijke visie van het SNN en de NS tot 2025 doorgelezen. Zeer blij ben ik met de 5e en 6e sprinter in het gebied Groningen – Assen. Met daarbij de conclusie dat het 3e perron bij Station Europapark er sneller zal moeten komen dan men in de planning heeft. Nu Hoop ik dat onze Gedeputeerden wel nieuw materieel eisen voor de dienstregeling en niet iets wat al ouder is dan 15 jaar?

Bij Drenthe staat alleen de nieuwe haltering Assen – Zuid op de lijst als evenementen Station. Dit is iets wat mij erg bevreemd. Zeker nu de casus Regiotram afgelopen is. Binnen de regio is er echt wel een groot bereikbaarheidsprobleem. Iedereen weet dat hier de geplande ombouw van de A7 in de stad Groningen voor grote problemen gaat zorgen op het totale wegennet. Zelfs zo erg dat de geplande inzet van bussen en Qliners in verschillende verkeersopstoppingen vast komen te zitten. In dit geval op de lijn Groningen – Assen. Volgens mij is dit ongewenst voor de bereikbaarheid van de grootste stad van de regio. Er is nog een andere oplossing mogelijk om dit probleem aan te pakken.

Een Station Assen-Noord kan best uit zeker als dit ingebonden is in het OV bussysteem waaronder naar de wijk Kloosterveen vanaf Assen-Noord. Voor deze oplossing scheelt het al weer een extra busbewegingen richting de stad Groningen en het al overbelaste busstation. Dus mijn vraag is logisch, waarom ontbreekt deze haltering? Kijkend naar bijvoorbeeld Amersfoort of Almere waar ook ruimvoldoende haltes zijn voor de trein.
Voor een gebied met gezamenlijk goed 500.000 inwoners en de belangrijkste verbinding is tussen Groningen en Assen hoort het aantal treinhaltes voor een Sprintersysteem ook passend te zijn. Het voorbeeld hiervoor is Arnhem – Nijmegen. Tussen Arnhem en Nijmegen zijn de afgelopen jaren nieuwe treinhaltes verrezen. Mede om de druk van onder andere de aanpalende snelweg A325 te beperken voor het OV. Hier lopen en liepen de bussen ook vast. De methode vluchtstrook is een symbolische bestrijding. Zeker als de bussen vastlopen in het verkeer rondom Groningen Hoofdstation.

Binnen ditzelfde perspectief past ook de haltering bij Tynaarlo/De Punt. Met de aanpak van de A7 Zuid zal de congestie al snel tot de aansluiting met de N34 vorderen. De extra P+R capaciteit bij Haren is al welkom. Maar dit zal rond de aanpak van de A7 niet voldoende zijn om alle verkeer te bergen. Voor het busverkeer naar het Station Groningen blijven de problemen bestaan. Hetzelfde verhaal als voor de Qliner naar Kloosterveen. Nu is het bij het station Groningen al een puinhoop tijdens de spitstijden met alle busverkeer op de Stationsweg. Bij verkeerskundigen is het busstation Groningen zelfs berucht.
Om deze verkeerskundige en gevaarlijke cocktail te verlichten tijdens de aanpak van de A7 Zuid zijn wat onorthodoxe afspraken met zowel de NS, Prorail en Rijkswaterstaat nodig.

F.R. Menger

Uit de stukken die mij bekend zijn rond P+R De Punt wordt mij zeker één verhaal duidelijk. Dat men logisch oplossingsgericht denkt binnen de regio GroningenAssen? Meer bussen op de weg naar de stad Groningen gaan niet helpen zoals de situatie wordt. Het is slimmer om meer met de trein in de samenwerking Groningen Assen te doen. Ook nabij Barneveld verleent de NS een prima service langs de A12. Dit heet Station De Klomp http://nl.wikipedia.org/wiki/Station_Veenendaal-De_Klomp .
Past dit niet langs het spoor kunnen tussen Groningen en Assen? Verder komen mij in deze discussie vanaf dag 1 al een opvallende drogredenen voor. Juist het mogelijk maken van optimale verbindingen per spoor, bus, auto en fiets horen de verschillende partijen ook samen te werken. De standaardmethode die men gebruikt is door meteen te roepen dat het niet kan, omdat het te duur is? Volgens mij is dit het verkeerde uitgangspunt. De winst valt te halen uit het optimaal met elkaar verknopen van de verschillende modaliteiten. Mogelijk zal er vooraf stevig geïnvesteerd moeten worden door de verschillende partijen. Waaronder zeker ook door Rijkswaterstaat, Prorail en de NS.
Ik constateer vaker een verschil in aanpak van de genoemde partijen in het land. Zeker zodra het Noorden in beeld komt. Dan kan er vaak iets niet, terwijl ze in andere delen van het land er totaal geen probleem van maken om tot een grootschalige aanpassing te komen.
Bij de A7 Zuid in de stad hetzelfde verhaal van Rijkswaterstaat. Bij 2 projecten gelijktijdig en wat later gestart kan 'ondertunneling' wel? Projecten Rijnlandroute 'geboorde tunnel Voorschoten' en A4 Midden-Delfland.
Nu neem ik bij de NS een zelfde soort beweging waar als het gaat om logische haltes? Op de betrouwbaarheid van het punt van de organisatie NS valt ook een punt te maken. Zoals Dick Stelder opmerkte in zijn column dat de regio de 'Hanzeworst' door deze organisatie ons is voorgehouden. Haar beweringen blijken sinds 9 december 2012 dus niet te kloppen dat we overal sneller in de Randstad zijn.

Waarom nu niet van buiten naar binnen werken? Zoals de plannen bedacht zijn voor het Raamwerk Regiorail rondom de Regiotram. Dit lost een aantal problemen op; ook bij Groningen Hoofdstation. Waar alles bij elkaar komt.

Dank voor uw aandacht.

Frank Menger