



Station Winsum

WIE NA JAREN WEER EENS BESLUIT OM EEN ritje met de trein te maken van Groningen naar Delfzijl zal tot zijn verbazing ontdekken dat langs het tweede perron niet een ronkende, stinkende en dieselwalm uitpuwende 'rode duivel' staat, maar een stille en helgele wadlopper. Waarom hebben ze die oude dieseltreinen vervangen door nieuwe, zult u zich wellicht afvragen. 'Er zat toch nooit iemand in de trein' zo weet u zich nog te herinneren, 'dus de spoorlijnen zullen ze wel gaan opheffen en vervangen door bussen als de oude treinen naar de sloper gaan'. Dat was ook de reden van de toenmalige Minister van Verkeer en Waterstaat om in 1978 een studie te doen, waarin de vraag centraal stond of de dieselspoorlijnen in Friesland en Groningen niet vervangen konden worden door busdiensten. Het resultaat van die studie was echter, dat dit geen aantrekkelijk alternatief zou zijn, zodat besloten werd de oude dieseltreinen te vervangen door de gele wadlopers, de baanvakken te moderniseren en de beveiliging te vernieuwen getuige de nieuwe centrale verkeersleidingspost bij het Emmaviadukt te Groningen. Door deze maatregelen moest bereikt worden dat de trein meer reizigers zou gaan vervoeren.

Daarnaast was ook een andere ontwikkeling aan de gang. De reiziger kon op een aantal belangrijke relaties tussen de stad Groningen en het noordelijk deel van de provincie kiezen tussen de trein en de streekbus. Op deze zogenaamde parallel-relaties, zoals Delfzijl-Appingedam-Groningen, Winsum-Groningen en Loppersum-Groningen is de wer-

vingskracht van de bus relatief groot, omdat de bus goedkoper is dan de trein en een veel hogere frekwentie biedt dan de trein. Tussen Delfzijl en Groningen kon iedere 20 minuten met de bus worden gereisd, terwijl de trein slechts één keer per uur reed. Bovendien was de reistijd per bus vaak minder dan met de trein. De bus stopt vaak in de directe nabijheid van de woning en rijdt door het centrum van Groningen, terwijl om van de trein gebruik te maken eerst naar het station moest worden gefietst of gelopen. De sterke punten van de trein, meer comfort, een hogere snelheid en stipte uitvoering van de dienstregeling vormden onvoldoende tegenwicht bij de

keuze voor de bus. Het gevolg was dat het aantal busreizigers sterk toenam en het aantal treinreizigers verminderde (tabel 1). Het gevolg van deze ontwikkeling mag duidelijk zijn: het voortbestaan van de trein stond op het spel! Omdat het verdwijnen van de spoorlijnen door provincie, rijk en gemeenten niet gewenst werd geacht is in april 1982 de Integratiestudie Openbaar Vervoer in de provincie Groningen, afgekort Integro, gestart. De studie is als samenwerkingsproject van overheden (Rijk, provincie Groningen en gemeente Groningen) en de bedrijven (NS, GADO, Gemeentelijk Vervoerbedrijf Groningen) opgezet.

Relatie (inkl. transitievervoer stad Groningen)	totale vervoer bus en trein	1977 aandeel bus (%)	aandeel trein (%)	totale vervoer bus en trein	1987 aandeel bus (%)	aandeel trein (%)
Groningen-Delfzijl	1378	64	36	1438	82	18
Groningen-Appingedam	1124	82	18	1350	95	5
Groningen-Loppersum	336	35	65	356	70	30
Groningen-Bedum	799	86	14	972	95	5
Groningen-Uithuizen	677	30	70	650	62	38

Tabel 1 Verdeling reizigersaantallen over bus en trein voor een gemiddelde werkdag op een aantal parallel-relaties in de provincie Groningen.

Cor van der Klaauw

MET BUS EN TREIN VAN STAD NAAR OMMELAND

Op 31 mei 1987 ging in het Noorden van de provincie Groningen het veelbesproken Integroprojekt van start. Het bus- en treinverkeer van Groningen richting Delfzijl en Marnegebied is geïntegreerd, dat wil zeggen: de treinen zijn vaker gaan rijden en rechtstreekse, parallel aan de spoorlijn lopende busdiensten zijn opgeheven. Waarom is hiertoe besloten, wat zijn de gevolgen van de beslissing geweest?

De plannen

Afbeelding 1 geeft de situatie weer, zoals deze bij de aanvang van de studie in 1982 aanwezig was: enkele met hoge frequentie rijdende buslijnen nagenoeg parallel aan de spoorlijnen Groningen-Roodeschool en Groningen-Delfzijl. Ruim 5 jaar is gestudeerd op acht (!) verschillende varianten, variërend van opheffing van beide spoorlijnen en vervanging door busdiensten tot volledige halfuursdiensten op beide spoorlijnen waarbij de bus op bepaalde stations zou moeten aantakken.

Met name voor het Marnegebied en de Eemsmond zijn verschillende varianten uitgewerkt, uiteindelijk resulterend in de volgende oplossingen (afbeelding 2):

Marnegebied: De varianten die voor dit gebied zijn uitgewerkt verschillen hoofdzakelijk in de mate waarin vanuit de plaatsen Zoutkamp, Leens, Ulrum, Kloosterburen etc. van en naar de stad Groningen rechtstreeks met de bus kan worden gereisd. Uiteindelijk is gekozen voor de variant waarbij 3 reismogelijkheden worden geboden: er zijn busritten tussen het Marnegebied en Winsum die in Winsum aantakken op de trein en niet verder doorrijden en busritten die na aantakking op de trein in Winsum doorrijden naar de Grote Markt in Groningen. Tenslotte zijn er 's ochtends enkele rechtstreekse busdiensten naar Groningen die 'tussen de treinen door' rijden.

Op deze wijze is bereikt dat er een marktscheiding tot stand is gekomen tussen bus en trein, door beide een eigen bedieningsgebied van de stad te geven. Trein: gebieden rondom de stations; bus: gebieden die per trein minder makkelijk bereikbaar zijn, zoals omgeving Noorderhoogebrug (Wessel Gansfort College), Oosterhamriktracé (diverse scholen) en Grote Markt.

Deze oplossing is uiteindelijk gekozen als compromis-variant van de voorstellen van NS (alle buslijnen rijden vanuit het Marnegebied niet verder dan Winsum) en de voorstellen van GADO en de Marnegemeenten die vonden dat alle buslijnen na aantakking op de trein naar de stad moesten doorrijden. De compromis-variant is niet zonder slag of stoot tot stand gekomen; er is veel tijd besteed aan het ontwikkelen van alternatieven en het overleg daarover. De Marnegemeenten vonden echter dat er geen sprake was van paralleliteit: zij berichtten niet over een spoorlijn (die was in de oorlog opgebroken) en betoogden dan ook dat het Marnegebied niet bij de

studie moest worden betrokken. In de discussies is veelvuldig gesproken over het feit dat 'in het zicht van de haven' moet worden overgestapt en dat het Marnegebied er 'met de haren bijgesleept is' om te bereiken dat er een zoals dat heet budgettaire neutrale oplossing kon worden gerealiseerd.

Eemsmondgebied: De basis van de oplossing zoals die voor dit gebied tot stand is gekomen berust op de gedachte dat de iedere twintig minuten rijdende buslijn Groningen-Appingedam-Delfzijl v.v. wordt opgeheven en dat het reizigersvervoer wordt overgenomen door de trein die in plaats van een uursdienst ieder halfuur zal gaan rijden. Voor het vervoer op de niet aan de spoorlijn gelegen plaatsen (oa. Ten Boer en Ten Post) zijn twee aparte buslijnen ingesteld: één van Loppersum via Ten Boer naar Groningen v.v. en één van Ten Boer naar Appingedam en Delfzijl v.v. Hoewel een overlap tussen beide buslijnen is gekreëerd, is de dienstregeling zodanig opgesteld dat in Ten Boer slechts onderlinge uitwisseling tussen beide buslijnen kan plaatsvinden door een overstap met lange wachttijden (10 à 13 minuten) te accepteren. De angst van oa. NS dat er op deze wijze toch weer sprake zou zijn van een rechtstreekse busverbinding, waardoor de trein minder reizigers zou gaan vervoeren, bleek echter

niet gerechtvaardigd: in de praktijk blijkt dat een gering aantal reizigers van de ene op de andere buslijn overstapt (16 reizigers).

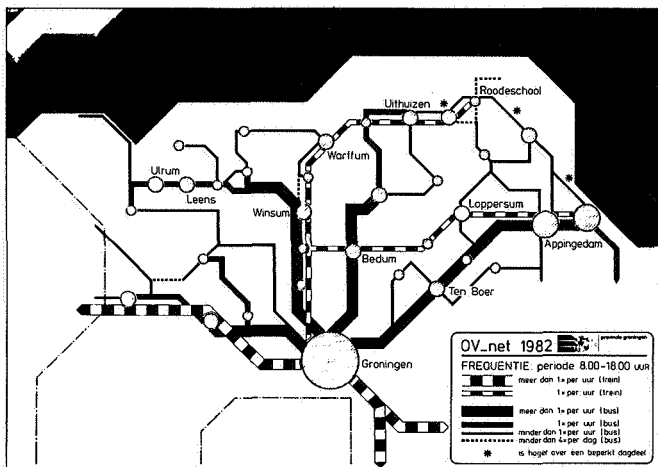
Ook in dit gebied hebben de gemeenten gereageerd op de plannen. Delfzijl was voorstander van de trein, maar Appingedam gaf de voorkeur aan de bus. Met name voor de verbindingen van het westelijk deel van Appingedam (Tjamsweer) is de trein geen alternatief. Daarom rijden er in de ochtend- en middagspits rechtstreekse busdiensten tussen Appingedam en het oostelijk gedeelte van de stad Groningen (omgeving Academisch Ziekenhuis). Zoals ook voor het Marnegebied is bij deze oplossing sprake van een marktscheiding tussen bus en trein.

De busdiensten die voor de invoering van Integro het vervoer verzorgden tussen de Eemsmond en de stad Groningen bedienden in Delfzijl en Appingedam vrijwel alle woonwijken. Busreizigers konden dicht bij huis opstappen, in tegenstelling tot de huidige situatie waarbij eerst naar het station gelopen of gefietst moet worden.

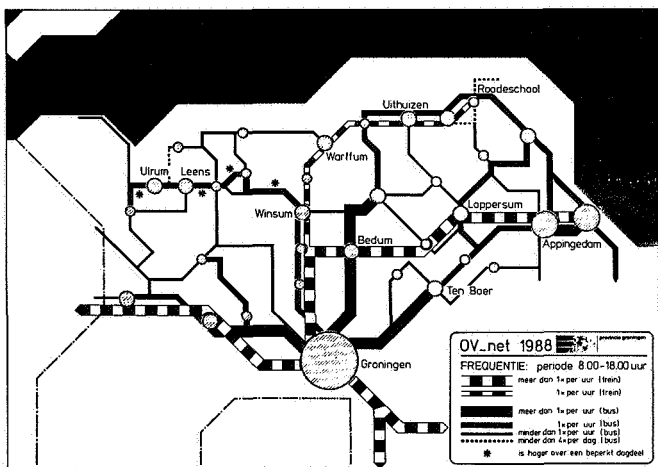
Om aan de bezwaren die aan de lange loop- en fietsafstanden kleven tegemoet te komen, is voor Appingedam en Delfzijl een busdienst ingesteld die het vervoer van en naar de stations verzorgt. De dienstregeling van de buslijn is afgestemd op die van de trein. Daar-



Busstation Winsum



Streekbuslijnen in Noord-Groningen, situatie 1982



Streekbuslijnen in Noord-Groningen, situatie 1988

naast vervult de buslijn een stadsdienstfunctie voor Appingedam en Delfzijl. Het gebruik van deze buslijn is gering, de fietsenstallingen zijn echter overvol waaruit blijkt dat de reizigers de voorkeur geven aan korte voor- en natransporttijden (lopen of per fiets) naar het station, boven het gebruik van een directe busverbinding naar het station.

Zowel voor het Marnegebied als de Eems-

mond geldt dat bij de meeste relaties de reistijd (inclusief het lopen naar de halte, de wachttijd bij de halte, de overstaptijd en de tijd die nodig is om de bestemming te bereiken) nagenoeg gelijk is gebleven. Het overstappen is echter sterk toegenomen, zowel in Winsum, Loppersum, Appingedam als Delfzijl als op de beide stations in de stad Groningen. Voor de invoering van Integro werd

minder overgestapt omdat alle buslijnen via het centrum van de stad Groningen reden. Thans moet op het Noorderstation of Hoofdstation worden overgestapt op de stadsbussen wanneer met de trein wordt gereisd (tabel 2).

	VOOR invoering Integro	NA invoering Integro
Groningen hoofdstation	873	1971
Groningen station Noord	40	282
Appingedam station	—	113
Delfzijl station	20	236
Loppersum station	—	114
Winsum station	—	383

Tabel 2 Aantal overstappers op een gemiddelde werkdag per overstaplokatie.

Invoering

Ruim 5 jaar is aan het project gewerkt toen op 31 mei 1987 de geïntegreerde trein/busdienstregeling werd ingevoerd. In de daaraan voorafgaande maanden zijn de stationsvoorpleinen van oa. Winsum en Loppersum aangepast, zodat korte loopafstanden tussen bus en trein zijn gerealiseerd. Korte loopafstanden zijn van groot belang, niet alleen om het negatieve element van het overstappen op zich te beperken, maar tevens om de overstaptijd te reduceren. Daarnaast heeft NS op enkele plaatsen de railinfrastructuur en de beveiliging gewijzigd. Ook is een uitgebreide voorlichtingscampagne gehouden, waaronder de huis-aan-huis verspreiding van een gezamenlijk dienstregelingenboekje en de introductie van een informatielefoon.

Om aan de inwerkingtreding de nodige aandacht te besteden zijn op 1 juni 1987 alle gemeentebesturen uit het Integro-gebied met bus en/of trein naar de stad Groningen gereden om daar door het provinciaal bestuur te worden ontvangen en de eerste reiservaringen uit te wisselen.

Evaluatie

Om een uitspraak over het functioneren van Integro te kunnen doen en omdat er bovendien sprake is van een experiment, is een evaluatie-onderzoek noodzakelijk. Naast informatie over het aantal vervoerde reizigers, de tijden waarop men reist en op welke dagen van de week men van trein en/of bus gebruik maakt, zijn ook gegevens over de exploitatie (de dienstregeling, de reistijden, vertragingen

gen) voor de evaluatie van belang. Ook de financiële aspecten van Integro (kosten en opbrengsten) en de sociale consequenties voor de bedrijven (minder buschauffeurs en meer machinisten en kondukteurs) maken deel uit van de evaluatie.

Voor de uitvoering van het evaluatie-onderzoek is een werkgroep ingesteld die het definitieve eindrapport begin 1989 verwacht te kunnen publiceren. Na ruim een jaar ervaring met de Integro-dienstregeling kan echter wel een aantal voorlopige resultaten worden gepresenteerd. Uit de eerste vervoerscijfers blijkt dat het vervoer van trein en bus tezamen sinds de invoering van Integro op werkdagen een lichte stijging vertoont. Met name op de relaties met de stad Groningen is het vervoer toegenomen; het aantal reizigers op onder andere de dwarsverbindingen in de provincie (bijvoorbeeld Winsum-Loppersum en Loppersum-Uithuizen) is echter gedaald. Vanuit het Marnegebied wordt geklaagd over het vervallen van de rechtstreekse busverbindingen met de stad Groningen en de terugloop van de bevolking als een gevolg van Integro. Uit een inventarisatie onder de middelbare scholen in Appingedam en Delfzijl is gebleken dat de dienstregelings tijden van bus en trein niet aansluiten bij de schooltijden. Een aantal scholen is ertoe overgegaan de aanvangstijden te wijzigen.

Daarnaast blijkt NS het vervoer in de spits nauwelijks aan te kunnen; dit resulteert in overvolle treinen en vertragingen die vanwege de enkelsporige baanvakken ook voor de dienstregeling van andere treinen gevolgen heeft.

Uit de beoordeling van Integro door de reizigers blijkt dat het aspect reistijd een betere beoordeling krijgt sinds de invoering van Integro. De aspecten voor- en natransport en vertrektijden krijgen een slechtere beoordeling. Uit de gehouden enquêtes blijkt dat er nauwelijks veranderingen zijn opgetreden in de reisfrequentie en de tijdstippen van de dag waarop men reist.

Belangrijk aspect van de evaluatie is ook het feit dat met de studie ruim 5 jaar gemoed is. 't Lijkt zo eenvoudig het beter op elkaar afstemmen van de dienstregelingen van trein en bus. De werkelijkheid is echter anders omdat er sprake is van een zowel inhoudelijk als bestuurlijk complexe situatie. Het gebied is vrij groot en er is veel tijd besteed aan discussies omtrent het begrip paralleliteit. Daarnaast heeft discussie plaatsgevonden over de ernst van het overstappen, reden waarom er

acht varianten zijn ontwikkeld. Daarnaast heeft iedere partner eigen verantwoordelijkheden en (bedrijfs)doelstellingen. In casu: GADO en NS hebben geen gelijkgestemde doelen en ook de verantwoordelijkheden van rijk, provincie en gemeenten vallen niet onder één noemer te plaatsen.

Toekomst

Uit de eerste resultaten van de evaluatiestudie blijkt dat het gebruik van de trein groter is dan aanvankelijk werd verwacht. Ook blijkt dat het gebruik van de nieuw ingevoerde dwarsverbindingen gering is, terwijl handhaving van de huidige frequenties van een aantal andere buslijnen onder druk staat.

Voorkomen moet worden dat er gaten in de dienstregeling van de buslijnen gaan ontstaan: de integrale opzet dient gehandhaafd te blijven, omdat dit één van de belangrijkste peilers van het project is. Er zal daarom 'openbaar vervoer op maat' moeten worden geboden: de inzet van afroep-systemen zoals belbus en taxi dient serieus te worden overwogen. Ook op de langere termijn dient gekomen te worden tot een betere samenwerking tussen de bedrijven: zou het niet beter zijn wanneer de beide spoorlijnen door GADO zouden worden geëxploiteerd?

Met de toename van het treinverkeer is ook de vraag weer actueel geworden of het baanvak Groningen-Sauwerd niet verdubbeld

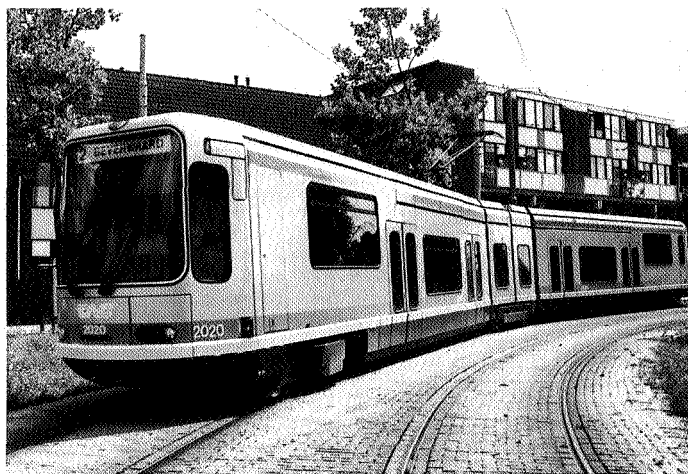
moet worden. In de recent door NS gepubliceerde toekomstvisie 'Rail 21' is aangegeven dat spoorverdubbeling noodzakelijk is. Bovendien stelt NS voor om tussen Groningen en Delfzijl sneltreinen in te voeren.

Tenslotte: de gemeente Groningen heeft enkele maanden geleden het 'Plan van aanpak voor de binnenstad' gepubliceerd. Daarin wordt aandacht besteed aan het busverkeer in de binnenstad, oa. de Oosterstraat en de Grote Markt.

Misschien dat de situatie in het Duitse Karlsruhe dé oplossing is voor het openbaar vervoer in de Groninger binnenstad: sneltrams op de beide spoorlijnen welke zowel naar het Hoofdstation rijden als vanaf het Noorderstation naar de Grote Markt. Op deze wijze wordt een comfortabele verbinding (zonder overstappen) geboden voor de reizigers uit het Integro-gebied en wordt de Groninger binnenstad verlost van vele dieselbussen. Sneltrams op de beide spoorlijnen: blijft dit een toekomstvisie of is dit binnen 10 jaar realiteit?

'L'histoire se répète', dit geldt voor veel Europese steden van enige omvang waar railvervoer in een gemoderniseerde vorm weer haar intrede doet. Groningen kan dan toch ook niet achterblijven? ●

Met dank aan J. Buis van de Provincie Groningen voor het tekenwerk.



Proef met sneltrein in Rotterdam