

Spoor Heerenveen-Groningen is de toekomst

De spoorlijn Heerenveen-Groningen is de toekomst. Niet alleen de toekomst van Fryslân, maar de toekomst van Noord-Nederland.

Opinie
Anja Haga

De spoorverbinding is namelijk de eerste schakel in de lijn Amsterdam-Hamburg. Veel mensen geven aan dat er een prima busverbinding is tussen Heerenveen en Groningen. Dat is ook zo. Maar dan vergeten mensen dat de toekomstige spoorverbinding Heerenveen-Groningen niet op zichzelf staat. De volgende schakel die aangelegd moet worden is de spoorverbinding tussen Lelystad en Heerenveen.

Een goede treinverbinding tussen de Randstad en Noordwest Duitsland is een unieke kans voor ontwikkeling van Noord-Nederland. Het is een kans om als overheid, markt en samenleving er samen voor te zorgen dat het gebied er ruimtelijk, sociaal, cultureel en economisch op vooruit gaat.

Denk alleen maar aan de University Campus Fryslân. Wat men wil is studenten van buiten Fryslân interesseren voor een wetenschappelijke studie in Leeuwarden. Dat zal heel lastig worden als studenten niet makkelijk met het openbaar vervoer van en naar hun kamer moeten reizen. Over moeten stappen met je volle tas van bus naar bus zal weinig mensen aanspreken. En dit is maar één voorbeeld. Er liggen ook grote kansen op het gebied van toerisme en werkgelegenheid.

Internationaal

Wanneer er een goede treinverbinding is tussen de Randstad en Noordwest Duitsland, ligt Fryslân niet aan een zijspoor, zoals nu het geval is, maar is het onderdeel van een internationaal spoornetwerk.

Het is goed om te beseffen dat internationale samenwerking steeds belangrijker wordt. Het college van Fryslân beaamt dit door onlangs nog af te reizen naar Brussel. Maar daarmee zijn nog geen daden gesteld. Nu komt het aan op concrete acties gebaseerd op lange

termijn visie. Dat vergt bestuurders die een stip aan de horizon zien en die verder kunnen kijken dan de gekozen vierjarige termijn.

Uit berekeningen blijkt dat de spoorlijn Heerenveen-Groningen een rendabele spoorlijn zal zijn. Er kunnen vier treinen per uur rijden, en die leveren voldoende geld op. Wat dat betreft is er dus geen enkele reden om niet met het plan door te gaan. Sterker nog, er ligt straks, letterlijk en figuurlijk, een prachtige uitdaging voor de verschillende treinvervoerders om met een mooie aanbidding te komen.

Onderhoud

Waar de discussie op dit moment over gaat, is de zeven miljoen euro voor beheer en onderhoud van de spoorlijn zelf. In het persbericht van de provincie wordt geschreven dat deze kosten van beheer en onderhoud hoger worden geschat dan eerst verwacht. Wat verwachtte men precies? Als je kijkt naar het onderhoud van de spoorlijn Groningen-Leeuwarden dan betaalt Fryslân hier weliswaar minder voor dan zeven miljoen, maar dan vergeet men erbij te vertellen dat het grootste deel door het ministerie van I&M wordt betaald.

Is de zeven miljoen voor beheer en onderhoud wel een reële bedrag? De berekening is namelijk gebaseerd op onderhoud door ProRail. Zoals we weten is ProRail een monopolist die het werk uitbestedt aan andere bedrijven die het werkelijke beheer en onderhoud uitvoeren. ProRail zit ertussen en vraagt geld voor deze tussenrol. In deze monopoliepositie kan ProRail een gouden prijs vragen. Waarom alleen een berekening opvragen bij ProRail? Het is larmekoe dat ProRail de enige is die het kan doen. Er zijn ook partijen die niet direct verbonden zijn aan ProRail. Zij hebben geen dure overhead. Vraag hen eens om een prijs. Om een goede beoordeling te kunnen maken moeten we uitgaan van een reële berekening, en niet



Wanneer er een goede treinverbinding is tussen de Randstad en Noordwest-Duitsland, ligt Fryslân niet aan een zijspoor, maar is het onderdeel van een internationaal spoornetwerk. Foto: ANP

Over moeten stappen met je volle tas van bus naar bus zal weinig mensen aanspreken

van een standaard calculatie zoals nu het geval is.

In gesprek

Ook als zou blijken dat ProRail als beste bedrijf uit de bus komt voor het beheer en onderhoud kun je je afvragen of de genoemde zeven miljoen een reële prijs is. Het is bekend dat de concessie van ProRail in 2015 afloopt. Wanneer de nieuwe spoorlijn Heerenveen-Groningen onderdeel wordt van de nieuwe concessie, zullen de beheer en onderhoudskosten aanzienlijk lager worden. Zoals iedereen zich kan voorstellen is het veel goedkoper om een aanbidding te maken voor duizend kilometer spoor, dan voor 65 kilometer. Het moet toch mogelijk zijn voor de

Friese CDA-gedeputeerde Poepjes en Groningse VVD-gedeputeerde Boumans om hierover met de minister in gesprek te gaan? De minister is de aangewezen persoon om het stukje spoor tussen Heerenveen en Groningen onder te brengen in een grotere concessie.

De noordelijke bestuurders zitten in het eerste jaar van hun vierjarige ambtstermijn en hebben dus nog volop de mogelijkheid om een mooi stukje werk neer te zetten. Maar dat vergt wel een pro-actieve houding, met een wil om ervoor te gaan.

● Anja Haga is fractievoorzitter van de Statenfractie Christen-Unie in Fryslân