

Arriva wil beloftes stoptreinen

FRITS POELMAN

ASSEN/GRONINGEN Arriva wil de noordelijke zorgen over de stoptreinen naar Zwolle wegnemen door zijn beloftes 'langjarig' vast te leggen met het Rijk of in bestaande concessie.

Groningen, Friesland en Drenthe zijn bezorgd over de mogelijkheid dat Arriva de stoptreinen Groningen/ Leeuwarden - Zwolle eind 2025 overneemt van NS. Dat kan gebeuren als het kabinet deze routes uit het zogeheten hoofdrailnet haalt.

Op basis van nieuwe Europese regelgeving (open toegang tot het

spoor) heeft Arriva op eigen initiatief een plan ingediend voor (meer en snellere) stoptreinen. Dat plan bestempelt de Autoriteit Consument en Markt als realistisch.

Geeft het Rijk toestemming, dan blijft NS boven Zwolle alleen de intercity's rijden en krijgt Arriva de stoptreinen. De regering lijkt daar wel voor te voelen. Arriva krijgt dan geen subsidie en Nederland heeft door de onderhandse gunning van het hoofdspoor aan NS geen goede beurt gemaakt in Brussel.

De provincies zijn bang dat Arriva onder de open toegangsregeling kan doen en laten wat het wil. Bij open toegang is geen toezichthouder aan-

gewezen die een vervoerder bij wanprestaties op de vingers kan tikken.

In brieven aan het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat uitten de provincies hun bezorgdheid. Ze vrezen dat Arriva het bijltje er na een paar jaar zomaar bij neer legt, niet toekomt aan aangekondigde verbeteringen, tarieven plotsklaps verhoogt of er om andere redenen een potje van maakt.

Arriva noemt dat onzin, omdat het daarmee in één klap zijn bestaansrecht om zeep zou helpen. „Bij open toegang kan de overheid net zo goed kaders stellen om de gewenste kwaliteit te waarborgen. Daar willen we graag afspraken over maken en

schriftelijk vastleggen

vastleggen dat we die langjarig gestand doen”, schrijft Arriva nu.

Volgens directeur Anne Hettinga kunnen die afspraken ook in de concessie voor de noordelijke lijnen worden opgenomen. Zijn bedrijf probeerde jaren geleden al voor elkaar te krijgen dat de stoptreinen bij de provincies werden ondergebracht, maar dat bleek toen een stap te ver.

Het bedrijf neemt een belangrijke zorg weg: voor de stoptreinen zullen de reguliere OV-tarieven gelden met alle vormen van betalen, zoals OV-pay. „De reiziger ervaart het als regulier openbaar vervoer.” Op de nachtreinen van Arriva naar Schiphol, die

ook zijn begonnen onder open toegang, geldt een afwijkend systeem.

Arriva zegt dat haar dienstregeling een enorme verbetering betekent ten opzichte van de stoptreinen van NS en hoopt dat het demissionaire kabinet de modernisering invoert. Volgens Arriva zijn haar stoptreinen sneller (4 à 5 minuten vanuit Groningen, 2 à 3 vanuit Leeuwarden, maar daar komt station Heerenveen Thialf erbij) en komen er extra ritten in de ochtend, waardoor de intercity niet meer hoeft te stoppen. Ook krijgen Hoogeveen en Meppel vier treinen per uur en komen er kortere overstaptijden op de noordelijke lijnen.

Concessie

Het treinverkeer valt nu nog onder concessies waar het Rijk (hoofdspoor) en de provincies verantwoordelijk voor zijn. Het Rijk is verantwoordelijk voor de stoptreinen en intercity's tussen Zwolle en Groningen/Leeuwarden. Groningen en Friesland zijn dat voor de zogenaamde noordelijke lijnen (Groningen-Leeuwarden en de spoorlijnen naar Stavoren, Harlingen, Eemshaven, Delfzijl, Bad Nieuweschans/Leer en Veendam) en Drenthe en Overijssel voor de Vechtdallijnen. Daar bepaalt niet Arriva maar de provincie of er bijvoorbeeld een wc of eersteklas coupé in de trein komt.