

Van: [REDACTED]

Verzonden: vrijdag 15 mei 2020 11:21

Aan: Statengriffie; statengriffie@fryslan.nl; Statengriffie@drentsparlement.nl; statengriffie@overijssel.nl; statengriffie@noord-holland.nl; griffie@flevoland.nl

CC: Griffie; griffie@leeuwarden.nl; griffier@assen.nl; griffie@emmen.nl; raadsgriffie@enschede.nl; raadsgriffie@zwole.nl; raadsgriffie@almere.nl; griffie@smallingerland.nl; Griffie; griffie@urk.nl; griffie@westerkwartier.nl; griffier@noordoostpolder.nl; griffie@lelystad.nl; Info gemeenteraad

Onderwerp: MIRT Lelylijn - Hamburg en de trein naar Berlijn via Twente context internationaal spoor

Geachte leden van de Staten,

Op donderdag 14 mei 2020 stond in het online vakblad OV Magazine een artikel over het internationale spoor: <https://www.ovmagazine.nl/2020/05/werk-aan-de-winkel-voor-internationale-trein-1345/> Dit was een zeer interessant artikel om te lezen. Zeker aangezien in het Amsterdamse coalitieakkoord staat onder het kopje Schiphol dat korte vluchten naar het spoor verplaatst moeten worden. Waarbij voor Amsterdam nog steeds de grote Duitse steden in Noord-Duitsland blijkbaar niet bestaan? Binnen de 750 kilometer discussie worden deze steden altijd vergeten. Het gaat wel onder andere om de tweede stad van Duitsland in inwoneraantal Hamburg. In de verbinding gezien de afstand van maar 500 kilometer vanaf Amsterdam CS; net zo ver als Parijs (*3 uur 15 minuten via de HSL-Zuid*). Waarom duurt het dan nog steeds in de langzaamste verbinding vanaf Amsterdam CS naar Hamburg Hbf ruim *6 uur en 15 minuten*? Dit is voor minder kilometers net zo slecht als Amsterdam - Berlijn.

In dit artikel staan een paar interessante opmerkingen van onder andere Bert van Wee: Bert van Wee, hoogleraar aan de TU Delft, ziet op lange termijn ook een groei in het internationale busverkeer. “Het aanbod van grensoverschrijdende busverbindingen is nu veel hoger dan enkele decennia geleden. De vraag komt vooral van low-budget reizigers, met name jongeren. Of grensoverschrijdend busverkeer steeds belangrijker wordt durf ik niet te zeggen, maar als bus een groter marktaandeel krijgt in de vakantiemarkt, zou dat ook goed kunnen.”. In Frankrijk rijden net als in de luchtvaart ook low-cost TGV rond: <https://nl.wikipedia.org/wiki/Ouigo> en <https://www.ouigo.com/>.

Onder het kopje de toekomst staan ook een aantal interessante opmerkingen:

1.1.1.1 NS International-directeur Luiten heeft veel vertrouwen in de toekomst van internationaal treinvervoer. “Wij zien, naast de vraag naar tickets, de wil bij vervoerders, spoorbeheerders en overheden om internationaal spoorvervoer tot een succes te maken alleen maar toenemen. Voor de kortere internationale

reizen moet de trein de eerste keus zijn. Ik heb er vertrouwen in dat we dit samen kunnen laten slagen.” Van Wee, hoogleraar aan de TU Delft, verwacht ook dat het belang van in ieder geval de trein, en mogelijk de bus, groter wordt. “Het zou me niet verbazen als werkgevers in toenemende mate van werknemers verwachten dat die niet meer per vliegtuig reizen als er een goed alternatief is.” Volgens Rover-directeur Bos moeten vervoerders en overheden stap voor stap te werk gaan. Daarnaast moeten overheden echt stappen gaan zetten door te investeren in infrastructurele projecten.” Vooral Onno Pruis slaat de spijker op zijn kop zie zijn opmerkingen: En vervoeradviseur Pruis ziet dus een samenhangend netwerk voor zich, van goed verknoopte lange verbindingen (750 km) die door gebruik van HSL-tracés een gemiddelde snelheid van 130 – 150 km/uur halen en minder stoppen dan tegenwoordig. “De internationale bus is een ander segment, dat zich vooral op lage tarieven richt en gemiddeld 65 – 75 km/uur haalt.” De internationale bus kan alleen concurreren met de trein door prijs, verwacht Pruis, en daar waar de treinverbinding slecht loopt, zoals tussen Groningen en Hamburg.

De conclusie

Van dit verhaal dat zijn twee belangrijke zinnen in De Toekomst, waar u politiek als lagere overheden net zo over gaat als nationaal Den Haag. Het gaat om de volgende twee belangrijke zinnen. Aangezien u als politici de kaders per motie vastlegt voor uw gedeputeerde of wethouder. Dit in zowel de casus Lelylijn als Amsterdam - Twente - Berlijn. De opvallende punten zijn:

- De internationale bus kan alleen concurreren met de trein door prijs, verwacht Pruis, en daar waar de treinverbinding slecht loopt, zoals tussen Groningen en Hamburg.
- Daarnaast moeten overheden echt stappen gaan zetten door te investeren in infrastructurele projecten.

Pruis zegt Groningen, maar dat kan zonder enig probleem door Amsterdam vervangen worden. Want het beginpunt is daar en de verbinding loopt via Groningen. Bij Groningen begint het slechtste stuk in de hele verbinding Amsterdam - Groningen - Hamburg. Dus deze bottleneck in het spoor moet opgeruimd worden. De opmerking van Freek Bos van Rover dat de overheden stappen moeten zetten in infrastructurele projecten da klopt zeker. Maar hier zijn de lagere overheden van provincies en stedelijke regio's als eerste aan zet. Wanneer komt er een geografisch samenwerkingsverband tussen Amsterdam en Hamburg tot stand zoals tussen Hamburg en Kopenhagen(<https://stringnetwork.org/>)?. Dit heeft tot uiteindelijk dit geleid en ik raad u aan deze video te bekijken: <https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Video/Youtube/fbq-anbindung-neuer-weg-nach-skandinavien.html>

Alleen door een **eenduidige gemeenschappelijke agenda** van deelstaten, provincies en steden zullen de nationale overheden in Nederland en Duitsland gaan bewegen. Dit ziet u ook terug in de bijlagen die met het String network te maken hebben. De lobby was zo succesvol dat in 2008 Denemarken een Staatsverdrag gesloten hebben. Die ziet u ook terug als bijlage. Hier ligt uw politieke verantwoordelijkheid als lid van provinciale staten en gemeenteraad. Aangezien u via moties de kaders en het tempo vastlegt voor de betrokken bestuurders. In de moties rondom de Lelylijn valt mij nog iets op. Per motie legt u wel vast wat u wilt. Maar dit is net als het kopen van een nieuwe keuken, hoe wil u deze spoorlijn hebben. Feitelijk moet u nu al dat gaan bedenken met de toekomstige concessie in het achterhoofd. Het zogenaamde **Programma van Eisen**. Door het programma van eisen vroegtijdig vast te leggen krijgt u ook een beter inzicht van hoe de Lelylijn eruit moet komen te zien en welk realistisch prijskaartje eraan komt te hangen. Volgens mij blijven voor u dan de volgende politieke vragen over met betrekking tot de samenwerking en de technische standaard van onder andere de Lelylijn.

- Hoe gaat u de verschillende college's opdracht geven om tot een vergelijkbare samenwerking te komen zoals tussen Hamburg en Kopenhagen?
- Welke maximale reistijden worden leidend tussen Amsterdam - Hamburg, daartussen in Amsterdam - Groningen en Groningen - Oldenburg - Bremen? Snelste tijd volgens de NS Internationaal reisplanner is 5 uur 15 tussen Amsterdam CS en Hamburg Hbf. Hier kan net als tussen Hamburg en Kopenhagen ook 3 uur afgehaald worden.
- Wat voor typen van bediening moet over deze spoorlijn gaan rijden. Hoeveel treinen per uur en in welke soorten samenstelling. Hoeveel ICE/TGV en hoeveel snelle IC direct

treinen die de overige stations bedienen tussen de grote knooppunten. Zie voorbeeld concessie Erfurt - Nürnberg.

- Hoe gaan we het ruimtelijk ordening proces vormgeven voor de inpassing binnen de gemeenten en provincies. Daar gaat u ook over. Met dit vraagstuk moet u ook al beginnen wegens de complexiteit van het geheel. Tevens wegens het draagvlak van de inwoners voor het project.

Hoop dat de informatie voor u nuttig is.

Met vriendelijke groet,

