

[REDACTED]

Van: Statengriffie
Verzonden: donderdag 3 november 2022 13:42
Aan: DIV
Onderwerp: FW: MIRT / TEN-T / Deltaplan / Wunderline, Lelylijn, Nedersaksenlijn
Bijlagen: voortgangsbrief-trans-europees-vervoersnetwerk-ten-t-spoorvervoer.pdf; bijlage-onderliggende-beslisnota-kamerbrief-ten-t-verordening.pdf



Van: [REDACTED]
Verzonden: donderdag 3 november 2022 13:33
Aan: Statengriffie <statengriffie@provinciegroningen.nl>; Statengriffie <statengriffie@fryslan.frl>; Statengriffie@drentsparlement.nl
CC: griffier@assen.nl; griffie@leeuwarden.nl; griffie@emmen.nl; Griffie <griffie@groningen.nl>; griffie@eemsdelta.nl; griffie@hethogeland.nl; griffie@veendam.nl; griffie@midden-groningen.nl; griffie@gemeente-oldambt.nl; griffie@stadskanaal.nl; griffie@westerwolde.nl; griffie@westerkwartier.nl; griffie@smallingerland.nl; griffie@sudwestfryslan.nl; Griffie <griffie@heerenveen.nl>
Onderwerp: MIRT / TEN-T / Deltaplan / Wunderline, Lelylijn, Nedersaksenlijn

Geachte leden van de Staten en gemeenteraden,

Op 31 oktober 2022 stuurde de Staatssecretaris de brief over de voortgang over het TEN-T naar de Kamer:

- <https://www.rijksoverheid.nl/ministeries/ministerie-van-infrastructuur-en-waterstaat/documenten/kamerstukken/2022/10/31/voortgangsbrief-trans-europees-vervoersnetwerk-ten-t-spoorvervoer>
- <https://www.rijksoverheid.nl/ministeries/ministerie-van-infrastructuur-en-waterstaat/documenten/beleidsnotas/2022/10/31/bijlage-onderliggende-beslisnota-kamerbrief-ten-t-verordening>

Beide brieven zijn interessant om te lezen. Aangezien Noord-Nederland door het Rijk al de afgelopen 35 jaar moedwillig uitgesloten werd van enige opname in TEN-T of wel in het TEN-T maar vervolgens weigeren via het MIRT maar enige Euro in de spoorinfrastructuur te steken. De huidige investeringen lopend via het RSP-Zuiderzeelijn Pakket sinds 2008 heeft het Rijk ook niets uitgevoerd om aan aanvullende geldstromen van het TEN-T Connecting Europe Facility te organiseren. Gelijktijdig komt de bodem van het RSP-Zuiderzeelijn pakket aardig snel in het zicht.

Vooral de brief over de voortgangsrapportage is zeer interessant. Waarbij er een paar dingen zijn die het citeren waard zijn.

Op pagina 3: Netwerkanalyse en kosten/batenanalyse In de uitvoeringstoets heeft ProRail een analyse uitgevoerd over het door de EC voorgestelde TEN-T netwerk, zowel voor het goederen- als voor het reizigersnetwerk. Op grond van deze analyse heeft ProRail ook voorstellen voor aanpassing van het TEN-T netwerk gedaan. De voorgestelde aanpassingen van ProRail zijn gebaseerd op de langetermijnvisie van ProRail, het Toekomstbeeld OV en de Integrale Marktanalyse (IMA) 2021. Wegens het BO-MIRT en MIRT horen bij u het 'Toekomstbeeld OV' en het 'IMA 2021' tot de parate kennis als u uw bestuurders kaders, wensen en bedenkingen meegeven wil. Ook wegens de directe relaties met het Deltaplan.

Op pagina 3 en 4: Voor wat betreft het goederennet komt ProRail tot een voorzichtige, globale schatting van €1,6 miljard om aan alle eisen van het herzieningsvoorstel TEN-T voor het goederennet te voldoen (kernnetwerk, uitgebreid kernnetwerk en uitgebreid netwerk). Het gaat daarbij om de volgende eisen: - de mogelijkheid om met treinen van 740 meter treinlengte te rijden - de mogelijkheid om met een aslast van 22,5 ton te rijden - de mogelijkheid om met 100 km/uur te rijden - de mogelijkheid om met profiel P400 te rijden - de mogelijkheid om met elektrische locomotieven te rijden Het grootste deel van dit bedrag zijn de kosten voor maatregelen om de spoorinfrastructuur geschikt te maken voor goederentreinen met een lengte van 740 meter. Uitgangspunt voor deze globale schatting is het door ProRail voorgestelde TEN-T goederennet voor Nederland waar een aantal lijnen uit de huidige TEN-T verordening en uit het herzieningsvoorstel TEN-T is geschrapt (bv. Leeuwarden Harlingen, Zwolle-Wierden, Den Helder-Alkmaar-Uitgeest). Dus de TEN-T verordening en ontsluiting voor de Groningse Zeehavens inclusief de ontsluiting van de Railport Veendam dus nog steeds aan deze eisen moeten voldoen. Maar sinds 2013 hebben de provincie Groningen noch het Ministerie van Infrastructuur & Waterstaat hier enige actie op ondernomen. Terwijl deze zeehavens dus van zowel nationaal belang zijn 'Zeehavennota 2020 - 2030' als Europees belang. Hier kunnen we dus grove nalatigheid vaststellen bij de twee belangrijkste overheden. Waarvan een nog een belangrijke aandeelhouder is in Groningen Seaports.

Op pagina 4: Algemene conclusie van de kosten- en batenanalyse van ProRail is dat de huidige beschikbare middelen vanuit Nederland (zoals Mobiliteitsfonds) en potentieel vanuit de EU (via de Connecting Europe Facility (CEF)) ontoereikend zullen zijn voor de volledige implementatie van alle eisen op de drie TEN-T netwerken. Advies van ProRail is dan ook de TEN-T eisen gericht te implementeren, te beginnen op de corridors met de hoogste vervoerswaarde. Door jarenlang fors onder te investeren in Noord-Nederland is de corridor ontwikkeling sinds het plan 'Wagner' met de 'Mainportvisie' op **Rotterdam** en **Schiphol** de regio Noord-Nederland, dus al sinds 1980 structureel benadeeld in investeringen in de spoorinfrastructuur. Waarbij ProRail zich dus ook niet aan een aantal Europese afspraken houdt met betrekking tot grensoverschrijdend spoor tussen landen en regio's. Vervoerswaarde is in deze context een forse drogredenering. Door slim te investeren zeker in Noord-Nederland kan de vervoerswaarde met enige honderden procenten omhoog. Door decennia niet te investeren is de vervoerswaarde van het noordelijke spoornetwerk kunstmatig laag gehouden.

Op pagina 4: Ik streef verder ook nog naar het afzwakken van de combinatie van de eis van 22,5 ton aslast met de eis van een snelheid van 160 km/u voor reizigerstreinen op het TEN-T (uitgebreide) kernnetwerk gezien de baanstabieleitheidsuitdagingen in Nederland. Daarnaast wil ik inzetten op een uitzondering voor de 160 km/u eis voor de baanvakken die intensief door zowel het personen- als het goederenvervoer worden gebruikt. Invoering van 160 km/u zou hier leiden tot grote snelheidsverschillen en daarmee capaciteitsverlies. Ik acht dit niet proportioneel. Bovendien kan met aangepaste eisen die meer op de Nederlandse situatie zijn toegesneden, meer gericht in spoorweginfrastructuur worden geïnvesteerd. Dit is een drogreden en gelijktijdig een teken van incompetentie bij het Ministerie van Infrastructuur & Waterstaat als ProRail. Alle landen oostelijk van Nederland waaronder zeker Duitsland ontwerpt structureel op 200 kilometer per uur voor zowel goederenvervoer als personenvervoer op de gemengde trajecten en corridors door Duitsland. Waarbij ze ook nog de kunst beheersen van spoorlijnen door natte ondergronden te leggen waar ProRail mee loopt te klunzen. Gelijktijdig wil men bij het Rijk teveel soorten spoorgebruik op dezelfde trajecten laten. Iets wat funest is voor een goede snelle dienstregeling voor het personenvervoer.

Op pagina 5: Ten aanzien van de Lelylijn geldt dat met de EC is gesproken over het opnemen van de Lelylijn op het TEN-T netwerk. Om de Lelylijn als internationale corridor (Amsterdam-Hamburg- Scandinavië) op het uitgebreid

kernnetwerk van het TEN-T netwerk te plaatsen - overeenkomstig de motie Dijkstra c.s. en de motie Van Ginneken/Alkaya⁸ - is medewerking van Duitsland nodig. Dat gesprek is al gestart en zal worden vervolgd. De EC heeft aangegeven graag bereid te zijn om hier samen met Duitsland en Nederland over te spreken. Plaatsing op het TEN-T uitgebreid kernnetwerk zou betekenen dat, naast ERTMS, voldaan moet worden aan de eisen over 22,5 ton aslast en de mogelijkheid om 160 km/u te kunnen rijden. Hier valt het Ministerie van Infrastructuur & Waterstaat door de mand. Want in de regio en ook 2e Kamer zijn verschillende moties aangenomen met betrekking tot ontwikkelen op peil van een hogesnelheidslijn. In de praktijk en zeker voor waar de trein het vliegtuig vervangt op het spoor ontkom je niet aan ontwerpen vanaf 250 km/u waarbij een aantal zaken met betrekking tot spoorgoederenvervoer deels vervallen ook in de Europese regels. Want goederenvervoer en hele snelle treinen gaan niet samen op één baanvak. Ook hier weten de Duitsers gewoon met ontwerp op 300 km/u spoorlijnen door de slappe ondergrond te bouwen.

Nu mag u zich politiek ook eens afvragen waarom u de afgelopen decennia uw kiezers vanaf het jaar 1995 een beetje in de steek gelaten heeft. Qua infrastructuur hoort Noord-Nederland toch dezelfde basiskwaliteit te hebben als de Randstad maar dan in de regionale context? Pas vanaf Twente rijden er een keer fatsoenlijke internationale treinen de grens over, maar via Bad Nieuweschans onmogelijk gemaakt en gehouden door het Rijk en zeker Prorail.

De staten van Groningen buigen zich nog over hun visie Mobiliteit. Het lijkt raadzaam zeker bij de spoorplannen de TEN-T specificaties voor de spoorprojecten kaderstellend te maken in de uitvoeringsagenda.

Met vriendelijke groet,

