Groningen, 20 September 2022

Provinciale Staten

Commissie Verkeer & Vervoer

Postbus 1461

8001 BL ZWOLLE

Onderwerp: Elektrificatie Almelo – Hardenberg in combinatie met Nedersaksenlijn

Geachte leden van de Staten,

Met belangstelling hebben de noordelijke afdelingen van Rover zijnde Groningen, Friesland en Drenthe kennis genomen van de volgende statenstukken: https://overijssel.notubiz.nl/document/11808800/1 en https://overijssel.notubiz.nl/document/11808796/2. In de brief stond het volgende citaat: *Provinciale Staten wordt gevraagd in te stemmen met het verduurzamen van de Blauwnetverbindingen Zutphen-Oldenzaal en Almelo-Hardenberg en hier in plaats van dieseltreinen in principe batterijtreinen te laten rijden, afhankelijk van de uitkomst van deBO-MIRT gesprekken met het Rijk. Vanwege de hogere structurele uitgaaf voor beide treinconcessies wordt voorgesteld GS op te dragen hier in de begroting vanaf 2027 rekening mee te houden.*

Regeren is anticiperen

In uw gremium staan nog twee verwante zaken op de politieke agenda dat zijn de **Nedersaksenlijn** en **Zwolle – Münster**. Het is efficënter voor de verschillende concessies om met één type materieel te rijden uit exploitatie overwegingen. Aangezien de spoorlijn Zwolle – Emmen ook al voorzien is van bovenleiding en het van Coevorden naar Hardenberg maar een korte afstand is. Deze valt ook onder een Blauwnet concessie samen met de provincie Drenthe. Door elektrificatie wordt al een directe treinverbinding tussen Emmen en Enschede mogelijk. Dan is het benaderen als een fase 1 vanuit Overijssel in het project Nedersaksenlijn een logische keuze. Zodat daarover niet meer gevochten moet worden met het Rijk.

Zwolle – Münster

Op de website van de Euregio vonden we het volgende bericht: https://www.euregio.eu/actueel/euregio-provincie-overijssel-en-zweckverband-nahverkehr-westfalen-lippe-gaan-door-met-euregiorail/ We lazen in dit bericht het volgende: *De nieuwe verbinding leidt tot een grotere reizigerscapaciteit, kortere reistijden en verbetert de luchtkwaliteit door het vervangen van dieseltreinen door elektrische treinen. De aanleg van een rechtstreekse treinverbinding vereist een opwaardering van de infrastructuur in zowel Nederland als Duitsland, bijvoorbeeld de elektrificatie van het tracé Münster-Enschede. De samenwerkingspartners trekken samen op om de daarvoor benodigde financiering te verkrijgen, in Nederland, Duitsland en Europa.*

Rover.
Van reizigers,
voor reizigers.

Reizigersvereniging Rover
Postbus 2132, 3800 CC Amersfoort
Utrechtseweg 59, 3818 EA Amersfoort
T 033 422 04 50
Bank NL23 INGB 0002 3950 21
M secretariaat@rover.nl
I www.rover.nl

Hier kunnen de noordelijke afdelingen van Rover volmondig mee instemmen. De casus wordt nog sterker als Almelo – Hardenberg daarbij ook nog van bovenleiding wordt voorzien. In geval van calamiteiten zoals actueel bij de Hanzelijn is er een alternatieve route via de lijn Zwolle – Emmen beschikbaar. Door elektrificatie wordt deze lijn zelfs geschikt als alternatieve route voor de treinen van DB Fernverkehr die verder weg komen dan Dortmund.

Nedersaksenlijn onderdeel NS Intercity concessie na 2035

De noordelijke afdelingen van Rover zien ook potentieel in twee nationale Intercity verbindingen uit te voeren via de oostkant van Nederland. Het is onzinnig om alles via de bestaande verbinding Groningen – Assen – Zwolle te laten lopen voor verbinden van de grote steden aan de oostelijke grens van Nederland.

Wij vinden het niet meer dan logisch dat de NS ook onderdeel van de exploitatie van de Nedersaksenlijn hoort te zijn voor de volgende logische directe intercity verbindingen: *Groningen – Emmen – Almelo – Enschede* en *Groningen – Emmen – Almelo – Deventer – Zutphen – Anrhem – Nijmegen*. Voor het project Nedersaksenlijn is voor de noordelijke afdelingen van Rover de standaard van de nieuwe ICNG als leidraad in de plannen. Aangezien in de huidige plannen alleen maar de eigen Blauwnet trein leidend is. Maar niet over een groter plaatje voor dit type investeringen nagedacht wordt. Wij missen het integraal denken in deze plannen in de vorm van bouwstenen voor de grotere plannen.

BO-MIRT

De NS vindt op het huidige spoornet niet de capaciteit die ze nodig heeft om tot een fatsoenlijke nationale dekking te komen. Daarom is het project Nedersaksenlijn in combinatie met de eerste stap van elektrificatie van Almelo – Hardenberg niet meer dan een logische stap. Dit argument hoort zowel bij Prorail, NS als tijdens het BO-MIRT Oost in overleg met BO-MIRT Noord door uw college meegenomen te worden. Door elektrificatie van Almelo – Hardenberg krijgt u meteen extra flexibliteit in de eigen concessie, want materieel wordt flexibeler inzetbaar. En ook daar geldt bij calamiteiten is een alternatieve route beschikbaar.

Wij hopen dat u deze argumenten in uw beraadslagingen mee wil wegen met een blik op de toekomst.

Met vriendelijke groet,

Menno Visser Voorzitter afdeling Groningen

Will Gerbers Voorzitter afdeling Drenthe

Ton Ettema Voorzitter afdeling Friesland

Bijlage: afbeelding ICNG, Afbeelding IC DB Fernverkehr