

Van: [REDACTED] >

Verzonden: vrijdag 22 mei 2020 11:00

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

CC: Griffie <griffie@groningen.nl>; griffie@leeuwarden.nl; griffier@assen.nl; raadsgriffie@zwole.nl;
griffie@emmen.nl; raadsgriffie@enschede.nl; raadsgriffie@almere.nl; griffie@lelystad.nl;
griffier@noordoostpolder.nl; griffie@urk.nl; griffie@smallingerland.nl; griffie@westerkwartier.nl;
Griffie <griffie@heerenveen.nl>; info@gemeenteraad.amsterdam.nl

Onderwerp: Het Duitse MIRT voor periode 2019 - 2023

Geachte leden van de Staten,

Als we zowel over de regionale verbindingen als de nationale verbindingen per spoor met Duitsland praten. Dan hoort u ook op de hoogte te zijn waar Duitsland zijn geld aan uitgeeft als het om infrastructuur gaat. Meteen een prima thermometer om te zien hoe de relaties tussen Den Haag en Berlijn werkelijk zijn als het gaat om projecten die de verbindingen Nederland - Duitsland per spoor raken. Aangezien er in Duitsland een nationale afspraak is over de verdeling van de financiering van de spoorinfrastructuur tussen de Bund, Ländern en de Deutsche Bahn. Die is grofmazig als volgt omdat het soms per project wat verschillen kan.:

- Bund = Berlijn: 60%
- Deelstaten : 20%
- Deutsche Bahn: 20%

Dit is onder andere in relatie tot het project Wunderline Groningen - Bremen of de raakvlakken met Zwolle - Münster. Maar dit raakt zeker de trein tussen Amsterdam en Berlijn. Die als je het werkelijk goed wilt doen via twee hoofdroutes moet laten lopen. Zie het ondergelopen traject in 2013, waar dus vanuit Amsterdam toen een gebrek was aan alternatieve routes naar Berlijn. De route via Hamburg had hier geen last van.

Hoop dat voor u deze informatie nuttig is.

Met vriendelijke groet,

[REDACTED]