| | |
|---|---|
| **From:** | Frank Menger |
| **To:** | Statengriffie; Griffie |
| **Cc:** | Drents parlement; griffier@assen.nl; statengriffie@fryslan.nl; griffie@leeuwarden.nl; griffie@emmen.nl; griffie@flevoland.nl; statengriffie@overijssel.nl; statengriffie@noord-holland.nl; griffier@noordoostpolder.nl; griffie@smallingerland.nl; griffie@heerenveen.nl; griffie@urk.nl; griffie@hethogeland.nl; Griffie@harlingen.nl; Raadsgriffie |
| **Subject:** | Groningen HS = Internationale knoop zie Brabant & Eindhoven (Lelylijn, Nedersaksenlijn, Wunderline en HSL) |
| **Date:** | vrijdag 7 juni 2019 10:49:15 |
| **Attachments:** | samenwerkingsovereenkomst-tussen-rijk-en-regio.pdf<br>[15]05Bb-Bijlagen spoorlijn.pdf |

---

Geachte leden van gemeenteraad en provinciale staten,

Op 29 mei 2019 is tijdens het debat over het nieuwe coalitieakkoord een motie aangenomen over het project 'Lelylijn'. Graag wijs ik u even op een stukje recente geschiedenis. Want dit project viel binnen het mobiliteitsfonds van het zogenaamde RSP-pakket na op drogredenen afserveren van de Zuiderzeelijn. Hierdoor was maar een budget van 577 miljoen Euro beschikbaar voor het deel Groningen - Heerenveen. Zie de berichtgeving in mei 2012 van RTV Noord: https://www.rtvnoord.nl/nieuws/110256/Spoorlijn-Groningen-Heerenveen-te-duur

Op dit moment is 'te duur' al helemaal niet meer relevant want sinds het stoppen van het project in mei 2012 is het geen onderdeel van het RSP meer en kan daardoor gewoon in de cyclus voor het MIRT meegenomen worden. Daarbij is het wijs om deze oude onderzoeken voor het bouwdeel Groningen - Heerenveen eens grondig af te stoffen binnen de context Lelylijn en ook de hogesnelheidslijn. Want in Duitsland rijden op het traject Nürnberg - München zowel de ICE  met 300 als de snelste Regio Express van de Deutsche Bahn met 200. Want de hogesnelheidslijn valt onder het project Amsterdam - Berlijn in 4 uur per trein. Waarbij de route door het noorden feitelijk het simpelste en snelste in te passen is. Maar wat het Ministerie van Infrastructuur & Waterstaat tot op heden niet zien wil? Daarbij krijgt Nederland via Groningen een extra hoogwaardige spoorontsluiting met Noord-Duitsland. Dit ook om de internationale bereikbaarheid van heel Noord-Nederland per trein sterk te verbeteren. Daarbij hoort ook de acute vraag gesteld te worden wat voor station heeft de stad Groningen nodig in sporenplan bij HS? Daarom is de samenwerkingsovereenkomst tussen het Rijk, Brabant en de gemeente Eindhoven in uw aller belang om te weten hoe ze het daar oplossen. Waar hoort een internationaal station aan te voldoen:

- Meerdere internationale personenvervoer verbindingen die elkaar daar kruisen
- Harlingen-Haven - Leeuwarden - Groningen - Emmen - Rheine 2 treinen per uur vice versa
- Eemshaven - Groningen - Emmen - Rheine 2 treinen per uur vice versa.
- Frankfurt am Main - Keulen - Friesenbrücke - Groningen - Leeuwarden - Harlingen haven 2 treinen per 2 uur vice versa

- Frankfurt am Main - Keulen - Friesenbrücke - Groningen - Eemhaven 2 treinen per 2 uur vice versa
- Cottbus - Bremen - Oldenburg - Leer - Groningen - Leeuwarden - Harlingen haven 2 treinen per 2 uur vice versa
- Cottbus - Bremen - Oldenburg - Leer - Groningen - Eemshaven 2 treinen per 2 uur vice versa
- Eurocity Amsterdam - Zwolle - Assen - Groningen - Leer - Oldenburg - Bremen - Hamburg 2 treinen per uur vice versa
- Nachttrein Amsterdam - Zwolle - Groningen - Bremen - Hamburg - Kopenhagen - Stockholm 4 treinen per dag vice versa.
- HSL verbinding Amsterdam - Groningen via polder/afsluitdijk 2 treinen per uur vice versa
- HSL verbinding Amsterdam - Groningen - Bremen - Hamburg - Berlin 2 treinen per uur vice versa

Als u wilt dat zowel zakenreizigers als toeristen minder per auto naar onze regio komen en ook voor het bezoek van de Waddeneilanden dan zal het aanbod sterk moeten verbeteren. Daarbij hoort een bepaalde infrastructuur in technische standaard om het mogelijk te maken. Want de technische internationale eisen zijn als volgt vanwege de zogenoemde 'interoperabiliteit' van het spoormaterieel voor grensoverschrijdende verbindingen:

1. Bovenleiding = elektrificatie
2. Dubbel spoor en inhaalsporen om het regionale spoor niet in de weg te zitten
3. Spoorbeveiliging ETRMS op alle spoorlijnen in het Noorden voor 2035

Daarbij is tot op heden bij het project Wunderline gekeken wat mogelijk is uit het RSP budget van een kleine 80 miljoen Euro. Niet gekeken wat er verder moet gebeuren na het RSP in het MIRT om de trein tussen Groningen - Bremen het hele traject volgens de motie van 2012 het in 1 uur 23 minuten reistijd per trein mogelijk te maken. Met welke geldende Europese eisen aan de spoorinfrastructuur gesteld worden om het mogelijk te maken.

Feitelijk is de vraag wat voor Station moet Groningen HS in 2035 tot 2050 worden welke spoorlijnen gaan elkaar daar kruisen en welke verbindingen rijden daarover? Kan het huidige plan wat nu in uitvoering is het wel verwerken? Hoe gaat het station passen in de 'Internationale spooragenda Noordoost-Nederland 2040'?

Met vriendelijke groet,

Frank Menger
Groningen