

Van:

Verzonden: vrijdag 12 maart 2021 9:55

Onderwerp: BO-MIRT/ Bundesverkehrswegeplan 2030 en het Toekomstbeeld openbaar vervoer 2040

Bijlagen: 210304_policy-paper_european-year-of-rail_eng.pdf; BMVI - Wir setzen den Schienenverkehr weiter unter Strom.pdf; BMVI - Mit der Elektrobahn klimaschonend in die Zukunft – Das Bahn-Elektrifizierungsprogramm des Bundes.pdf; BMVIBundesverkehrswegeplan 2030.pdf; beantwoording-kamervragen-van-het-lid-schonis-over-het-bericht-duitsland-elk-uur-een-trein-amsterdam-berlijn-en-een-uur-sneller.pdf

Geachte leden van de staten en gemeenteraden,

Op 4 maart 2021 publiceerde het Duitse verkeersministerie in Berlijn het volgende: <https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Pressemitteilungen/2021/023-scheuer-schiene-unter-strom.html> . Met ook de volgende link: <https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/E/schiene-aktuell/elektrobahn-klimaschonend-zukunft-bahn-elektrifizierungsprogramm.html>. Het is opvallend hoe weinig tussen Nederland en Duitsland geregeld is op het gebied van grensoverschrijdend spoor. Volgens de site van het Duitse MIRT; Bundesverkehrswegeplan 2030: https://www.bvwp-projekte.de/map_railroad_2018.html

Ook de Duitse organisatie Allianz pro Schiene heeft de nodige op een aanmerkingen zeker waar het over grensoverschrijdende verbindingen gaat. Hier een kleine bloemlezing van recente persberichten:

- <https://www.allianz-pro-schiene.de/themen/aktuell/drei-verkehrspolitische-weichen-die-eu-und-bund-im-europaeischen-jahr-der-schiene-stellen-sollten/>
- <https://www.allianz-pro-schiene.de/presse/pressemitteilungen/klimaschutz-braucht-mehr-europa-im-bahnverkehr/>
- <https://www.allianz-pro-schiene.de/presse/pressemitteilungen/elektrifizierung-der-schiene-braucht-einen-schub/>

Voor uw eigen kennis het Staatsverdrag over grensoverschrijdend spoor heet het 'Verdrag van Warnemünde' en is van 1992. Eigenlijk zou gelijktijdig met een forse taakstelling uit uw commissie ook om te werken aan een nieuw Staatsverdrag tussen Nederland en Duitsland. Dit mede door dit recente stuk naar uw kamer: <https://www.rijksoverheid.nl/ministeries/ministerie-van-infrastructuur-en->

waterstaat/documenten/kamerstukken/2021/02/26/beantwoording-kamervragen-van-het-lid-schonis-over-het-bericht-duitsland-elk-uur-een-trein-amsterdam-berlijn-en-een-uur-snel

In Duitsland pakken ze dit type verbinding anders aan. Wel elk uur een trein maar volgen twee totaal verschillende routes naar hetzelfde eindstation. Aangezien Zwolle een stad is die helemaal buiten het internationale spoor valt? Evenals de 6e stad van Nederland Groningen. Leeuwarden en Assen ontbreken ook. In goede verbindingen vanaf Amsterdam horen de internationale treinen via alle grensprovincies te rijden. Die aan Duitsland grenzen.

Als we Amsterdam - Berlijn naast Berlijn - München leggen dan zal er minimaal nog anderhalf uur af moeten. Dus tweeënhalf uur minder dan de huidige reistijd per trein zal om wat in *Duitsland de norm is voor 700 kilometer in 4 uur per trein* voor de verbindingen Randstad - Duitsland moeten gelden. Hoe gaat u dit omzetten de komende periode 2021 -2025? Aangezien in 2025 ook in Duitsland al de voorbereidingen beginnen voor het Bundesverkehrswegeplan 2030 - 2045. In 2016 heeft Nederland volledig de Duitse trein gemist omdat er ook vanuit de Kamer geen druk op een Duits - Nederlandse spooragenda zat. Daarbij zijn in het Noordoosten de grootste gaten te dichten met spooraansluiting van Amsterdam op Duitsland richting Scandinavië. Zowel in normale IC kwaliteit(nachttreinen) en hogesnelheidslijnen.

In het kader van het 'Toekomstbeeld openbaar vervoer 2040' en de ontwikkelagenda kom ik tot de volgende witte vlekken:

- Noord-Nederland - Zuid-Duitsland via de Emslandstrecke (Wadden - Alpen) zonder Utrecht en Zwolle extra te moeten belasten. *Knelpunt Friesenbrücke*
- TEN-T hogesnelheidslijn Amsterdam - Groningen - Bremen - Hamburg. Bouwdeel Lelylijn. Reistijd Amsterdam - Hamburg is vergelijkbaar met Amsterdam - Berlijn, terwijl het maar op 500 kilometer van Amsterdam ligt. Wat gaat hier fout? Tevens de tweede stad van Duitsland en de 5e interne economie in Duitsland.
- Doortrekken van de TEN-T rail corridor: <https://www.rfc-northsea-med.eu/> van Rotterdam naar Hamburg (noordelijk deel noordzee zonder langs Twente en Duisburg te moeten) wel door Noord-Nederland om de zeehavens van 'nationaal belang' een directe aansluiting op een TEN-T corridor te geven.
- bovenregionale verbinding Zwolle - Enschede - Münster
- bovenregionale verbinding Leeuwarden - Groningen - Rheine via de Nedersaksenlijn
- bovenregionale verbinding Groningen - Münster via de Emslandstrecke en Friesenbrücke
- Bovenregionale verbinding Groningen - Bremen in Noord-Nederland bekend onder de Wunderline opwaardering naar IC160/200 kwaliteit noodzakelijk

Hoe gaat u als lid van de Staten en gemeenteraad om met de gewenste grensoverschrijdende verbindingen qua lobby met betrekking tot het Duitse MIRT het Bundesverkehrswegeplan 2030?

Met vriendelijke groet,

.....