

## Potentieonderzoek OV-verbetering Randstad - Noord Nederland: Reactie van het Samenwerkingsverband Noord-Nederland (SNN)

---

### Nationaal Ontwikkelperspectief

De provincies en gemeenten in SNN-verband zijn blij met het kansenonderzoek. Wij constateren dat het onderzoek goed koppelt, zowel qua timing als op inhoud, met de opvatting van het kabinet dat *'het noodzakelijk is een breed stedelijk netwerk door te ontwikkelen, inclusief goede verbindingen hiertussen. Ook voor ons hoogwaardig vestigingsklimaat'* (Kamerbrief minister Ollongren over de Nationale Omgevingsvisie d.d. 23 april 2020). Ruimtelijk vertaalt zich de NOVI in nieuwe woon- en werklocaties (ook grensoverschrijdend) met name gekoppeld aan OV-infrastructuur. En het verbeteren van de verbindingen met alle landsdelen, want – zo redeneert het kabinet – Nederland is te klein voor de periferie. Dat kan het land zich niet veroorloven.

Het beter benutten van de ruimtelijk-economische potentie van Nederland én het belang van een goede ontwikkeling van de fysieke leefomgeving vragen – aldus het kabinet – om een goed verbonden Stedelijk Netwerk Nederland. Wij onderschrijven dit standpunt geheel. Ruimte is schaars en de oplopende druk op de leefomgeving vraagt om fundamentele keuzes. Snel en duurzaam OV tussen de landsdelen draagt bij aan de optimalisering van de arbeidsmarkt en aan de brede welvaart van Nederland. Dat gebeurt onder meer door de kwaliteiten en het potentieel van de agglomeraties Leeuwarden en Groningen-Assen ten volle te benutten. De schaa sprong van de OV-verbinding Randstad-Noord-Nederland is dan ook onmisbaar voor Nederland als geheel.

### Verstedelijking / Daily Urban System

Uitstekende OV-verbindingen versterken de agglomeratiekracht (wonen, werken) van de kernen in Noord-Nederland. Het landsdeel wint aan kracht als het Daily Urban System wordt vergroot en versterkt. Snellere verbindingen binnen Noord-Nederland en een hogere klasse OV-verbinding passen hierbij. Een gedeeltelijk nieuwe spoorverbinding versterkt bovendien het Daily Urban System van zowel Fryslân als van Groningen-Assen.

Die wisselwerking tussen werken, woningbouw en infra wordt uitgewerkt in onze regionale verstedelijkingsstrategieën, mobiliteitsplannen en landsdelige Omgevingsagenda Noord. In die systematiek is er in eerste instantie geen extra woningbouw (bovenop die uitkomsten) vanwege door de snelle OV-verbinding gecreëerde vraag vanuit de Randstad.

### Robuustheid / betrouwbaarheid

Het verbeteren van de treinverbinding tussen de Randstad en Noord-Nederland is van nationaal belang om de beide economische kernzones met elkaar te verbinden en optimale groei van ons land als geheel te faciliteren. Dat vraagt erom dat die verbinding ook betrouwbaar is. In de huidige situatie is dat niet het geval en blijkt het baanvak Zwolle-Meppel (de 'navelstreng' van Noord-Nederland) bovenmatig kwetsbaar voor verstoringen. Wanneer dit gebeurt is een compleet landsdeel via OV praktisch onbereikbaar. In 2019 betrof dit gemiddeld 9 uur per week, waarvan 3 uur ongepland.

Deze fundamentele zwakte in de bereikbaarheid van Noord-Nederland moet worden opgelost. De nieuwe spoorverbinding als parallel tracé komt dan nadrukkelijk in beeld. Overigens biedt dit geen soelaas voor de forse reizigersstromen tussen Zwolle en Groningen; aanvullende maatregelen op het spoor boven Zwolle zullen -ook naast 'Herfte'- nodig zijn.

## Vergelijkbaarheid

Een brede coalitie van 16 partijen wil versnelling van de OV-verbinding tussen de Randstad en Noord-Nederland met minstens 30 minuten, vóór 2030. Zowel de Quick Scan naar versnellen over bestaand spoor als het potentieonderzoek naar een snelle verbinding tussen Noord-Nederland en de Randstad leveren hiervoor belangrijke bouwstenen en laat de meerwaarde van de OV-versnelling zien. Ook laat het potentieonderzoek zien dat de optie 'bus' hiervoor de facto afvalt. Wij vinden het goed dat de optie is onderzocht en dat deze duidelijkheid er nu is.

Nader onderzoek is nodig om een betere vergelijking in kaart te brengen tussen kosten en baten van enerzijds versnellen over bestaand spoor inclusief frequentieverhoging, en anderzijds de Lelylijn. Het is soms onduidelijk welke referentie het onderzoek hanteert om de opties te vergelijken. Ook hebben we vraagtekens bij de gehanteerde systematiek van toerekening, bijvoorbeeld van de kosten ERTMS bestaand spoor, wat sowieso moet gebeuren. We missen onderzoek naar varianten van de Lelylijn met een snelle, conflictvrije en overstapvrije verbinding met Leeuwarden en Assen. In de uitwerking van de OV-varianten over bestaand spoor en over gedeeltelijk nieuw spoor, is onvoldoende duidelijk wat de consequenties zijn voor het gebied tussen Zwolle en Emmen, zowel vervoerskundig als economisch en ruimtelijk. Ook is voor de zuivere vergelijking van belang dat de reizigersaantallen op bestaand spoor en hun herkomst – bestemming goed in kaart zijn gebracht. Tot slot missen we inzicht in de effecten van veranderende reizigersstromen tussen de bestaande en eventueel nieuwe verbindingen van het reizigersvervoer.

## Internationale verbindingen

De Lelylijn heeft internationale potentie als onderdeel van een hoogwaardige verbinding Rotterdam/Amsterdam – Groningen – Bremen/Hamburg – Scandinavië. Zeker gezien de verdere internationalisering, de Klimaat-afspraken en de versnelde verduurzaming van ons vervoer in het post-coronatijdperk. In het kansenonderzoek worden die kansen voor de Lelylijn afgeschreven. Dat lijkt onterecht en achterhaald. Internationale verbindingen vragen om nationale beslissingen. In dat kader is nader onderzoek van het potentieel van de Lelylijn als onderdeel van de vliegtuig vervangende spoorverbinding Randstad – Bremen/Hamburg – Scandinavië juist gewenst.

## Positie Noord-Nederland

Cijfers over vervoerswaarden laten een positief beeld zien met dagelijks ca. 10.000 extra reizigers en een kostendekkende exploitatie. Maar dit dossier vraagt om méér dan cijfers. Het vraagt een visie, een kwaliteitsbeeld van waar je als land naar toe wilt (Rijk), hoe je als landsdeel daarin je rol hebt (Rijk + regio) en wat dit vraagt van de economie, het landschap en de infrastructuur. Daarin wordt voorzien door onze eigen ambities en die van de NOVI, die wij geheel onderschrijven. Het is van belang de discussies in dat kader van waarden te plaatsen en niet slechts kwantitatief te bepalen.

## Onze punten:

1. Het doel is reistijdwinst van minstens 30 minuten voor de verbinding tussen de Randstad – Noord Nederland en een schaa sprong in het OV. Daarbij is behoud van de kwaliteit van een conflict- en overstapvrije verbinding tussen de Randstad en de hoofdsteden van Friesland, Groningen en Drenthe uitgangspunt. Nader onderzoek voor de varianten 'bestaand spoor' en 'Lelylijn' is nodig voor een goede vergelijkbaarheid. Wel laat het onderzoek zien dat de optie 'bus' de facto afvalt. We zijn blij met deze duidelijkheid.



2. Op de korte termijn de Quick Wins realiseren. Belangrijk is daarbij de 15 minuten tijdswinst tussen Amsterdam en Zwolle, direct na realisatie van OV-SAAL. Dit wordt met een zeer breed draagvlak ondersteund, want het is in het belang van zowel de Randstad als van Noord- én Oost-Nederland.
3. De frequentieverhoging tussen Zwolle-Groningen en Zwolle-Leeuwarden realiseren. Voor de reiziger is frequentieverhoging (en dus minder wachten) óók een vorm van OV-versnelling, van 'sneller uit & thuis'.
4. Voor de realisatie van de beoogde reistijdswinst in heel Noord-Nederland zijn zeer forse investeringen nodig op het grondgebied van alle drie de provincies. In beide gevallen (versnelling over bestaand spoor en over nieuw spoor) blijft het voor de forse vervoersstromen boven Zwolle van belang dat een fundamentele oplossing wordt gevonden voor de kwetsbaarheid van het baanvak Zwolle-Meppel.
5. Het NOVI-perspectief gaat uit van woningbouwopgave in de drie provinciehoofdsteden. Samen met het bestaande beleid (bereikbaarheid, economie, etc.) leidt dat al tot een belangrijk agglomeratie-effect. Het is - indachtig de NOVI - voor heel Nederland van belang om daarvan te profiteren binnen het goed verbonden Stedelijk Netwerk Nederland. Vanuit dit perspectief is een goede bereikbaarheid per spoor extra belangrijk. Daarbij lijkt gedeeltelijk nieuw spoor in meerdere opzichten interessant, levert zelfs tot 40 minuten tijdswinst op en vergroot de aantrekkelijkheid van de regio. Nader onderzoek zal moeten uitwijzen hoe zich dit verhoudt tot versnelling over bestaand spoor.

