

In de hele discussie Lelylijn mis ik iets zeer essentieels. De uitlatingen van de verschillende Rijksbouwmeesters over dit onderwerp slaan de plank volledig mis. De opmerkingen van een Ricardo Veenstra en Wouter Veldhuis over dat de Lelylijn onnodig is ver bezijden de waarheid. Dat blijkt wel uit een artikel uit 2016 op de website Mobiliteit.nl:

<https://www.mobiliteit.nl/ov/trein/2016/07/05/nederlandse-spoor-is-al-vol-en-dus-kwetsbaar/> Reflecterend op de besluiten om de HSL-Oost in 2002 af te serveren en in het verlengde daarvan de Zuiderzeelijn in februari 2006. Werden al in 2016 zichtbaar. Ook Prorail krijgt de dienstregeling niet meer makkelijk rond zie haar persbericht van 20 augustus: <https://www.prorail.nl/nieuws/verdeling-capaciteit-op-het-spoor-steeds-complexer>

Het CBS over spoor: <https://www.cbs.nl/nl-nl/visualisaties/verkeer-en-vervoer/vervoermiddelen-en-infrastructuur/spoorwegen> citaat: 'Het Nederlandse spoorwegnet is 3,2 duizend kilometer lang. Van het spoor is 67 procent twee- of meersporig, ruim 70 procent is geëlektrificeerd. Vooral in het noorden en het oosten van ons land zijn de spoorwegen niet geëlektrificeerd.'

Ook het Kennisinstituut voor Mobiliteit publiceerde een rapport dit jaar 'Keuzen voor het spoor': <https://www.kimnet.nl/publicaties/publicaties/2024/07/08/keuzen-voor-het-spoor> Met een heel elementaire conclusie. Citaat' "Waar we echt slecht in zijn: we kijken bij ov alleen maar naar: waar groeit het spoor, dan gaan we het daar verder versterken. We zouden niet alleen moeten kijken vanuit de bestaande Herkomst Bestemmings-data van het ov. We moeten beginnen bij de totale vervoersvraag, en dan gaan ontwerpen." Het tweede citaat in de conclusies: *In de gesprekken die we voerden, hoorden we veel kritische geluiden over de toekomst van het spoor en het gebrek aan lange termijn keuzen in dat kader. Vooral de toekomstige marktwerking baart zorgen.*

Oogpunt van de reizigers

Als we dit bovenstaande gezien hebben dan zijn een Lelylijn en Nedersaksenlijn een hoogst noodzakelijke investering in de bereikbaar van het Nederland. Met een grove schatting kan je zeggen in Nederland moet er **1600 kilometer** aan nieuw spoor bij om de boel op te lossen en minimaal **90 miljard euro** aan bijbehorend budget. Buiten het Programma Hoogfrequent Spoor om. De Nedersaksenlijn en Lelylijn hebben hoog probleem oplossend vermogen. Waarbij Noord-Nederland de ongebruikte troefkaart is aangezien het denken stopt bij Zwolle zie de uitlatingen van CEO John Voppen van Porail maar over de Lelylijn. Ook met doodoeners op sociale media dat; "In het Noorden wonen te weinig mensen" of 'Groningen heeft geen achterland voor internationaal spoor'. Of de doodoener: 'Nederland is te klein voor een hogesnelheidslijn' Afstand Breda (Hazeldonk) – Delfzijl (Duitse grens 298 kilometer), dat is de perfecte lengte voor een HSL. De Lelylijn verbonden met de HSL-Zuid de enige juiste combinatie bedient ruim 12 miljoen mensen van Breda tot Groningen. Ook als hogesnelheidslijn vanaf Amsterdam via Groningen naar Hamburg bedient grofweg 10 miljoen mensen. Telt u even mee: Metropoolregio Amsterdam 2,5 miljoen + Regio Groningen – Assen 500.000 + Metropoolregio Bremen 1,5 miljoen + Metropoolregio Hamburg 5 miljoen. In beide gevallen een rendabele exploitatie. Nu nog de businesscase ervoor schrijven. Maar de reistijd van Amsterdam – Groningen – Hamburg om aantrekkelijk te zijn voor de reizigers is maximaal 2,5 uur voor 500 kilometer. Zie Wenen – Praag: <https://presse-oebb.at/news-oebb-und-sprva-eleznic-vereinbaren-laenderuebergreifende-studie-der-achse-linz-budweis-prag-?id=205517&menueid=27029&l=deutsch> Intussen in Servië: <https://www.lok-report.de/news/europa/item/53317-serbien-deutsche-bahn-testet-hochgeschwindigkeitsstrecke-zur-inbetriebnahme-ende-november.html> Voorbeeld Hannover – Bielefeld(https://www.nw.de/lokal/bielefeld/mitte/23956901_Neubautrassen-

[lohnensich-Konflikt-um-ICE-Schnellstrecke-durch-Bielefeld.html](#)) citaat: „Neubautrassen lohnen sich“: Konflikt um ICE-Schnellstrecke durch Bielefeld

Christopher Kopper erklärt, warum die Abwehr der Milliarden-Pläne der Deutschen Bahn auf den ersten Blick verständlich, auf den zweiten Blick aber falsch ist. Was das für Bahn-Reisende bedeutet.

Nedersaksenlijn

Het enige juiste ontwerp dat uit oogpunt de meeste kwaliteit heeft voor de reizigers is de duurste versie van 3 miljard Euro. Dubbelspoor en bovenleiding. Aangezien Enschede qua afstand vergelijkbaar is met Amersfoort. Naar Amersfoort reizen we ook per NS intercity dus ook naar Enschede. Ik mis nog de grensoverschrijdende vraag van de combinatie met de Bentheimer Eisenbahn (<https://www.bentheimer-eisenbahn.de/>). Ook zie ook bij de het verdere onderzoek voor de Nedersaksenlijn dat ook in die de directe intercity Groningen – Emmen – Arnhem – Nijmegen meegenomen wordt. Om de snelheid te verhogen is het raadzaam om ook dit mee te nemen:

<https://www.bnr.nl/nieuws/mobiliteit/10557640/minister-madlener-denkt-aan-tolheffing-voor-private-financiering-snelwegen> . Als raadslid heeft u toch ook een hypotheek op uw huis? Dat kan ook bij infrastructuur zoals spoorwegen. In Frankrijk de normaalste zaak van de wereld. Om in hoog tempo de boel te moderniseren.

Lobby

Ik mis bij het college de juiste acties ook naar buiten. Wethouder Van Niejenhuis heeft meegeschreven aan het PvdA programma voor de raadsverkiezingen van 2022 van Amsterdam. Amsterdam ontbreekt als belanghebbende partij voor de Lelylijn om de korte vluchten naar het spoor te verplaatsen. Ook mis ik de ronde tafel van de betrokken steden tot en met Hamburg? (**Amsterdam, Leeuwarden, Groningen, Oldenburg, Bremen en Hamburg**) Nu in Nederland het tempo omhooggaat.

Hierbij mis ik ook strategisch denken over het ruimtelijke ordening proces. De gemeente Groningen en ook Westerkwartier moeten nu al beginnen met het proces van inpassing (stations). Niet als het Rijk pas zover is. De kwestie Ring Zuid laat gigantische tijdverspilling zien. In 2008 het geld en in 2017 pas eerste bouwbegin. 9 jaar verspild. Dat kan 6 jaar korter als regionaal de bestuurlijke voorkeursvarianten al afgestemd zijn die zo in het Tracébesluit geschoven kunnen worden. Waarbij vanaf nu alle aangenomen moties van belang worden. Waarbij het college dit '**Aan de raad**' moet overlaten. Voor de kaders richting het ministerie en communicatie met de Tweede Kamer.

Hoop u voldoende geïnformeerd te hebben heeft u nog vragen?