

Geachte leden van Staten en gemeenteraden,

Graag wijs ik u op stukken met betrekking tot het spoorgoederenvervoer en ook een onderzoek in de context hierbij met de Zeehavens. Dit betreft dus ook de ontsluiting per trein van Delfzijl en de Eemshaven, Op 12 december publiceerde het Duitse Verkeersministerie ook een aantal documenten die in verband staan met het 'Masterplan Schienengüterverkehr'; hier is de link: <https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/StV/masterplan-schienengueterverkehr-af-TP.html?nn=14462>

Tevens wil ik op een oud besluit wijzen gemaakt in het najaar 2013. In de 'Economische visie Eemsdelta 2030' wordt gesproken over een primaire goederenspoorlijn langs de N33 Framsum - Zuidbroek. Dit is de betreffende link: [http://www.eemsdelta.nl/eemsdelta/visie-2030\\_42143/](http://www.eemsdelta.nl/eemsdelta/visie-2030_42143/) . In het hoofdstuk infrastructuur wordt dit bij de gemeente Deflzijl neergelegd. Zodra het om spoorlijnen gaat is de Provincie Groningen de eerste overheid die te zijn die dit project hoort te trekken. Daar zit meer specialistische kennis dan in de gemeente Delfzijl. Wat ook geldt voor Veendam - Stadskanaal. In het BO-MIRT van 22 november 2018 stond dit erover te lezen op bladzijde 35 van de bijgevoegde bijlage:

#### 11. Reactivering Veendam-Stadskanaal; juridische verkenning

⊗ Rijk en regio onderkennen dat de spoorlijn Veendam – Stadskanaal een belangrijke bijdrage kan leveren aan de bereikbaarheid in de regio.

⊗ De provincie Groningen zoekt samen met ProRail en in afstemming met het Rijk naar mogelijkheden tot reactivering van deze spoorlijn.

⊗ Door betrokken partijen zijn hierin de afgelopen periode voortvarende stappen gezet, met name ten aanzien van de technische en juridische haalbaarheid. De provincie Groningen rondt de onderzoeken hiernaar op korte termijn af.

⊗ Rijk, ProRail en provincie Groningen zijn het erover eens dat de spoorlijn Veendam- Stadskanaal na reactivering onderdeel gaat uitmaken van de hoofdspoorweginfrastructuur.

⊗ Afsproken is dat ProRail op verzoek en met hulp van Rijk en provincie Groningen op korte termijn een validatieonderzoek naar de kostenraming uitvoert. Specifieke aandacht is er voor de kosten voor Beheer, Onderhoud en Vervanging (BOV) die gemoeid zijn met reactivering van de spoorlijn. Rijk en regio gaan een afspraak maken over de afkoop BOV. ⊗ Rijk en regio hebben de intentie om op basis van de uitkomsten van de diverse onderzoeken nog dit jaar in een separaat BO een besluit te nemen om de Planuitwerking te starten.

⊗ Afspraken over financiering worden tijdens dit bestuurlijk overleg gemaakt.

Juist door deze insteek te kiezen doen de provincies Groningen en Drenthe zich tekort. Hier wordt niet vanuit een netwerk gedacht. Maar uit te beperkt kijken van wat de regio werkelijk nodig heeft. Juist Groningen heeft ook een directe verbinding via zuidoost Groningen en zuidoost Drenthe nodig met Duitsland. Dit wordt alsmaar vooruit geschoven zonder de juiste vragen te stellen. Ook

de gemeente Groningen zal profiteren van de spoorverbinding Emmen - Groningen zeker als dit in 35 minuten reistijd gebeurt. Daarbij ook de koppeling direct met Duitsland via de Bentheimer Eisenbahn. Iedereen heeft ook in de nationale media de uitlatingen van Pier Eringa meegekregen over de kwaliteit ervan. Laat het onderdeel Veendam - Stadskanaal - Emmen hiervoor perfect geschikt zijn. Zijn statements in de media zijn samen te vatten in het volgende rijtje: Snellere treinen ook dé regionale, hoge frequenties(Groningen - Emmen 8x per uur = dubbel spoor), overal ongelijkvloerse kruisingen, elektrificatie. Dus hoe werken deze technische eisen ruimtelijk uit op uw gemeentelijke grondgebied?

Door alleen maar naar Veendam - Stadskanaal te kijken, mist er een stuk uit de toekomstig op te stellen MKBA (Maatschappelijke Kosten Baten Analyse). Door meteen met Emmen te koppelen ontstaat er kracht door het netwerk. Ook de spoorlijn Zwolle - Emmen is geen 'dood spoor' meer. Waarbij opviel dat in de studie voor de verbreding van N34 maar naar een verbinding gekeken was. Dus grote delen van de som voor de MKBA ontbraken. Het zogenaamde netwerk voordeel is niet meegewogen in deze som. Tevens werd uitgegaan van enkel spoor wat funest voor een hoogwaardige spoorlijn die meerdere dienstregelingen moet kunnen herbergen inclusief het niet onderzochte goederenspoorpad tussen Delfzijl - Coevorden - Rheine/Europa/Zijderoute China.

Daarom is de bijgevoegde informatie van relevant belang om te zorgen dat u krijgt wat u werkelijk als spoorverbinding nodig heeft. Van enkel spoor moet heel Noord-Nederland afscheid gaan nemen. Dit geldt dus ook voor Groningen - Leeuwarden en Groningen - Bad Nieuweschans. De dikke hoofdspoorverbindingen tussen de grote plaatsen of naar de grens met Duitsland.

Met vriendelijke groet,

Frank Menger