

Tweede Kamer der Staten Generaal
t.a.v. de vaste Kamercommissie Infrastructuur en Waterstaat
Postbus 20901
2500 EX DEN HAAG

cie.iw@tweedekamer.nl

cc: dbo-stas@minienw.nl; postbus.minvro@minbzk.nl; dbo-min@minienw.nl

Groningen, 15 november 2022

Behandeld door : Jan Spakman
Telefoonnummer : 06 1506 8199
Briefnummer : UP-22-00465
E-mail : noordelijkesamenwerking@snn.nl
Onderwerp : Inbreng Noord Nederland Notaoverleg MIRT d.d. 28 november 2022

Geachte leden van de vaste Kamercommissie van Infrastructuur en Waterstaat,

Op 10 november jl. heeft het bestuurlijk overleg MIRT Noord-Nederland plaatsgevonden. We hebben een goed overleg gehad waarbij we positief zijn over de stappen die we hebben gemaakt met het plan van aanpak voor de Lelylijn en de inrichting van de projectorganisatie. Ook zijn we positief over de bijdrage die we toegezegd hebben gekregen voor ontsluiting woningbouw, zowel de tweede tranche van de versnellingsmaatregelen (41 mln.) als de bereikbaarheid / gebiedsontwikkeling van grote NOVEX woningbouwlocaties in Groningen-west (180 mln). Verder zijn we blij dat de MIRT-verkenning van de brug Kootstertille van start kan gaan en dat middelen zijn gevonden om de aanpak van de bruggen over het Prinses Margrietkanaal in samenhang op te pakken.

Helaas zijn er ook een aantal aandachtspunten blijven liggen ten aanzien van investeringen in bestaand spoor op de korte termijn. Investerings die nodig zijn om reeds lang bestaande knelpunten op te lossen, de (betrouwbaarheid) van de huidige dienstverlening te waarborgen en die stimuleren dat de ontwikkeling van woningbouw langs het bestaand spoor blijvend wordt versterkt. In het bijzonder betreft dat de volgende twee onderwerpen waarvoor wij u vragen de betrokken bewindslieden alsnog te bewegen de gevraagde bijdrage te leveren:

1. Bestaand spoor

Al in 2016 is in het BO-MIRT afgesproken de reistijd per trein tussen de Randstad en Leeuwarden / Groningen te verkorten en de robuustheid te verbeteren. Later is dit geconcretiseerd naar 30 minuten reistijdswinst in 2030. ProRail en NS hebben in de afgelopen periode onderzoek gedaan naar slimme maatregelen die daartoe bijdragen. Op basis van dat onderzoek vraagt de regio om (1) snelheidsverhoging op het spoor tussen Amsterdam en Zwolle (Flevolijn, Hanzelijn), (2) maatregelen nabij Meppel voor een 3e en 4e intercity tussen Lelystad en Groningen en het behoud van vier treinen per uur vanaf 2025 tussen Zwolle en Leeuwarden, en (3) om een spooraqueduct onder het Van Harinxmakanaal bij Leeuwarden ter vervanging van de huidige, verouderde spoorbrug. Een aqueduct lost niet alleen een hardnekkig 'spoor' knelpunt op, maar is ook een

robuust en toekomstbestendig antwoord op belangrijke integrale ruimtelijke- en mobiliteitsopgaven in en om Leeuwarden (o.a. de fiets- en OV-bereikbaarheid van 5600 te ontwikkelen woningen).

In het bestuurlijk overleg is hierover uitgebreid gesproken. De regio heeft aangeboden uit eigen middelen substantiële cofinanciering van 35 miljoen voor haar rekening te nemen om het knelpunt bij Meppel aan te pakken waarvoor 40 miljoen van het Rijk nodig is. Dit knelpunt zorgt ervoor dat er gemiddeld een werkdag per week treinen uitvallen bij Meppel. Daarnaast stelt de regio 25 mln. beschikbaar voor het spooraquaduct bij Leeuwarden. Deze verbeteringen van de bereikbaarheid leveren meteen een bijdrage aan het stimuleren van de woningbouw op de as Zwolle - Meppel - Heerenveen - Leeuwarden en de as Zwolle - Meppel - Hogeveen - Assen - Groningen. Immers deze verbetering maakt het mogelijk meer treinen te laten rijden (frequentieverhoging), iets waar NS samen met de regio al geruime tijd voor pleit. Tot onze grote teleurstelling is het Rijk niet bereid om nu hiervoor middelen vrij te maken en wordt verwezen naar eventuele nieuwe mogelijkheden bij de voorjaarsnota.

2. Nedersaksenlijn

In het bestuurlijk overleg hebben wij de staatsecretaris van I&W het bidbook Nedersaksenlijn aangeboden. Het bidbook illustreert de grote maatschappelijke waarde van deze ontbrekende OV-lijn, die zowel van regionaal als (inter-)nationaal belang is. Het brede draagvlak bleek onder meer uit de steun en de aanwezigheid van bestuurders uit Groningen, Drenthe, Overijssel en Duitsland. Rijk en regio gaan in gesprek over welke volgende stap kan worden gezet. In het bidbook biedt de regio aan om de helft van deze spoorse investering (in totaal 63 miljoen) voor de eerste fase Veendam - Stadskanaal voor haar rekening te nemen. De staatsecretaris heeft haar waardering en steun voor de brede coalitie die aan de Nedersaksenlijn werkt uitgesproken. Tot onze grote teleurstelling is het Rijk niet bereid om nu hiervoor middelen vrij te maken en wordt verwezen naar nieuwe mogelijkheden bij de voorjaarsnota.

In de bijlage bij deze brief hebben we de overige besproken punten in het BO MIRT ter informatie opgenomen.

Hoogachtend,

Namens het bestuurlijk overleg MIRT Noord-Nederland,



René Paas
Voorzitter SNN



Nelleke Vedelaar
Voorzitter Bestuurscommissie MIRT

Bijlagen
Overige onderwerpen BO-MIRT
Bidbook Nedersaksenlijn
OV-ontwikkelagenda Noord Nederland 2040



Bijlage 1 - overige onderwerpen BO MIRT

Water en bodem sturend

Het behoud en herstel van een veerkrachtig water- en bodemsysteem wordt uitgangspunt voor ruimtelijke planning in Nederland. Dat heeft onder meer grote betekenis voor waar en hoe wij onze woningbouw ontwikkelen, zowel t/m 2030 als daarna. Noord Nederland wil alle bouw- en ontwikkelplannen daarom maximaal klimaatadaptief en duurzaam realiseren.

Ontsluiting woningbouw

Dit voorjaar hebben meerdere gemeenten al rijksgeld gekregen voor de ontsluiting en bereikbaarheid van woningbouwprojecten die 'op het punt staan' om van start te gaan. Doel hiervan is om de woningbouw t/m 2030 te versnellen. Landelijk is hiervoor 1,5 miljard beschikbaar. De Noordelijke gemeenten ontvingen vóór de zomer al een bijdrage van ca. 100 mln. In het bestuurlijk overleg MIRT is afgesproken dat het Rijk aanvullend nog eens 41 mln. bijdraagt voor de bereikbaarheid van zes woningbouwontwikkelingen in ons landsdeel (gemeenten Oldambt, Hoogezand-Sappemeer, Hogeveen, Groningen, Leeuwarden en Harlingen).

Voor de termijn na 2030 kent Nederland 17 zogenaamde grootschalige NOVEX-woningbouwlocaties. Het Rijk heeft in het regeerakkoord geld vrijgemaakt om de bereikbaarheid van de nieuwe woonwijken via OV, fiets en auto in het licht van de mobiliteitstransitie te stimuleren. Doel is een duurzame, gezonde en autoluwe ontwikkeling. Noord Nederland kent twee van die locaties, namelijk Suikerzijde en Stadshavens / Eemskanaalzône in respectievelijk de west- en oostflank van Groningen. Afgesproken is dat het Rijk 9,1 mln. bijdraagt aan de eerste fase van De Suikerzijde voor een mobiliteitshub. Voor de tweede fase reserveert het Rijk een bijdrage van 88,6 mln. voor o.a. station Suikerzijde en een HOV-spoortunnel. De Regio geeft opdracht voor een ProRail-verkenning naar de inpassing en aanleg van station De Suikerzijde.

Tot slot reserveert het Rijk een bijdrage van 82 mln. voor maatregelen voor ontsluiting van de gehele westflank (o.a. ring West, rondweg Hoogkerk, bereikbaarheid voorzieningen en woon/werklocaties). Rijk en Regio zullen daarvoor een MIRT-onderzoek uitvoeren, waarover nadere afspraken worden gemaakt in het bestuurlijk overleg Leefomgeving 2023. Alle investeringen vragen overigens naast de genoemde rijksbijdragen (incl. btw) ook aanzienlijke cofinanciering vanuit de regio.

NOVEX-gebied Regio Groningen-Assen

Rijk en regio zijn het eens over de verstedelijkingsstrategie Regio Groningen Assen. Deze wordt verdiept en omgezet naar een breder NOVEX-ontwikkelingsperspectief, vast te stellen in 2023.



Aansluitend stellen Rijk en Regio volgend jaar samen een uitvoeringsstrategie en regionale investeringsagenda op. Hiervan maken de genoemde maatregelen voor de ontsluiting van woningbouw deel uit.

Lelylijn

In juni 2022 hebben Rijk en regio afgesproken een integraal MIRT-onderzoek te doen naar realisatie van de Lelylijn tussen de randstad en Leeuwarden/Groningen. Met gebruik van reeds beschikbare informatie wordt onder meer gekeken naar de effecten van de Lelylijn, in wisselwerking met de Nedersaksenlijn, verbetering van het bestaand spoor en internationale aantakking richting Duitsland. Wij hebben aangegeven dat het daarbij niet moet gaan om een klassieke MIRT-afweging maar om studie naar de brede welvaartseffecten. Het Rijk beaamt dat de Lelylijn bij uitstek geschikt is voor die benadering.

Voor dit MIRT-onderzoek zetten Rijk en regio een gezamenlijke projectorganisatie op waarvan de kosten (8 mln. in twee jaar tijd) gelijkelijk worden verdeeld. Om de snelheid erin te houden wordt tevens een bestuurlijk overleg Deltaplan ingesteld dat bij voorkeur nog dit jaar van start gaat. Uitgangspunt is afronding van het MIRT-onderzoek en aansluitende een (go/nogo) startbeslissing voor een MIRT-verkenning in het najaar van 2024.

Wij hebben onze waardering uitgesproken over de inspanning vanuit het Rijk om de Lelylijn op te nemen in het Europese Ten-T netwerk en daarmee kans te maken op een stuk EU-cofinanciering.

Vierde trein Leeuwarden-Sneek

Voor de vierde trein op het traject Leeuwarden-Sneek wordt het emplacement bij Leeuwarden aangepast. Door onvoorziene omstandigheden, vooral vertraagde planvorming bij ProRail, vallen de kosten hoger uit (2,5 mln). De situatie is urgent en het risico is groot dat de vierde trein niet kan gaan rijden en de hele dienstregeling van knoop Leeuwarden wordt ontwricht. Het rijk heeft vooralsnog geen middelen hiervoor beschikbaar maar is op zoek naar een oplossing. Na de resultaten van de aanbesteding bespreken rijk en regio de situatie opnieuw. Dat gebeurt onder meer in samenhang met ERTMS.

Vaarweg Lemmer - Delfzijl

Deze hoofdvaarweg wordt in fases verbeterd tot 'klasse Va'. Veel bruggen worden aangepakt, ze worden hoger en de doorvaartbreedte wordt vergroot. In het bestuurlijk overleg is besloten dat het MIRT-onderzoek naar de Groninger Busbaanbrug is afgerond en de voorkeur uitgaat naar een meer zuidelijke variant, maar dat de volgende stap (een MIRT-verkenning) nog niet kan worden gestart omdat zicht op financiering ontbreekt. Een belangrijke mijlpaal is dat de MIRT-verkenning van de brug Kootstertille van start gaat. De provincie Fryslân en het Rijk overleggen over een financieringsvoorstel om tot een aquaduct te komen. Voor de brug Spannenburg geldt



dat nog geen Voorkeursvariant wordt gekozen vanwege lopende gesprekken van Fryslân over de financiering.

Waterstofreinen

Rijk en regio onderschrijven de plannen voor introductie van waterstofreinen in de provincie Groningen. Besluitvorming over mogelijke fondsen hiervoor vindt pas in het voorjaar van 2023 plaats. Het ministerie van IenW gaat daarom met het ministerie van Financiën in gesprek over voorlopige dekking tot het definitieve besluitvormingsmoment, en de eventuele bijbehorende voorwaarden. Uiterlijk vóór 22 november 2022 geeft het ministerie van IenW hierover duidelijkheid, zodat nu gestart kan worden met aanbesteding van de waterstofreinen (gericht op tijdige indienststelling). Deze duidelijkheid is eveneens nodig in verband met de deadline van de door de provincie Groningen verkregen EU subsidie.

OV-Ontwikkelagenda

In het bestuurlijk overleg heeft gedeputeerde Fokkens van Fryslân namens Noord-Nederland de OV-Ontwikkelagenda Noord Nederland aangeboden aan staatssecretaris Heijnen. De agenda is een regionaal ambitiedocument met een uitwerking van bestaande MIRT-afspraken en de ambities in het landelijk Toekomstbeeld OV 2040. Bovendien is het document in lijn met de diverse mobiliteitsprogramma's van de noordelijke overheden. Snellere spoorlijnen van en naar het Noorden en een fijnmazige ontsluiting van het platteland. Met goede en innovatie overstapvoorzieningen (hubs) tussen verschillende lijnen en vervoerswijzen. De overheden zijn ervan overtuigd dat het openbaar vervoer voor sterke steden en een vitaal platteland bovendien onmisbaar is voor urgente opgaven als klimaat, energie, stikstof en woningbouw.

