

Hoe nu verder

1.Lelylijn.....	1
1.1 Drenthe profiteert niet.....	1
1.2 Flessenhals Meppel	1
1.3 Verbinding Zwolle-Groningen versus Hengelo-Wierden	2
1.4 Kosten Lelylijn (Duur)	2
1.5 Beslismoment Lelylijn 2024-Najaar	3
2.Welke plannen moeten er wel worden uitgevoerd	3
2.1.ERMTS.....	3
2.2.Nedersaksenlijn	4
2.3 Flessenhals Meppel	4
2.4.Verbetering spoorverbinding met Duitsland(totaal plan)	4

1.Lelylijn

1.1 Drenthe profiteert niet

Drenthe heeft weinig aan Lelylijn

Drenthe heeft niet zoveel aan de Lelylijn, hooguit forensen die in de kop van Drenthe wonen en mogelijk in Groningen of Drachten kunnen instappen. De Lelylijn brengt vooral Groningen en Friesland dicht bij de Randstad. "De meeste Drenten kunnen er alleen op afstand naar kijken", zei SP-statenlid Wim Moinat flintjes.

Figuur 1: SP-statenlid Wim Moinat

Drenthe moet binnen de noordelijke samenwerking meer op de trom slaan over de [Nedersaksenlijn](#)[1]. Dat vinden Provinciale Staten. Gedeputeerde Bijl ervaart dat als steun in de rug, maar hij moet schaken op meerdere borden. Tegelijkertijd zijn er namelijk plannen voor de

nieuwe Lelylijn en Drenthe wil graag een half uur sneller via bestaand spoor naar de Randstad.



Figuur 2: Provincie Drenthe

Inwoners uit de plaatsen links boven de groene lijn hebben wel voordeel van de Lelylijn en kunnen sneller via Groningen dan Assen reizen. Dit zijn de gemeentes Norg, Peize, Roden(Noordenveld) 31.674. Eelde 7.090, Vries 4.125 , Zuid-Laren 10.090. Totaal= 52.979. Een aantal inwoners die in het zuidelijke gedeelte van de gemeentes Norg /Vries wonen kunnen sneller via Assen reizen. Het aantal inwoners van Drenthe dat wel van de Lelylijn profiteert is 50.000. Drenthe heeft 504.129 inwoners Minder dan 10% van de inwoners van Drenthe kan sneller via Groningen naar Amsterdam reizen.

Meer dan 90% van de inwoners van Drenthe heeft geen voordeel bij aanleg van de Lelylijn!

1.2 Flessenhals Meppel

Wat is de flessenhals?

Treinen moeten op het spoor tussen Meppel en Zwolle nu door een zogenoemde flessenhals. Volgens Danou Veenhof, regiodirecteur bij ProRail, bestaat die flessenhals eigenlijk uit twee delen. Het ene deel is het krappe station in Meppel waar alle intercity's en stoptreinen doorheen moeten.

[01]<https://www.rtdvrenthe.nl/nieuws/165894/provincie-drenthe-spoort-aan-op-nedersaksenlijn>



Figuur 3: Station Meppel

'Als je [Meppel gaat uitbreiden](#)[2] met een vierde perron dan kun je de intercity's en stoptreinen scheiden door ze allemaal een eigen aankomst- en vertrekperron te geven. Dan zijn er nog veertien overwegen op het korte stuk tussen Meppel en Zwolle', legt Veenhof uit. 'Als er nu iets misgaat, onderweg van Zwolle naar Meppel of op station Meppel, heeft dat meteen gevolgen voor al het treinverkeer van het Noorden naar de rest van het land en andersom.'

1.3 Verbinding Zwolle-Groningen versus Hengelo-Wierden

Zwolle->Groningen 2024 Hengelo->Almelo 2024

Hengelo- Almelo >2030

Zwolle × ↔ Groningen ×	Hengelo × ↔ Almelo ×
08:15 -> 10:11 Intercity	08:02->08:15 Sprinter NS
08:22 -> 10:27 Sprinter	08:09->08:41 Berlijntrein
08:45 -> 10:41 Intercity	08:17->08:30 Sprinter Blauwnet
08:52 -> 10:57 Sprinter	08:24->08:35 Intercity NS
	08:32->08:45 Sprinter NS
	08:39->08:49 Sneltrain Blauwnet
	08:47->09:00 Sprinter Blauwnet
	08:54->09:05 Intercity NS
	08:57->09:10 Goederentrein
4x per uur en richting	8 x per uur en richting

Figuur 4: Dienstregelingen vergeleken

2x/u NS Stoptrein Enschede-Apeldoorn
 1x/u NS Intercity Enschede- Schiphol
 1x/u NS Intercity Enschede- Den Haag
 2x/u KEOLIS Stoptrein Enschede-Zwolle
 2x/u KEOLIS Intercity Enschede – Zwolle(+1)
 1x/u NS/DB Amsterdam- Berlijn(+0.5)
 1x/u NS/DB Amsterdam- Hamburg (+1)
 2x/u Goederentrein(+1,5)
Totaal: 12x/u (+)Delta 2030 met 2024

Optioneel extra:

1x/u Nedersaksenlijn Enschede- Groningen
 1x/u Andere vervoerders Berlijn en Hamburg

Totaal Extra: 14x/u en richting

(Lelylijn- Variant 4: 2x/u IC Direct tussen Amsterdam, Groningen en Bremen) Via Hengelo ook 2x/u voor Berlijn en Hamburg.
Totaal: 14 en Totaal Extra: 16 x/u en richting

*Berlijntrein nu 1x/2 uur en Goederentrein nu 1x/2 uur. Geeft $7 + \frac{1}{2} + \frac{1}{2} = 8$

In bovenstaande figuur zien we dat er nu maar 4x per uur en richting tussen Zwolle en Groningen rijden en tussen Hengelo en Wierden 8 treinen per uur. In de nabije toekomst worden op het traject Hengelo- Wierden 14 treinen per uur en richting verwacht. Prorail heeft al een “overbelast” verklaring gegeven voor het traject Hengelo- Deventer voor het goederenvervoer. Waarom investeren in een verbinding waar nu maar 4 treinen per uur en richting rijden(Zwolle-Groningen) terwijl andere spoorverbindingen overbelast raken(Hengelo-Wierden) met straks 14 treinen per uur en richting? Investeer in de verbinding Amsterdam- Hengelo!

1.4 Kosten Lelylijn (Duur)



Figuur 5: Plasterk

Lelylijn is ‘financieel risico’ in [verslag Plasterk](#)[02]: Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat houdt er rekening mee dat de kosten voor de Lelylijn kunnen oplopen tot 10 miljard euro. Dat blijkt uit het rapport van informateur Ronald Plasterk. In dat rapport staat de snelle spoorlijn van Lelystad naar Groningen in het rijtje met financiële risico's, omdat het Rijk tot nu toe nog maar 3 miljard voor de spoorlijn gereserveerd heeft.. Daar komen jaarlijkse onderhoudskosten van bijna 200 miljoen euro nog bij. Aanleg Lelylijn wordt veel te duur!

[02] <https://www.rtvnoord.nl/nieuws/1066021/oplossing-voor-flessenhals-bij-meppel-op-spoor-richting-groningen-is-er-nog-niet-duurt-te-lang>

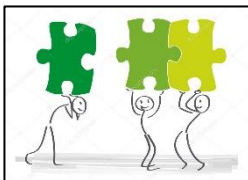
1.5 Beslismoment Lelylijn 2024-Najaar

In het najaar van 2024 zou er een beslissing moeten vallen over de aanleg van de Lelylijn. Zou er gekozen worden voor de internationale versie van de Lelylijn (Variant 4) dat zou betekenen dat er een snelle directe trein Amsterdam- Hamburg via Groningen gaat rijden.

Nederland heeft nog meer opgaven voor het verbeteren van de spoorverbinding met Duitsland. Een snellere Berlijntrein en een Noordtak van de Betuweroute zijn o.a. belangrijke verbeteringen die nog gerealiseerd moeten worden. Voor beide net genoemde verbeteringen lopen nog onderzoeken die voorlopig nog niet afgerond zijn.

We komen dan misschien in de bijzondere situatie terecht dat in het najaar van 2024 besloten wordt voor de internationale variant van de Lelylijn. Het is mogelijk dat in 2025 besloten wordt om de Berlijntrein te versnellen op de huidige route Hengelo- Amsterdam. Goed opletten zouden dan concluderen als er straks een snelle verbinding Hengelo- Amsterdam voor o.a. de Berlijntrein waarom gebruiken we deze verbinding dan niet om hierover ook de directe trein Amsterdam- Hamburg te laten rijden?

Er kan dit najaar niet beslist worden over de aanleg van de (internationale versie) Lelylijn!



Figuur 6: Synergie

Er moet een totaal plan gemaakt worden voor de verbetering van het spoor vervoer, zowel het personen als het goederenvervoer, richting Duitsland. Er moet gebruik gemaakt worden van de Synergie mogelijkheden die er zijn tussen de verschillende oplossingen. Synergie tussen oplossingen verwijst naar het concept waarbij verschillende oplossingen om een effect te creëren dat groter is dan de som van hun individuele bijdragen.

2. Welke plannen moeten er wel worden uitgevoerd

2.1. ERTMS

ERTMS staat voor European Rail Traffic Management System en is de standaard voor treinbeveiliging in Europa. We gaan van een analoog naar een digitaal spoor en bereiden ons daarmee voor op de toekomst. In Nederland, in Europa en daarbuiten. ERTMS maakt het spoor veiliger, betrouwbaarder en sneller. We vergroten de capaciteit op het spoor en maken grensoverschrijdend treinverkeer eenvoudiger.

Tabel 5C Raming programmakosten	
	VGR 20
	31-12-2023 Prijspeil 2023
Raming kosten	4.194
- Voorziene kosten	3.450
- Post Onvoorzien	744

Figuur 7: Kosten ERTMS

De kosten voor invoeren ERTMS voor het gehele Nederlandse spoor worden geraamd op 4 Miljard Euro. Daarvan zijn al honderden miljoenen besteed.

Zie ook :

[voortgangsrapportage\(20e\) van het Programma ERTMS\[03\]](#)

Er is onvoldoende geld om alle ambities van het kabinet voor het Nederlandse spoor uit te voeren. Er is één miljard extra nodig, zegt ProRail. Anders gaat de voorkeur uit naar het [opknappen van bestaand spoor\[04\]](#) in plaats van het aanleggen van nieuwe lijnen.

[03]<https://open.overheid.nl/documenten/dpc-ec0bd050651728483795f87a98ef8514b69c5c50/pdf>

[04]<https://eenvandaag.avrotros.nl/item/prorail-waarschuwt-oplossen-knelpunten-kan-ten-koste-gaan-van-de-nieuwe-lelylijn-in-noorden-van-het-land/>

2.2.Nedersaksenlijn



Figuur 8: Nedersaksenlijn

Slechts 26 km nieuw spoor en pakweg 800.000 mensen in de grensregio hebben ineens een heel nieuwe spoorverbinding met vele reis- en ontwikkelingsmogelijkheden. Nieuwe verbinding Groningen- Enschede en Groningen- Rheine(Duits spoorknooppunt). [De Nedersaksenlijn\[05\]](#) gaat volgens berekeningen tussen de 500 miljoen en 1,25 miljard euro kosten. Daarvoor moet er onder meer een spoorlijn tussen Emmen en Musselkanaal aangelegd worden en gaat het spoor rondom Almelo op de schop.

Er zijn verschillende redenen en voordelen die aanleiding geven om in te zetten op een realisatie van deze spoorverbinding:

- De verbinding is van belang zijn voor de bereikbaarheid, leefbaarheid en sociaaleconomische ontwikkeling van Noordoost Overijssel en Zuidoost Drenthe.
- De verbinding wordt gezien als de ontbrekende schakel tussen stadsregio Groningen - Assen en de netwerkstad Twente.
- Op dit moment is de spoorverbinding tussen Zwolle-Meppel de enige noord-zuidverbinding. De Nedersaksenlijn is beschikbaar als omleidingsroute bij calamiteiten op Zwolle - Meppel.

2.3 Flessenhals Meppel

Op dit moment is slechts de helft van de zeventig miljoen die nodig is, is met pijn en moeite toegezegd door het kabinet. Om dit probleem op te lossen is er dus nog 34 miljoen euro nodig. Zou een verstandige investering zijn.

2.4.Verbetering spoorverbinding met Duitsland(totaal plan)



Figuur 9: Verbindingen Duitsland

Snelle personen verbinding:

- Amsterdam – Berlijn via Hengelo/Osnabrück
- Amsterdam – Hamburg via Hengelo/Osnabrück
- Amsterdam – Keulen via Eindhoven/Neuss
- Rotterdam – Keulen via Eindhoven/Neuss

Goederen verbinding:

Meeste goederentreinen via de Betuwelijn en Emmerich – Oberhausen

Hengelo/Osnabrück beperkt aantal goederentreinen. Totaal per dag 40-50

Venlo/Kaldenkirchen beperkt aantal goederentreinen. Totaal per dag 40-50

[Deutschland und die Niederlande\[06\]](#) haben eine lange gemeinsame Grenze und möchten die grenzüberschreitende Infrastruktur weiter verbessern und gegebenenfalls ausbauen. Im Rahmen des sogenannten intermodalen Dialogs werden gemeinsam mit Belgien Workshops zu Verkehrsplanungsmethoden und möglichen Projekten abgehalten.

Kosten voor verbetering infrastructuur in zowel Nederland als Duitsland liggen tussen de 4 en 8 Miljard Euro. Subsidie van EU mogelijk. Kosten over meerdere jaren te verdelen. Nu plannen maken en beslissingen nemen.

[05]<https://eenvandaag.avrotros.nl/item/prorail-waarschuwt-oplossen-knelpunten-kan-ten-koste-gaan-van-de-nieuwe-lelylijn-in-noorden-van-het-land/>

[06]<https://www.bundesregierung.de/resource/blob/997532/2173420/253c404a50f3aa2cac7f47e875fc6ff6/2023-03-27-gem-erkl-dt-ndl-regkonsul-data.pdf?>