

Geachte leden van de provinciale staten,

Dit is een thema wat u ook aangaat, want u als regio kan de regie krijgen over twee zeer belangrijke sprinterdiensten voor Noord-Nederland.

Daarbij was u de afgelopen jaren als politici in de betrokken staten niet altijd even complimenteus of lovend hoe de NS haar dienstverlening vorm gaf. Maar met overname van deze sprinterdiensten ontstaan als u het slim aanpakt ook andere mogelijkheden en opwaarderen van de dienstverlening in heel Noord-Nederland.

Tijdens de vorige collegeperiode speelde het dossier 'Verduurzamen noordelijke lijnen' een rol. Iets wat in dit onderzoek ontbrak was het doortrekken van de sprinters vanaf Zwolle tot aan station Eemshaven of Harlingen-Haven zonder overstap. Dit deel van de berekening is dus nooit gemaakt. Alle scenario's zijn berekend op de status qua van de bestaande diensten. Maar niet wat maakt elektrificatie van de Noordelijke spoorlijnen meer mogelijk als ze dezelfde bovenleiding hebben als de rest van het nationale spoornetwerk. Tevens ontbreekt in deze onderzoeken nog Groningen - Veendam - Stadskanaal -(Emmen/Enschede/Rheine).

Terwijl gedurende de onderzoeksopdracht met betrekking tot elektrificatie het dossier reactivering Veendam - Stadskanaal ook al speelde? Uit de beantwoording tijdens de laatste commissie Mobiliteit, Economie en Energie voor de verkiezingen van 20 maart 2019 liet de gedeputeerde van Groningen zich ontvallen dat het Rijk geen trek had om haar financiële verplichtingen na te komen door te investeren in bovenleiding op het noordelijke spoornetwerk via het MIRT. Als het om gelijk speelveld en in combinatie met duurzaamheid gaat spreekt het ministerie in Den Haag dus met een gespleten tong? Voor Noord-Nederland gelden blijkbaar andere spelregels dan in de Randstad?

Met vriendelijke groet,