Geachte leden van de Staten,

Als het om afscheid nemen gaat van de dieseltractie op de Noordelijke lijnen. Zijn er meerdere keuzes mogelijk. Tevens wat wil u zelf wat er gebeurd? Laat u zich door het Randstad denken op het Ministerie van Infrastructuur & Waterstaat zich in de hoek drukken dat het niveau '*zijlijntje*' blijft?

Of gaat u zorgen dat de spoorlijnen in Noord-Nederland gaan voldoen aan de EU normen voor de zogenaamde Interoperabiliteit? Zeker in context met de Wunderline is elektrificatie veel slimmer dan blijven spelen met waterstof of een accutrein. Want in de onderzoeken gedaan door beide provincies wordt de internationale doorgaande trein vergeten in het onderzoek. Het onderzoek betreft alleen de huidige stand van zaken op het Noordelijke spoornet. Maar geen visie om het door elektrificatie aantrekkelijker te maken voor treinen vanuit Duitsland die zonder probleem door kunnen rijden naar bijvoorbeeld Harlingen haven met Duitse toeristen voor de de Waddeneilanden?

Dat betekent het spoornetwerk zo ontwerpen dat ook een Duitse ICE4 via Noord-Nederland kan rijden zonder eerst langs Utrecht te moeten. Om zo naar de Nederlandse wadden te kunnen. Het voorbeeld hiervan is net over de grens in Norddeich-Mohle waar zowel de IC als ICE diep uit Duitsland deze waddenhaven aandoen. Als u wilt dat de toeristen minder met de auto komen zal de infrastructuur daarvoor wel gereed moeten zijn.

Het betekent dat u in de dienstverlening op het noordelijke spoornet een schaalniveau hoger moet kijken dan alleen de regionale treinen. Iets wat niet meegenomen wordt in de huidige studies van uw provincies. De gemiste kans feitelijk. Want voor internationale en nationale treinen is bovenleiding al de standaard. Ook door het overnemen van de sprinters Zwolle - Groningen/Leeuwarden wordt het dan mogelijk om zonder wissel door te rijden naar het station Harlingen-haven. Ook een punt wat ontbrak in de onderzoeken. De vraag wat maakt elektrificatie van het noordelijke spoornet meer mogelijk?

Met vriendelijke groet,