

Geachte leden van de Staten en gemeenteraden,

Afgelopen donderdag 30 maart in het Dagblad van het Noorden een artikel over het project Lelylijn. Dat is zeker raadzaam om te lezen. Want Nederland begint steeds verder achter te lopen in de uitbreiding en modernisering van haar spoornetwerk. Met de standaard in andere Europese landen worden afstanden zoals Groningen - Amsterdam (Schiphol) inmiddels gereduceerd tot maar een uurtje per trein. Vaak maken deze snelle lijnen onderdeel uit van veel grotere Europese corridors. Inmiddels durf ik helaas wel de kille conclusie te trekken dat zelfs het Oostblok Nederland aan alle kanten voorbij steekt als het gaat om ontwikkelen en aanleggen van moderne snelle spoorlijnen naar de buurlanden en de belangrijkste steden daarin. Richting het Noorden vanaf Amsterdam gerekend is het een blamage dat zij sinds meer dan 70 jaar niet eens een rechtstreekse verbinding met Hamburg en Bremen per Eurocity via Groningen gehad heeft.

Dit waren twee belangrijke linkjes de afgelopen week:

- <https://www.cpk.pl/en/news/cpk-presents-an-investor-variant-of-the-new-katowice-ostravahsr-line-connecting-poland-with-czech-republic>
- https://www.bmk.gv.at/service/presse/gewessler/20230327_bahnausbau-silva-nortica.html

Maar inpassen van snel spoor bij de bestaande trajecten wordt een nog kostbaarder project dan een nieuwe snelle spoorlijn aanleggen die meteen gebieden aan het spoor brengt zoals de Noordoostpolder, Zuidwest-Friesland tot aan de gemeentegrens van Groningen. Want ook Drachten is sinds het opheffen van de Drachtstertram niet meer met het spoor verbonden.

Met vriendelijke groet,

FRITS POELMAN

Wat is de Lelylijn precies?

Dat is nog niet precies duidelijk. Voor veel mensen, inclusief de 'Haagse beslissers', is het alleen een nieuwe, snelle spoorlijn tussen Lelystad en Groningen. Die halveert de reistijd Groningen - Amsterdam/Schiphol tot ongeveer één uur omdat de afstand korter is dan via Zwolle en de trein harder rijdt: 200 in plaats van 140 tot 160 km per uur. Friesland wil vanaf Heerenveen ook een snelle aftakking naar Leeuwarden.

In Europees verband is de route Amsterdam-Groningen een ontbrekend onderdeel van het internationale netwerk van snelle spoorlijnen. Het spoorwegbureau van de Europese Unie ziet de Lelylijn als snelste route tussen Amsterdam en Hamburg. Daarmee wordt een Lelylijn, via in Groningen en Bremen, op zijn beurt weer onderdeel van veel langere trajecten, zoals Londen-Berlijn of Parijs-Stockholm. Vanaf Hamburg is het hogesnelheidsspoor naar Berlijn en Kopenhagen al in aanbouw.

Europa houdt zich steeds meer bezig met snel spoor als duurzaam alternatief voor auto- en vliegverkeer. De organisatie van grensoverschrijdend spoorvervoer is bij het Rijk en NS, in tegenstelling tot in Duitsland en Frankrijk, altijd een ondergeschoven kindje geweest. Groningen kwam sinds 1957 helemaal niet meer in het internationale hoofdstuk voor.

Waar gaat de raadpleging over?

De projectorganisatie van de Lelylijn, onderdeel van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, moet nog duidelijk maken of de Lelylijn onderdeel kan worden van de internationale route. Voorlopig vraagt ze de bevolking alleen waar de overheid rekening mee moet houden bij de aanleg en welke voor- en nadelen mensen zien voor Lelystad-Groningen. De laatste mogelijkheid om aan de 'volksraadpleging' mee te doen, is 31 maart. De projectorganisatie gaat ook met het bedrijfsleven en lokale overheden om de tafel. Najaar 2024 moet er een route én een financieringsplan liggen. De organisatie moet ook een mening geven over het doortrekken van de Lelylijn naar Duitsland, na drie moties daarover in de Tweede Kamer. Die wil voorkomen dat het spoor ongeschikt is voor Duitse internationale treinen.

Welke voordelen heeft de lijn?

Dat zijn er aardig wat. Behalve dat de trein eindelijk sneller wordt dan de auto op de route tussen Groningen-Leeuwarden en Amsterdam-Schiphol (ook vanuit Assen), profiteren andere spoorverbindingen

Najaar 2024 moet er een route én een financieringsplan liggen

Zit u straks in de Lelylijn-trein naar Kopenhagen?

De projectorganisatie die de Lelylijn van de grond moet trekken, houdt deze maand een soort volksraadspleging over de spoorlijn. Welke kant gaat het uit?

net zo. Dat komt doordat er capaciteit vrij komt op de bestaande spoorlijnen, zoals Groningen-Zwolle. NS en Arriva krijgen de kans om die te gebruiken voor rechtstreekse verbindingen naar bijvoorbeeld Eindhoven of Arnhem. De Lelylijn brengt elders ook verlichting waar het spoor met capaciteitsproblemen kampt, zoals rond Hengelo (onder meer goederen naar Duitsland), Arnhem en Osnabrück.

Nadelen zijn er vooral voor het landschap, al zeggen voorstanders en laten ontwerpers zien dat er inpassingen te bedenken zijn zonder dat de spoorbaan onttaardt in een onneembare barrière. Milieuorganisaties discussiëren over aantasting van de natuur, terwijl Europa het spoor juist stimuleert in de strijd tegen luchtvervuiling.

Gaat u gebruik maken van de Lelylijn?

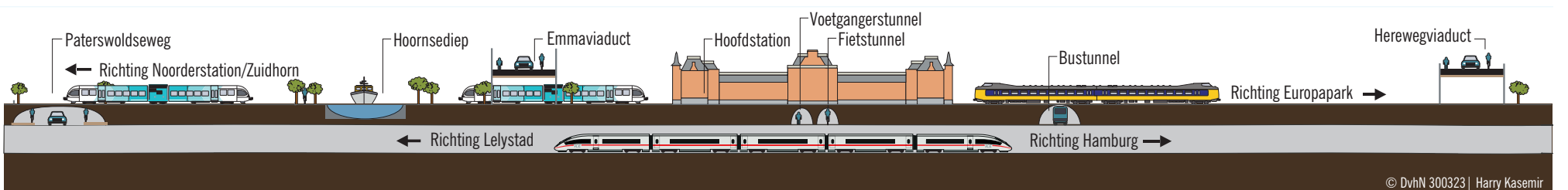
Dat hangt er vanaf wat voor lijn het wordt. Kun je straks rechtstreeks op de Eurostar naar Londen stappen? Of naar Bordeaux, Berlijn en Kopenhagen? Dan zal de spoorlijn een ander type reiziger trekken dan nu in de intercity naar Den Haag zit. Groningen profiteert dan mee van de slag die Amsterdam wil maken als duurzame internationale treinstad. Slaagt de projectorganisatie erin om de nieuwe spoorlijn én snel te maken én geschikt voor snelle stoptreinen, zoals in Duitsland, dan zal de regio meeprofiteren van nieuwe stations zoals bijvoorbeeld Leek, Drachten, Heerenveen-Joure, Lemmer en Emmeloord.

Wat kost de aanleg van de lijn?

In elk geval heel wat meer dan de 3 miljard die het Rijk nu beschikbaar heeft gesteld. Een ruime verdubbeling (7 tot 8 miljard) wordt algemeen beschouwd als realistisch, maar het is de vraag of dat lukt. Er gaat ongetwijfeld veel geld zitten in tunnels, zoals die onder het Ketelmeer en andere kwetsbare natuurgebieden. Ook de 'aanlanding' is nog een vraagteken: in Groningen wordt bij de huidige verbouwing van het Hoofdstation nog geen rekening gehouden met de Lelylijn. Een tunnel vanaf P+R Hoogkerk is een optie, ook gezien de andere treinplannen (Wunderline, Nedersaksenlijn, verdubbeling naar Leeuwarden). Het is nog niet bekend of de huidige spoorroute Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad moet worden uitgebreid voor een extra internationale verbinding. Het maakt qua kosten nogal wat uit of er een snelle landelijke trein komt (200 km per uur) of een combinatie van de internationale standaard (320 km per uur) met zelfs vrachtvervoer. Daar zitten allerlei varianten tussen.

Milieuorganisaties discussiëren over aantasting van de natuur

Opties voor route Lelylijn



27. März 2023

Vereinbarung zum Bahnausbau in der Region „Silva Nortica“

Besuch des tschechischen Verkehrsministers Martin Kupka in Wien – Franz-Josefs-Bahn wird grenzüberschreitend ausgebaut

Klimaschutzministerin Leonore Gewessler und ihr tschechischer Amtskollege Martin Kupka haben im Rahmen eines Arbeitsbesuchs am Montag ein Abkommen zum Bahnausbau in der Region „Silva Nortica“ unterzeichnet. Das Memorandum of Understanding sieht vor, dass die Franz-Josefs-Bahn von Wien über Gmünd bis Prag und Pilsen grenzüberschreitend ausgebaut wird.

Bereits Ende Dezember 2022 konnte ein erster Meilenstein für diese wichtige regionale Verkehrsachse geschaffen werden: Neue Direktverbindungen von Wien Franz-Josefs-Bahnhof über Gmünd nach Prag haben ihren Betrieb aufgenommen. Nun beabsichtigen die beiden Länder, die Anzahl dieser Direktverbindungen künftig weiter zu erhöhen.

„Die Franz-Josefs-Bahn ist für viele Menschen in der Region ‚Silva Nortica‘ eine wichtige Verbindung, um klimaschonend und komfortabel zu reisen. Umso wichtiger ist der grenzüberschreitende Ausbau von Wien nach Prag, den wir nun gemeinsam mit Tschechien vereinbart haben. Es geht darum, den öffentlichen Verkehr nachhaltig zu stärken und den Menschen eine moderne Infrastruktur und ein attraktives Angebot zu bieten. So gelingt die Klimawende“, sagt Klimaschutzministerin **Leonore Gewessler**.

„Die Modernisierung dieser Strecke ist auch der Schlüssel für die direkte Anbindung wichtiger regionaler Zentren wie Tulln in Österreich oder die tschechischen Städte Třeboň und Tábor. Fahrgäste aus diesen Städten können sich ab dem kommenden Jahr auf Verbindungen täglich mit zwei Zügen pro Richtung freuen“, meint Verkehrsminister **Martin Kupka**.

Mittelfristig soll die Attraktivität der Züge durch den abgestimmten Ausbau der Bahninfrastruktur in Österreich und Tschechien weiter gesteigert werden. So sind beiderseits der Staatsgrenze unter anderem Anhebungen der Streckengeschwindigkeit, selektiv zweigleisige Ausbauten und die Modernisierung der Sicherungstechnik vorgesehen. In der Tschechischen Republik gibt es aktuell auch einen noch nicht elektrifizierten Abschnitt der Strecke, der ebenfalls elektrifiziert wird.

Diese Maßnahmen ermöglichen eine Reduktion der Fahrtzeit vom Wiener Franz-Josefs-Bahnhof über das Waldviertel bis Prag von derzeit 5:10 Stunden um zirka 40 Minuten auf in etwa 4:30 Stunden bis voraussichtlich 2029.

In einem weiteren Schritt ist angedacht langfristig auch direkte Züge von Wien nach Pilsen, der viertgrößten Stadt der Tschechischen Republik, zu führen. Voraussetzung dafür ist in Tschechien ein Ausbau der Strecke Budweis – Pilsen und des Knotens Budweis. Diese Ausbauten werden in den nächsten Jahren gestartet und voraussichtlich bis 2032 abgeschlossen. Die Fahrzeit vom Wiener Franz-Josefs-Bahnhof nach Pilsen kann dann um zirka 50 Minuten auf etwa 4:45 Stunden reduziert werden.

Die neue Vereinbarung ist Teil eines Gesamtkonzeptes für den Ausbau der Schiene zwischen Österreich und Tschechien. Die Relation Wien – Brünn – Prag stellt die internationale Hauptachse dar und wird künftig im Zuge der „Via Vindobona“ zur Hochgeschwindigkeitsstrecke ausgebaut. Die Verbindung über die Franz-Josefs-Bahn erfährt als regionale Achse künftig eine deutliche grenzüberschreitende Stärkung. Die Bestrebungen der beiden Staaten lassen dadurch die Euroregion Silva Nortica noch stärker zusammenwachsen und verbessern die grenzüberschreitende Erreichbarkeit des Waldviertels und Südböhmens auf der Schiene.



Ministerin Gewessler und Minister Kupka unterzeichnen Vereinbarung zum Bahnausbau in der Region „Silva Nortica“, Foto: BMK/Cajetan Perwein

Bereits im Jahr 2021 wurde der Ausbau entlang der Hauptachse von Wien über Brünn nach Prag und weiter nach Berlin im Rahmen der sogenannten „Via Vindobona“-Hochgeschwindigkeitsverbindung vereinbart. Dadurch soll die Zielfahrzeit von Wien nach Berlin auf zirka 4 Stunden und von Wien nach Prag auf zirka 2:30 Stunden sinken. In Österreich wird dazu in den nächsten Jahren die Nordbahn auf bis zu 200 km/h ausgebaut.

Direkt zu



Organisation



Kontakt



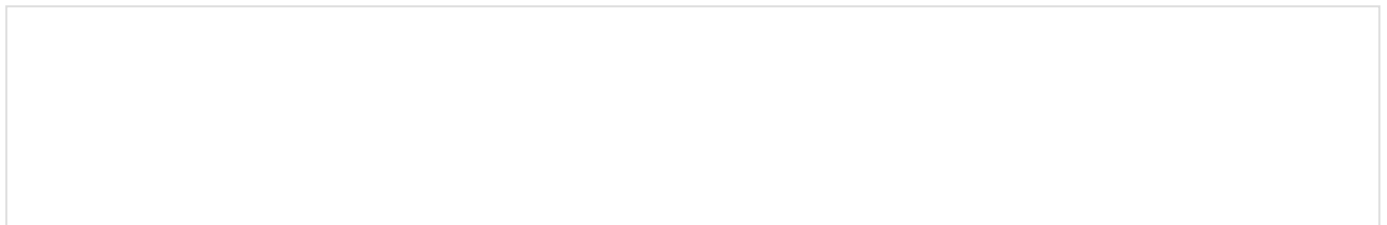
[Impressum und Copyright](#) / [Datenschutzinformation](#) / [Barrierefreiheitserklärung](#) / [Kontakt](#)





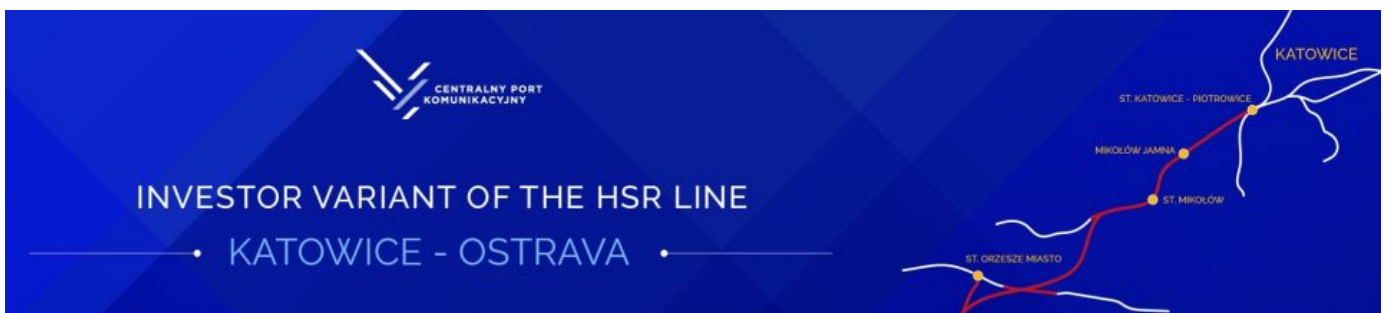
Image: Pixabay. © Andrzej

Centralny Port Komunikacyjny (CPK) selected an investor’s variant to construct the new Katowice-Ostrava line between Poland and Czechia. The high-speed line will mainly accommodate passenger trains transiting at 250km/h. However, sections of it will also be available for rail freight services, while it could also help kick off the construction of an intermodal terminal in Wodzisław Śląski.



The new Katowice-Ostrava high-speed line is part of a broader investment project by CPK. CPK is a [Polish transport hub](#) in the making, integrating air, road and rail infrastructure and services. At the same time, since it will become one of Poland’s leading passenger and freight hubs, CPK aims to launch targeted investments around the country to facilitate its connections.

Apart from the Katowice-Ostrava line, CPK will also be part of the [new Poland-Ukraine line](#) project linking Warsaw and Kyiv. the line will cross CPK and, according to its CEO Mikołaj Wild, “will be the shortest between Ukraine and the EU”.





The Katowice-Ostrava line variant will cross the cities of Rybnik, Żory, Jastrzębie Zdrój and Wodzisław Śląski before crossing the Polish-Czech border on the way to Ostrava. The connection between the latter two will be new as it currently does not exist. New railway stations are planned across the new line, but most importantly, a new intermodal terminal could be constructed in Wodzisław Śląski.

The operation of an intermodal terminal in the region could be considered an essential addition to the existing network, which includes rail freight hubs like Ostrava, Katowice, Slawkow or even Dabrowa Gornicza.

Limited space for freight

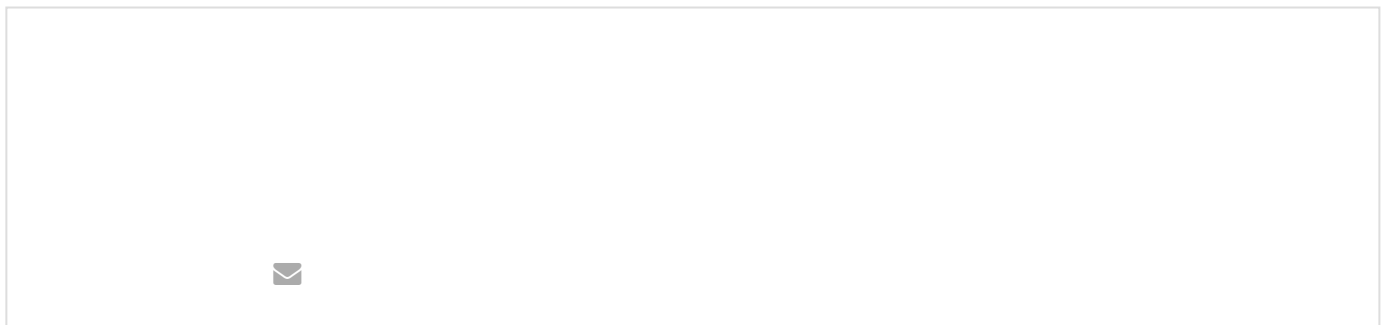
Freight will not have a leading role in the new Katowice-Ostrava line because high-speed passenger trains will occupy the route. "Sections of it will be available to freight services", says CPK; however, its most significant contribution is that it will probably alleviate the existing lines from passenger traffic, thus providing more space for rail freight.

In any case, as mentioned before, the region which the new line will cross is a transport and economic hotspot. In this sense, even the slightest contribution can be valuable, either with the possible construction of an additional terminal or by the provision of extra track capacity.

Also read:

- [New Poland-Ukraine railway connection via emerging hub will be the fastest](#)
- [How can a new Polish airport become a rail freight hub?](#)

Tags: CPK, Czechia, Katowice, Ostrava, Poland, Slawkow, Wodzisław Śląski



Related posts



METRANS expands terminal network along Hungary-Serbia corridor

Scottish conference calls for growth and skills in rail freight