

Spoorlijn Groningen-Leer

Ruimtelijk-economische effecten van het wegvallen van de directe spoorverbinding



rijksuniversiteit
 groningen

Masterthesis

Jos de Lange

S1979728

Oktober 2016

Begeleider: Paul van Steen

Samenvatting

Deze masterthesis kijkt naar de ruimtelijk-economische gevolgen van het verdwijnen van de directe spoorverbinding tussen Groningen en Leer door het ongeluk met de Friesenbrücke. Dit is een regionale grensoverschrijdende spoorverbinding die wordt bereden door stoptreinen van Arriva. Door een ongeluk met de Friesenbrücke, een spoor- en fietsbrug over de Ems, is het voorlopig niet meer mogelijk om het gehele traject met de trein te rijden. Er rijden treinvervangende bussen. De brug moet gerepareerd worden. De reparatie is waarschijnlijk klaar in 2021, er is een kleine kans dat de brug al gerepareerd is in 2020. Deze scriptie kijkt niet alleen naar de ruimtelijk-economische effecten, maar ook naar de veranderde reizigersstromen en de perceptie van mensen.

De spoorlijn heeft weinig economische waarde. De spoorlijn verbindt twee relatief rustige gebieden met elkaar en daardoor is de verbinding ook vrij rustig. De trein was een relatief langzame verbinding die maar 1x per uur reed. Mede hierdoor had de auto een veel groter aandeel op deze verbinding dan de trein. De trein werd voornamelijk gebruikt door toeristen. Er was nauwelijks sprake van pendelverkeer, dat ging eigenlijk allemaal met de auto. Hierdoor was de (economische) waarde van de spoorlijn relatief beperkt.

Er zijn verschillende maatregelen genomen om de effecten van het ongeluk te beperken. De belangrijkste maatregel is het treinvervangende busvervoer. Er rijden stop- en snelbussen. De snelbussen zijn sneller dan de trein was. Hierdoor zijn de snelbussen zeer populair. Het aantal reizigers is, zeker in het begin, heel erg afgenomen. Maar de passagiersaantallen groeien langzaam weer. Deze groei komt vooral op het conto van de snelbus. De mensen die niet met de trein gaan, zullen voor het grootste deel overgestapt zijn op de auto. Een klein deel is overgestapt naar Flixbus. Het aantal reizigers tussen Nederland en Duitsland is niet afgenomen. Hierdoor zijn de ruimtelijk-economische effecten ook relatief klein.

De Friesenbrücke was niet alleen een treinbrug, de Friesenbrücke was ook een fietsbrug. Er liepen meerdere internationale fietsroutes overheen en het was een belangrijke verbinding tussen Weener en Westoverledingen. Veel mensen uit Westoverledingen werken in Weener of gingen naar Weener om boodschappen te doen of naar het café te gaan. Na het ongeluk moeten ze dertig kilometer omfietsen via Papenburg of Leer. Mensen die in Westoverledingen wonen en in Weener werken pakken nu de auto, maar mensen die de fiets gebruikten om naar het café in Weener te gaan of boodschappen te doen, zullen dat niet meer doen. Het aantal fietstoeristen in Weener is ook behoorlijk afgenomen. De gevolgen voor Weener zijn dan ook vrij groot.

Het is dus belangrijk om naar de verschillende schaalniveaus te kijken. Op een grotere regionale schaal (Groningen-Leer, Groningen-Oldenburg, Groningen-Bremen) is er eigenlijk niet zo heel veel veranderd, terwijl als je gaat kijken naar de directe omgeving van de Friesenbrücke, bij Weener en Westoverledingen, de gevolgen heel groot zijn.

Dit onderzoek keek ook naar de perceptie van mensen over deze verbinding. Veel mensen denken dat de verbinding enorm verslechterd is, dat je extra moet overstappen en dat de reis veel langer duurt en meer moeite kost. De kwaliteit van de verbinding is echter helemaal niet verslechterd. Voor een groot deel van de mensen, die vanuit de stad Groningen naar Leer moeten, is de verbinding zelfs verbeterd omdat de verbinding sneller is geworden. De perceptie van de verbinding is dus meer verslechterd dan de verbinding zelf. Dit zou kunnen komen doordat de meeste mensen een trein sneller en comfortabeler inschatten dan een bus.

Inhoudsopgave

Samenvatting.....	1
Inhoudsopgave	2
Hoofdstuk 1. Inleiding.....	3
Hoofdstuk 2. Theoretisch kader	4
2.1 Economische effecten	4
2.2 Value of travel time savings.....	10
2.3 Travel time variability	13
2.4 Modaliteiten van transport	14
2.5 Perceptie.....	18
2.6 Overstap	19
Hoofdstuk 3. Conceptueel model	22
Hoofdstuk 4. Beschrijving van het onderzoeksgebied	23
4.1 Verschillende modaliteiten.....	23
4.2 Het gebied.....	29
Hoofdstuk 5. Stakeholders	34
5.1 Definitie	34
5.2 Stakeholdersanalyse.....	34
5.3 Overzicht van de stakeholders.....	35
5.4 Power versus Interest Grid	37
Hoofdstuk 6. Hypotheses	41
Hoofdstuk 7. Methodologie	46
7.1 Dataverzameling	46
7.2 Data-analyse	48
Hoofdstuk 8. Resultaten.....	49
8.1 Hypotheses	49
8.2 Deelvragen.....	61
8.3 Overige resultaten.....	67
Hoofdstuk 9. Conclusie	71
9.1 Deelvragen.....	71
9.2 Hoofdvraag	72
9.3 Discussie	73
9.4 Reflectie.....	76
Literatuurlijst.....	77
Bijlagen.....	89

Hoofdstuk 1. Inleiding

In dit hoofdstuk zal beschreven worden hoe de scriptie in elkaar zit. Eerst zal kort de situatie waar deze scriptie over gaat geschetst worden en vervolgens zullen de hoofd- en deelvragen worden gepresenteerd en zal er worden uitgelegd wat het doel is van deze scriptie. Hierna zal een korte beschrijving volgen van de verschillende hoofdstukken.

1.1 Situatieschets

De spoorlijn Groningen-Leer is de noordelijkste internationale treinverbinding van Nederland. Het is een regionale spoorlijn die wordt gereden met dieseltreinen. Arriva is de vervoerder op dit traject. Met de Friesenbrücke gaat deze spoorlijn in Duitsland over de rivier Ems heen. Op de avond van 4 december 2015 voer de *Emsmoon*, een groot vrachtschip, tegen de brug aan. De brug werd hierdoor verwoest en dit betekende dat er geen direct treinverkeer meer mogelijk was tussen Groningen en Leer. De brug moet gerepareerd worden en dit gaat waarschijnlijk duren tot 2021. Dit zal ruimtelijk-economische effecten hebben. Het ongeluk heeft ook effect op het project *Wunderline*. Dit project is opgestart om de verbinding tussen Bremen en Groningen te verbeteren en hiervoor zullen er ook verbeteringen plaats moeten vinden bij de spoorlijn Groningen-Leer.

1.2 Doelstelling

De doelstelling van deze masterscriptie is om uit te zoeken wat de ruimtelijk-economische effecten zijn van het wegvallen van de directe treinverbinding tussen Groningen en Leer. Hierbij zal er gekeken worden naar de economische effecten, maar ook naar de verandering van de reizigersstromen en de perceptie van de mensen over de verbinding.

1.3 Hoofdvraag

Wat is het ruimtelijk-economische effect van het wegvallen van de directe treinverbinding tussen Groningen en Leer voor de regio Groningen-Leer-Bremen?

1.4 Deelvragen

1. Wat is de functie van de lijn Groningen-Leer binnen het totale vervoersnetwerk tussen de provincie Groningen en Noord-Duitsland?
2. Wat is de economische betekenis van de spoorlijn Groningen-Leer?
3. Wat zijn de gevolgen van het wegvallen van de directe spoorverbinding tussen Groningen en Leer voor de reizigersstromen?
4. Wat zijn de ruimtelijk-economische gevolgen van het wegvallen van de directe spoorverbinding?
5. Wat zijn mogelijke maatregelen om ervoor te zorgen dat de effecten van het wegvallen van de directe treinverbinding zo klein mogelijk zijn?
6. Wat zijn de gevolgen van het ongeluk voor het project *Wunderline*?

1.5 Indeling van de scriptie

Het eerste hoofdstuk is de inleiding. Het tweede hoofdstuk is het *Theoretisch kader*. In dit hoofdstuk zal er een literatuurstudie worden gedaan naar de economische effecten van infrastructuur, de verschillende vervoersmodaliteiten en het overstappen. Na het theoretisch kader zal het conceptueel model gepresenteerd worden. Vervolgens is er een hoofdstuk met een beschrijving van het gebied en een hoofdstuk met de stakeholders. Hierna zullen de hypothesen gepresenteerd worden die gebruikt zijn bij het onderzoek. Dan zal de methodologie beschreven worden en zullen de resultaten gepresenteerd worden. De scriptie zal worden afgesloten met een *Conclusie*-hoofdstuk. In dit hoofdstuk zullen nog een keer kort de deelvragen worden beantwoord en zal de hoofdvraag beantwoord worden. Ook zit er in dit hoofdstuk een reflectie op het onderzoek.

Hoofdstuk 2. Theoretisch kader

In dit theoretisch kader zullen de (economische) effecten van infrastructuur besproken worden. Eerst zullen transport en infrastructuur gedefinieerd worden. Vervolgens zullen netwerken en netwerkeffecten besproken worden. Hierna zullen er meerdere paragrafen gewijd zijn aan de economische effecten van infrastructuur. Dan worden de *Value of Travel Time Savings* en *Travel Time Variability* uitgelegd. Vervolgens zullen de verschillende vervoersmodaliteiten en de perceptie die mensen hebben van de verschillende vervoersmodaliteiten belicht worden. Het theoretisch kader zal worden afgesloten met een paar paragrafen over overstappen en de perceptie daarvan.

2.1 Economische effecten

2.1.1 Transport

Transport is er om een ruimtelijke afstand te overbruggen (Cresswell en Merriman, 2011). Het doel van transport is om bepaalde plaatsen te bereiken (Metz, 2008). De vraag naar transport staat niet op zichzelf, maar is een afgeleide van andere economische activiteiten (Frybourg en Nijkamp, 1998). Voor transport is infrastructuur, zoals wegen, havens, spoorwegen of vliegvelden, nodig. Hiervoor is een transportnetwerk nodig. De belangrijkste producten van een transportnetwerk zijn bereikbaarheid (Karampela et al., 2014) en mobiliteit, wat door Cheng en Chen (2015) wordt gedefinieerd als de mogelijkheid om te reizen.

Het verplaatsen van personen en/of goederen, wat via transport gedaan wordt, is vervoer (Voogd et al., 2012). Verkeer is de uiterlijke verschijningsvorm van vervoer.

2.1.2 Definitie van infrastructuur

Er zijn verschillende definities en indelingen van infrastructuur. Een bekende indeling is die van Webley (1985). Hij maakt een onderverdeling in economische infrastructuur en in sociale infrastructuur. Economische infrastructuur is nodig om de economie draaiende te houden, hierbij kan bijvoorbeeld gedacht worden aan vliegvelden, havens, wegen, spoorwegen en het energienetwerk. Deze scriptie zal voornamelijk gaan over de economische infrastructuur en dan vooral de infrastructuur die gericht is op het vervoeren van goederen en mensen. Padeiro (2013) definieert (transport)infrastructuur als een soort tussenproduct, tussen productie en consumptie.

2.1.3 Netwerken

Een infrastructuurnetwerk is een samenhangend geheel van verbindingen (de zogenaamde edges) tussen de zogenaamde nodes (vaak steden of andere plekken met veel economische activiteit) die ervoor zorgt dat alle services die nodig zijn voor een efficiënt vervoer van personen, goederen en informatie kunnen plaatsvinden tussen de verschillende nodes (Frybourg en Nijkamp, 1998). Een infrastructuurnetwerk van voldoende kwaliteit is nodig voor het functioneren van steden en van de economie en het is ook belangrijk voor internationale handel en reizen (Banister, 2012). Hierdoor is een goede (internationale) infrastructuur ook van belang voor de Europese integratie (Vickerman, 1991a). Hiervoor is TEN-T bedacht. De bedoeling van TEN-T is om een netwerk van snelle transportassen te creëren om nationale netwerken van de lidstaten aan elkaar te verbinden en om zo een trans-Europees netwerk te maken (Davidson, 1998), wat de integratie van de EU zou moeten bevorderen.

Bruggen zijn een belangrijk onderdeel van een infrastructuurnetwerk. Bruggen zorgen voor een oversteek van een rivier of een ander obstakel, waarbij er geen of een minder efficiënte mogelijkheid zou zijn geweest om deze hindernis over te steken als de brug er niet geweest was (Harrison, 1992). Mensen hechten daarom vaak veel waarde aan een brug, meer dan aan een ander stuk infrastructuur (Strohmayr, 2011).

2.1.4 Netwerk- en spillovereffecten

Condeço-Melhorado et al. (2014) onderscheiden twee soorten effecten die infrastructuur kan hebben: netwerkeffecten en spillovereffecten. Een netwerkeffect betekent dat de verbetering van een stuk infrastructuur in een netwerk effect heeft op andere elementen binnen het netwerk. Spillovereffecten worden gedefinieerd als veranderingen die buiten het gebied van waar de nieuwe infrastructuur zich bevindt vallen, dit zijn dus effecten die buiten het netwerk optreden. Condeço-Melhorado et al. (2014) hebben het vooral over reistijdeffecten, maar ook andere effecten zijn mogelijk. Boarnet (1998) maakt het onderscheid tussen kapitaal dat puur lokaal impact heeft (*point infrastructure*) en kapitaal met spillover effecten (*network infrastructure*).

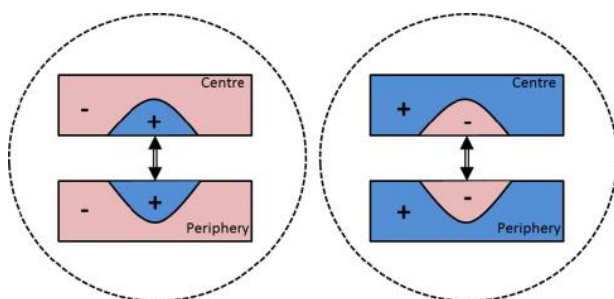
De bereikbaarheid in de ene regio kan verbeterd worden door een verbetering van infrastructuur in een andere regio (Haugwout, 2002). Verlaging van de transportkosten is niet alleen gebonden aan de het gebied waar de infrastructuur verbeterd wordt (Pols, 1999). Infrastructuur in een bepaalde regio kan ook worden gebruikt door gebruikers uit een andere regio. Een nieuwe snelweg kan op die manier ook (economische) effecten in een andere regio hebben (Ezcurra et al., 2005). Dit zijn spillover-effecten.

2.1.5 Distributieve en generatieve effecten

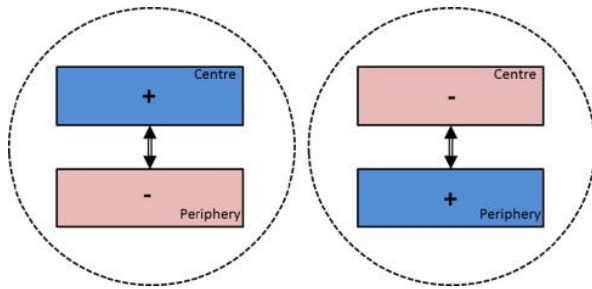
Generatieve effecten zijn de effecten van infrastructuur die leiden tot een verbetering van de welvaart in een regio (Rietveld en Bruinsma, 1999). Dit kan zijn in de vorm van economische groei of een groei in de werkgelegenheid. Distributieve effecten betekent dat de aanleg of verbetering van infrastructuur zorgt voor een (ruimtelijke) reorganisatie van de economie (Condeço-Melhorado et al., 2014). Dit betekent dat er netto geen sprake is van groei. Dit wil niet zeggen dat er in een bepaald gebied geen groei mogelijk is, maar de totale groei (als er dan gekeken wordt naar een groter gebied) is niet of minder aanwezig.

2.1.6 Bereikbaarheidseffecten en kern-periferie-effecten

Meijers et al. (2012) maken bij distributieve effecten het onderscheid tussen bereikbaarheidseffecten en kern-periferie-effecten. Bereikbaarheidseffecten hebben te maken met de verbeterde bereikbaarheid door de nieuwe of verbeterde infrastructuur. Deze effecten zijn over het algemeen zeer lokaal in de omgeving van de nieuwe infrastructuur. Kern-periferie-effecten zijn de effecten van infrastructuur die een verandering van de (economische) verhouding tussen de kern en de periferie veroorzaken. Bij bereikbaarheidseffecten verandert er niets aan de verhouding tussen de kern en de periferie. Kern-periferie-effecten zijn vaak minder lokaal dan de bereikbaarheidseffecten. Kern-periferie-effecten zijn over het algemeen meer regionaal. Dit is te zien in *figuur 1* en *figuur 2*, waar de effecten schematisch worden afgebeeld.



Figuur 1 Bereikbaarheidseffecten (Meijers et al., 2012)



Figuur 2 Kern-periferie-effecten (Meijers et al., 2012)

2.1.7 Two-way road argument

Zoals te zien is in *figuur 2*, kunnen kern-periferie-effecten twee kanten opwerken. Preston (2001) noemt dit het 'two-way road argument'. Hiermee wordt bedoeld dat nieuwe infrastructuur tussen de kern en de periferie net zo makkelijk kan leiden tot zowel inkomende als uitgaande investeringen in de periferie. Doordat de kern vanuit de periferie beter bereikbaar wordt, kunnen de bedrijven uit de periferie makkelijker naar de kern toe (Meijers et al., 2012), wat ertoe leidt dat hun markt groeit. Het nadeel kan echter wel zijn de bedrijven uit de periferie moeten gaan concurreren met de bedrijven uit de kern. Doordat bedrijven uit de kern vaak te maken hebben met een sterkere concurrentie dan bedrijven uit de periferie, kan dit betekenen dat de bedrijven uit de kern een stuk sterker zijn en de concurrentiestrijd kunnen winnen van de bedrijven uit de periferie (McCann, 2013; Peters, 2003). Het Europese infrastructuurbeleid ziet het belang van investeren in transportinfrastructuur om de perifere regio's beter bereikbaar te maken, maar dit kan dus negatieve interregionale en intraregionale effecten hebben door versterkte concurrentie tussen de kern en de periferie (Vickerman et al., 1999). Ondanks de mogelijk negatieve effecten van nieuwe infrastructuur voor de periferie, wil dat niet zeggen dat er geen infrastructuur moet worden aangelegd tussen kern en periferie.

2.1.8 Meten van economische effecten

De economische effecten van infrastructuur zijn zeer lastig te meten. Het is moeilijk om te weten wat het effect van investeren in infrastructuur is op de economische ontwikkeling, omdat het lastig is om de causaliteit aan te tonen (Arbués et al., 2015). Infrastructuur kan voor economische groei zorgen, maar economische groei kan ook voor nieuwe infrastructuur zorgen. Dit zorgt voor een endogeniteit die het lastig maakt om de effecten van infrastructuur te kunnen kwantificeren (Padeiro, 2013). Het is ook lastig om de effecten accuraat te meten (Chen en Haynes, 2015).

Gramlich (1994) geeft de volgende zwakheden aan in de onderzoeken naar de economische effecten van infrastructuur:

- Onduidelijk causaal verband tussen het aanwezig zijn van infrastructuur en de economische prestatie van een gebied.
- Vage en soms verschillende definities van infrastructuur.
- Beleid wordt vaak niet meegenomen in de onderzoeken, terwijl dit wel van grote invloed kan zijn.
- Verschillende onderzoeksmethoden werden losgelaten op verschillende soorten datasets, hierdoor is het ook lastig om een consistent verhaal te vertellen.
- Veel studies gaan uit van een ruimtelijke homogeniteit.

Een belangrijk punt is de schaal waarop het onderzoek zich afspeelt. Dit heeft te maken met spill-overeffecten. Veel onderzoeken kijken naar een bepaald gebied en wat daar de effecten zijn van nieuwe infrastructuur, maar op deze manier worden spill-overeffecten niet meegenomen (Ezcurra et al., 2005).

Ondanks dat er moeilijkheden zijn, zoals hierboven beschreven, bij het doen naar onderzoek naar de effecten van infrastructuur, is er veel onderzoek gedaan naar de (economische) effecten van het investeren in infrastructuur.

Het investeren in infrastructuur kost veel geld. Dit geld komt vaak van de overheid, vanuit de gedachte dat iedereen een minimum niveau van mobiliteit zou moeten kunnen verwachten (Banister, 2002). Ook zou de vrije markt niet, of niet voldoende, in staat zijn om een infrastructuurnetwerk aan te leggen dat voldoende en/of efficiënt is (Biehl, 1991). Dit geldt met name voor de kleinere verbindingen die minder aantrekkelijk zijn omdat ze minder gebruikt worden. Het investeren in infrastructuur kan grote economische gevolgen hebben (Nijkamp en Rienstra, 1998). Dit kan zowel tijdelijk zijn, door multiplier-effecten van de aanleg, als effecten op de langere termijn door een relatieve betere bereikbaarheid.

2.1.9 Schaalniveau

De aanleg van infrastructuur kan de economie op verschillende manieren en op verschillende schaalniveaus beïnvloeden. Banister en Thurstain-Goodwin (2011) onderscheiden drie schaalniveaus waarop de aanleg van infrastructuur invloed kan hebben:

- Macro-level: infrastructuur kan de productiviteit van een regio beïnvloeden doordat het makkelijker wordt om goederen, personen en diensten te vervoeren.
- Meso-level: de aanleg van infrastructuur kan invloed hebben op de arbeidsmarkt, doordat mensen door verbeterde infrastructuur over grotere afstanden kunnen pendelen (Fröidh, 2005), ook kan het aanleggen van infrastructuur leiden tot agglomeratie-effecten (Banister, 2002; Chatman en Noland, 2011) en daarmee leiden tot clustering (Lakshmanan, 2011).
- Micro-level: de aanleg van infrastructuur kan invloed hebben op de vastgoedmarkt (Black, 2010; Debrezion et al., 2011).

2.1.10 Type-effecten

Vickerman (1991b) onderscheidt drie verschillende effecten van de aanleg van nieuwe infrastructuur in een regio:

- Type-A-effecten: dit is wanneer de infrastructuur alleen door de regio loopt, maar de regio er eigenlijk niet zoveel aan heeft. Een voorbeeld hiervan is de aanleg van de TGV tussen Lyon en Parijs. Deze lijn ging in een rechte lijn over een nieuw stuk spoor van Parijs naar Lyon en sloeg hierbij de tussenliggende plaatsen over (Vickerman, 2015). De regio was hier zeer ontstemd over. Zij vonden dat zij wel de nadelen van de nieuwe lijn hadden, maar niet de voordelen.
- Type-B-effecten: dit zijn effecten van infrastructuur met betrekking tot de verbetering van transport tussen regio's.
- Type-C-effecten: dit zijn effecten van infrastructuur die binnen de regio blijven.

2.1.11 Reductie in kosten van transport

Het uitbreiden van infrastructuur kan op twee manieren leiden tot een reductie in kosten van transport (Lakshmanan, 2011):

- Een afname van de afstand doordat er door extra verbindingen een mogelijkheid bestaat dat er een kortere route is dan eerst.
- Door het uitbreiden van de capaciteit van de infrastructuur is het mogelijk dat de congestie vermindert. Uitbreiding van de infrastructuur kan echter wel weer extra verkeer aantrekken en op die manier de reductie in kosten (deels) teniet doen (Anderson et al., 2008; Preston, 2001).

De reductie van de kosten van transport wordt vaak gemeten in tijd, in plaats van in geld (Anderson et al., 2008). Maar reistijd heeft ook een financiële waarde (Börjesson et al., 2012), dus een winst in tijd is ook een winst in geld. De waarde van reistijd zal verderop in het theoretisch kader besproken worden.

2.1.12 Vastgoedmarkt

Nieuwe of verbeterde infrastructuur kan een regio op verschillende vlakken economisch beïnvloeden. Eén van die vlakken is op het gebied van de vastgoedmarkt. De aanwezigheid van transportmogelijkheden verhoogt de waarde van vastgoed (Black, 2010). Debrezion et al. (2011) hebben een onderzoek gedaan naar de invloed van de nabijheid van een treinstation op de waarde van vastgoed in drie urbane gebieden in Nederland (Amsterdam, Rotterdam en Enschede). Zij vinden dat commercieel vastgoed in waarde stijgt als het vlak naast een treinstation ligt, terwijl voor residentiële gebieden het effect in de waarde van een treinstation zich over een groter gebied uitstrekt. Voor residentiële gebieden is de grootte van het station (aantal voorzieningen, aantal verbindingen) belangrijker dan bij commerciële gebieden, waarbij juist de nabijheid een grotere rol speelt.

2.1.13 Agglomeratie-effecten

Een mogelijk effect van het aanleggen of verbeteren van infrastructuur is dat bedrijven trekken naar het gebied met de nieuwe of verbeterde infrastructuur (CPB, 2015). Investerings in nieuwe infrastructuur verhogen productiviteit en verlagen transportkosten en maken daarmee gebieden aantrekkelijker voor bedrijven (Banister, 2002). Ondanks dat de relatieve kosten van vervoer in de totale productie zijn afgenomen, neemt het belang van het argument van lagere transportkosten in vergelijking met andere argumenten voor vestigingsplaatskeuze niet af (Pellenbarg, 1999). De reductie van de reiskosten (voor zowel passagiers als voor goederen) is vaak de belangrijkste factor die economen gebruiken om de economische voordelen van het verbeteren van de infrastructuur te berekenen (Peters, 2003). Transportinfrastructuur verbetert het concurrentievermogen van een regio door een verbeterde relatieve bereikbaarheid van de regio (Martellato et al., 1998). Door lagere transportkosten is het mogelijk om een groter marktgebied te bedienen (Lakshmanan, 2008), hierdoor is het mogelijk om meer klanten te kunnen bedienen en dus meer winst te behalen. Dit kan andere bedrijven aantrekken die ook uit zijn op dit voordeel (Chatman en Noland, 2011). Nieuwe of verbeterde infrastructuur kan op die manier leiden tot agglomeratie-effecten (Lakshmanan, 2011). Hierdoor kunnen de economische activiteiten toenemen in een gebied, waardoor weer extra infrastructuur nodig is om de extra drukte op te vangen (Anderson et al., 2008). Het zou ook kunnen dat door een dalende transportprijs, de optimale locatie van een bedrijf verandert. Hierdoor zou het bedrijf eventueel kunnen verhuizen naar een nieuwe optimale locatie en andere markten kunnen gaan bedienen (McCann, 2013).

2.1.14 Opmerkingen

Invloed van de al aanwezige infrastructuur

Er is een aantal opmerkingen te maken met betrekking tot infrastructuur. De eerste opmerking heeft te maken met de al aanwezige infrastructuur in het gebied. Op het moment dat er voldoende infrastructuur in een gebied aanwezig is, zal het extra toevoegen van infrastructuur minder effect hebben dan in een gebied met minder infrastructuur (Banister, 2012). Wat dan voldoende infrastructuur is, is ook weer een discussie op zich. Het positieve effect van extra infrastructuur neemt af met de toename van de al aanwezige infrastructuur in een regio (Démurger, 2001).

Effect op andere regio's

De tweede opmerking heeft te maken met het effect van infrastructuur op andere regio's. Een mogelijkheid is dat de verbetering van infrastructuur in het ene gebied er toe kan leiden dat bedrijven naar dat gebied toe trekken (CPB, 2015), dit kan ten koste gaan van gebieden met een mindere infrastructuur (Boarnet, 1998). Nieuwe infrastructuur kan zorgen voor een stijging van productiviteit in een regio, maar dit kan negatieve spillover-effecten hebben naar aangrenzende regio's (Deng, 2013). Een mogelijk effect kan ook zijn dat door dalende transportkosten, zaken als arbeid, bedrijven en investeringen naar de kernregio getrokken worden (Ding, 2013), doordat die relatief beter bereikbaar wordt ten opzichte van de periferie. Wanneer er gebieden relatief beter bereikbaar worden, betekent dit ook dat er gebieden relatief slechter bereikbaar worden (Martellato et al., 1998). De regio die relatief beter bereikbaar wordt, zal over het algemeen sneller of meer groeien dan de regio die relatief slechter bereikbaar wordt (Meijers et al., 2012). Een mooi voorbeeld hiervan is de aanleg van een nieuwe metrolijn in Istanbul (Beyazit, 2015). Deze metrolijn zorgde voor een concentratie van economische activiteit rondom de metrolijn zelf en dus economische groei in dat gebied, dit ging ten koste van de gebieden die verder van de metro af lagen. De mogelijkheid om mensen en goederen op een makkelijke en economische manier te kunnen vervoeren wordt vaak gebruikt om het relatieve voordeel van de ene regio ten opzichte van een andere regio uit te leggen (Banister en Berechman, 2003). Op het moment dat nieuwe (of verbeterde) infrastructuur een groot knelpunt oplost, kan het lokaal hele grote effecten hebben, maar deze effecten gaan meestal ten koste van gebieden die in de buurt liggen (Oosterhaven en Knaap, 2003).

Het is vaak zo dat regio's die het economisch goed doen een goede infrastructuur hebben, daar waar regio's die het economisch minder doen vaak een mindere infrastructuur hebben. Veel van de investeringen in infrastructuur vinden plaats in de regio's die het al goed doen, zodat die hun leidende positie behouden (Vickerman, 1991a). Het TEN-T programma wat eerder genoemd is, moet nationale netwerken aan elkaar knopen tot één Europees netwerk, maar het zijn vooral de regio's die al een goede infrastructuur hebben die hiervan profiteren, terwijl de periferie er minder baat bij heeft (Davidson, 1998; Vickerman, 1991c).

De aanleg van infrastructuur heeft niet alleen effect op omliggende regio's, maar ook op andere vormen van infrastructuur in de regio (Hyman en Daly, 2014). Reizigers kunnen hun reisgedrag veranderen, wat kan zorgen voor veranderingen in gebruik bij de overige vormen van infrastructuur. Dit kan leiden tot een modal shift.

Economische groei

De derde opmerking is dat betere infrastructuur niet automatisch leidt tot een hogere economische groei. Vickerman (1991c) zegt dat het beter is om een gebrek aan goede infrastructuur te zien als een beperking voor economische groei, dan dat goede infrastructuur automatisch zal leiden tot economische groei. Dit betekent dat bij een relatief beperkte capaciteit van de infrastructuur de uitbreiding van de infrastructuur er voor kan zorgen dat een regio meer competitief wordt ten opzichte van andere nabijgelegen regio's (Banister en Berechman, 2003). Regionale ontwikkeling en economische groei hangen echter af van meer dan alleen goede infrastructuur (Pike et al., 2006). Crescenzi en Rodríguez-Pose (2012) kijken in hun onderzoek naar het effect van het beschikbaar hebben van infrastructuur op de economische groei in de Europese Unie en komen tot de conclusie dat er weinig bewijs zou zijn om aan te nemen dat infrastructuur het fundament achter de economische groei is. Zij vinden dat zaken als R&D en migratie een veel grotere rol spelen in economische groei dan infrastructuur. Op de lange termijn kan er ook economische ontwikkeling plaats vinden zonder significante investeringen in infrastructuur (Banister en Berechman, 2003).

Het effect van infrastructuur en de daarbij behorende werkgelegenheid wordt vaak overschat (Pols, 1999), dit komt omdat multipliereffecten vaak dubbel geteld worden (Stelder et al., 1999)

2.2 Value of travel time savings

De *value of travel time savings (VTTS)* geeft aan wat de (financiële) waarde is die toegekend kan worden aan het feit dat de reis minder lang duurt. Voor bedrijven is deze waarde anders dan voor consumenten (Wardman et al., 2015). De schattingen van de *VTTS* is voor bedrijven meestal een stuk hoger dan voor consumenten (Mackey en Worsley, 2013).

De waarde van reistijd hangt van een drietal dingen af (Börjesson en Eliasson, 2014):

- The opportunity value of time:
 - De mogelijkheden die er waren wanneer de reistijd voor andere dingen gebruikt kon worden.
- Direct utility of time:
 - Wat er gedaan kan worden tijdens de reistijd.
- Marginal utility of money.
 - Wat de waarde van het extra geld dat bespaard wordt is voor de reiziger of het bedrijf (Morgan, 1945).
 - Dit hangt af van de kenmerken van de reiziger. Op het moment dat een reiziger een hoog inkomen of hoge vaste lasten heeft, is de *marginal utility of money* relatief klein (Börjesson en Eliasson, 2014).

Börjesson en Eliasson (2014) geven vervolgens de volgende formule:

$$\text{Value of travel time} = \frac{\text{opportunity value of time} - \text{direct utility of travel time}}{\text{Marginal utility of money}}$$

Wanneer een winst in de reistijd omgezet zou kunnen worden in meer uren werk, kan de formule omgevormd worden tot de volgende formule:

$$\text{Value of travel time} = \text{Wage rate} - \frac{\text{direct utility of travel time}}{\text{marginal utility of money}}$$

De *VTTS* is niet voor iedereen hetzelfde. Alle waarden in de formule zijn voor iedereen verschillend. Er is wel een gemiddelde te berekenen, maar hierbij moet dus rekening gehouden worden met (eventueel) aanzienlijke verschillen tussen personen.

Börjesson en Eliasson (2014) hebben een onderzoek in Zweden gedaan en zij vonden dat, *ceteris paribus*, de *VTTS* het hoogst is voor auto's, gevolgd door lange-afstandstreinreizen, gevolgd door de regionale trein en dat de waarde voor het busvervoer het laagst is. Dit wordt bevestigd in een onderzoek in Spanje naar de *VTTS* op de verbinding Madrid-Barcelona (Román et al., 2014), waarin naar voren komt dat de treinen en vliegtuigen een veel hogere *VTTS* hebben dan de busdiensten tussen die twee plekken.

Een opvallende uitkomst uit het onderzoek van Börjesson en Eliasson (2014) is dat de *VTTS* voor auto's in Stockholm veel hoger is dan in de rest van het land, ook in vergelijking met andere grotere steden zoals Gothenburg en Malmö. Zij geven hiervoor een aantal verklaringen, waaronder congestie. Die is in Stockholm veel groter dan in de rest van het land. Dit leidt ertoe dat de *direct utility of travel time*

omlaag gaat. Dit komt door het zogenaamde 'comfort effect' (Wardman en Nicolás Ibáñez, 2012). Door congestie kan de reis die gemaakt wordt met de auto minder comfortabel aanvoelen (Wener en Evans, 2011), waardoor de *direct utility of travel time* omlaag gaat.

Wardman et al. (2015) vinden in een onderzoek naar Britse bedrijven dat de *VTTS* het hoogst is voor auto's, daarna voor spoorwegen en het laagst voor de luchtvaart, zij hebben het busvervoer niet meegenomen in hun onderzoek. Zij geven ook een verklaring waarom de *VTTS* bij autogebruik hoger is dan bij treingebruik. Bij de auto is het niet mogelijk, of maar heel beperkt, om tijdens de reis te werken, wat ervoor zorgt dat de *direct utility of travel time* heel laag is. In de trein is het beter mogelijk om te werken dan in de auto, waardoor de *direct utility of travel time* in de trein hoger ligt.

2.2.1 *VTTS* in Nederland.

Shires en de Jong (2009) vinden bij een studie in Nederland dat de *VTTS* bij pendelverkeer hoger is bij treinverkeer dan bij autoverkeer, maar bij de overige soorten verkeer (businessreizen en overig verkeer) vinden ze wel dat de *VTTS* voor treinverkeer lager is dan voor autoverkeer. Maar doordat in hun onderzoek het pendelverkeer een grote rol speelt, schatten zij de *VTTS* van treinverkeer, in tegenstelling tot andere internationale literatuur, iets hoger in dan bij autoverkeer.

2.2.2 Opmerkingen bij *VTTS*

Metz (2008) zet zijn vraagtekens bij het effect van nieuwe infrastructuur op de gemiddelde reistijd en, hoewel niet in die woorden, bij *VTTS*. Hij erkent dat door nieuwe infrastructuur de reistijd kan dalen, maar dit zijn volgens hem tijdelijke en individuele effecten. Ondanks dat de reissnelheid in de afgelopen jaren omhoog is gegaan, is de gemiddelde reistijd niet gedaald. De verhoging in reissnelheid heeft ertoe geleid dat mensen verder zijn gaan reizen in afstand, maar nog ongeveer net zo lang reizen. Het effect van nieuwe infrastructuur voor reizigers is dus een verbeterde bereikbaarheid, in plaats van een kortere reistijd. Niet iedereen is het hiermee eens. In een reactie op zijn artikel hebben Ironmonger en Norman (2008) geschreven dat zij wel zien dat nieuwe infrastructuur reistijd kan verkorten en dat het wegvallen van een verbinding kan zorgen voor extra reistijd. Zij hebben hierbij als voorbeeld een brug in Hobart, Tasmania, Australië die door een ongeluk verwoest werd waardoor de reistijd opeens behoorlijk steeg. In tekstvak 1 zal dit ongeluk en het effect en daarvan kort beschreven worden.

Metz (2008) ontkent ook niet dat de reistijd kan stijgen door het verdwijnen van een stuk infrastructuur, hij zegt alleen dat de effecten op de gemiddelde reistijd over een langere termijn niet zo groot of niet aanwezig zullen zijn. Bij een ongeluk waardoor er een stuk infrastructuur verdwijnt, zoals bijvoorbeeld ook met de Friesenbrücke, zal er op de korte termijn wel iets veranderen, maar of er ook reistijdeffecten op langere termijn zijn is aldus Metz (2008) zeer twijfelachtig. Van Wee en Rietveld (2008) zijn het op bepaalde punten wel eens met Metz, maar zij zien de waarde van reistijdbesparing wel als relevant. Zij zeggen dat de marginale tijdswinst van nieuwe infrastructuur belangrijker is dan de gemiddelde tijdswinst van nieuwe infrastructuur.

Tekstvak 1

Op 5 januari 1975 voer een grote boot tegen de Tasman Bridge in Hobart, Australië (Time Magazine, 1976). Hierbij kwamen 12 mensen om, dit waren zowel mensen op het schip als mensen die op dat moment gebruik maakten van de brug. Dit ongeluk had grote ruimtelijke effecten. Waar het eerst slechts drie minuten duurde om tussen de twee delen van de stad te reizen, was dat nu opeens negentig minuten. Het westelijke deel van de stad was het centrum. Hier daalde na het ongeluk de criminaliteit, terwijl aan de oostelijke kant van de stad de criminaliteit steeg en het aantal autodiefstallen met 50% toe nam (Australian Institute of Criminology, 1976). Door het ongeluk met de brug was opeens 30% van de bevolking van Hobart afgesneden van het centrum (ABC, 2014).

Dorpen die aan de westelijke kant van de rivier lagen ontwikkelden zich na het ongeluk, doordat deze dorpen een lagere reistijd hadden in vergelijking met de gebieden aan de oostzijde van de rivier. Het gebied aan de oostzijde van Hobart ontwikkelde zich ook. Dit gebied werd meer zelfvoorzienend dan dat het eerst was (ABC, 2015). De medische, culturele en sportieve voorzieningen aan de oostkust werden verbeterd (Australian Institute of Criminology, 1976). Dit kwam doordat het een stuk moeilijker was geworden om naar de andere kant te reizen.

Ironmonger en Norman (2008) gebruiken deze brug om aan te tonen dat ongelukken waardoor een belangrijk stuk infrastructuur verdwijnt wel effect hebben op de reistijd, aangezien die ineens toe nam. Maar bij dit ongeluk met de brug waren het juist gemeentes die aan de westkant van Hobart lagen die zich ontwikkelden omdat ze een kortere reistijd hadden naar het centrum van Hobart. Dus ondanks dat de reistijd voor een aantal mensen langer werd, ontwikkelden juist de gebieden die nu een kortere reistijd hadden. Op een korte termijn leidde het ongeluk tot extra reistijd, maar mensen gingen daarna dichterbij hun werk wonen. De gebieden die nu in reistijd verder van het centrum af lagen ontwikkelden zich ook. Dus uiteindelijk was de extra reistijd relatief beperkt, maar leidde het meer tot een ruimtelijke herverdeling van woon- en economische activiteit. Dit was precies wat Metz (2008) bedoelde.

De effecten van het ongeluk met deze brug waren zeer groot en een deel van deze effecten, voornamelijk het meer zelfstandig zijn van het gebied ten oosten van de brug, bleef ook nadat de brug gerepareerd was (ABC, 2014, 2015).

2.3 Travel time variability

Travel time variability (TTV) gaat over random verschillen in reistijd die niet te verwachten waren door de reiziger of waar de reiziger niet op kan anticiperen (Fosgerau et al., 2008), dit kan bijvoorbeeld komen door noodweer of files. Een hoge *TTV* staat gelijk aan een onbetrouwbare verbinding.

Tu (2008) maakt een onderscheid tussen twee bronnen van *TTV*:

- Vraaggestuurd.
 - Hierbij valt bijvoorbeeld te denken aan tijd (spits/geen spits, doordeweeks/weekend) of netwerkeffecten (de invloed van het verkeer op de ene weg op het verkeer op een andere weg).
- Aanbodgestuurd.
 - Sommige effecten zijn ook aanbodgestuurd. Hierbij kan bijvoorbeeld gedacht worden aan weersomstandigheden of ongelukken waardoor de capaciteit van de weg opeens omlaag gaat.

TTV is gerelateerd aan congestie (Eliasson, 2007). Bij een grotere congestie stijgt de *TTV*, dit speelt voornamelijk bij het autoverkeer. Maar *TTV* kan ook een rol spelen bij openbaar vervoer. Hiervoor zijn een aantal mogelijke indicatoren mogelijk, zoals standaardafwijking van de reistijd, de reistijdratio (reistijd/verwachte reistijd) en de eventuele extra reistijd per passagier (Mazloumi et al., 2010; Moghaddam et al., 2011; Strathman et al., 1999).

Er zijn verschillende manieren om de *TTV* te meten, maar de meest gebruikte is de variatie in de gemiddelde reistijd of de gemiddelde vertraging (Tirachini et al., 2014), wat betekent dat de meeste onderzoekers kijken naar de standaardafwijking van de reistijd.

TTV is een belangrijke indicator voor de kwaliteit van de service die geboden wordt (Mazloumi et al., 2010). Een reductie in de *TTV* wordt zeer gewaardeerd door reizigers. Reizigers hebben liever dat de *TTV* gereduceerd wordt dan dat de reistijd gereduceerd wordt (Bates et al., 2001). Dit komt omdat reizigers betrouwbaarheid van een verbinding meer waarderen dan de snelheid van een verbinding. Een hoge *TTV* kan ook zorgen voor significante kosten voor een reiziger (Peer et al., 2012), omdat die bijvoorbeeld afspraken kan missen of te laat op zijn werk kan komen door de congestie of vertragingen.

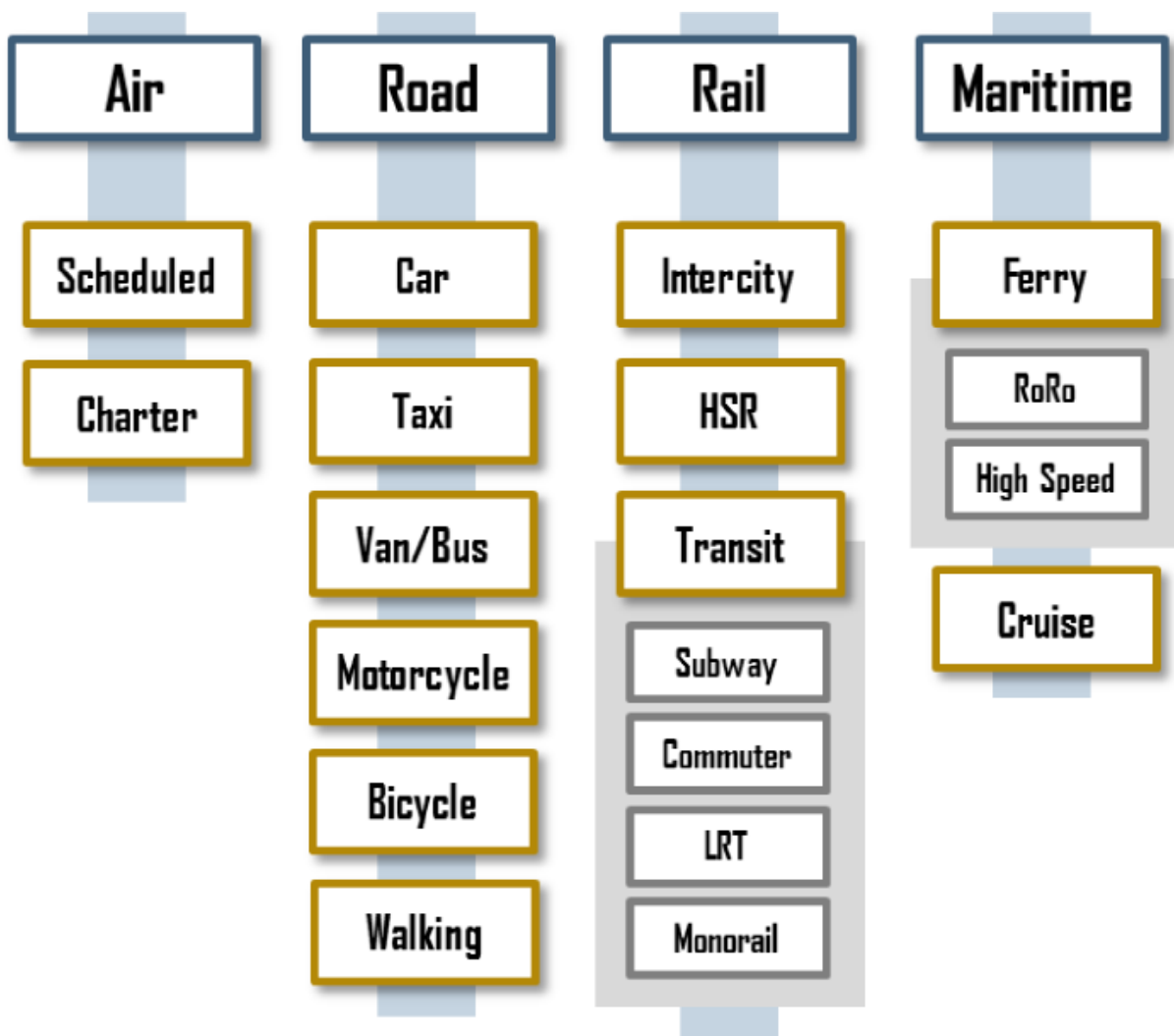
Investerings in infrastructuur kunnen de *TTV* verlagen doordat ze voor extra capaciteit kunnen zorgen (Lakshmanan, 2011), waardoor er minder congestie is en er minder vertragingen zijn. Ook kan nieuwe infrastructuur zorgen voor extra verbindingen die gebruikt kunnen worden op het moment dat er iets aan de hand is met een bepaalde verbinding en op die manier dus voor meer 'omleidingsroutes' zorgen, wat ook weer kan leiden tot een verlaging van de *TTV*.

Nieuwe infrastructuur kan dus, naast meer en snellere verbindingen, ook zorgen voor betrouwbaardere verbindingen met minder vertragingen en congestie en zo leiden tot een lagere *TTV*. Het effect hiervan kan echter tijdelijk zijn. Dit is aangezien nieuwe infrastructuur vaak nieuw verkeer aantrekt waardoor er weer congestie kan ontstaan, ondanks de grotere capaciteit (Anderson et al., 2008).

2.4 Modaliteiten van transport

Er zijn verschillende manieren van transport. Zhang et al. (2007) onderscheiden vier verschillende mogelijkheden voor vervoer tussen steden: de auto, de bus, de trein en het vliegtuig. Schafer en Victor (2000) scharen de hogesnelheidstreinen ook onder de vliegtuigen, omdat hogesnelheidstreinen ook bedoeld zijn om grotere afstanden snel af te leggen. Reizigers zien hogesnelheidstreinen wel als treinen, maar toch als een hele andere en meer aantrekkelijke vorm van treinen dan treinen die geen hogesnelheidstrein zijn (Börjesson, 2014), dit geldt dan voornamelijk voor mensen die eerst de auto of het vliegtuig gebruikten. Dit geldt in mindere mate voor mensen die al met de trein reisden. Hogesnelheidstreinen rijden harder dan 250 km/uur of harder dan 200 km/uur (UIC, n.d.), dat hangt er vanaf of er nieuwe infrastructuur gebouwd wordt. Mocht dit het geval zijn, dan is de grens 250 km/uur, rijdt de trein op al aanwezige infrastructuur dan ligt de grens op 200 km/uur.

Rodrigue (2016) maakt een onderverdeling van transport naar het soort vervoersmiddel dat gebruikt wordt. Hierdoor valt het verkeer dat via de hogesnelheidstrein gaat in deze ordening onder het spoorvervoer. Het schema is te zien in *figuur 3*.



Figuur 3 (Rodrigue, 2016). Vervoersmodaliteiten. HSR is high-speed rail, LRT is Light Rail Transport.

2.4.1 Gebruik van de modaliteiten

De reizen die mensen maken zijn langer geworden en er worden meer reizen gemaakt (Scheiner, 2010). De auto is over het algemeen de populairste manier van transport (Banister, 2002). Autogebruik scoort voor individuen hoog op de gebieden van comfort, flexibiliteit, gemak, persoonlijke veiligheid, privacy en prijs (Bonsall, 2006). Het voordeel van de auto is meer dan alleen maar de bereikbaarheid waarvoor een auto kan zorgen, het kan ook voor een bepaald imago van de gebruiker zorgen (Kent, 2014). Het is een manier van reizen, maar het is ook een manier om jezelf te kunnen definiëren.

De reistijd is ongeveer gelijk gebleven, ondanks de groei van de steden, maar de afstanden die worden afgelegd zijn wel gegroeid. Dit heeft er voor gezorgd dat lokaal openbaar vervoer, fietsen en wandelen minder populair zijn geworden ten koste van de auto (Banister, 2008). Om andere modaliteiten weer aandeel te laten winnen in vergelijking met de auto, moet er niet alleen gefocust worden op reistijd, maar er zal ook naar het imago en het gevoel van mensen bij die andere modaliteiten gekeken moeten worden (Kent, 2014).

Keuze van modaliteiten

De keuze voor het openbaar vervoer of een andere transportmodaliteit wordt bepaald door de kwaliteit van die transportmodaliteit (Beirão en Sarsfield Cabral, 2007). Het gaat echter niet alleen om de 'objectieve' kwaliteit, de perceptie van de kwaliteit van de transportmodaliteit speelt ook een belangrijke rol (Fujii en Kitamura, 2003). Hier is het openbaar vervoer vaak in het nadeel. Bestuurders van de auto schatten de reistijd met de auto vaak relatief gunstiger in (in vergelijking met het openbaar vervoer) dan dat de reistijd met de auto in werkelijkheid is (Beirão en Sarsfield Cabral, 2007). Ook is het zo dat mensen die vaak met het openbaar vervoer reizen het openbaar vervoer hoger inschatten dan mensen die weinig of nooit met het openbaar vervoer reizen. Beleid om het openbaar vervoer te promoten, moet dan ook deels gericht zijn op het imago van het openbaar vervoer of de verbinding (Handy et al., 2005). Dat dit kan helpen in het succesvol maken van de verbinding tonen projecten zoals Q-Link en Qliner in Groningen (RTV Drenthe, 2016) of de Zuidtangent tussen Haarlem en Amsterdam (Rover Haarlem, 2010). Bonsall (2006) zegt wel dat een groot deel van de nieuwe reizen die gemaakt worden, gemaakt worden door gebruikers die eerder ook al van het openbaar vervoer gebruik maakten en dat maar een klein van de nieuwe reizigers uit de auto komt. Voor de openbaarvervoersbedrijven maakt dit niet zoveel uit, extra reizigers blijven extra reizigers, maar het leidt niet of in een kleine mate tot een modal shift.

Trein versus de auto

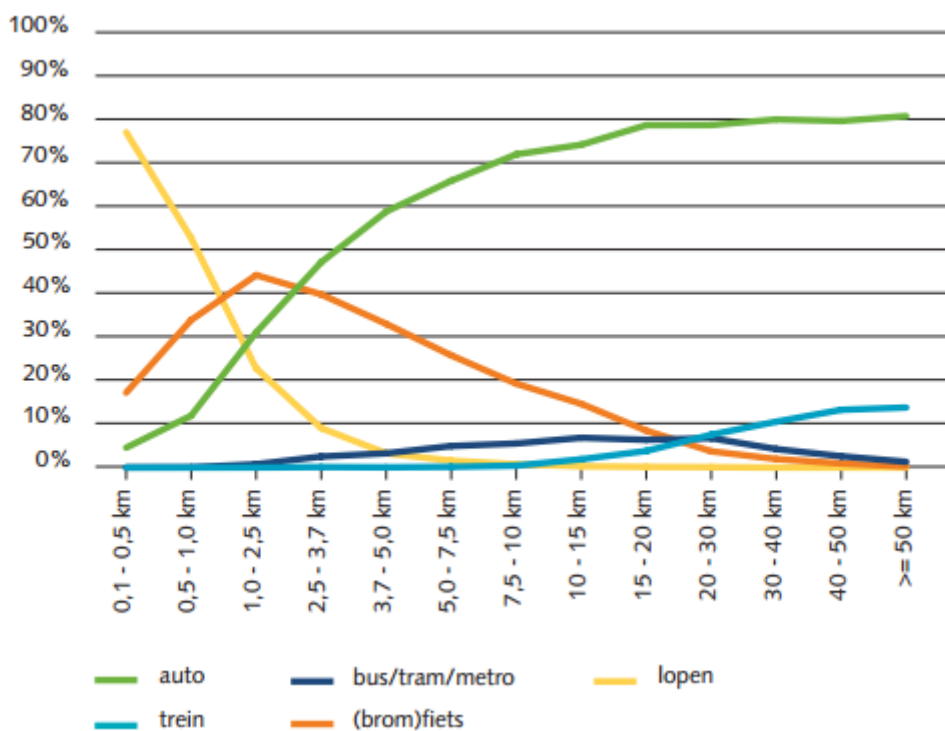
Ondanks dat het spoorvervoer aan het groeien is (Davidson, 1998), door investeringen in spoordiensten in stedelijke gebieden en het aanleggen van hogesnelheidstreinen tussen grotere plaatsen, neemt het aandeel van de trein in Europa wel af ten koste van het vliegtuig en de auto (Gómez-Ibañez en De Rus, 2006). Het is echter wel mogelijk om met investeringen mensen vanuit de auto of het vliegtuig in de trein te krijgen. Fröidh (2005) heeft een onderzoek gedaan naar verbeteringen van een spoorlijn in Zweden en kwam tot de conclusie dat de verbeteringen ervoor zorgden dat mensen van de auto naar de trein overstapten. Mensen gingen ook over een grotere afstand pendelen, omdat door de snellere reistijd het mogelijk was om langere afstanden te reizen. De belangrijkste conclusie van dat onderzoek is dat nieuwe infrastructuur, snellere en betere treinen en een reistijd die op zijn minst even snel, maar liefst sneller is dan de auto het mogelijk maken om de trein de concurrentiestrijd van de auto te laten winnen.

Gebruik modaliteiten in Nederland

Het openbaar vervoer is in Nederland verantwoordelijk voor ongeveer 5% van de verplaatsingen en 11% van de verplaatsingskilometers (CPB en Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid, 2009). 2% van de verplaatsingen gaat met de trein, 3 % van de verplaatsingen gaat met het overig openbaar vervoer

(bus, tram en metro). Qua verplaatsingskilometers is het aandeel van de trein wel groter dan het overig openbaar vervoer. Dit komt omdat de trein relatief meer wordt gebruikt voor verplaatsingen over grote afstanden, zoals te zien is in *figuur 4*. Verplaatsingen met de auto (bestuurder en passagier samen) zijn goed voor ongeveer 75% van de verplaatsingen. De overige verplaatsingen gaan met de (brom)fiets of te voet.

Het openbaar vervoer heeft een relatief groot aandeel in de spits en een relatief groot aandeel in de vervoersstromen naar de vijf grote stedelijke agglomeraties (Amsterdam, Rotterdam, Den Haag, Utrecht en Eindhoven). Dit komt deels omdat dit gebieden en tijdstippen zijn die te maken hebben met veel congestie, waardoor openbaar vervoer een relatief concurrerende prestatie kan neerzetten ten opzichte van de auto. Ook kan het komen doordat er in deze gebieden en naar deze gebieden een groter aanbod van openbaar vervoer is, meer lijnen en een hogere frequentie bijvoorbeeld, waardoor het openbaar vervoer ook aantrekkelijker wordt om te gebruiken.



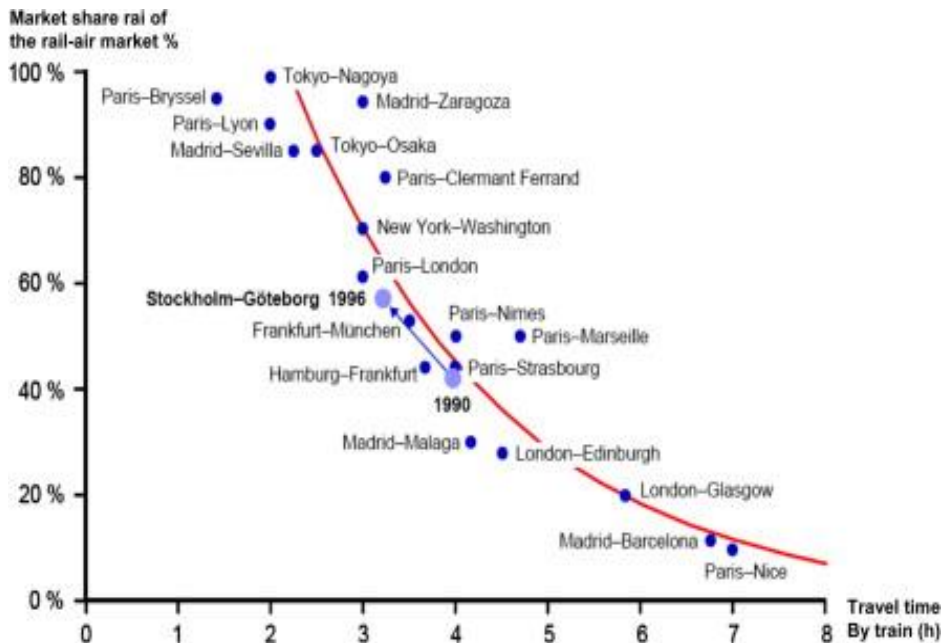
Figuur 4 Gebruik van modaliteiten gebaseerd op de afstand die mensen afleggen (CPB en Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid, 2009)

Afstand en de keuze voor de modaliteit

De afstand is zeer bepalend voor de transportmodaliteit die gekozen wordt. In *figuur 4* is een grafiek te zien die aangeeft bij welke afstand mensen welke vervoersmodaliteit kiezen in Nederland. Zolang de afstand minder dan een kilometer is kiezen veel mensen ervoor om te gaan lopen. De (brom)fiets is ook populair op de korte afstanden. Vanaf een afstand van 500 meter wordt de auto snel populairder. De trein begint pas aandeel te winnen vanaf 10 kilometer, maar blijft altijd ver achter bij de auto. Het is wel zo dat hoe groter de afstand is, hoe populairder de trein is. Het overige openbaar vervoer neemt in populariteit toe tot ongeveer 20-30 kilometer, hierna neemt de populariteit af. Dit kan er mee te maken hebben dat als mensen met het openbaar vervoer moeten reizen, ze bij zulke afstanden eerder voor de trein kiezen dan voor de bus/tram en metro, als de bus/tram/metro überhaupt al zulke afstanden afleggen.

Trein versus vliegtuig

In Nederland zijn er geen nationale vliegverbindingen, maar in het buitenland zijn die er wel. De reden dat er in Nederland geen nationale vliegverbindingen zijn is de afstand. De afstanden zijn in Nederland relatief klein, ook heeft Nederland een zeer goed ontwikkeld spoornet waardoor het ook moeilijker wordt om rendabele binnenlandse vluchten aan te bieden. Ondanks dat er in het buitenland vliegverbindingen



Figuur 5 Gebruik vliegtuig versus trein (Nelldall en Jansson, 2010)

tussen grote(ere) steden zijn, is het vaak ook nog mogelijk om de reis met de trein te maken. In de grafiek van *figuur 5* is een verband te zien tussen de reistijd aan de ene kant en de keuze voor de trein of het vliegtuig aan de andere kant. In deze grafiek is voor een aantal verbindingen te zien dat hoe korter de reistijd met de trein, hoe

hoger het aandeel van de trein is ten opzichte van het vliegtuig. In deze grafiek is data te zien van 2000.

Een mooi voorbeeld van hoe een snellere treinverbinding kan leiden tot een hoger aandeel van de trein ten opzichte van het vliegtuig is de verbinding Madrid-Barcelona. Met een reistijd van bijna 7 uur met de trein, koos minder dan 20% ervoor om deze verbinding met de trein af te leggen. In 2007 is er een treinverbinding gekomen die de verbinding in iets meer dan 2,5 uur doet. Hierdoor is de verhouding trein-luchtvaart veranderd naar 53%-47% (Sánchez-Borràs, 2010). Ondanks dat deze lijn in de grafiek af zou wijken van het patroon, namelijk dat bij zo'n reistijd een groter aandeel van de trein verwacht kan worden, geeft dit wel aan dat hoe korter de reistijd, hoe sneller mensen voor de trein zullen kiezen in plaats van voor het vliegtuig. Een ander mooi voorbeeld wordt gegeven in *figuur 5*, waarbij te zien is dat er nadat de treinverbinding tussen Stockholm en Göteborg versneld was, het aandeel van de trein op de verbinding toe nam ten koste van het vliegtuig.

De afstand speelt ook een rol. Voor de opkomst van de hogesnelheidstrein was de trein tot afstanden van 400 kilometer een concurrent voor het vliegtuig, bij een grotere afstand won het vliegtuig het meestal van de trein. Met de opkomst van hogesnelheidstreinen is deze afstand gegroeid en kan de trein ook concurreren met het vliegtuig tot afstanden van 800 kilometer (Román en Martín, 2014). Het voordeel van een hogesnelheidstrein ten opzichte van het vliegtuig is de mogelijkheid voor interoperabiliteit met overig treinvervoer (Chen en Hall, 2011), hiermee wordt bedoeld dat hogesnelheidstreinen ook over spoor kunnen rijden waar normale treinen over heen rijden en op deze manier wordt het voor hogesnelheidstreinen ook mogelijk om in de centra van grotere plaatsen te stoppen, terwijl een vliegveld meestal meerdere kilometers van het centrum van een stad af ligt.

Capaciteit verschillende modaliteiten

Bonsall (2006) maakt een rangschikking waarin hij verschillende soorten openbaar vervoer afzet tegen het aantal mogelijke gebruikers. Treinen hebben de grootste capaciteit, gevolgd door de metro, lightrail (LRT), trams, trolleybussen, gewone bussen, vraagafhankelijk openbaar vervoer en als laatste de taxi. Hij maakt hierbij wel de aantekening dat (trolley)bussystemen de capaciteit van lightrail kunnen benaderen. Hiervoor zijn wel verschillende maatregelen nodig, zoals bijvoorbeeld vrije busbanen of stoplichtbeïnvloeding. Zogenaamde Bus Rapid Transit-netwerken (BRT) kunnen voor relatief weinig geld een capaciteit leveren die de capaciteit van Light Railnetwerken (LRT) kan benaderen. Zeker in derde wereldlanden wordt er daarom veel gebruik gemaakt van BRT in plaats van LRT (Fouracre et al., 2002), met als bekende voorbeelden de Transmilenio in Bogota, de Mexibús en Metrobús in Mexico-Stad en het busnetwerk van Curitiba.

Eisen aan het openbaar vervoer

Huidige gebruikers van het openbaar vervoer stellen andere eisen aan het openbaar vervoer dan potentiële gebruikers (dell'Olio et al., 2011). Gebruikers van het openbaar vervoer vinden wachttijden, schoonheid en comfort het belangrijkste, daar waar potentiële gebruikers wachttijden ook belangrijk vinden, maar ook meer waarde hechten aan reistijd en aan de drukte in het openbaar vervoer. Om nieuwe reizigers aan te trekken, kan het dus handig zijn om te investeren in capaciteit en in snelle verbindingen. In het geval van de verbinding Groningen-Leer is te zien dat een verhoging van de frequentie, dus een verhoging van de capaciteit en een verhoging van het aantal reismogelijkheden, heeft geleid tot een significante stijging in het reizigersgebruik (RTV Noord, 2013).

Investerings

Investerings in verschillende soorten modaliteiten leiden tot verschillende resultaten. In een onderzoek naar de invloed van infrastructuur op de groei van werkgelegenheid in de regio van Parijs vindt Padeiro (2013) bijvoorbeeld dat snelwegen een grote invloed hebben op de groei van de werkgelegenheid (vooral in de kleinste gemeenschappen), daar waar nieuwe treinstations nauwelijks invloed hebben. Arbués et al. (2015) vinden dezelfde resultaten, maar dan voor Spanje.

2.5 Perceptie

Mensen kiezen wat voor transportmodaliteit ze gebruiken op basis van hun perceptie van de kwaliteit van de verbinding die de transportmodaliteiten kunnen leveren (Fujii en Kitamura, 2003). Het gaat dus niet alleen om de kwaliteit van de transportmodaliteit op een bepaalde verbinding, al speelt de 'objectieve' kwaliteit ook een rol. De objectieve kwaliteit van veel services is echter niet of zeer moeilijk te meten (Lupo, 2013). De perceptie speelt een belangrijke rol bij de keuze voor een bepaalde transportmodaliteit. Het imago van de verschillende transportmodaliteiten speelt hierin een belangrijke rol.

2.5.1 Imago

De *Transit Cooperative Research Program (TCRP)* definieert imago op de volgende manier: *'the set of ideas and impressions, both rational and emotional, which major stakeholders form about the organisation or industry'* (TCRP, 2000). Imago is dus gebaseerd op ideeën over een bepaald iets, in plaats van op 'harde' feiten. Imago is dan ook iets wat subjectief is en niet objectief.

De auto heeft vaak een beter imago dan de trein (OV-Magazine, 2015). Het rijden in een auto wordt vaak gezien als de 'ultieme vorm van vrijheid' (Sheller, 2004), in tegenstelling tot het openbaar vervoer waar je gebonden bent aan een dienstregeling en minder zelf kunt kiezen wanneer je weg gaat. Veel mensen vinden het ook leuk om te rijden. Hierdoor heeft de auto in de perceptie al een voorsprong op het openbaar vervoer.

Binnen het openbaar vervoer zit er ook een verschil in perceptie tussen de verschillende mogelijkheden van openbaar vervoer. Hogesnelheidstreinen worden bijvoorbeeld over het algemeen beter beoordeeld dan gewone treinen (Börjesson, 2014). Veel mensen zien hogesnelheidstreinen als een luxere versie van ‘normale’ treinen.

2.5.2 Verschil tussen busvervoer en treinvervoer

Er wordt ook een verschil in perceptie verondersteld tussen busvervoer en railvervoer. Scherer en Dziekan (2012) vinden in hun onderzoek dat, uitgaande van dezelfde kwaliteit en service, mensen er liever voor kiezen om met railvervoer (trein of lightrail) te reizen dan met de bus. St-Louis et al. (2014) vinden in een onderzoek in Canada dat treinreizigers vaak meer tevreden zijn over hun reis dan busreizigers, maar dat reizigers van openbaar vervoer in het algemeen minder tevreden zijn over hun reis dan automobilisten. Dit onderzoek gaat wel over pendelverkeer, er is niet gekeken naar verkeer voor andere redenen, zoals bijvoorbeeld toerisme.

Ondanks dat reizigers een hogere perceptie van railvervoer dan van busvervoer hebben, stellen Ben-Akiva en Morrikawa (2002) dat een busverbinding die dezelfde kwaliteit levert, op onderdelen zoals reiskosten en reistijd, net zoveel reizigers kan trekken als een railverbinding, in tegenstelling tot wat veel overheden denken (Hensher et al., 2015; Hensher en Waters, 1994). Op het moment dat een railverbinding een betere kwaliteit levert, door bijvoorbeeld een hogere frequentie, betere voertuigen of een snellere reistijd, zal dat leiden tot meer reizigers. Deze effecten zijn echter ook te behalen met een hoogwaardig busnetwerk (Fouracre et al., 2002), zoals systemen in Bogota (Gilbert, 2007), en Istanbul (Alpkokin en Ergun, 2012) laten zien. De Zuidtangent tussen Amsterdam en Haarlem en de Q-liners en het Q-linknetwerk in Groningen en Drenthe zijn hier Nederlandse voorbeelden van.

2.6 Overstap

Een overstap kan twee functies hebben (Bak et al., 2012):

- Extra bestemmingen die bereikt kunnen worden.
- Minder reistijd en lagere kosten door extra verbindingen.

Een overstap heeft een grote invloed op de perceptie van kwaliteit van een reis (Groenendijk, 2015). Een overstap zorgt voor een verminderde aantrekkelijkheid van de reis, omdat mensen overstappen vervelend vinden. Reizigers zien een overstap als een barrière voor de reis (Chowdhury et al., 2013). Een overstap kan potentiële gebruikers van het openbaar vervoer afschrikken (Wardman, 2001), de tevredenheid van bestaande gebruikers verminderen (Hine en Scott, 2000) en het gebruik van het openbaar vervoer beïnvloeden (Lam en Xie, 2002).

Een overstap bestaat uit drie componenten (Guo en Wilson, 2011):

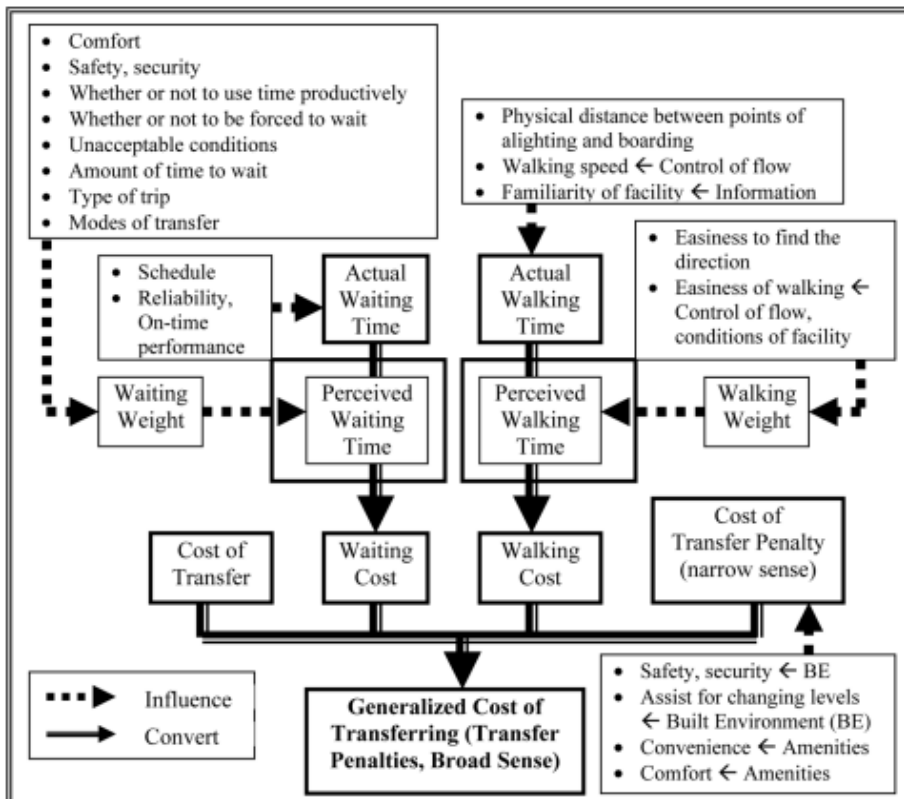
- Het lopen van het ene vervoersmiddel naar het andere vervoersmiddel.
- Het wachten.
- Een *transfer penalty*

2.6.1 Transfer penalty

Een *transfer penalty* is een psychologisch aspect wat afhangt van de overstapomgeving (Ortuzar en Willumsen, 2004). Overstappen kost tijd en zorgt voor ongemak (Iseki en Taylor, 2009), ook kunnen er financiële kosten aan zitten en kan het zorgen voor een minder comfortabele reis. Het begrip *transfer penalty* kan gebruikt worden op twee verschillende manieren. In de breedste zin van het begrip gaat het over alle dingen (zowel emotionele stress, tijd, geld en andere ongemakken) die gepaard gaan met het overstappen en een hindernis voor de reis kunnen vormen (Liu et al., 1997). Als het begrip enger

gebruikt wordt, dan gaat het over de kosten van overstappen die niet financieel of qua tijd zijn, maar die meer psychologisch zijn.

2.6.2 Kosten van het overstappen



Figuur 6 (Iseki en Taylor, 2009) De kosten van overstappen

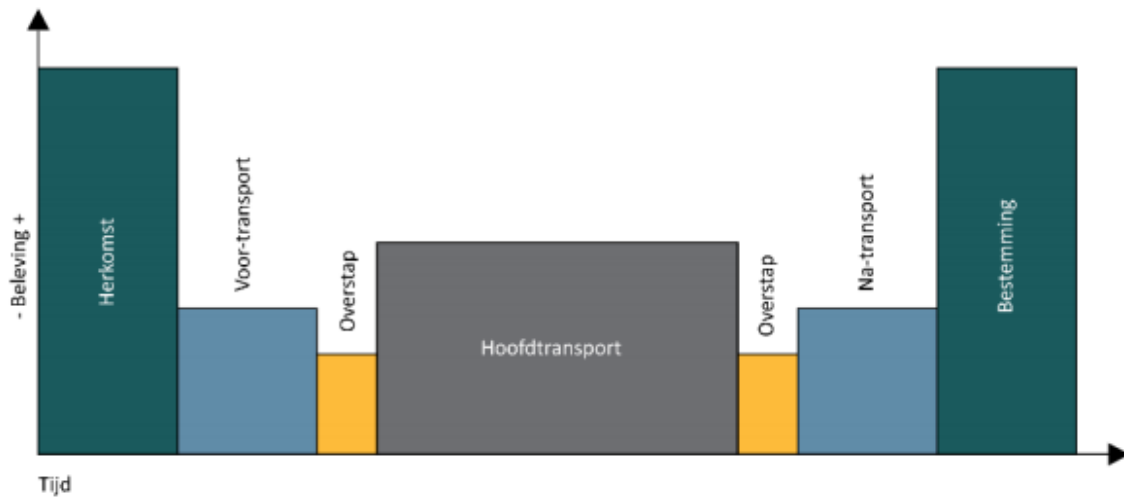
Overstappen brengt dus kosten met zich mee. In *figuur 6* is een model te zien hoe de kosten van overstappen tot stand komen. Een belangrijk punt is dat het niet alleen gaat om de 'echte' wachttijd en wandeltijd (naar de haltes en van de haltes af), maar dat de perceptie van die tijd eigenlijk net zo belangrijk is. De perceptie van de wachttijd heeft onder andere te maken met zaken als comfort, (sociale) veiligheid en of de tijd

ook productief te gebruiken is.

Ook wordt in dit schema het verschil gemaakt tussen kosten in brede zin en kosten in enge zin, waarbij de kosten in brede zin gaat over de financiële kosten en de kosten in tijd, terwijl het bij de kosten in enge zin meer gaat om meer abstracte dingen zoals sociale veiligheid, gemak en comfort.

2.6.3 Wachttijd

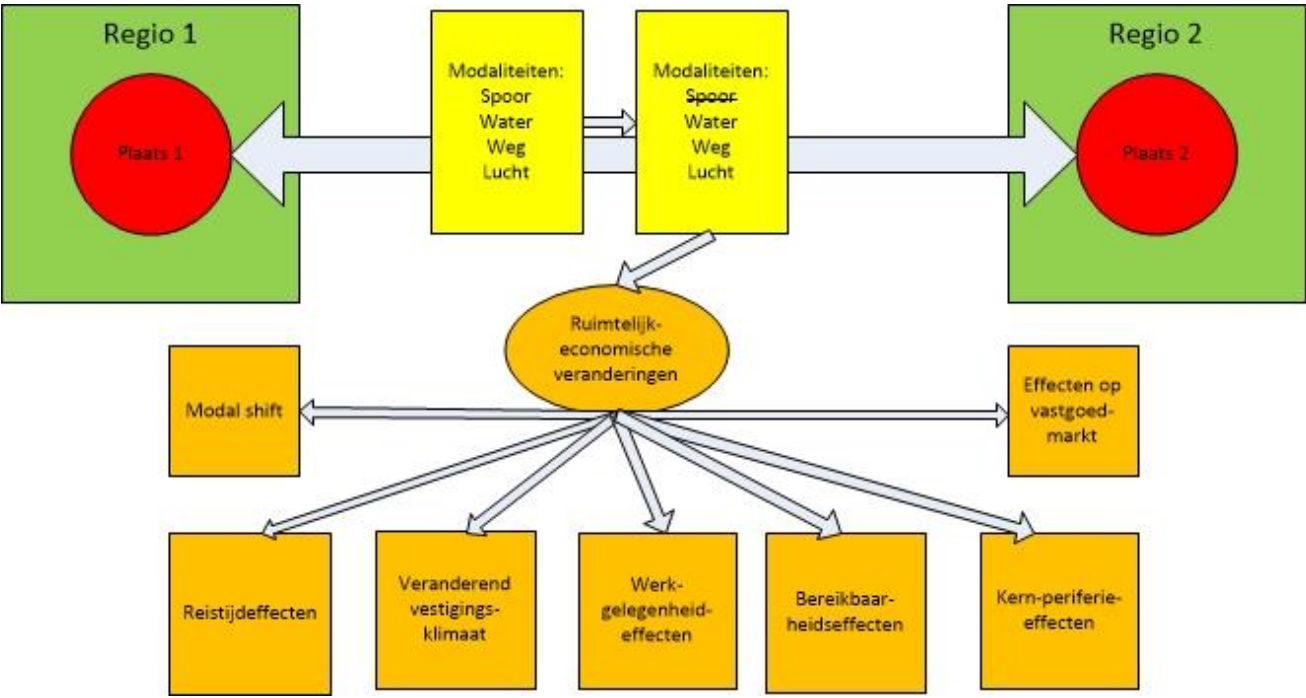
Vooraf het wachten vinden mensen vervelend (Peek en Van Hagen, 2002) en de wachttijd wordt meestal ook overschat. Wat 1 minuut wachttijd is, wordt vaak als 3 minuten ervaren (Groenendijk, 2015). In *figuur 7* is te zien hoe mensen hun reistijd ervaren. Te zien is dat mensen de hoogste waardering geven aan wanneer ze op hun bestemming zijn of nog moeten vertrekken. Wat de reis zelf betreft is te zien dat mensen de hoogste waardering geven aan het hoofdtransport en daarna aan het voor- en natransport (transport dat nodig is om bij de halte van openbaar vervoer te komen of het transport dat nodig is om van de halte van het openbaar vervoer naar de finale bestemming te gaan). De overstap krijgt de laagste waardering.



Figuur 7 Hoe mensen de reistijd ervaren (Peek en Van Hagen, 2002)

De NS heeft een *klantenwenspiramide* laten ontwikkelen die gebaseerd is op de beleving van klanten (Van Hagen et al., 2000). Deze piramide is ontwikkeld om te kijken wat mensen belangrijk vinden. De belangrijkste punten zijn (sociale) veiligheid en betrouwbaarheid. Snelheid, gemak en comfort zijn ook belangrijke pijlers van deze piramide. Maar ook al worden deze dingen verbeterd, een overstap zal nooit een positieve invloed op een lijn en het gebruik van de lijn hebben, ook al zorgt het nauwelijks voor extra reistijd (Groenendijk, 2015).

Hoofdstuk 3. Conceptueel model



Hoofdstuk 4. Beschrijving van het onderzoeksgebied

In het komende hoofdstuk zal het gebied beschreven worden. Eerst zullen de modaliteiten als genoemd door Zhang et al. (2007) worden beschreven, hierna zal er ook nog een korte beschrijving van het gebied zelf gegeven worden.



Figuur 8 Verbindingen in de regio van het onderzoeksgebied

In *figuur 8* is het gebied tussen Groningen en Bremen aangegeven met daarin de verschillende verbindingen die in deze scriptie behandeld worden. De treinverbindingen tussen Groningen en Leer en tussen Leer en Bremen zijn aangegeven, net zoals de snelwegverbinding tussen Groningen en Bremen.

4.1 Verschillende modaliteiten

4.1.1 Spoorlijn

Deze masterthesis gaat over het verdwijnen van de directe spoorverbinding tussen Groningen en Leer. Op 4 december 2015 voer er een schip tegen de Frieschenbrücke (De Volkskrant, 2015), een brug op dit traject over de rivier de Ems. Hierdoor is de brug de komende jaren buiten dienst. Er is onderzocht of de brug herbouwd of gerepareerd kon worden. Een nieuwe brug bouwen kost meer geld dan het repareren van de brug (NDR, 2016). Op 10 oktober 2016 is bekend geworden dat de brug waarschijnlijk vanaf 2021 weer gebruikt kan worden, er is ook een kleine kans dat de brug vanaf 2020 gebruikt kan worden (OV-Magazine, 2016). Het klapdeel, wat het zwaarst beschadigd was, moet vervangen worden, de rest van de brug kan wel gerepareerd worden. De kosten hiervan zijn ongeveer 30 miljoen euro (Nord West Zeitung, 2016). Deutsche Bahn heeft aangegeven dat er genoeg geld beschikbaar is om de brug te kunnen repareren (Dagblad van het Noorden, 2016). Het schip dat tegen de brug aan is gevaren is wel verzekerd voor dit soort ongevallen, maar de verzekeraar wil maar maximaal 4 miljoen uitkeren.

Rechtszaak

Het Duitse Openbaar ministerie in Aurich heeft de kapitein van het schip en de loods die het schip begeleidde aangeklaagd voor 'het in gevaar brengen van het scheepvaartverkeer' en een geldboete geëist (NDR.de, 2016). De rechtbank in Leer heeft echter besloten om deze twee mensen niet te vervolgen (NOS, 2016). Volgens de rechtbank zijn er door beide personen wel fouten gemaakt, maar is er geen sprake van grof plichtverzuim. De schipper had aan de brugwachter gevraagd of hij de brug mocht passeren en toen had de brugwachter gezegd dat er binnen drie minuten een trein aan zou komen en dat de boot daarna zou kunnen passeren. De kapitein dacht dat de brug daarna direct open zou gaan en gaf vol gas om de brug te passeren. Maar de brug was nog niet opengegaan en hierdoor was een botsing onvermijdelijk. Het Openbaar Ministerie in Aurich kan nog in beroep gaan.

De verbinding

Er maakten ongeveer 700 mensen per dag gebruik van de treinverbinding tussen Groningen en Leer (Ministerie van Infrastructuur en Milieu, 2016). Het aantal reizigers was de laatste jaren flink aan het stijgen door een sterk verbeterde dienstregeling en een marketingcampagne.

Het traject Groningen-Leer maakt deel uit van het grotere traject Groningen-Bremen. Dit traject is 173 kilometer lang en de reistijd per trein tussen Groningen en Bremen was ongeveer 2 uur en drie kwartier toen de brug nog functioneerde (Wunderline, 2014). Toen de brug er nog was, moest er in Leer worden overgestapt op de sneltrein naar Bremen. Door het ongeluk met de brug rijden er geen treinen meer, maar er rijden nu treinvervangende bussen. Om de reis te maken moet er eerst met de trein van Groningen naar Winschoten gereisd worden, vervolgens moet er in Winschoten overgestapt worden op de bus naar Leer en dan kan er in Leer overgestapt worden op de trein naar Bremen (en verder). Deze bus rijdt elk uur. Vanaf november zal de trein door kunnen rijden naar Weener. Dan hoeft er een kleiner stuk met de bus gereisd te worden. Er rijdt ook een directe vervangende bus tussen Groningen en Leer, deze bus doet er een half uur korter over om in Leer te komen dan de route waarbij in Winschoten moet worden overgestapt (NS, 2016a). Deze bus rijdt echter één keer in de twee uur. Voor de verbinding Groningen-Leer is de directe bus wel sneller dan dat de treinverbinding was. De directe trein tussen Groningen en Leer reed elk uur (Wiederline, 2015), met een goede aansluiting in Leer op de treinen richting Emden en Bremen. De aansluiting richting Münster was minder goed, hiervoor moest een half uur gewacht worden in Leer.

Verbindingen en reistijd

In onderstaande tabel (tabel 1) worden een aantal verbindingen vanuit Groningen via de spoorlijn naar Leer weergegeven met de reistijden en frequenties. De gegevens hiervan komen uit de reisplanner van de NS en de reisplanner van Deutsche Bahn. Er is voor deze bestemmingen gekozen omdat dit de mogelijke overstappen in Leer zijn. Dit zijn de reistijden in augustus 2016. Vanaf november 2016 gaan de treinen doorrijden naar Weener en moet je vanaf daar het laatste stukje met de bus naar Leer. Doordat de bus dan een kleiner stuk hoeft af te leggen en niet meer door verschillende dorpen heenrijdt, zal de reistijd met de stopbus dan korter worden. Dit wil echter niet zeggen dat de reizen van Groningen naar Emden/Bremen/Münster dan ook daadwerkelijk minder tijd gaan kosten, dit hangt van de aansluitingen in Leer af.

In tabel 1 staat hoe lang het nu duurt om met het openbaar vervoer een bepaalde verbinding te reizen. Al deze verbindingen beginnen in de stad Groningen. Om te vergelijken is er ook een tabel gemaakt met daarin de tijd die het kost om deze verbinding met de auto af te leggen (tabel 2). De gegevens hiervan komen van Google Maps, hierbij dient de kanttekening gemaakt te worden dat er geen rekening is gehouden met files en drukte, vooral op de verbinding naar Bremen kan dit een rol spelen. Google Maps geeft wel files en drukte aan, maar voor een goede vergelijking is die data in de tabel niet meegenomen. Google Maps houdt wel rekening met de maximumsnelheden. Voor de vergelijking zijn

ook de reistijden van Flixbus meegenomen, deze gegevens komen uit de reisplanner op de website van deze vervoerder.

Verbinding	Frequentie	Overstappen	Reistijd
Groningen-Leer met de stopbus	1x per uur	1 (in Winschoten)	1 uur en 33 minuten
Groningen-Leer met de snelbus	1x per 2 uur	0	55 minuten
Groningen-Bremen met de snelbus	1x per 2 uur	1 (in Leer)	2 uur en 35 minuten
Groningen-Bremen met de stopbus	1x per uur	2 (in Leer en Winschoten)	3 uur en 13 minuten
Groningen-Emden met de snelbus	1x per 2 uur	1 (in Leer)	1 uur en 39 minuten of 2 uur en 2 minuten. Dit hangt af van de overstaptijd in Leer, soms is die 52 minuten en soms is die 28 minuten.
Groningen-Emden met de stopbus	1x per uur	2 (in Winschoten en Leer)	2 uur en 17 minuten
Groningen-Münster met de snelbus	1x per 2 uur	1 (in Leer)	2 uur en 54 minuten of 3 uur en 26 minuten. Dit hangt af van de overstap in Leer en of vanaf Leer de intercity of de stoptrein wordt genomen.
Groningen-Münster met de stopbus			3 uur en 37 minuten, deze reistijd wisselt echter een beetje afhankelijk van de aansluitingen in Leer en of de intercity of de stoptrein tussen Leer en Münster gepakt wordt. Vaak is het echter sneller om via Zwolle en Enschede te reizen dan met de stopbus via Leer.

Tabel 1: reistijd met de trein

Verbinding	Reistijd met de auto
Groningen-Leer	48 minuten
Groningen-Bremen	1 uur en 43 minuten
Groningen-Emden	1 uur
Groningen-Münster	2 uur en 1 minuut
Verbinding	Reistijd met Flixbus
Groningen-Leer	55 minuten
Groningen-Bremen	2 uur en 40 minuten

Groningen-Emden	Flixbus biedt deze reis niet aan.
Groningen-Münster	3 uur

Tabel 2: Reistijd met Flixbus en de auto

De spoorlijn van Groningen naar Leer loopt via Hoogezand-Sappemeer, Winschoten en Bad Nieuweschans naar de Duitse Grens. In Duitsland zijn er stations in Leer en in Weener. Er zijn plannen om in Duitsland nieuwe stations te openen aan deze lijn (RTV Noord, 2015a), deze stations moeten geopend (of heropend) worden in Bunde en Ihrhove. Een groot deel van de lijn is enkelsporig en de lijn is een diesellijn.

Goederenvervoer

De lijn heeft ook een functie voor het goederenvervoer. Drie tot vijf keer per week werd de lijn gebruikt voor een transport van Veendam via Leer en Bremen naar Malmö (Ministerie van Infrastructuur en Milieu, 2016). Het is, nu de directe spoorverbinding tussen Groningen en Leer weg is, niet meer mogelijk om dit transport uit te voeren. Hiervoor zullen andere routes of andere modaliteiten gevonden moeten worden. De functie voor vrachtverkeer is echter, door beperkingen bij onder andere Veendam en in Duitsland, zeer beperkt (Tweede Kamer der Staten-Generaal, 2003).

Wunderline

Er zijn ambitieuze plannen om de verbinding tussen Groningen en Bremen te versnellen. Dit is het project *Wunderline*. De bedoeling is dat het mogelijk wordt om in minder dan twee uur van Groningen naar Bremen te reizen (Provincie Groningen, 2014c), in de meest ambitieuze plannen wordt zelfs een tijd genoemd van 1 uur en 23 minuten (Provincie Groningen, 2015). Dit zou betekenen dat de verbinding bijna twee keer zo snel zou moeten worden als dat hij eerst was. Dit traject zou een mogelijk onderdeel moeten worden van een toekomstige railcorridor tussen Amsterdam en Hamburg en eventueel van daaruit nog verder naar Scandinavië (Provincie Groningen, 2014a). Ook voor het goederenvervoer zou het een behoorlijke verbetering zijn.

Hiervoor zijn wel de nodige maatregelen nodig om de dienstregeling te kunnen versnellen (Provincie Groningen, 2010). In Nederland kan hierbij bijvoorbeeld gedacht worden aan het vergroten van de capaciteit van de stations in de stad Groningen, zowel het Hoofdstation als station Europapark, en het verhogen van de baanvaknelheid. Om het traject te versnellen is het ook nodig dat de doorgaande trein minder vaak stopt. De trein stopt in Nederland nu nog vier keer in Hoogezand-Sappemeer en op nog een paar andere kleine stations, hierdoor wordt de trein behoorlijk vertraagd. De eerste stap is dat op het Nederlandse deel van het traject een sneltrein wordt ingevoerd (Provincie Groningen, 2014b), die dan eventueel ook verder doorgetrokken kan worden richting Duitsland. Grote delen van het traject tussen Groningen en Bremen zijn enkelsporig. Om de reistijd te kunnen versnellen en de reis betrouwbaarder te kunnen maken is het nodig om een aantal trajecten te verdubbelen, dit speelt vooral op het traject tussen Oldenburg en Leer in Duitsland. Zolang hier het spoor niet verdubbeld is, is het moeilijk om het traject echt te versnellen.

Het is een internationaal project waarvoor de meeste interesse uit Nederland en dan vooral uit Groningen komt. Vanuit Duitse kant is de interesse een stuk minder (NDR1 Niedersachsen, 2015). Dit zou er mee te maken kunnen hebben dat de Duitsers minder urgentie voelen omdat zij minder behoefte zien, bijvoorbeeld met betrekking tot de arbeidsmarkt die in de grensstreek in Duitsland beter presteert dan in Groningen (E&E Advies, 2014). Het kan er ook mee te maken hebben dat de financiële situatie van het Bundesland Niedersachsen niet heel florissant is (Niedersächsisches Finanzministerium, 2015), waardoor het investeren in deze lijn voor dit Bundesland wat minder prioriteit heeft. Een andere reden zou kunnen zijn dat Duitsland veel achterstallig onderhoud aan zijn

infrastructuur heeft (DIW Berlin, 2013) en dat ze daar meer prioriteit aan zouden kunnen geven dan aan de lijn Groningen-Leer.

Zowel vanuit Nederland als vanuit Duitsland is er bij sommige partijen de angst dat de lijn er voor kan zorgen dat de havens van Rotterdam en Amsterdam aan de ene kant en de havens van Bremen en Hamburg meer met elkaar gaan concurreren (IHK, (Weser Kurier, 2015). Door het *Wunderline*-project kunnen de mogelijkheden voor goederenvervoer op deze lijn uitgebreid worden, maar daar is dit project niet primair voor bedoeld.

Het is een project dat veel geld kost. De provincie Groningen en het rijk hebben al geld gereserveerd voor een onderzoek naar de aanleg van de lijn en voor de aanleg zelf. Een deel van dit geld wat in Nederland gereserveerd is, is voor ingrepen in Duitsland. Er is ook al een verzoek gedaan voor een TEN-T-subsidie (Wunderline, 2014). Europa heeft dit bedrag ook toegekend (European Commission, 2015; RTV Noord, 2015e). Deze subsidie is echter alleen voor het onderzoek naar wat er nodig is om de lijn te kunnen verbeteren, voor de aanleg van een nieuwe lijn kan weer opnieuw subsidie aangevraagd worden. De aanleg zal niet in zijn geheel door de subsidie vanuit Europa betaald worden, hiervoor is het ook nodig dat de andere overheden, zowel op regionaal als nationaal niveau in Nederland en Duitsland, er geld bij leggen.

Friesenbrücke

Toen het plan bedacht werd om de verbinding tussen Groningen en Bremen te verbeteren en versnellen, was de Frieschenbrücke nog in bedrijf. De Frieschenbrücke was een 335 meter lange, enkelsporige brug over de rivier de Ems bij het plaatsje Weener (Ostfriesland, 2015). De brug stond bekend als een bottleneck in de verbinding tussen Groningen en Leer. De brug was enkelsporig, slecht onderhouden, had een lage baanvaknelheid en stond vaak open (Dagblad van het Noorden, 05-12-15). Soms stond de brug zelfs een paar dagen achtereen open om grote schepen van de Meyer Werft, een scheepswerf die stroomopwaarts ligt door te laten. Er liggen dus kansen om de brug te herbouwen op een manier dat hij geen knelpunt meer vormt in de verbinding. De minister van Verkeer van Niedersachsen heeft het bijvoorbeeld over een dubbelsporige brug die geëlektrificeerd is (NDR1 Niedersachsen, 2015). Ook vanuit Nederland zijn er geluiden om als de brug herbouwd moet worden, het dan maar gelijk goed en toekomstbestendig te doen (D66 Groningen, 2015; VVD Groningen, 2015). Naast het feit dat de brug een spoorbrug was, was het ook een fietsers- en voetgangersbrug. Doordat de eerstvolgende verbindingen over de Ems pas bij Leer en Papenburg liggen (wat allebei ongeveer 15 kilometer van Weener is), was het voor fietsers een belangrijke verbinding tussen Weener en Westoverledingen (de gemeente die aan de andere kant van de Ems ligt).

Deutsche Bahn heeft aangegeven de spoorlijn Groningen-Leer voorlopig niet te elektrificeren (Treinreiziger, 2016), dit zou te veel geld kosten en vanwege het lage aantal reizigers weinig opleveren. Dit betekent dus ook dat de brug niet geëlektrificeerd zal worden.

4.1.2 Bus

De spoorlijn is niet de enige manier om tussen Groningen en Leer te reizen. Er rijden ook particuliere bussen tussen Groningen en Leer (Flixbus, 2016; Postbus, 2016). Deze bussen zijn voornamelijk bedoeld voor verbindingen tussen Groningen, Oldenburg, Bremen of verder Duitsland in, zoals naar Berlijn en Hamburg. Maar een aantal van deze bussen stopt ook in Leer. Zo rijdt Flixbus 6 keer per dag tussen Groningen en Leer voor prijzen vanaf 9 euro (MeinFernBus, 2016), waar dit bij Arriva €13,20 kost (Arriva, 2016). Deze bussen zijn dus goedkoper dan de trein (of treinvervangende bus). De dienstregeling is echter wel minder uitgebreid en de bussen zijn iets trager dan de directe bussen tussen Groningen en Leer, maar wel weer sneller dan de verbinding met de overstap in Winschoten. Ook rijden er bussen op de verbinding tussen Groningen aan de ene kant en Oldenburg en Bremen aan

de kant. Vanaf Oldenburg of Bremen is het ook mogelijk om verder te reizen in Duitsland of naar andere landen zoals Denemarken. Zo is het bijvoorbeeld mogelijk om zeven keer per dag naar Berlijn te reizen met Flixbus, dit wel eventueel met een overstap in Hamburg. De bussen van Flixbus zijn eigenlijk meer een intercity-verbinding dan dat ze een rol spelen op de verbinding Groningen-Leer.

4.1.3 Auto

De belangrijkste manier van transport tussen Groningen en Leer is de auto. Deze manier van transport gaat voornamelijk via de A7 (Nederland) en de A280 en A31 (Duitsland). De A7 loopt van Amsterdam, via de Afsluitdijk en Groningen naar de Duitse grens, hier gaat hij over in de A280 in Duitsland en die sluit weer aan op de A31, wat de snelweg is van het Ruhrgebied naar Emden. Deze snelweg komt langs Leer en via deze snelweg is het ook mogelijk om de rest van Duitsland te bereiken. De grensverbinding bij Bad Nieuweschans is één van de meest rustige snelweggrensovergangen van Nederland (Rijkswaterstaat, 2012), met een intensiteit van tussen de 5.000 en de 10.000 auto's per dag. Het aantal reizigers is echter hoger, omdat er meerdere mensen in een auto kunnen zitten. Ook qua vrachtverkeer is de verbinding relatief rustig in vergelijking met andere grensovergangen. De grensovergang heeft een wat hoger aandeel vrachtverkeer in vergelijking met personenverkeer. Dit geldt eigenlijk voor alle grensovergangen. De grensovergang bij Bad Nieuweschans heeft wel een relatief laag aandeel vrachtverkeer in vergelijking met bijvoorbeeld de grensovergangen bij Oldenzaal, Arnhem of Venlo. Dit zijn echter belangrijke doorvoerroutes voor de havens van Rotterdam, Amsterdam en Antwerpen richting Duitsland.

In de periode 2004-2011 is de verbinding wel drukker geworden, maar het blijft nog steeds een van de rustigste snelweggrensovergangen van Nederland. De verwachting van Rijkswaterstaat is dat de verbinding nog wel iets drukker wordt, maar het zal een van de rustigste snelweggrensovergangen van Nederland blijven.

4.1.4 Luchtvaart

De luchtvaart speelt geen rol van betekenis in het vervoer tussen Groningen en Leer of het vervoer tussen Groningen en Bremen. Van Groningen naar Leer is het 75 kilometer en van Groningen naar Bremen is het 179 kilometer. Op deze afstanden speelt vliegverkeer geen rol, omdat de auto en de trein het vervoer efficiënter kunnen doen. Groningen heeft een klein regionaal vliegveld en Bremen heeft ook een vliegveld. Het vliegveld van Groningen heeft alleen een regionale functie. Vanuit Groningen zijn er onder andere vluchten richting Londen, Gdansk, Kopenhagen en een aantal mediterrane bestemmingen. Het vliegveld van Bremen is groter en heeft een belangrijkere functie. Vanuit Bremen is het mogelijk om onder andere te vliegen naar Amsterdam, een aantal binnenlandse bestemmingen in Duitsland, Stockholm en een aantal bestemmingen rondom de Middellandse Zee (Airport Bremen, 2016). Vanaf het Hoofdstation in Groningen is er één keer per dag een directe busverbinding naar het vliegveld in Bremen (MeinFernBus, 2016).

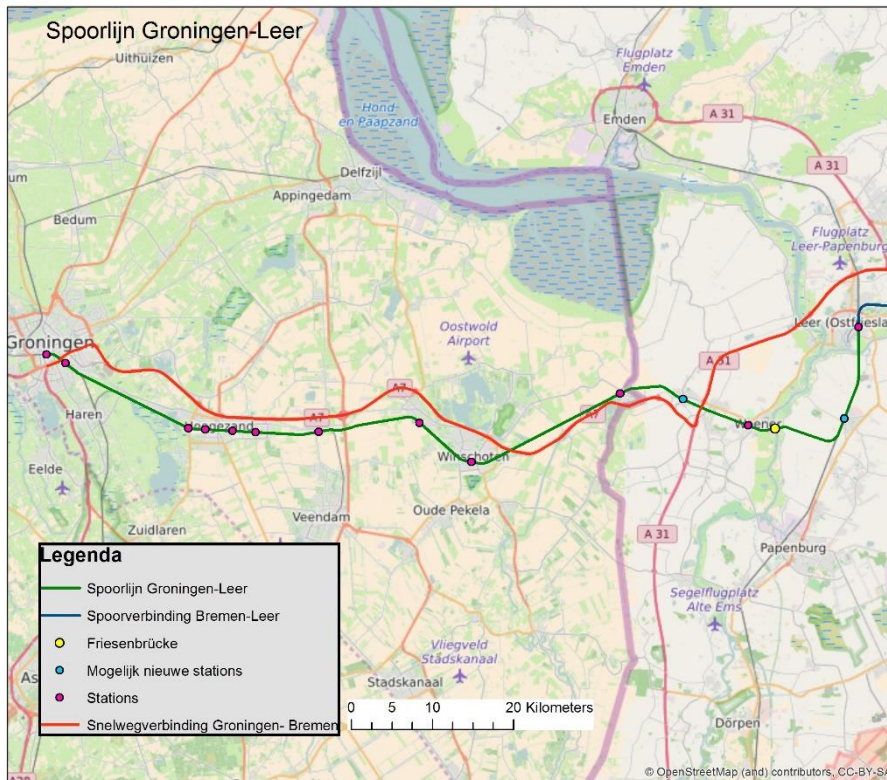
4.1.5 Andere modaliteiten van transport

Zhang et al. (2007) noemen ook nog andere modaliteiten van transport, zoals lopen en de fiets. Dit zijn echter vooral modaliteiten voor in de stad of voor pendelverkeer van omliggende dorpen en steden naar een bepaalde stad. De afstanden tussen Groningen en Leer of Groningen en Bremen zijn te groot voor dagelijks gebruik van een van deze modaliteiten.

4.2 Het gebied

In deze paragraaf worden kort de gebieden beschreven waarvoor de verbinding Groningen-Leer een rol speelt. Ook zal er bij elk gebied een kaartje zijn waarop de verbinding tussen Groningen-Leer-Bremen wordt weergegeven.

4.2.1 Groningen



Figuur 9 De verbinding tussen Groningen en Bremen in de regio Groningen en het grensgebied in Duitsland

De verbinding Groningen-Leer verbindt de plaatsen Groningen en Leer. Groningen is de hoofdstad van de provincie Groningen en heeft ruim 200.000 inwoners (CBS, 2015a). De provincie Groningen heeft ruim 580.000 inwoners (CBS, 2016). Groningen is de grootste gemeente en stad. Een aantal andere belangrijke kernen zijn Hoogezand-Sappemeer, Veendam, Delfzijl en Winschoten. Deze plaatsen zijn echter significant kleiner dan de stad Groningen. De stad Groningen domineert de provincie dan ook. Een aantal belangrijke voorzieningen is geconcentreerd in de stad Groningen, zoals een universiteit, meerdere grote ziekenhuizen en een groot winkelaanbod. De stad heeft ook een hoogwaardig cultuuraanbod met meerdere theaters en meerdere poppodia.

In *figuur 9* is een kaart te zien die de verbinding tussen Groningen en Leer aangeeft. Hier staan zowel de snelweg als de spoorlijn op. Wat hier opvalt zijn de vier stations in Hoogezand-Sappemeer die dicht bij elkaar liggen.

Vervoersstromen

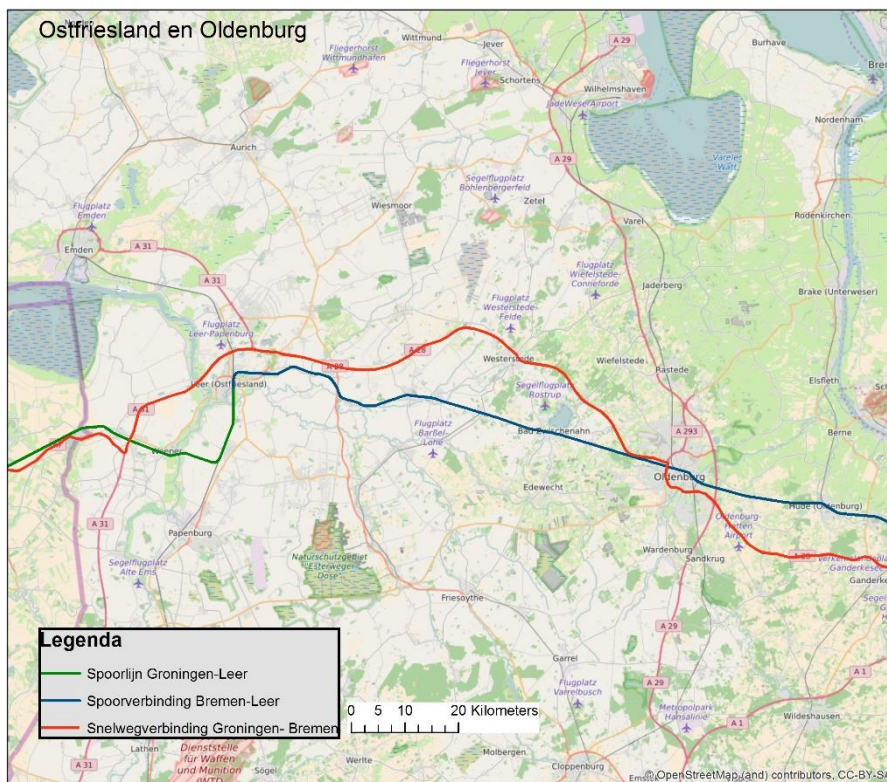
De vervoersstromen in de provincie Groningen zijn gericht op de stad Groningen. Dit geldt zowel voor openbaar vervoer (OVBGD, 2014) als voor autoverkeer (Rijkswaterstaat, 2012). De stad Groningen heeft een redelijk uitgebreid spoorwegennet met verbindingen tussen Groningen aan de ene kant en Leeuwarden, Delfzijl, Roodeschool, Veendam, Winschoten, Leer, Assen, Zwolle en de Randstad aan de andere kant. De stad heeft zelf drie treinstations, waarvan het Hoofdstation het belangrijkste station

is. Station Europapark is een station aan de lijn naar Leer. Station Noord ligt aan de lijn tussen Groningen en Delfzijl/Roodeschool. Hoogezand-Sappemeer heeft vier treinstations, ook de overige grotere plaatsen hebben een treinstation. De stad Groningen heeft snelwegverbindingen met Duitsland, de Randstad is te bereiken via de A7 (via Friesland) en de A28 (via Assen en Zwolle).

Oost-Groningen

De spoorlijn Groningen-Leer loopt door Oost-Groningen. Dit gebied staat bekend als een probleemgebied met een hoge werkloosheid (RTV Noord, 2015d), een relatief laag gemiddeld inkomen (CBS, 2015b) en een slechte reputatie. De huizenprijzen in Oost-Groningen zijn het laagst van heel Nederland (RTV Noord, 2015b). Mede hierdoor is er vanuit de provincie Groningen en de gemeentes in het grensgebied veel interesse in het verbeteren van de verbinding naar Leer, omdat het dan makkelijker kan worden om in Duitsland te gaan werken (RTV Noord, 2015c), waar de economische situatie beter is. Het gebied is niet dichtbevolkt en kent weinig echt grote plaatsen. De grootste plaatsen in het gebied zijn Veendam, Hoogezand-Sappemeer, Stadskanaal en Winschoten. De streek is vooral gericht op de stad Groningen.

4.2.2 Ostfriesland



Figuur 10 De verbinding tussen Bremen en Groningen in Ostfriesland en Oldenburg

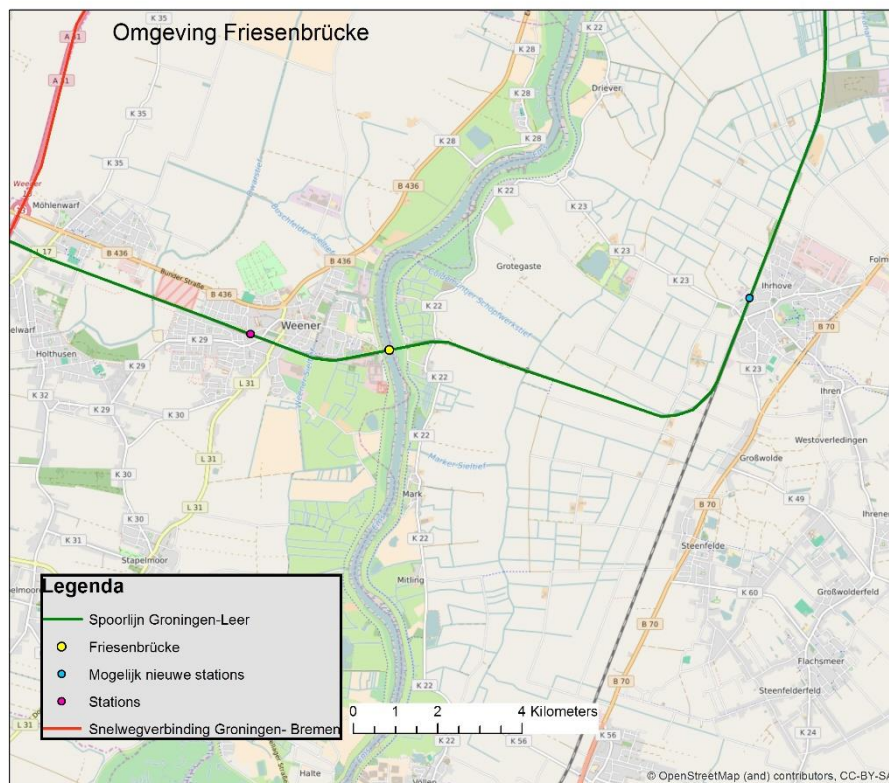
Ostfriesland

In Duitsland loopt de spoorlijn Groningen-Leer door Ostfriesland. Ostfriesland (in het Nederlands Oost-Friesland) is een streek in het noordwesten van Duitsland die grenst aan Groningen. Belangrijke plaatsen in deze regio zijn onder andere Leer, Emden en Aurich. Het is een regio met ongeveer een half miljoen inwoners (Ostfriesische Botschaft, n.d.). De spoorlijn Groningen-Leer eindigt in de stad Leer. De stad Leer heeft ongeveer 34.000 inwoners (Landesbetrieb für Statistik und Kommunikationstechnologie Niedersachsen, 2014). De stad Leer is een centrum voor de omliggende

regio (Stadt Leer, n.d.). De stad is goed bereikbaar doordat het op een knooppunt van spoorwegen ligt, ook is de stad goed bereikbaar met de snelweg en zijn er in de nabijheid meerdere vliegvelden (onder andere in Bremen en Groningen).

De regio heeft een aantal grote bedrijven (EDR) en een sterke maritieme industrie (IHK). Ook heeft de regio een goed ontwikkeld MKB (EDR).

Figuur 10 is een kaart die aangeeft hoe de verbinding loopt in Ostfriesland en rondom Oldenburg.



Figuur 11 Weergave van het gebied rondom de Friesenbrücke

Friesenbrücke

Figuur 11 is ingezoomd op de directe omgeving van de Friesenbrücke. Aan de ene kant van de Ems is Weener te zien, aan de andere kant is Westoverledingen (bestaande uit een aantal kleinere dorpen) te zien. De brug was, naast een spoorbrug, ook een fietsbrug en had hier een belangrijke rol in. *Figuur 11* laat het gebied zien dat zwaar getroffen is omdat het nu niet meer mogelijk is om over de brug te fietsen.

De spoorlijn Groningen-Leer is niet alleen gericht op het vervoer van Groningen naar Leer, maar ook op het vervoer vanuit Groningen naar plaatsen die verderop in Duitsland liggen. De voornaamste plaatsen waar deze spoorlijn op gericht is zijn Oldenburg en Bremen.

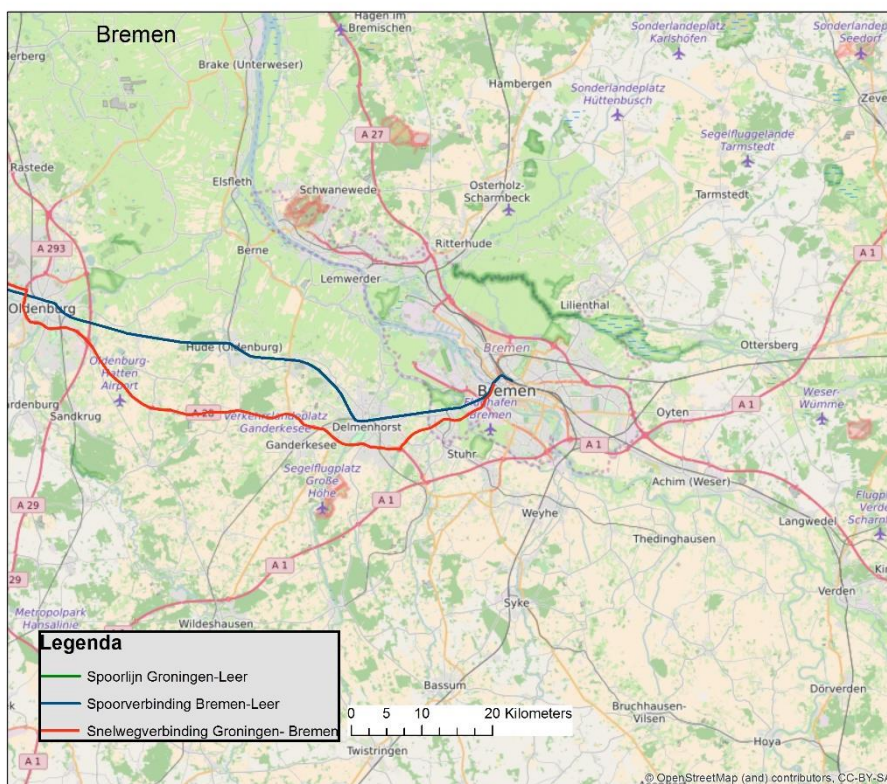
4.2.3 Oldenburg

Oldenburg is een stad waar ongeveer 160.000 mensen wonen (Landesbetrieb für Statistik und Kommunikationstechnologie Niedersachsen, 2014). De stad ligt op ongeveer 130 kilometer van Groningen (Google Maps, 2016b). Oldenburg vervult een zeer belangrijke centrumfunctie voor de omliggende plaatsen (Stadt Oldenburg). De stad heeft een universiteit die goede banden heeft met de universiteit van Groningen, een voorbeeld hiervan is het double-degree program van de master

Environmental and Infrastructure Planning van de faculteit Ruimtelijke Wetenschappen van de Rijksuniversiteit Groningen (Universität Oldenburg, 2015). Ook zijn er meerdere HBO's en beroepsscholen aanwezig in de stad. De stad heeft ook belangrijke medische voorzieningen voor de omgeving. Oldenburg heeft een divers cultureel aanbod (Stadt Oldenburg).

Oldenburg en Groningen hebben al meer dan 25 jaar een stedenband (Stadt Oldenburg) die zich focust rond een tiental punten die te maken hebben met regionale samenwerking, regionale ontwikkeling, duurzaamheid en cultuur (Stadt Oldenburg en Gemeente Groningen, 2008). Er is sprake van redelijk veel interactie tussen Oldenburg en Groningen. Dit komt ook deels doordat de steden redelijk met elkaar te vergelijken zijn, qua onder andere voorzieningen en grootte.

4.2.4 Bremen



Figuur 12 De verbinding in de regio Bremen

Bremen is een stad met ongeveer 550.000 inwoners (Statistisches Landesamt Bremen, 2015), hiermee is het de tiende stad van Duitsland qua aantal inwoners. Bremen heeft een grote haven (Stadt Bremen, 2016), na Hamburg is het de grootste haven van Duitsland. De stad heeft ook een vliegveld met zowel nationale als internationale bestemmingen (Airport Bremen, 2016). Het centrale treinstation van de stad heeft directe verbindingen met onder andere München, Berlijn, Münster, Keulen en zelfs met Zürich. Bremen heeft nog geen directe treinverbinding met Groningen, maar het is dus wel de bedoeling dat die er gaat komen, zoals bij de beschrijving van de spoorlijn Groningen-Leer hierboven al benoemd is.

Bremen heeft een belangrijke regiofunctie (WFB, n.d.). De aanwezigheid van het vliegveld en de haven zijn belangrijke spelers hierin. Maar ook een uitgebreid winkelaanbod, een universiteit met 20.000 studenten (Universität Bremen, 2015), meerdere hogescholen en meerdere ziekenhuizen dragen bij aan de verzorgende functie voor de regio.

Figuur 12 is een kaart die aangeeft hoe de verbinding in de regio Bremen loopt. Bij deze kaart valt op hoe verstedelijkt dit gebied.

4.2.5 Inkomens

Bremen is relatief rijk. Het is het op één na rijkste Bundesland van Duitsland, na Hamburg (Zeit, 2014). Het gemiddelde inkomen van Bremen in 2014 was €43.085. In Niedersachsen, waar de regio Ostfriesland ligt, was het gemiddelde inkomen in 2014 een stuk lager. Dit Bundesland zat in de middenmoot met een inkomen van €30.149. In Oost-Groningen ligt het inkomen ongeveer op hetzelfde niveau als in Niedersachsen (CBS, 2015b), daar waar het inkomen in de stad Groningen ook ongeveer op dat niveau ligt. Ondanks dat het inkomensniveau in Oost-Groningen en Niedersachsen ongeveer gelijk is, draait de economie in Ostfriesland beter. Er is een sterk MKB (EDR) en de werkloosheid is er lager dan in Oost-Groningen (Gemeente Oldambt).

4.2.6 Interactie

De vier regio's, Groningen, Ostfriesland, Oldenburg en Bremen, worden gescheiden door een landgrens. Groningen ligt in Nederland, daar waar Ostfriesland, Oldenburg en Bremen in Duitsland liggen.

Deze grens vormt een barrière voor bijvoorbeeld de arbeidsmarkt (PBL, 2015). Dit heeft deels te maken met verschillende regels met betrekking tot bijvoorbeeld belasting en sociale zekerheid, maar ook taal- en cultuurverschillen spelen een rol. Deze grens zorgt voor minder interactie tussen de regio's in Duitsland aan de ene kant en Groningen aan de andere kant. Zoals in de *Atlas Hoofdwegennet 2012* (Rijkswaterstaat, 2012) te zien is, is de hoeveelheid verkeer die uiteindelijk bij Bad Nieuweschans de grens oversteekt, veel minder dan wat er daar vlak voor (bij Winschoten) nog op de snelweg zat. Dit is niet alleen te zien bij deze specifieke grensovergang, maar ook bij andere snelweggrensovergangen is dit te zien. Dit betekent dus dat de interactie verminderd is door de grens en dit kan ook van betekenis zijn voor de economische waarde.

Deze masterscriptie kijkt naar de gevolgen van de verandering van het verdwijnen van de directe spoorverbinding tussen Groningen en Leer. De grens is niet veranderd door het verdwijnen van de brug, maar de grens speelt wel een belangrijke rol in de waarde van de spoorlijn, of in ieder geval in de perceptie van de waarde van de spoorlijn. De invloeden van de grens zullen dan ook meegenomen worden.

Hoofdstuk 5. Stakeholders

In dit hoofdstuk zal er een stakeholderanalyse gedaan worden. Een stakeholderanalyse is een manier om kennis te verkrijgen over organisaties of individuen die iets te maken hebben met het project en om op die manier hun gedrag, bedoelingen, relaties met andere stakeholders en belangen beter te begrijpen (Varvasovszki en Brugha, 2000).

5.1 Definitie

Er zijn verschillende manieren om stakeholders te definiëren. Freeman (1984) definieert stakeholders als ‘any group or individual who can affect or is affected by the achievement of the organization’s objectives’. Johnson en Scholes (2002) hebben de volgende definitie: ‘Those individuals or groups who depend on the organization to fulfill their own goals and on whom, in turn, the organization depends’. Er zijn echter nog vele andere definities. Ondanks dat de Friesenbrücke, waar de scriptie eigenlijk over gaat, geen organisatie is, kan de definitie van Freeman goed gebruikt worden. Hier gaat het dan om individuen of groepen die invloed hebben op hoe de brug gerepareerd kan worden of die worden geraakt door het uitvallen van de directe spoorverbinding.

5.2 Stakeholdersanalyse

Een stakeholderanalyse begint met het identificeren van groepen, bedrijven en individuen die betrokken zijn of die beïnvloed worden door de beslissing of het proces (Friedman en Mason, 2004). In het geval van de spoorlijn Groningen-Leer zijn er verschillende stakeholders aan beide kanten van de grens en zijn de stakeholders zowel overheden als bedrijven. Reizigers en omwonenden zijn ook stakeholders. Een aantal stakeholders dat hier genoemd is, heeft meer te maken met het project *Wunderline* (Groningen-Oldenburg-Bremen) dan met de spoorlijn Groningen-Leer in een engere zin. Deze zijn echter wel genoemd omdat de *Wunderline* niet los te zien is van de spoorlijn Groningen-Leer. Dit is uitgelegd in het hoofdstuk *Beschrijving van het gebied*. De informatie over de stakeholders komt onder andere van hun sites, uit de interviews die met sommige stakeholders gehouden zijn en overige online bronnen.

Er zijn vele manieren om een stakeholderanalyse te doen of om stakeholders weer te geven, zoals bijvoorbeeld de *Categories of Stakeholder Importance* van Mitchel et al. (1997) waarin stakeholders naar gelang van een aantal van hun kenmerken worden ingedeeld in acht categorieën. Reed et al. (2009) hebben een driestappenplan voor een stakeholderanalyse: eerst de stakeholders identificeren, dan de verschillende stakeholders categoriseren en vervolgens de relaties tussen de verschillende stakeholders onderzoeken. In dit hoofdstuk zullen alleen de eerste twee stappen gevolgd worden. Eerst zullen de stakeholders onder elkaar gezet worden in een tabel, daarna zullen de stakeholders met behulp van een *Power versus interest grid* zoals beschreven in het artikel van Bryson (2004) in verschillende categorieën worden onderverdeeld. Voor deze masterscriptie is het niet nodig om de verschillende relaties tussen alle stakeholders te onderzoeken. Dit is een tijdrovend proces wat niet veel toevoegt aan dit onderzoek, gelet op de onderzoeksvragen.

Een aantal van deze stakeholders is benaderd voor een interview, bijna alle stakeholders die gevraagd zijn voor een interview hebben ook een interview gegeven. Dit staat verder beschreven in het hoofdstuk *Methodologie*.

5.3 Overzicht van de stakeholders

Stakeholder	Op wat voor manier betrokken
Overheid	
Provincie Groningen	De provincie Groningen besteedt samen met de provincie Friesland de Noordelijke Nevenlijnen aan. In samenwerking met de LNVG wordt de trein naar Leer aanbesteed. De Provincie Groningen is ook initiator van het project <i>Wunderline</i> .
Landesnahverkehrsgesellschaft (LNVG)	LNVG besteedt het regionale spoorverkeer in Niedersachsen (met uitzondering van de gebieden bij Hannover en Braunschweig) aan en in die hoedanigheid wordt samen met de provincie Groningen het traject Groningen-Leer aanbesteed.
Centrale regering Duitsland	De regering in Berlijn moet een belangrijk deel van de reparatiekosten van de brug betalen. Ook is het voor de <i>Wunderline</i> van belang dat de nationale regering van Duitsland hierin investeert.
Rijksoverheid	Heeft geld beschikbaar gesteld voor het project <i>Wunderline</i> .
Gemeente Groningen	Het beginpunt van de spoorlijn Groningen-Leer. De gemeente heeft voor de rest niet zoveel te maken met de spoorlijn, zij focust zich meer op de samenwerking met Oldenburg en Bremen.
Landkreis Leer	Het eindpunt van de verbinding ligt in dit Landkreis. Deze organisatie is verantwoordelijk voor het openbaar vervoer in Landkreis Leer, hier hoort de treinverbinding ook bij. Dit Landkreis heeft een zeer actieve samenwerking met de gemeente Oldambt.
Gemeente Oldambt	Deze gemeente heeft meerdere treinstations aan de spoorlijn Groningen-Leer (Winschoten, Scheemda en Bad Nieuweschans). Deze gemeente heeft als grensgemeente ook een zeer actieve samenwerking met Landkreis Leer.
Gemeente Hoogezand-Sappemeer	Deze gemeente heeft vier stations aan de spoorlijn Groningen-Leer (Martenshoek, Kropswolde, Hoogezand-Sappemeer en Sappemeer-Oost).
Gemeente Menterwolde	Deze gemeente heeft één station (Zuidbroek) aan de spoorlijn Groningen-Leer.
Stadt Weener	De kapotte brug ligt op het grondgebied van de Stadt Weener. Deze plaats had ook een treinstation op de lijn Groningen-Leer. Deze plaats is door het ongeluk de directe treinverbindingen met Groningen en Leer verloren. Door het wegvallen van de verbinding zullen veel mensen vanuit Westoverledingen niet meer naar Weener, maar naar Papenburg of Leer gaan.

Gemeinde Westoverledingen	<p>Deze gemeente, bestaande uit een aantal kleine plaatsen, ligt aan de andere kant van de Ems en was altijd zeer gericht op Weener. Door het wegvallen van de fietsverbinding moeten mensen die van Westoverledingen naar Weener gaan een omweg van 30 kilometer maken.</p> <p>Deze gemeente gaat ook een treinstation aan de spoorlijn Groningen-Leer krijgen in Ihrhove.</p>
European Commission	De EC steunde het project <i>Wunderline</i> met een subsidie vanuit TEN-T. Dit geld was voor het onderzoek naar dit project, voor de uitvoering is het weer mogelijk om een subsidie aan te vragen.
Stadt Oldenburg	Stadt Oldenburg heeft een zeer actieve samenwerking met de gemeente Groningen en is vanuit dat perspectief geïnteresseerd in de <i>Wunderline</i> .
Onderhoud aan spoor	
DB Netz	DB Netz is in Duitsland verantwoordelijk voor het onderhoud van het spoor. Dit bedrijf is een dochteronderneming van Deutsche Bahn. Zij zullen de brug moeten herbouwen/repareren. Ook moeten zij een deel van de kosten betalen.
ProRail	ProRail is verantwoordelijk voor het onderhoud van het Nederlandse spoor en zijn daarmee dus verantwoordelijk voor het onderhoud op het deeltraject Groningen-Bad Nieuweschans.
Semioverheid	
Eems Dollard Region (EDR)	Samenwerkingsverband van meer dan 100 overheidsorganisaties aan beide kanten van de grens. Deze organisatie voert ook het Interreg-A-programma uit. Dit is een subsidieprogramma van de Europese Unie voor grensoverschrijdend samenwerken. Deze organisatie zet zich heel erg in voor grensoverschrijdend samenwerken en is daarom ook een grote voorstander van het snel herstellen van de verbinding en van de <i>Wunderline</i> .
Touristik Leer	Deze organisatie is verantwoordelijk voor het toerisme in het gebied rondom Leer. De brug was een belangrijke toeristische fietsverbinding en het ongeluk kan ook invloed hebben op het toerisme wat vanuit Groningen naar Leer komt (en omgekeerd).
Industrie und Handelskammer Ostfriesland (IHK)	Deze organisatie is te vergelijken met de Kamer van Koophandel in Nederland. Deze organisatie doet veel lobbywerk richting Berlijn en Hannover (hoofdstad van Niedersachsen) om de verbinding tussen Groningen en Ostfriesland te verbeteren.

Vervoerders	
Arriva Trein	Arriva Trein rijdt op de Noordelijke Nevenlijnen en op de verbinding Groningen-Leer. De concessie van Arriva Trein loopt tot 2020.
Arriva Touring	Arriva Touring rijdt de treinvervangende bussen. Wanneer de trein door gaat rijden naar Weener, zal een ander bedrijf de ritten van Weener naar Leer overnemen.
Deutsche Bahn	Dit is de nationale spooronderneming van Duitsland. Dit bedrijf verzorgt de verbindingen vanaf Leer richting de rest van Duitsland. Vanuit Leer is het onder andere mogelijk om direct met de trein naar Emden, Oldenburg, Bremen en Münster te gaan. Arriva Trein en Arriva Touring zijn onderdeel van Deutsche Bahn.
Flixbus	Deze organisatie biedt busreizen door heel Europa aan. Deze organisatie biedt ook een concurrerende verbinding tussen Groningen, Oldenburg en Bremen aan. Flixbus is geen concurrent op de verbinding Groningen-Leer, Flixbus is meer gericht op langere afstandsverbindingen.
Weser-Ems-Bus	Zij gaan vanaf december de treinvervangende bussen vanaf Weener naar Leer rijden.
Overig	
Reizigers	Dit zijn niet alleen de reizigers in de trein, maar de reizigers die gebruik maken van andere modaliteiten, zoals de bus en de auto. De treinreizigers merken het meest van dit ongeluk. Zij hebben een verslechterde verbinding en moeten een stuk met de bus. Voor de autorijders verandert er eigenlijk niks. Voor de mensen die met de bussen van Flixbus reizen verandert er ook weinig, de bussen zijn alleen marginaal iets drukker geworden.
Meyer Werft	Dit is een grote scheepsbouwer die in Papenburg zit. Wanneer deze werf grote schepen klaar had, moest de Friesenbrücke eruit gehaald worden zodat de schepen erlangs konden.

Tabel 3: Stakeholders

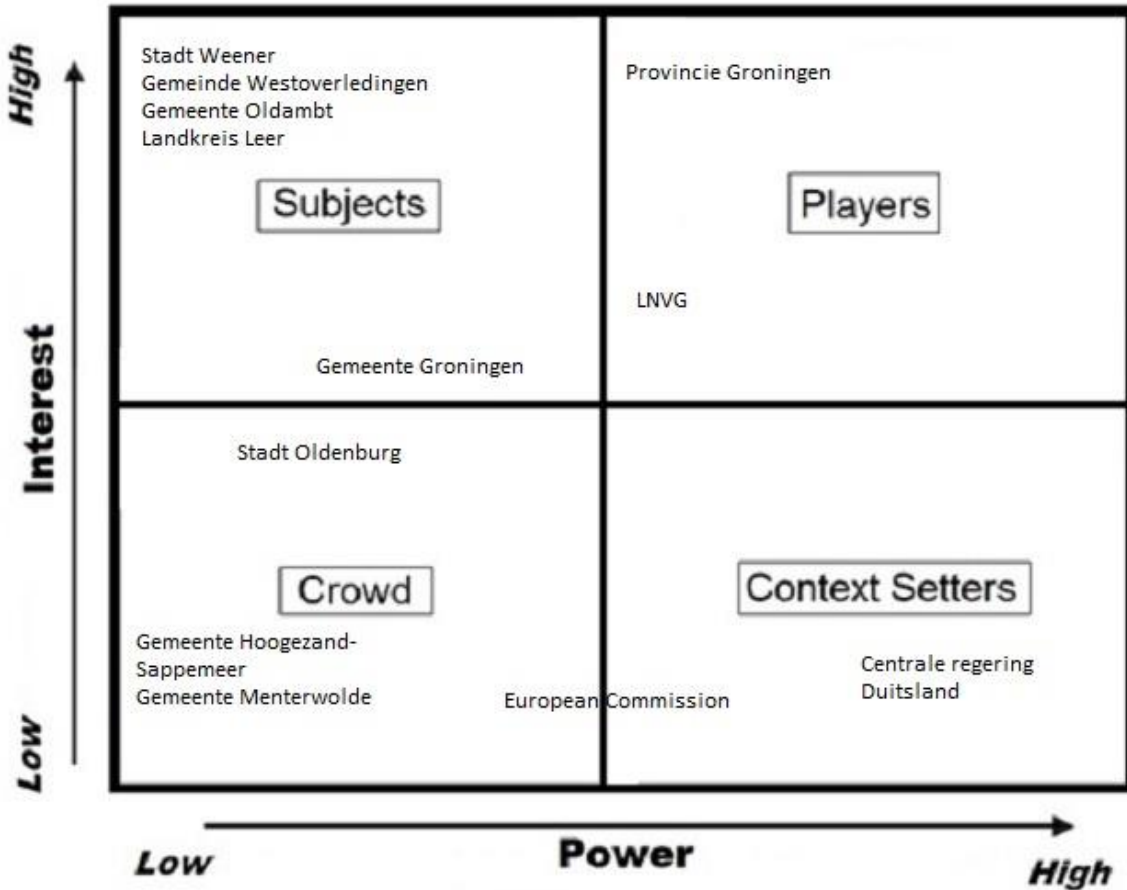
5.4 Power versus Interest Grid

Een power versus interest grid kan gebruikt worden om te kijken welke stakeholders macht (*power*) hebben en welke stakeholders de consequenties (*interest*) voelen. Dit leidt uiteindelijk tot vier categorieën (Eden en Ackermann, 1998):

- *Players:* Hebben veel *power* en *interest*.
- *Subjects:* Hebben wel *interest*, maar geen of weinig *power*.
- *Context setters:* Hebben veel *power*, maar weinig (directe) *interest*.
- *The Crowd:* Deze stakeholders hebben weinig *power*, maar ook weinig *interest*.

Omdat er veel stakeholders zijn, zullen er 2 verschillende grids gemaakt worden, dit om het wat meer overzichtelijk te maken. In het eerste grid zullen alle overheden staan, in het tweede grid staan de overige stakeholders.

5.4.1 Power versus Interest Grid van de overheden

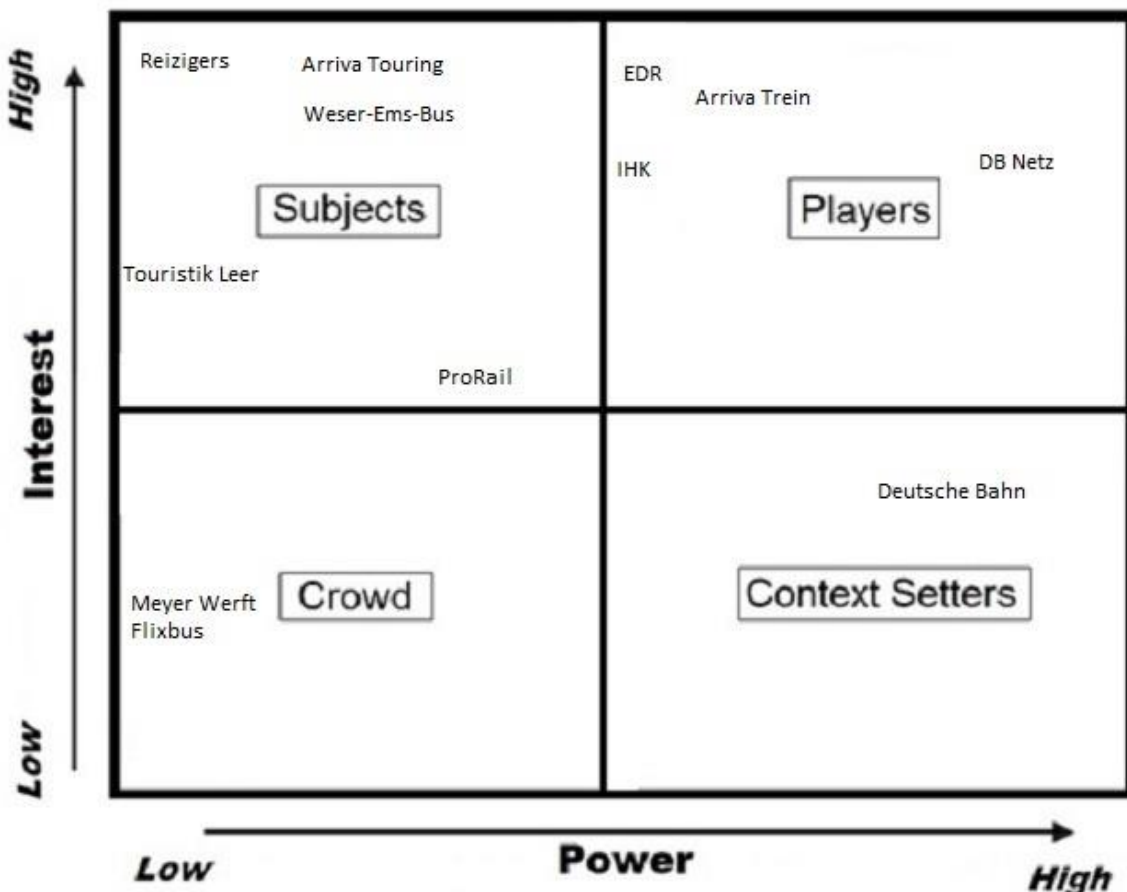


Figuur 13 Power versus Interest Grid van de overheden

Figuur 13 is het eerste grid en geeft de overheden weer. Wat hier opvalt is dat de gemeenten niet allemaal bij elkaar staan. Voor de gemeenten linksboven in de hoek, is de spoorlijn of de brug belangrijker dan voor de andere gemeenten. Weener ligt naast de brug en is door het verdwijnen van de brug zijn directe treinverbinding met Leer kwijt. Ook heeft het een grote invloed op het toerisme in Weener, dit zal verder worden uitgelegd in het *resultaten*-hoofdstuk. Westoverledingen was zeer gericht op Weener, maar doordat de brug nu buiten dienst is, is het een stuk moeilijker geworden om vanuit Westoverledingen naar Weener te gaan. Landkreis Leer en de gemeente Oldambt hebben een zeer nauwe samenwerking, een goede infrastructuurverbinding tussen die twee plaatsen is dan ook van belang (Gemeente Oldambt). De gemeente Hoogezand-Sappemeer heeft wel 4 stations op de lijn Groningen-Leer, maar is toch vooral gericht op de stad Groningen, daarom merkt deze gemeente de consequenties minder. De gemeente Menterwolde heeft maar één station in Zuidbroek en is vooral gericht op de stad Groningen, daarom zal het effect op deze gemeente ook redelijk klein zijn. De provincie staat redelijk hoog qua *interest* en in het midden qua *power*. De provincie Groningen is concessieverlener van het traject Groningen-Leer en doet ook veel aan lobbywerk. De provincie is echter afhankelijk van andere stakeholders die de brug moeten repareren of de reparatie van de brug moeten financieren.

De gemeente Groningen en Stadt Oldenburg staan redelijk in het midden, maar de gemeente Groningen heeft wel iets meer *interest* dan Stadt Oldenburg. Ondanks dat de samenwerking tussen Groningen en Oldenburg van beide kanten zeer goed te noemen is, richt Groningen (zowel de gemeente als de provincie) zich meer op de oosterburen dan omgekeerd. Zowel Groningen als Oldenburg staan iets meer in het midden qua *power* dan de kleinere gemeenten. Dit is omdat deze twee gemeenten door hun grootte een grotere vuist kunnen maken richting andere partijen dan de kleinere gemeenten, al blijven ook deze gemeenten afhankelijk van andere stakeholders om de brug te herbouwen.

5.4.2 Power versus interest grid met de overige stakeholders



Figuur 14 Power versus Interest Grid met overige stakeholders

In *figuur 14* is het tweede grid te zien en hier staan de overige stakeholders in. Hierbij valt op dat Deutsche Bahn er twee keer instaat, als Deutsche Bahn en DB Netz. DB Netz is een dochteronderneming van Deutsche Bahn die verantwoordelijk is voor het onderhoud van het Duitse spoor (DB Netz AG, 2016). Met Deutsche Bahn wordt hier het passagiersvervoer bedoeld, dat zijn in dit geval de verbindingen van Leer naar Münster, Emden, Oldenburg, Bremen en verder. Voor de rest valt op dat de reizigers wel veel *interest* hebben, maar ook heel weinig *power*, zij zijn afhankelijk van anderen om de brug te repareren/herbouwen.

Arriva staat er twee keer in, als Arriva Touring en Arriva Trein. Arriva Touring verzorgt de treinvervangende bussen. Zij staan redelijk hoog qua *interest*, dit omdat zij veel geld verdienen aan de treinvervangende diensten. Arriva Touring heeft niet heel veel *power*. Arriva Trein staat redelijk hoog qua *interest*. Arriva Trein heeft de contractuele taak om mensen te vervoeren tussen Groningen en Leer. Dit gaat nu een stuk moeilijker, ook kost dit ongeluk Arriva reizigers. Arriva staat ook redelijk

hoog qua *power*. Een voorbeeld hiervan is dat Arriva Trein zelf geïnvesteerd heeft om naar Weener door te kunnen rijden. Weser-Ems-Bus gaat vanaf december de treinvervangende diensten rijden vanaf Weener naar Leer. Weser-Ems-Bus staat qua *interest* redelijk hoog. Dit komt omdat deze organisatie geld gaat verdienen aan de treinvervangende bus. Ook krijgen zij de mogelijkheid om hun dienstregeling uit te breiden, doordat zij de treinvervangende busdiensten kunnen integreren in hun reguliere dienstregeling. Weser-Ems-Bus rijdt alleen deze klus, zij hebben voor de rest geen *power* met betrekking tot dit project.

Flixbus en de Meyer Werft zijn onderdeel van de *Crowd*. Dit zijn stakeholders die wel iets te maken hebben met deze verbinding, hetzij als concurrent, hetzij als fabriek die last heeft van de brug, maar ze hebben in dit geval maar weinig *power* en *interest*. De Meyer-Werft heeft wel gevraagd om de brug zo te herbouwen dat deze minder problemen geeft in de toekomst voor dit bedrijf (Ostfriezen-Zeitung, 2016). ProRail is verantwoordelijk voor het Nederlandse spoor, maar kan er wel voor zorgen dat de treinen door kunnen gaan rijden tot aan station Weener. De EDR en de IHK hebben relatief veel *interest* en kunnen door hun netwerken goed lobbyen in Den Haag, Hannover en Berlijn om op die manier dingen voor elkaar te krijgen. Zelf kunnen ze echter geen beslissingen nemen, daarom staan ze hoog in het midden van het schema.

Hoofdstuk 6. Hypotheses

In dit hoofdstuk worden de hypothesen gepresenteerd. Deze hypothesen zijn opgesteld op basis van de literatuur en op basis van het gebied. Deze hypothesen zullen gebruikt worden om de deelvragen en de hoofdvraag te beantwoorden. Ook zorgen ze voor een logische indeling van de resultaten. In *bijlage 8* is een kruistabel te vinden waarin te zien is welke hypothesen te maken hebben met welke deelvragen.

6.1 Hypothese 1:

De Value of Travel Time Saving (VTTS) op de spoorlijn Groningen-Leer is relatief laag in vergelijking met andere spoorwegen in Nederland.

Het is te verwachten de *VTTS in de regio* van de spoorlijn Groningen-Leer lager zal zijn dan die van de gemiddelde spoorlijn in Nederland. Börjesson en Eliasson (2014) geven hier in een onderzoek naar de *VTTS* in Zweden een verklaring voor. Zij vinden in hun onderzoek dat de *VTTS* in de regio Stockholm veel hoger is dan in de rest van Zweden, ook als er wordt gekeken naar andere wat grotere steden in Zweden zoals Malmö en Gothenburg. De verklaring die zij hiervoor geven is congestie. Doordat er in de regio van Stockholm meer congestie is dan in de rest van Zweden, ligt de *VTTS* rondom Stockholm hoger dan in de rest van het land. Zij zeggen dat de congestie er voor zorgt dat de *direct utility of travel time* omlaag gaat en dat daardoor de *VTTS* omhoog gaat, zoals te zien is in de formule die in het theoretisch kader staat. Doordat de grootste knelpunten van het treinverkeer in de Randstad liggen, is het te verwachten dat de *VTTS* van de spoorlijn Groningen-Leer ook lager is dan het gemiddelde van Nederland, aangezien de spoorwegen in de Randstad het gemiddelde omhoog trekken.

In Groningen is er waarschijnlijk sprake van minder congestie dan gemiddeld in Nederland. Dit heeft er mee te maken dat in het gemiddelde van Nederland ook de Randstad is meegenomen. De Randstad kent de meeste congestie en daarmee ook de hoogste *VTTS*. De Randstad trekt het gemiddelde *VTTS* van Nederland omhoog. Groningen is rustiger, kent minder files en ook minder vertragingen op het spoor. Dit alles leidt ertoe dat de *VTTS* in de regio Groningen lager zal liggen dan het gemiddelde in Nederland.

Shires en De Jong (2009) vinden een gemiddelde *VTTS* van €27,84 per uur voor Nederland. Dit betekent dat elk uur dat er minder gereisd hoeft te worden, *ceteris paribus*, een gemiddelde winst van €27,84 oplevert. Dit is auto en trein gecombineerd. Het gemiddelde in Groningen zal, in lijn met de bevindingen van het onderzoek van Börjesson en Eliasson (2014) waarschijnlijk lager liggen.

6.2 Hypothese 2:

Door de lagere *VTTS* die wordt verondersteld bij hypothese 1 zijn de economische effecten van het verdwijnen van de directe spoorverbinding tussen Groningen en Leer relatief beperkt.

Een lage *VTTS* kan ervoor zorgen dat de economische effecten van een verbetering of een verslechtering van een verbinding mee zullen vallen. Mackey en Worsley (2013) zeggen dat de *VTTS* aangeeft hoeveel er bespaard kan worden als de reis korter duurt (of hoeveel het extra kost als de reis langer duurt). Wanneer de verbinding een hoge *VTTS* heeft, dan heeft een minuut minder reizen een veel grotere economische invloed dan wanneer de *VTTS* van een verbinding lager is. Deze redenering betreft wanneer de infrastructuur die beter wordt, maar de redenering is ook te gebruiken als de infrastructuur minder wordt (of verdwijnt) en de reistijd dus langer wordt. Wanneer een verbinding een hoge *VTTS* heeft, dan is elke minuut die er langer gereisd moet worden relatief kostbaar in vergelijking met een verbinding met een lagere *VTTS*.

Uit het bovenstaande valt af te leiden dat een lagere *VTT*S leidt tot minder economische effecten bij een verandering in de reistijd door een verandering in de infrastructuur dan wanneer de *VTT*S hoger is. Aangenomen dat de spoorlijn Groningen-Leer een lage *VTT*S heeft (zie de eerste hypothese), betekent dit dus dat door de lage *VTT*S de economische effecten relatief klein zijn. De extra reistijd die de verbinding met de overstap in Winschoten met zich meebrengt kost relatief weinig door de lage *VTT*S en ook de lage frequentie van de directe treinvervangende busverbinding tussen Groningen en Leer heeft door de lage *VTT*S een relatief beperkt gevolg. Doordat er weinig verandert in de reiskosten, is het ook niet te verwachten dat er heel veel gaat veranderen in de locatiekeuze van bedrijven.

6.3 Hypothese 3:

Door het wegvallen van de directe spoorverbinding tussen Groningen en Leer zullen mensen blijvend voor een andere vervoersmodaliteit kiezen.

Over het algemeen is de auto de transportmodaliteit die het meest gebruikt wordt (Banister, 2002). Dit is ook te zien in de cijfers van het CPB en het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (2009), waarin te zien is dat het openbaar vervoer maar een klein deel van alle bewegingen in Nederland verzorgt en dat deze bewegingen vooral geconcentreerd zijn op de vijf grootste stedelijke gebieden van Nederland, waar Groningen niet onder valt. Als reden wordt genoemd dat in deze vijf gebieden het openbaar vervoer een concurrerend product neer kan zetten ten opzichte van de auto, qua reistijd, gemak, kosten of comfort. De lijn Groningen-Leer kon toen het nog een directe verbinding was geen concurrerend product leveren in vergelijking met de auto. De auto was sneller (Google Maps, 2016a; Wunderline, 2014) en de frequentie van de trein was maar één keer per uur. Ondanks de goede aansluiting in Leer op de treinen richting Oldenburg en Bremen was de auto ook op deze verbinding sneller dan de trein. Hierdoor bood de auto een snellere verbinding waarbij de reiziger ook zelf een vertrekmoment kon kiezen, in plaats van dat er maar 1 keer per uur de mogelijkheid was om de reis te maken. De trein kon dus geen concurrerend product ten opzichte van de auto neerzetten.

Door het wegvallen van de directe verbinding is de spoorverbinding tussen Groningen en Leer verslechterd. Er is nog maar 1 keer per 2 uur een directe busverbinding tussen Groningen en Leer, er is nog wel elk uur een verbinding tussen Winschoten en Leer (NS, 2016a). De directe verbinding tussen Groningen en Leer is iets sneller dan dat de verbinding was met de trein, de verbinding met de overstap in Winschoten is langzamer dan de oorspronkelijke treinverbinding. De verbinding is minder aantrekkelijk geworden, deels omdat de directe verbinding nog maar 1 keer in de 2 uur rijdt, deels omdat de verbinding via Winschoten langer duurt en een extra overstap kent. Het verslechteren van de verbinding heeft ook effect op de reizigersaantallen. Arriva heeft aangegeven dat het verdwijnen van de directe spoorverbinding een negatieve invloed heeft gehad op het aantal treinreizigers (Treinreiziger, 2016).

Ook als de brug hersteld is en er weer een directe spoorverbinding tussen Groningen en Leer is, zal deze spoorverbinding in eerste instantie geen concurrerend product met de auto kunnen leveren. Dit kan betekenen dat mensen die voor het verdwijnen van de directe verbinding in de trein zaten en na het verdwijnen van de directe verbinding zijn overgestapt op de auto, niet weer teruggaan naar de trein. Dit omdat ze hebben ontdekt dat de auto toch voordelen biedt, zoals een snellere verbinding en meer keuze in wanneer je gaat, ten opzichte van de trein.

Exel et al. (2011) onderscheiden een viertal groepen reizigers wat betreft voorkeur voor de auto of het openbaar vervoer. Een van de groepen die zij onderscheiden is '*deliberate choice travellers*'. Deze groep heeft geen voorkeur voor de auto als vervoersmiddel of het openbaar vervoer. Deze groep is zeer vatbaar voor veranderingen in relatieve kwaliteit tussen de auto en het openbaar vervoer. De mensen die in deze groep zitten en gebruik maken van de spoorlijn Groningen-Leer zullen het snelst

(als ze de mogelijkheid hebben) switchen naar de auto en zijn pas weer terug te krijgen als de trein een relatief gelijkwaardig aanbod kan leveren als de auto.

De reizigers behorend bij de *'deliberate choice travellers'*-groep zullen waarschijnlijk switchen van modaliteit en pas terugkomen op het moment dat de verbinding tussen Groningen en Leer verbeterd is en een relatief gelijkwaardig product kan leveren aan de auto. Dit hoeft niet te betekenen dat de lijn even snel moet zijn, maar zaken als comfort, frequentie en overige aansluitingen kunnen hier ook een belangrijke rol in spelen.

Dit betekent wel dat deze reizigers in eerste instantie, ook als de directe spoorverbinding weer hersteld is, niet zo snel weer terug zullen komen naar de trein, maar dat deze reizigers van de auto gebruik blijven maken.

6.4 Hypothese 4:

Het verdwijnen van de directe treinverbinding tussen Groningen en Leer heeft voornamelijk bereikbaarheidseffecten tussen de verschillende regio's in Nederland en Duitsland (type-B-bereikbaarheidseffecten).

Vickerman (1991b) onderscheidt drie soorten effecten die de aanleg van infrastructuur kan hebben op een regio, deze effecten kunnen ook optreden op het moment dat infrastructuur verdwijnt of verslechtert. Het gaat hier om type-A-, type-B- en type-C-effecten.

Type-A-effecten zijn de effecten van nieuwe infrastructuur die door een regio loopt, maar waar de regio niks van merkt. Hogesnelheidslijnen zijn hier een goed voorbeeld van. Die lopen van stad naar stad, maar de regio tussen die steden merkt de (economische) voordelen van de nieuwe lijn niet (of nauwelijks). Het is te verwachten dat dit niet zal spelen in deze regio. Dit heeft er mee te maken dat de spoorlijn Groningen-Leer wordt bereden door stoptreinen die ook op andere plaatsen dan alleen Groningen en Leer stoppen. Hierdoor merkt de hele regio de achteruitgang in de bereikbaarheid en zal er dus geen sprake zijn van type-A-effecten.

Type-B-effecten zijn de effecten met betrekking tot de bereikbaarheid tussen verschillende regio's. De spoorlijn Groningen-Leer verbindt de provincie Groningen met de regio Ostfriesland en heeft ook een functie in de verbinding tussen Groningen en Oldenburg/Bremen. Dit zijn vier verschillende regio's, namelijk Groningen, Ostfriesland, Oldenburg en Bremen. De belangrijkste scheiding is de grens tussen Nederland en Duitsland. Deze grens scheidt de regio Groningen aan de ene kant van de regio's Bremen, Oldenburg en Ostfriesland aan de andere kant. De grens kan een barrière vormen, bijvoorbeeld bij de arbeidsmarkt (PBL, 2015). Ook de gegevens van Rijkswaterstaat met betrekking tot verkeer op de A7 geven aan dat de grens een barrière is (Rijkswaterstaat, 2012). Door het wegvallen van de directe spoorverbinding, wordt de bereikbaarheid tussen aan de ene kant de regio Groningen en aan de andere kant de andere regio's verslechterd. Dit komt omdat de directe spoorverbinding verdwijnt tussen de regio Groningen en de regio Ostfriesland. Er zal dus sprake zijn van type-B-effecten.

Type-C-effecten gaan over effecten van de verandering van infrastructuur binnen een regio. Binnen de regio's verslechtert de bereikbaarheid niet of nauwelijks. Doordat de spoorbrug vanuit Groningen gezien pas na station Weener in Duitsland ligt, verandert er voor de bereikbaarheid binnen de regio Groningen niks. De treinen zijn in Nederland niet anders gaan rijden na het ongeluk met de spoorbrug, binnen het Nederlandse gedeelte van de lijn is er daardoor niets veranderd aan de bereikbaarheid. Binnen Ostfriesland is er wel wat veranderd. Doordat de spoorbrug tussen station Leer en station Weener in ligt, is het niet meer mogelijk om tussen die twee plekken met de trein te reizen. Hier rijden nu treinvervangende bussen. Dit heeft wel invloed op de kwaliteit van de verbinding. Maar doordat de bus er maar twintig minuten over doet om van Leer naar Weener te rijden, valt de verslechtering in

bereikbaarheid binnen de regio mee. Binnen de regio's Bremen en Oldenburg verandert er ook niets aan de bereikbaarheid door het verdwijnen van de directe spoorverbinding. De effecten van het verdwijnen van de directe spoorverbinding zullen dus geen (of nauwelijks) type-C-effecten zijn.

Het verdwijnen van de directe spoorverbinding tussen Groningen en Leer zal voornamelijk leiden tot type-B-effecten en niet of in mindere mate tot type-A-effecten en type-C-effecten.

6.5 Hypothese 5:

De waarde van de spoorlijn Groningen-Leer ligt niet zozeer in het feit dat hij Groningen en Leer verbindt, maar meer in het feit dat deze lijn een onderdeel van de verbinding Groningen-Bremen is.

De spoorlijn Groningen-Leer verbindt de steden Groningen en Leer met elkaar, maar is ook een onderdeel van de verbinding Groningen-Bremen. De provincie Groningen zet in op een verbetering van de verbinding Groningen-Bremen (Provincie Groningen, 2014c, 2015; Wunderline, 2014). Hiermee geven ze aan dat ze waarde hechten aan de verbinding tussen deze twee steden.

Leer is een relatief kleine stad met ongeveer 30.000 inwoners, terwijl iets verderop twee grotere steden liggen (Oldenburg en Bremen), die of meer interactie hebben met Groningen (Stadt Oldenburg en Gemeente Groningen, 2008) of meer potentie hebben voor interactie met Groningen dan Leer, dit geldt voor Bremen. Dit zou kunnen betekenen dat de lijn Groningen-Leer wel een economische waarde heeft als verbinding Groningen-Leer, maar dat de economische waarde van de lijn als onderdeel van de verbinding Groningen-Oldenburg-Bremen misschien wel groter zou kunnen zijn. Dit kan helemaal gaan gelden op het moment dat de verbinding tussen Groningen en Bremen verbeterd wordt en het mogelijk wordt om binnen twee uur, misschien zelfs wel anderhalf uur tussen Groningen en Bremen te reizen (Provincie Groningen, 2015).

Niet alleen is de lijn Groningen-Leer een onderdeel van de verbinding Groningen-Bremen, maar de lijn kan ook een onderdeel worden van de railcorridor Amsterdam-Hamburg-Kopenhagen (Provincie Groningen, 2014a). Dan heeft deze lijn niet alleen waarde als verbinding tussen Groningen en Leer en als onderdeel van de verbinding tussen Groningen en Bremen, maar dan heeft deze lijn ook waarde als onderdeel van de verbinding Amsterdam-Hamburg (en verder richting Scandinavië).

Samenvattend kan gezegd worden dat de verbinding Groningen-Leer wel economische waarde heeft, maar dan misschien meer als onderdeel van de verbinding Groningen-Bremen of in de toekomst misschien zelfs Amsterdam-Hamburg, dan puur als verbinding Groningen-Leer.

6.6 Hypothese 6:

In de perceptie van mensen is de verbinding tussen Groningen en Leer meer verslechterd dan dat hij in werkelijkheid is.

Door het verdwijnen van de directe spoorverbinding tussen Groningen en Leer is de verbinding met het openbaar vervoer tussen deze twee plaatsen verslechterd. De reistijd is langer geworden (met de overstap in Winschoten) of de frequentie is verlaagd (met de directe bus van Groningen naar Leer). Ook zijn een aantal overstappen in Leer verslechterd waardoor de verbindingen van Groningen verder Duitsland in ook verslechterd zijn. Dit alles heeft geleid tot een openbaar vervoersverbinding van een lagere kwaliteit.

Er is een extra overstap geïntroduceerd in Winschoten. Overstappen heeft een grote invloed op de perceptie van de kwaliteit van de reis die reizigers hebben (Groenendijk, 2015). Een overstap wordt gezien als een extra barrière (Chowdhury et al., 2013) en kan de tevredenheid over de reis verminderen (Hine en Scott, 2000). Overstappen levert gedoe en extra (financiële en niet-financiële) kosten op (Iseki en Taylor, 2009). Vooral het wachten is een grote ergernis en voelt vaak veel langer aan dan dat het in

werkelijkheid is (Peek en Van Hagen, 2002). De overstaptijd in Winschoten tussen de bus en de trein is 6 minuten (NS, 2016b), maar dit kan dus langer voelen. Door deze overstap kan de verbinding in de perceptie van de reizigers meer verslechterd zijn dan dat deze in werkelijkheid is.

Een deel of het gehele traject moet nu per bus worden afgelegd in plaats van per trein. Mensen hebben vaak een betere perceptie van de trein dan van de bus (Scherer en Dziekan, 2012) omdat deze sneller en comfortabeler zou zijn. Dit betekent dat de perceptie van de kwaliteit van de lijn Groningen-Leer doordat het nu (deels) busvervoer is, omlaag is gegaan.

De reistijd is omhooggegaan, het product dat de lijn Groningen-Leer kan leveren is daarom verslechterd. De verbinding is kwalitatief minder geworden. Maar door het toevoegen van een extra overstap en doordat een deel van de reis met de bus moet, is de perceptie van de kwaliteit van de lijn die de reizigers hebben misschien nog wel meer naar beneden gegaan dan de kwaliteit van de lijn zelf.

Hoofdstuk 7. Methodologie

In dit hoofdstuk zal beschreven worden hoe de data voor deze thesis vergaard is en hoe deze data vervolgens verwerkt is. Eerst zal beschreven worden hoe de data verzameld is, hierna zal worden beschreven wat er met de data is gebeurd.

7.1 Dataverzameling

Voor deze scriptie wordt voornamelijk kwalitatieve data gebruikt. Deze data is voornamelijk verkregen via interviews. Voor deze thesis is minder gebruik gemaakt van kwantitatieve data, dit komt omdat deze data niet of in mindere mate beschikbaar was, dit zal nog verder worden uitgelegd in de paragraaf over kwantitatieve data.

7.1.1 Kwalitatieve dataverzameling

Interviews

De meeste data is verzameld door diepte-interviews met stakeholders. Er zijn verschillende stakeholders benaderd. In *bijlage 2* is een overzicht te vinden van alle stakeholders die zijn geïnterviewd. In het hoofdstuk *Stakeholders* is over elke stakeholder informatie te vinden en op wat voor manier ze betrokken zijn bij de lijn.

Michael Thiele van de Universiteit van Bremen is ook geïnterviewd, maar hij staat niet op de lijst met stakeholders. Hij hoort eigenlijk bij de groep reizigers en hij is geïnterviewd op advies van mijn scriptiebegeleider. Hij had ook waarde voor de scriptie omdat hij uit Bremen kwam en het verhaal kon vertellen vanuit het perspectief van Bremen.

Bedrijven en overheden zijn per mail benaderd met de vraag of iemand van hun organisatie een interview wilde geven. Bij bijna elke stakeholder ging dit vrij snel. Arriva was hier de uitzondering op. In eerste instantie was er naar de klantenservice van Arriva gemailld, maar die hielden het een beetje af. Mijn scriptiebegeleider kende echter iemand binnen Arriva Touring en via die persoon is er uiteindelijk een interview geregeld met zowel Arriva Touring als Arriva Trein. De VBN (Verkehrsbund Bremen/Niedersachsen) is ook benaderd. Zij zijn echter niet geïnterviewd. Zij gaven aan dat de spoorlijn Groningen-Leer niet binnen het gebied lag waar zij verantwoordelijk zijn en zij verwezen mij door naar de LNVG.

Het was ook de bedoeling om iemand van de Gemeinde Westoverledingen te interviewen. In eerste instantie was er contact via de mail, maar op een gegeven moment reageerde organisatie niet meer. Het is dus helaas niet gelukt om deze stakeholder te interviewen.

Uiteindelijk zijn er 15 stakeholders geïnterviewd. Zoals te zien is in het overzicht dat te vinden is in *bijlage 1* zijn het stakeholders aan beide kanten van de grens en zijn het zowel overheden als bedrijven die geïnterviewd zijn. Er is een provincie en een Landkreis geïnterviewd, maar er zijn ook meerdere gemeenten geïnterviewd, er zijn dus stakeholders van een verschillend schaalniveaus geïnterviewd. Ook zijn er mensen geïnterviewd uit Oldenburg en Bremen. Hierdoor is het mogelijk om het verhaal van meerdere kanten te kunnen belichten. Een aantal stakeholders gaf ook aan dat dit belangrijk is.

Semi-structured interviews

Er zijn *semi-structured interviews* gehouden. Dit betekent dat er wel een interview guide gemaakt is, maar dat de vragen niet beperkt waren tot wat er in de interview guide stond (Dunn, 2010). Aan het begin van het interview werd altijd gevraagd wat de functie was van de respondent en aan de hand daarvan kon het interview in een bepaalde richting gestuurd worden. Dan kon het bijvoorbeeld wat meer gaan over de spoorlijn, maar bij sommige interviews ging het ook wat meer over bijvoorbeeld de samenwerking tussen Nederland en Duitsland³, dit hing af van de organisatie die werd geïnterviewd.

In *bijlage 2* is een voorbeeld gegeven van een interview guide. Voor elk interview werd de interview guide iets aangepast. De kern bleef hetzelfde, maar bij verschillende stakeholders werd de nadruk net op wat andere vragen gesteld, om zo betere resultaten te krijgen.

De interviews duurden gemiddeld tussen de 30 en zestig minuten. Er waren echter ook een paar interviews die korter waren, dit waren echter interviews met hele gerichte vragen. Een voorbeeld hiervan is het interview met de burgemeester van Stadt Weener. In dit interview werden er hele gerichte vragen gesteld over de gevolgen voor de Stadt Weener, dit was dan ook een korter interview.

Sommige interviews waren telefonisch, sommige interviews waren face-to-face. Vaak was het makkelijker om het interview telefonisch te doen, bijvoorbeeld omdat de respondent in Berlijn of in Hannover zat of dat het agenda-technisch voor de respondent het beste uitkwam dat het interview telefonisch gehouden werd. De face-to-face-interviews waren meestal op de werklocatie van de respondent, ook is er een interview geweest op een terras in Leer. De keuze hiervoor lag bij de respondent.

De interviews waren in het Nederlands, Duits of Engels. De keuze daarvan lag bij de respondent. De interviews in Nederland waren in het Nederlands, de interviews in Duitsland waren meestal in het Duits. De interviews die in het Duits waren gingen over het algemeen redelijk goed, ondanks dat Duits niet de moedertaal van de interviewer was. De Duitse respondenten verstonden echter over het algemeen nog wel een beetje Nederlands, dus als het af en toe niet helemaal duidelijk was, kon er altijd een woord in het Nederlands gezegd worden, dit begrepen de respondenten meestal wel. Uiteindelijk is er één interview in het Engels gedaan. Bij de samenvattingen van de interviews die te vinden zijn in *bijlage 1* is het aangegeven als het interview in het Engels of in het Duits was.

Opmnames

Er is aan de respondenten toestemming gevraagd om het interview op te nemen, alle respondenten hebben hier toestemming voor gegeven. Bij de face-to-face-interviews werden de interviews opgenomen met de voice recorder van de telefoon, bij de telefonische interviews werd hiervoor de app *ACR* gebruikt. Deze app is te downloaden in de Play Store van Google en kan gebruikt worden om telefoongesprekken op te nemen. Deze app is gratis te downloaden, maar er is ook een betaalde versie van beschikbaar. Voor het opnemen van de interviews is de gratis versie gebruikt.

De opnamen zijn gebruikt voor het maken van een samenvatting van de interviews. De samenvatting van het interview is naar de respondent verstuurd zodat die de mogelijkheid had om er nog op te reageren. Een aantal respondenten heeft dat ook gedaan. Bij de Duitstalige interviews is er ook een Duitstalige samenvatting naar de respondent gestuurd. In *bijlage 1* zijn echter alle samenvattingen naar het Nederlands vertaald.

Bij alle interviews zijn ook nog los aantekeningen gemaakt. Die zijn in een apart bestand opgeslagen en zullen ook worden gebruikt bij de analyse.

Observatie

De onderzoeker is een aantal keer naar Bad Nieuweschan en Leer geweest. Hierbij is zowel gebruik gemaakt van de stopbus als van de snelbus. Hierbij is ook gepraat met medepassagiers en chauffeurs en zijn indrukken opgedaan die ook gebruikt worden.

7.1.2 Kwantitatieve dataverzameling

Voor de scriptie is minder gebruik gemaakt van kwantitatieve data.

Enquêtes

Enquêtes hebben als voordeel dat het een kost-efficiënte manier is om een grote groep die in een groter gebied woont te kunnen bevragen (McGuirk en O'Neill, 2010). Voor het ongeluk maakten elke dag ongeveer 700 mensen gebruik van het grensoverschrijdende deel van de spoorlijn Groningen-Leer, plus dat ook een hoop mensen gebruik maakten van de A7 om van Groningen naar Leer te reizen en een kleine groep gebruikt ook de bussen van Flixbus. Dat is dus een vrij grote groep die in ook in een relatief groot gebied woont. Dus vanuit dat oogpunt zou een enquête ideaal zijn. Helaas is een enquête voor dit onderzoek echter niet geschikt. Het probleem is namelijk dat het niet mogelijk is om de gehele groep te enquêteren. Het is, met toestemming, misschien nog wel mogelijk om mensen in de treinvervangende bussen en in de bussen van Flixbus te enquêteren, maar het is niet mogelijk om de mensen die de reis nu niet meer maken of die de auto pakken te enquêteren, terwijl dat ook hele interessante groepen zijn voor het onderzoek. Ook is het niet mogelijk om de mensen die toch al met de auto tussen Groningen en Leer reisden te benaderen voor een enquête.

Dus ondanks dat enquêtes qua dataverzameling op zich geschikt zijn, is het voor deze scriptie, omdat het niet mogelijk is om alle groepen te kunnen enquêteren, geen juiste onderzoeksmethode.

7.2 Data-analyse

Voor het analyseren van de samenvattingen van de interviews is het programma *ATLAS.ti* gebruikt. Dit is een programma dat gebruikt kan worden om interviews te coderen. Het is mogelijk om codes aan een tekst mee te geven en op die manier kan een tekst overzichtelijker gemaakt worden en is het makkelijker om naar informatie te zoeken. Dit programma kan daardoor helpen om makkelijker resultaten uit de interviews te halen.

Van de interviews zijn geen transcripten gemaakt, maar samenvattingen. Deze samenvattingen zijn in *ATLAS.ti* geladen om ze te kunnen coderen. De samenvattingen van de interviews staan in *bijlage 3*.

Voor het analyseren van de interviews is een codering aangemaakt. De codering is bijgevoegd in *bijlage 4*. Deze codering is gemaakt om de data uit de samenvattingen te kunnen ordenen.

Nadat de samenvattingen gecodeerd zijn, is het mogelijk om te beginnen met analyseren. Voor het analyseren zullen ook de aantekeningen die gedurende de interviews gemaakt zijn gebruikt worden. Deze aantekeningen staan niet in *ATLAS.ti*. De resultaten van deze analyse zullen in het volgende hoofdstuk gepresenteerd worden.

Met behulp van de coderingen is het mogelijk om heel geordend de data te analyseren. Door de onderverdeling die gemaakt is in het *Resultaten*-hoofdstuk is de analyse heel gestructureerd gegaan. Door telkens één hypothese of deelvraag te pakken is de analyse heel overzichtelijk verlopen.

Hoofdstuk 8. Resultaten

In dit hoofdstuk zullen de resultaten van het onderzoek gepresenteerd worden. Eerst zullen de 6 hypothesen behandeld worden, hierna zullen de onderzoeksvragen beantwoord worden. Als laatste zullen de overige resultaten gepresenteerd worden. Dit zijn resultaten die niet uit de hypothesen of de deelvragen komen, maar die uit het theoretisch kader komen of die tijdens het onderzoek opvielen. Er is gekozen voor deze opzet omdat de informatie zo overzichtelijk gepresenteerd kan worden. Op deze manier ontstaat er een goede ordening waarbij alle informatie snel terug gevonden kan worden. Het veelvuldig gebruik van tussenkopjes moet hier ook aan bijdragen.

De resultaten komen zowel uit de interviews als andere bronnen, zoals krantenartikelen, folders of internetsites.

Een groot deel van de data komt uit de interviews. Op het moment dat er een statement wordt gemaakt gebaseerd op een interview of dat er data uit een interview wordt gehaald, staat er tussen haakjes achter welk interview het is. Dan is te zien welke stakeholder dit heeft gezegd. Op het moment dat er alleen Arriva staat, betekent dit dat zowel Arriva Touring als Arriva Trein dit gezegd hebben.

8.1 Hypothesen

In dit stuk zullen de 6 verschillende hypothesen behandeld worden. Eerst zal in één alinea de hypothese nog een keer kort uitgelegd worden. Hierna zal gekeken worden of de hypothesen aangenomen kunnen worden of dat ze moeten worden verworpen.

8.1.1 Hypothese 1

De Value of Travel Time Savings (VTTS) op de spoorlijn Groningen-Leer is relatief laag in vergelijking met andere spoorwegen in Nederland.

Deze hypothese gaat ervan uit dat de VTTS op de spoorlijn Groningen-Leer relatief laag is in vergelijking met andere spoorwegen in Nederland. Dit zou dan moeten komen doordat er in de regio van de spoorlijn Groningen-Leer relatief weinig files staan en ook omdat het een relatief rustige treinverbinding is met weinig vertraging.

De regio

Een aantal respondenten zegt dat de regio dunbevolkt en relatief rustig is en dat er weinig files staan (LNVG, IHK, Provincie Groningen, EDR). De files beginnen eigenlijk pas als je tussen Oldenburg en Bremen bent (Thiele), maar tussen Groningen en Leer/Oldenburg staan geen files. Ook de treinverbinding is vrij rustig.

Drukke van de lijn

De trein Groningen-Leer is zeer rustig. Zelfs voor Duitse stoptreinbegrippen is de verbinding erg rustig (LNVG), het aantal reizigers tussen Bad Nieuweschans en Leer is zeer beperkt. Ook als je het vergelijkt met andere verbindingen in de regio Groningen, zoals Groningen-Leeuwarden of Groningen-Winschoten, is de treinverbinding zeer rustig (Arriva Trein). Per grensoverschrijdende rit zaten er ongeveer 10-15 mensen in de trein (Flixbus), al was dit wel iets gestegen in de afgelopen jaren. Station Weener is een rustig station met minder dan 500 reizigers per dag (LNVG, 2016). Station Leer zit tussen de 2500 en 5000 reizigers per dag. Dit zijn echter de reizigers voor alle richtingen vanaf Leer. De reizigers naar Groningen zullen maar een klein deel van deze reizigers zijn. Van de stations die bediend worden door Arriva in Nederland zijn de meest recente gegevens van 2009 (Treinreiziger.nl, 2012). Dit zijn helaas geen hele recente gegevens, maar ze kunnen wel gebruikt worden om een beeld te krijgen van hoe druk de lijn is. Aan de Nederlandse kant is de lijn een stuk drukker dan aan de Duitse kant. Bad Nieuweschans (toen nog station Nieuweschans) had in 2009 slechts 476 reizigers per dag, maar

Winschoten (met 2265 reizigers per dag) en de stations in Hoogezand-Sappemeer (met tussen de 500 en de 1100 reizigers per dag) zijn drukker. Hierbij dient ook de aantekening gemaakt te worden dat het aantal reizigers op de stations in Hoogezand-Sappemeer waarschijnlijk gestegen is na 2009 omdat de frequentie van de treinen omhoog is gegaan door de heropening van de verbinding naar Veendam (RTV Drenthe, 2011), waardoor er ook extra treinen zijn gaan rijden tussen Groningen en Hoogezand-Sappemeer. Station Groningen heeft ongeveer 35.000 reizigers per dag (Groningen Bereikbaar, 2015). De NS heeft ongeveer 19.000 reizigers van en naar dit station (Treinreiziger.nl, 2015), de overige 16.000 reizigers maken gebruik van de treinen van Arriva. Hier geldt, net als bij Leer, dat dit ook reizigers voor andere verbindingen dan alleen die tussen Groningen en Leer zijn.

Vergelijking met andere spoorwegen

Ondanks dat de trein in Nederland een stuk drukker is dan in Duitsland, is de lijn nog steeds relatief rustig als hij wordt vergeleken met andere spoorlijnen. Treinen op deze lijn staan bijvoorbeeld niet in de top100 van drukste treinen waarover geklaagd wordt in Nederland (Bunskoek, 2016). Bijna al deze trajecten liggen in de Randstad. Het feit dat niet een van de ritten op deze lijn niet in die top100 staat, wil niet zeggen dat er geen drukke ritten zijn. Het zou best kunnen dat er wel relatief veel mensen geklaagd hebben over de drukte op deze verbinding, maar omdat op de andere trajecten veel meer reizigers zijn die kunnen klagen, deze lijn een beetje ondergesneeuwd is. Maar als er gekeken wordt naar de reizigersaantallen, ook al zijn dat niet de meest recente voor de stations die bediend worden door Arriva, dan is te zien dat het een relatief rustige verbinding is. Doordat de verbinding relatief rustig is, is de *VTTS* relatief laag. Een rustige spoorlijn betekent namelijk dat er over het algemeen genoeg zitplaatsen zijn, wat tot een hoger comfort en daardoor tot een lagere *VTTS* leidt.

Betrouwbaarheid

De lijn Groningen-Leer staat op plek 50 van trajecten met de meeste storingen (Rijden de Treinen, 2016), met 157 storingen in de periode tussen januari 2011 en augustus 2016. Hiermee staat de lijn in de middenmoot. Het traject Groningen-Veendam, wat tussen Groningen en Zuidbroek gebruik maakt van hetzelfde stuk spoor als de trein Groningen-Leer staat op plek 91 (met 65 storingen in die periode). 157 lijkt misschien veel, maar de nummer 1 (Schiphol-Utrecht Centraal) had in deze periode 647 storingen. Qua aantal storingen zit de lijn in de middenmoot, wat betekent dat de verbinding op zich redelijk betrouwbaar is. Dit leidt tot een lagere *Travel Time variability (TTV)* en op die manier indirect tot een lagere *VTTS*.

Werken in de trein

De *VTTS* op deze verbinding zou wel omhoog kunnen gaan door het feit dat het een stoptrein is en als je verder reist dan Leer er ook een overstap nodig is. De trein kan handig zijn omdat het mogelijk is om tijdens de reis door te kunnen werken, maar dat is in een stoptrein toch moeilijker dan in een doorgaande intercity (Provincie Groningen). Hierdoor kan de *direct utility* of de treinreis omlaag gaan, wat een hogere *VTTS* tot gevolg heeft.

Doelgroepen

Shires en De Jong (2009) hebben een onderzoek gedaan naar de *VTTS* in Nederland. In dat onderzoek vinden zij dat de *VTTS* voor pendelverkeer hoger is dan voor zakenverkeer en overig verkeer (zoals toerisme en studenten). Deze lijn wordt vooral gebruikt door toeristen (Arriva, Gemeente Groningen, Provincie Groningen, Thiele, Landkreis Leer). Dit soort verkeer valt onder overig verkeer en heeft een lagere *VTTS* dan bijvoorbeeld pendelverkeer. Door het grote aandeel van toeristen gaat de *VTTS* in vergelijking met andere trajecten in Nederland omlaag. De lijn wordt weinig gebruikt voor zakenverkeer (Provincie Groningen) of woon-werkverkeer (Arriva Trein). Dus deze groepen hebben minder invloed op de *VTTS*.

Auto

Deze hypothese gaat eigenlijk over de treinverbinding. Maar de trein is niet de enige manier om van Groningen naar Leer (en eventueel verder richting Oldenburg en Bremen) te reizen.

Meerdere respondenten hebben aangegeven dat de snelweg tussen Groningen en Leer relatief rustig is (EDR, Thiele, IHK). De snelweg is een verbinding tussen twee rustige en niet al te dicht bevolkte gebieden. Zoals een respondent zei, het landschap is leeg en dat geldt ook voor de snelweg (Thiele). Er zijn files tussen Oldenburg en Bremen (Thiele) en bij de stad Groningen. In de stad Groningen zal vanwege de files de Ring Zuid aangepakt worden (Aanpak Ring Zuid, n.d.), dit kan leiden tot extra files gedurende de aanleg en daarmee een verhoogde *TTV* en zo indirect een hogere *VTTS*. In de top50 van files in Nederland, staan geen trajecten in de provincie Groningen (VID, 2015). Ook hier geldt, net als voor de meeste drukke treinen, dat de meeste probleemtrajecten in de Randstad liggen. Het wil echter niet zeggen dat er geen files zijn in Groningen. Zowel TomTom als INRIX maken een lijstje waarin ze een ranking maken van de congestie in verschillende steden (Verkeersnet, 2016). Bij beide lijstjes staat Groningen in de top 6 van Nederland qua steden met de meeste congestie. TomTom meet het verschil tussen de daadwerkelijke reistijd en de mogelijke reistijd (als je gewoon zonder files door kan rijden). Maar zodra je de stad Groningen uit bent, dan is de snelweg relatief rustig in vergelijking met andere snelwegen (Rijkswaterstaat, 2012). Na Winschoten neemt het aantal voertuigen op de snelweg behoorlijk af. De snelweggrensovergang bij Bad Nieuweschans is de rustigste snelweggrensovergang van Nederland. In Nederland zijn er files rondom de Zuidelijke Ringweg in Groningen en deze zouden ook tijdelijk kunnen verergeren door de werkzaamheden aan dit onderdeel van de ringweg, maar op de rest van het traject zijn er geen files. In Duitsland zijn er tot aan Oldenburg ook nauwelijks files. Vroeger stonden er nog wel eens files bij Leer, maar sinds ze daar een tunnel onder de Ems hebben gebouwd, loopt het verkeer een stuk beter door (Gemeente Groningen). De files beginnen pas na Oldenburg (Thiele). Door de rust en het lage aantal files zijn de *TTV* en de *VTTS* op de snelweg relatief laag, zeker in vergelijking met andere snelwegen in Nederland en Duitsland.

Bus

Voor de bussen tussen Groningen en Leer/Oldenburg/Bremen/Hamburg geldt eigenlijk hetzelfde als voor de auto. De bussen kunnen redelijk ongestoord zonder files in één keer reizen tot aan Leer of Oldenburg. Vanaf daar zijn er files (Thiele). Voor bussen zijn de *TTV* en de *VTTS*, net als voor de auto, relatief laag.

Het is helaas niet mogelijk om een *VTTS* te berekenen van dit traject. Hiervoor zijn de juiste gegevens niet bekend. Het is niet mogelijk om de drie dingen die nodig zijn (*Opportunity value of time*, *Direct utility of time* en *Marginal utility of money*) om de *VTTS* uit te rekenen te berekenen. Hiervoor zijn de juiste gegevens niet beschikbaar en het is ook niet de bedoeling van deze scriptie om dat uit te rekenen.

Conclusie

De hypothese kan worden aangenomen. Doordat het een relatief rustige verbinding is, met weinig vertragingen en verstoringen, is de *VTTS* relatief laag. Het is wel zo dat de stoptreinen niet ideaal zijn om in te werken (Provincie Groningen) en dat dit de *VTTS* iets omhoog laat gaan, maar de *VTTS* is nog steeds relatief laag in vergelijking met andere spoorlijnen in Nederland en Duitsland. Niet alleen de spoorverbinding heeft een relatief lage *VTTS*, maar ook de snelweg en de bus hebben een relatief lage *VTTS*, dit door de rustige snelweg en het lage aantal files in het gebied.

8.1.2 Hypothese 2

Door de lagere VTTS die wordt verondersteld bij hypothese 1 zijn de economische effecten van het verdwijnen van de directe spoorverbinding tussen Groningen en Leer relatief beperkt.

Deze hypothese is gelinkt aan hypothese 1. VTTS geeft de waarde aan van de tijd die bespaard wordt tijdens een reis. Shires en De Jong (2009) vinden voor Nederland een waarde van ongeveer €28,- per uur. Dat betekent dat als een reis een uur korter duurt, dat ongeveer €28,- scheelt. Op het moment dat de VTTS lager is, dan is de waarde van de reistijdverkortening minder. Een lagere VTTS betekent dus, *ceteris paribus*, dat de economische effecten kleiner zijn.

De eerste hypothese was dat de VTTS van de spoorlijn Groningen-Leer lager was dan die van andere spoorlijnen in Nederland. Die hypothese is aangenomen. Dat zou betekenen dat de extra reistijd veroorzaakt door het ongeluk met de Friesenbrücke relatief weinig extra kost en dat daardoor de effecten relatief beperkt zijn.

Stopbus

De mensen die zijn aangewezen op de stopbus hebben een langere reistijd, ongeveer een kwartier. Dit zijn mensen die van Groningen naar Leer moeten en niet kunnen wachten op de snelbus of mensen die van een van de tussenliggende plaatsen (zoals Winschoten of Hoogezand-Sappemeer) naar Weener of Leer moeten. Doordat het aandeel toeristen wat van de stopbus relatief hoog is ten opzichte van overige spoorverbindingen in Nederland of Duitsland, is de VTTS relatief laag en zijn de extra kosten relatief gering. Wat dit betreft zijn de economische effecten, zoals gesteld door de hypothese, relatief beperkt.

Snelbus

Het verhaal is voor de groep reizigers die de snelbus kan gebruiken anders. Deze groep reizigers kan, als ze met de snelbus reizen, een reistijdverkortening hebben van ongeveer een kwartier, in plaats van een toename van de reistijd. Het enige nadeel is dat de frequentie van de snelbus minder is dan die van de trein en van de stopbus. De snelbus rijdt 1x per 2 uur, dat is een halvering van de frequentie in vergelijking met de trein of de stopbus. Maar op het moment dat de snelbus niet rijdt, kunnen ze altijd nog de stopbus pakken. Deze groep heeft meer reismogelijkheden dan dat ze eerst met de trein hadden. Waar de verbinding eerst 1x per uur was, is dat nu 3x per 2 uur. De stopbus rijdt elk uur en de snelbus rijdt om het uur. Er is dus vaker een verbinding, soms is die langzamer dan de trein (met de stopbus), soms is de verbinding sneller dan de trein (met de snelbus). Voor deze groep zijn de economische effecten van de verandering in reistijd dus eigenlijk niet negatief, maar eerder positief. Het is mogelijk dat de reistijd korter wordt en dan heeft dat juist een positieve uitwerking.

Conclusie

Het klopt dat de economische effecten van het verdwijnen van de directe spoorverbinding tussen Groningen en Leer over het algemeen vrij beperkt zijn. De lagere VTTS is hier echter niet per se de verklaring voor. Dit omdat een deel van de groep reizigers (die met de stopbus) wel een reistijdverlenging heeft, maar een ander deel van de reizigers (die ook met de snelbus kunnen) hebben een (mogelijke) reistijdverkortening gekregen. De VTTS werkt hierdoor een negatieve, maar ook een positieve kant op. Het effect van de VTTS is dus niet eenduidig. Hierom kan deze hypothese niet aangenomen worden.

Er zijn andere redenen waarom de economische effecten gering zijn. Bij *deelvraag 4* zal dit verder behandeld worden.

8.1.3 Hypothese 3

Door het wegvallen van de directe spoorverbinding tussen Groningen en Leer zullen mensen blijvend voor een andere vervoersmodaliteit kiezen.

Deze hypothese gaat ervan uit dat de reizigers die na het verdwijnen voor een andere mobiliteit gekozen hebben, hetzij de auto, hetzij Flixbus, niet meer terug zullen keren naar de trein, ook niet als deze verbinding weer hersteld is.

De LNVG heeft als ervaring dat op het moment dat treinen tijdelijk vervangen worden door bussen, het aantal reizigers daalt. Dat is ook hier het geval (Provincie Groningen). Na het ongeluk daalde het aantal reizigers behoorlijk, maar langzaam trekt het wel weer aan (Arriva Trein). De mensen die nu niet meer met de trein reizen, zullen een andere manier vinden om de grens over te komen (Gemeente Oldambt, Stadt Oldenburg, Landkreis Leer, Tourismus Leer). Mensen zullen kijken naar wat het snelst, het goedkoopst en het makkelijkst is (Stadt Oldenburg). De reizigersaantallen van Flixbus zijn na het ongeluk licht toegenomen (Flixbus). Veel mensen zijn echter overgestapt op de auto (Fabich, IHK).

Een aantal respondenten geeft aan dat het zeer moeilijk is om de reizigers weer in de treinverbinding te krijgen als deze weer gaat rijden. De LNVG zegt dat het moeilijk is om mensen die naar een andere modaliteit zijn gegaan weer terug te winnen. Mocht het vijf jaar duren, dan is dit al een probleem, maar als het tien jaar duurt voordat de brug herbouwd is, dan is het helemaal een probleem. Mensen 'vergeten' dan dat er ook nog een treinverbinding was (IHK, LNVG). De verbinding heeft nu een imago-probleem, namelijk dat de reis veel langer duurt dan eerst, en hoe langer het duurt voordat de verbinding hersteld wordt, hoe erger dat imago wordt (Fabich). Zeker in Duitsland is dit een probleem, aangezien het daar in de media alleen maar gaat over hoe lang het nog duurt voordat de brug gerepareerd is. De provincie Groningen wil een nieuwe advertentiecampagne starten om ervoor te zorgen dat de verbinding niet in de vergetelheid raakt. Arriva gaat ervan uit dat de reizigers wel weer terugkomen. Doordat er nu een goed busaanbod is, hoeft er niet meer vanaf 0 begonnen te worden op het moment dat de trein weer rijdt. Een deel van de reizigers zal namelijk gebruik maken van dat busaanbod en die zullen waarschijnlijk weer terug overstappen naar de trein. De trein was echter wel langzamer dan de snelbus nu is. De kans is heel groot dat dit ook nog geldt op het moment dat de brug weer gerepareerd is. De mensen die nu in de snelbus zitten zullen dan te maken krijgen met een langere reistijd en dit zou ervoor kunnen zorgen dat een aantal reizigers alsnog overstappen naar de auto.

Veel respondenten geven aan dat het moeilijk is om de reizigers terug te winnen, maar dat het wel mogelijk is. Met uitgebreide marketingcampagnes om reizigers te trekken, moet het lukken om een deel van de reizigers weer terug de trein in te lokken (Fabich, Landkreis Leer).

Flixbus

De provincie Groningen gaat ervan uit dat de reizigers die eerst in de trein zaten en nu gebruik maken van Flixbus, weer terugkomen als de trein weer zijn normale dienstregeling rijdt. Het doel van de reis, budget en andere voorwaarden bepalen of je de trein of de Flixbus pakt. Vanuit die redentatie gaan de mensen die nu de Flixbus pakken in plaats van de trein, weer terug naar de trein als deze rijdt.

Auto

Voor mensen die van de trein naar de auto zijn overgestapt kan het verhaal anders zijn. Tussen Bremen en Oldenburg is de trein ongeveer even snel als de auto (Thiele), maar van Oldenburg (of Leer) naar Groningen is de auto een stuk sneller dan dat de trein was (Stadt Oldenburg, IHK). De auto had daarom op de verbinding Groningen-Leer/Oldenburg al een groter aandeel dan de trein (Stadt Oldenburg, Landkreis Leer, Touristik Leer). Maar met het ongeluk is het aandeel van de auto nog groter geworden

(Fabich, Stadt Oldenburg). Op het moment dat de treinverbinding weer hersteld is, zal de verbinding tussen Groningen en Leer/Oldenburg/Bremen wel verbeterd zijn, maar de trein zal nog steeds geen concurrerend product neer kunnen zetten in vergelijking met de auto. Zodra mensen een auto hebben en gewend zijn om met de auto te gaan, is het voor die mensen een stuk makkelijker om gewoon de auto te pakken (Gemeente Groningen). Dit is zeker zo op het moment dat de verbinding met de auto een stuk sneller, comfortabeler, (in de perceptie van de mensen) goedkoper en flexibeler is dan met de trein. In een gesprek met mijn scriptiebegeleider (Paul van Steen) gaf hij aan dat als hij naar Oldenburg moest, hij altijd de auto pakte omdat het makkelijker en sneller was, zeker van deur tot deur. Zolang dit zo is, zal het moeilijk worden om mensen die van de trein overstapt zijn naar de auto weer terug de trein in te krijgen. Het is wel mogelijk om mensen vanuit de auto in de trein te krijgen, maar dan moet de verbinding die de trein levert in comfort en snelheid minimaal ongeveer gelijkwaardig zijn aan de autoverbinding (Fröidh, 2005). Een auto scoort hoog op onder andere gemak, comfort, prijs en flexibiliteit (Bonsall, 2006), zolang een trein hier niet of niet voldoende mee kan concurreren, zullen mensen niet zo snel overstappen. Als de treinverbinding hersteld is, zal dit in eerste instantie nog niet het geval zijn en zullen er waarschijnlijk weinig automobilisten weer terugkomen. Een aantal respondenten gaf aan af en toe de trein te gebruiken als ze vanuit Leer naar Groningen moeten voor een afspraak (IHK, Landkreis Leer). Dit soort incidentele reizigers komen misschien wel terug, maar dit zal minder gelden voor de reguliere reizigers die zijn overstapt op de auto.

Wunderline

De Wunderline zorgt voor een betere treinverbinding tussen Groningen-Leer/Oldenburg/Bremen en dat zou wel moeten leiden tot meer reizigers (Fabich, Provincie Groningen), al moeten de verwachtingen voor dit project ook niet te hooggespannen zijn (Flixbus). Ook zal dat project de verbindingen in Ostfriesland richting Groningen verbeteren, wat tot meer reizigers uit die regio moet leiden (IHK). Dan is het wel mogelijk en ook waarschijnlijk dat een deel van de reizigers die nu overstapt is naar de auto, weer terug gaat naar de trein. Dan kan de trein namelijk wel een prestatie leveren die kan concurreren met de auto, waar dat nu nog niet mogelijk is.

Overige reizigers

Een deel van de reizigers die afhankelijk is van het openbaar vervoer, zal de reis nu niet meer maken (Gemeente Oldambt). Zij zijn niet overstapt naar een andere modaliteit, maar zij maken de reis gewoon niet meer. De kans dat deze mensen weer terugkeren op het moment dat de treinverbinding weer rijdt, is vrij groot. Zij hebben dan weer een makkelijke verbinding tussen Duitsland en Nederland.

Conclusie

De hypothese is dat veel reizigers die na het ongeluk met de brug zijn overstapt op een modaliteit niet meer terug zullen keren naar de trein als die verbinding weer hersteld is. Voor mensen die nu gebruik maken van de Flixbus in plaats van de trein is het goed mogelijk dat ze terugkeren naar de trein als die weer rijdt. Voor de mensen die de verbinding nu helemaal niet meer maken, is die kans ook vrij groot. Maar voor mensen die nu in de auto stappen, is het een stuk moeilijker. Waarschijnlijk zullen een hoop mensen pas de overstap weer terug maken als de Wunderline af is en de verbinding een stuk verbeterd.

Voor mensen die naar Flixbus zijn overstapt, kan je deze hypothese aannemen. Maar voor de mensen die naar de auto zijn overstapt, kan deze hypothese niet aangenomen worden. Aangezien de groep die is overstapt naar de auto veel groter is dan de groep die is overstapt naar Flixbus kan de hypothese verworpen worden.

8.1.4 Hypothese 4

Het verdwijnen van de directe treinverbinding tussen Groningen en Leer heeft voornamelijk bereikbaarheidseffecten tussen de verschillende regio's in Nederland en Duitsland (type-B-bereikbaarheidseffecten).

Deze hypothese gaat er vooral van uit dat de effecten tussen de verschillende regio's zijn, zogenaamde type-B-effecten (Vickerman, 1991b). Dit zou zijn omdat er binnen de verschillende regio's (Groningen, Ostfriesland, Oldenburg en Bremen) niks verandert aan de bereikbaarheid, er verandert alleen iets tussen de verschillende regio's aan de bereikbaarheid (met Groningen aan de ene kant en Ostfriesland, Oldenburg en Bremen aan de andere kant).

Type-B-effecten

Groningen-Leer/Oldenburg

Het ongeluk met de brug zal een effect hebben, maar het effect zal niet zo groot zijn (Gemeente Groningen). Het aantal mensen dat dagelijks tussen Groningen en Duitsland reist is niet minder geworden (Fabich). Vanuit Oldenburg reizen er ongeveer 200-300 mensen elke dag heen en weer tussen Groningen, dit aantal is niet minder geworden (Stadt Oldenburg). Vanuit andere gebieden in Duitsland komen er ook niet minder Duitsers richting Groningen (Fabich).

Via de lijn was er relatief weinig economische uitwisseling tussen Nederland en Duitsland. Er was wel wat goederenvervoer (Provincie Groningen, Gemeente Groningen, Flixbus), maar voor Duitsland is de Noord-zuidverbinding (Emden-Münster en verder of vanuit Wilhelmshaven of Bremerhaven naar het zuiden) veel belangrijker dan de verbinding richting Groningen (Thiele). Vanuit Nederland gaan de belangrijkste goederenroutes naar Duitsland ook niet via het traject Groningen-Leer. Het aantal grensoverschrijdende reizigers was niet hoog en dit waren eigenlijk vooral toeristen (Arriva Trein).

De economische interactie is nauwelijks minder geworden. Het is mogelijk dat er minder toeristen naar Groningen of naar Leer komen (Gemeente Groningen, Landkreis Leer, Touristik Leer), maar ook hier zijn de gevolgen redelijk beperkt. Het kan zijn dat het toeristische verkeer wat minder is geworden en dat het winkelend publiek wat minder vaak van de verbinding gebruik maakt omdat het wat moeilijker is om vanuit Oldenburg/Leer naar Groningen te reizen (Stadt Oldenburg). Toch reizen er nog steeds veel toeristen met de lijn. Zo stonden er op 3 oktober (Dag van de Eenwording in Duitsland) in Leer opeens 400 mensen op de snelbus te wachten (Arriva Touring), dit waren allemaal toeristen die een dagje of een paar dagen Groningen wilden doen. Het zou kunnen dat een deel van deze groep de auto pakt of niet meer gaat nu ze niet meer met de trein kunnen, maar het geeft wel aan dat de verbinding nog steeds bekendheid geniet en er nog steeds gebruik van gemaakt wordt.

De meeste toeristen die vanuit Nederland naar Leer gaan, doen dat met de auto (Touristik Leer). Zeker in de zomervakantie gaan veel mensen met de caravan naar de omgeving van Leer. Deze mensen hebben geen last van het verdwijnen van de spoorbrug. Voor het aantal dagjesmensen kan het wel een gevolg hebben. Zowel Leer als Oldenburg hebben een kerstmarkt die veel mensen uit Nederland lokt (Tourismus Leer, Stadt Oldenburg). Het ongeluk heeft een klein effect op de aantallen die vanuit Nederland komen, maar de meeste mensen gaan dan met alternatief vervoer (hetzij de auto, Flixbus of de treinvervangende bus). Een groot deel van de mensen zal met de auto gaan, maar het nadeel is dat je dan geen Glühwein kan drinken (Tourismus Leer). De trein was een hele makkelijke manier om even vanuit de provincie Groningen naar Leer te gaan voor een dagje kerstmarkt. Het is nu misschien iets omslachtiger geworden, maar het kan nog steeds.

Rest van Ostfriesland

Voor de rest van Ostfriesland zijn de gevolgen ook klein. De spoorlijn Groningen-Leer was ook onderdeel van de verbinding Groningen-Emden en Groningen-Papenburg-Münster. Het aantal reizigers op deze trajecten was echter zeer klein (IHK). Vanuit Papenburg/Münster is het heel moeilijk om qua reistijd te concurreren met de auto (LNVG), dit omdat de trein een omweg maakt in vergelijking met de auto. Vanuit Emden zou het wel mogelijk zijn om te concurreren met de auto, ware het niet dat de verbinding tussen Emden en Leer vrij matig is en de overstap in Leer op de treinen naar Groningen vanuit Emden ook niet altijd even goed is (IHK). Er waren dus weinig mensen die deze verbinding gebruikten, het effect is daarom niet zo groot.

Verbinding Groningen-Bremen

Voor de verbinding Bremen-Groningen zijn de gevolgen klein. Dit komt omdat Bremen eigenlijk niet zo op Groningen gericht is (Flixbus, Thiele). Groningen richt zich heel erg op Bremen en zelfs op Hamburg (Provincie Groningen, Gemeente Groningen). Dit vanuit de gedachte dat Bremen dichterbij is dan bijvoorbeeld een Utrecht (Provincie Groningen) en dat dit mogelijkheden moet opleveren. Veel dingen die ze in Groningen goed kunnen, zouden ze bijvoorbeeld in Hamburg of Bremen kunnen verkopen (Gemeente Groningen). Een zin later in het interview wordt gezegd dat Duitsland ook belang kan hebben bij een stad als Groningen, maar hier wordt dan alleen de naam van Oldenburg genoemd. Dus misschien is er vanuit de gemeente Groningen ook wel twijfel over de waarde van Groningen voor een stad als Hamburg. Hierbij moet ook niet vergeten worden dat Hamburg (met 2 miljoen inwoners) en Bremen (met ongeveer 500.000 inwoners) een stuk groter zijn dan Groningen (EDR). Deze steden zijn een stuk groter en mede daardoor is Groningen voor hen minder interessant dan omgekeerd. Op het traject Groningen-Oldenburg/Bremen is de trein langzamer dan de auto (Thiele, IHK, Stadt Oldenburg), hierdoor had de auto voor het ongeluk al een veel groter aandeel dan de trein. Dit alles betekent dat de effecten op de schaal Groningen-Bremen/Hamburg relatief beperkt zijn.

De type-B-effecten zijn relatief beperkt. Er zijn wel effecten, maar die zijn vrij klein. De economische interactie via de lijn is vrij gering (IHK) en het verdwijnen van de directe spoorverbinding heeft geen effecten op de bereikbaarheid tussen de verschillende Duitse regio's.

Type-C-effecten

Er is echter wel sprake van type-C-effecten. Dit zijn effecten van infrastructuur die binnen de regio blijven (Vickerman, 1991b). De brug was, naast een spoorbrug, ook een fietsverbinding tussen de Stadt Weener en de Gemeinde Westoverledingen (Thiele, Stadt Weener, IHK, Landkreis Leer). De fietsbrug werd gebruikt voor pendelverkeer tussen Westoverledingen en Weener (Thiele, Stadt Weener, Landkreis Leer). Per dag maakten ongeveer 500 fietsers per dag gebruik van de Friesenbrücke (Touristik Leer). Hier zaten echter ook toeristen bij. Het is niet helemaal duidelijk wat de verhouding toeristen/pendelaars is. Ook gingen veel mensen van Westoverledingen naar Weener om boodschappen te doen (Stadt Weener). Ook vanuit toeristisch oogpunt zijn de gevolgen voor Weener ernstig. De gevolgen voor Weener zijn erger dan die voor Leer (Touristik Leer).

Er gingen meerdere internationale fietsroutes over de brug (Stadt Weener, Touristik Leer, Landkreis Leer) en de brug werd ook veel gebruikt door dagjesmensen die in de regio fietsten. Dat is niet meer mogelijk en dat heeft grote gevolgen voor de plaatselijke horeca en middenstand. Ook heeft Weener een mooi openluchtbad wat in de zomer veel mensen vanuit Westoverledingen trok. Door het ongeluk met de brug zullen er vanuit Westoverledingen minder mensen komen (NOZ, 2016), de directeur van het zwembad hoopt echter dat dit opgevangen kan worden met mensen uit de regio rondom Leer.

Om nu met de fiets vanuit Westoverledingen naar Weener te gaan moet er een omweg van 20 kilometer gemaakt worden via Papenburg of via Leer (Thiele, Touristik Leer), dit is voor de meeste

mensen te veel om te fietsen. De gevolgen voor Weener zijn zeer groot. Het herbouwen van de brug duurt tot 2021 (OV-Magazine, 2016). De burgemeester van Weener heeft aangegeven hier blij mee te zijn. Had het herbouwen van de brug 10 jaar geduurd, dan waren de gevolgen volgens hem niet te overzien geweest voor Weener.

Conclusie

Deze hypothese ging ervan uit dat de grootste effecten type-B-effecten zouden zijn. Dit is echter niet juist. Hoewel er type-B-effecten zijn, zijn die niet heel groot. Er is meer sprake van type-C-effecten, oftewel effecten die binnen de regio blijven. Voor de stad Weener is het een kleine catastrofe (Touristik Leer), wat een grote catastrofe kan worden als het tien jaar duurt voordat de brug hersteld is. Gelukkig duurt het maar vijf jaar voordat de brug hersteld is. Deze hypothese kan dus verworpen worden.

8.1.5 Hypothese 5

De waarde van de spoorlijn Groningen-Leer ligt niet zozeer in het feit dat hij Groningen en Leer verbindt, maar meer in het feit dat deze lijn een onderdeel van de verbinding Groningen-Bremen is.

Deze hypothese gaat ervan uit dat de lijn Groningen-Leer als onderdeel van de lijn Groningen-Oldenburg-Bremen (of eventueel zelfs Amsterdam-Hamburg) meer waarde heeft dan alleen als verbinding tussen Groningen en Leer.

Bij deze hypothese is een mooie tegenstelling te zien tussen aan de ene kant de stad Groningen en Oldenburg en aan de andere kant Landkreis Leer en de gemeente Oldambt. De provincie Groningen zit een beetje tussen beide kampen in.

De gemeente Groningen kijkt niet zozeer naar Leer, maar meer naar Oldenburg, Bremen en Hamburg. De gemeente Groningen benadrukt dat het de noordelijkste treinverbinding tussen Nederland en Duitsland betreft. Als je naar het zuiden gaat zijn de eerste spoorweggrensovergangen pas in Twente. Ook Oldenburg benadrukt het belang om de verbinding breder te zien dan alleen Groningen-Leer. De LNVG zegt dat het belangrijk is om in de reisbehoefte van Groningen naar Leer te voorzien, maar dat de verbindingen Groningen-Oldenburg, Groningen-Bremen en Groningen-Hamburg ook zeer belangrijk zijn. Een groot deel van de reizigers stapt in Leer over op de verbindingen richting Emden, Papenburg/Münster en Oldenburg/Bremen (Fabich).

As Amsterdam-Groningen-Bremen-Hamburg

Op het moment is, door de trage verbinding tussen Groningen en Oldenburg/Bremen, de verbinding niet heel belangrijk. Het ongeluk met de brug werd in Bremen dan ook meer als een lokaal probleem gezien, het ongeluk haalde in Bremen nauwelijks het nieuws (Thiele). Zowel Oldenburg als de provincie Groningen zien de lijn als onderdeel van de as Amsterdam-Groningen-Oldenburg-Bremen-Hamburg en dan nog eventueel verder naar Scandinavië. Oldenburg benadrukt ook heel erg het Europese element van de spoorlijn. Het is niet alleen een regionale spoorlijn tussen Groningen en Leer, het is onderdeel van een Europese verbinding.

Het probleem is echter dat de mensen die met de trein van Hamburg naar Amsterdam gaan, dat niet via Groningen doen, maar via Osnabrück en Twente (Thiele). Zolang er geen snellere verbinding is tussen Groningen en Amsterdam zullen de meeste mensen die met de trein reizen ook niet van Hamburg via Groningen naar Amsterdam reizen, maar via Osnabrück en Twente blijven reizen (Flixbus). Dit zal sneller blijven, ook al is het mogelijk om goedkoper via Groningen te gaan (Thiele). Het is wel zo dat als de reistijd versneld gaat worden door de *Wunderline* het mogelijk is dat mensen vanuit Bremen en Hamburg via Groningen gaan reizen (Thiele), maar die groep zal beperkt zijn. De spoorlijn Groningen-Bremen heeft meer een regionale functie dan een internationale (Thiele). Het is maar zeer de vraag of de as Amsterdam-Hamburg voor reizen met de trein wel via Groningen verloopt, dit is meer

iets wat in de hoofden van politici zit (Flixbus). De verbinding die Flixbus aanbiedt tussen Amsterdam en Hamburg, loopt wel via Groningen, Oldenburg en Bremen. Voor de verbinding Groningen-Hamburg geldt dat Hamburg eigenlijk niet zo geïnteresseerd is in Groningen (Thiele, Flixbus). Hamburg is veel groter dan Groningen en is meer gericht op de rest van Duitsland. Vanuit Hamburg gezien is eigenlijk alles wat voorbij Oldenburg ligt perifeer gebied en niet zo heel interessant (Thiele). De verbinding heeft dus eigenlijk niet zoveel waarde als onderdeel van de verbinding Groningen-Hamburg. Op dit traject hebben Flixbus en de auto meer waarde. De trein heeft wel waarde als verbinding tussen Groningen-Bremen (Flixbus), maar de vraag is of de trein zoveel waarde heeft als dat de gemeente en provincie Groningen er aan hechten.

Verbinding Groningen-Oldenburg

De trein heeft meer waarde als verbinding tussen Groningen en Oldenburg (Flixbus). Dat komt deels doordat Groningen en Oldenburg een intensieve samenwerking hebben op verschillende gebieden (Stadt Oldenburg en Gemeente Groningen, 2008)(Stadt Oldenburg, Gemeente Groningen). Per dag reizen er ongeveer 200-300 mensen van Oldenburg naar Groningen en weer terug. De auto heeft op deze verbinding echter een groter reizigersaandeel dan de trein of Flixbus (Stadt Oldenburg). Maar voor studenten, toeristen en winkelend publiek kan de spoorverbinding op dit traject zeker waarde hebben (Gemeente Groningen, Flixbus, Stadt Oldenburg, Provincie Groningen). Al heeft de trein hier ook zware concurrentie van Flixbus. Toen er nog een directe spoorverbinding was tussen Groningen en Leer, staken ongeveer 700 mensen per dag per spoor de grens over. Hiervan moest maar een klein gedeelte verder naar Oldenburg. Dus ondanks dat de treinverbinding Groningen-Oldenburg misschien meer waarde heeft dan de treinverbinding Groningen-Bremen, heeft de treinverbinding Groningen-Leer meer waarde. Slechts een zeer klein gedeelte reist na Leer nog door naar Oldenburg (en eventueel verder naar Bremen).

Verbinding Groningen-Leer

De spoorlijn Groningen-Leer is een verbinding tussen Groningen en Leer. Voor Oost-Groningen is het een versterking van de infrastructuur en mobiliteit richting Duitsland (Gemeente Oldambt). Voor deze regio is dat belangrijk (Gemeente Oldambt, EDR). Er is een intensieve samenwerking tussen Oldambt en Landkreis Leer (Gemeente Oldambt, Landkreis Leer, EDR, IHK). In Oost-Groningen is er een hoge werkloosheid, in Duitsland zijn er juist veel vacatures (Provincie Groningen, EDR). Maar hiervoor is het wel van belang dat je vanuit Oost-Groningen in Duitsland kan komen. Sommige mensen kunnen dat met de auto, maar er zijn ook mensen afhankelijk van het openbaar vervoer (Gemeente Oldambt).

Het tussengebied

De gemeente Oldambt benadrukt dat het tussengebied niet vergeten moet worden bij dit project. Er moet rekening gehouden worden met het tussenliggende gebied. Het is logisch dat Groningen kijkt naar Oldenburg, Bremen en Hamburg en daarmee het tussenliggende gebied overslaat (Gemeente Oldambt), maar het is wel belangrijk dat ook naar het tussenliggende gebied gekeken wordt. Als dat gebied alleen maar de overlast (extra passagierstreinen, extra goederentreinen, extra spoor) krijgt, maar niet de voordelen, dan kan dat het project vermoeilijken. Het gebied ertussen moet geen type-A-effecten krijgen, maar juist type-B-effecten. De regio moet er ook beter van worden. Ook de EDR benadrukt dat er goed gekeken moet worden naar het tussenliggende gebied. Het is dan misschien wel zo dat de meeste instappers op dit traject instappen op station Groningen, maar de stad kan niet zonder de regio. Het gaat niet alleen om de grote steden, om de *urban agenda*, maar het gebied wat er tussen ligt is ook belangrijk.

Landkreis Leer vreest aan de ene kant dat Leer maar een tussenstop kan worden, maar ziet aan de andere kant ook de voordelen. Leer profiteert ook van een snellere verbinding naar Groningen of naar

Bremen. Ook komen er nieuwe stations in Landkreis Leer (Bunde en Ihrhove) die profiteren van de snellere verbindingen.

De provincie Groningen is verantwoordelijk voor goed openbaar vervoer in de provincie. De provincie is een krimpregio en goed openbaar vervoer zou de leefbaarheid kunnen verbeteren (of in ieder geval op peil kunnen houden). Maar de provincie zet ook heel erg in op de verbetering van Groningen-Bremen. De provincie zegt dan ook dat ze het niet eens is met deze hypothese. Er zijn verschillende doelgroepen. Er is een groep die van Groningen naar Bremen of Oldenburg moet, maar er is ook een groep die vanuit Hoogezand naar Leer of van Winschoten naar Papenburg moet. Vanuit economisch oogpunt is de verbinding Groningen-Oldenburg/Bremen belangrijk, maar vanuit het oogpunt van leefbaarheid is de verbinding tussen Groningen en Leer ook belangrijk. De gemeente Groningen en Oldenburg kijken meer vanuit het economische perspectief, daar waar de gemeente Oldambt en Landkreis Leer ook wel naar het economische perspectief kijken, maar die richten zich ook op het leefbaarheidspectief, dit meer vanuit hun eigen grondgebied.

Conclusie

Deze hypothese wordt niet aangenomen. Vanuit het oogpunt van leefbaarheid voor de regio (en dan met name voor Oost-Groningen) heeft de lijn meer waarde als verbinding Groningen-Leer dan als de verbinding tussen (stad) Groningen-Oldenburg/Bremen. Ook is het zo dat maar een klein gedeelte van de reizigers op het traject Groningen-Leer doorreisde naar Oldenburg of Bremen. Qua vervoerswaarde heeft de verbinding dus ook meer waarde als verbinding Groningen-Leer dan als Groningen-Oldenburg/Bremen.

8.1.6 Hypothese 6

In de perceptie van mensen is de verbinding tussen Groningen en Leer meer verslechterd dan dat hij in werkelijkheid is.

Volgens deze hypothese denken mensen dat de kwaliteit van de verbinding Groningen-Leer (zowel in comfort als in reistijd) meer verslechterd is dan dat hij in werkelijkheid is.

De perceptie is dat de verbinding verslechterd is, maar eigenlijk is dat helemaal niet zo (Provincie Groningen). Het ongeluk is in de hoofden van veel mensen een groter knelpunt dan dat het in werkelijkheid is (Gemeente Groningen). Er is veel bericht over dat de brug is ingestort en dat het nu moeilijker is om heen en weer te reizen. Mensen denken daardoor dat het moeilijker is om tussen Groningen en Leer/Oldenburg te reizen met het openbaar vervoer (Gemeente Groningen). Doordat de mensen denken dat het een stuk moeilijker geworden is, pakken ze de trein niet meer (Stadt Oldenburg), maar gaan ze gelijk naar andere vervoersmiddelen kijken (Fabich). Mensen geven een bepaalde invulling aan het traject, net zoals mensen dat bijvoorbeeld doen met kunst (Gemeente Oldambt), en het is best moeilijk om dat idee bij mensen weer te veranderen (Fabich). Zo gaf Michael Thiele aan dat hij van tevoren de vrees had dat de reis van Bremen naar Groningen langer zou duren, maar dit bleek heel erg mee te vallen. Maar als mensen zo denken, dan is de kans dat ze de trein pakken kleiner.

Overstap

Het is soms nodig om een extra overstap te maken, als je met de stopbus rijdt, dat betekent dat je een extra handeling moet verrichten. Dit is extra moeite. We willen zo snel mogelijk op onze bestemming zijn met zo min mogelijk moeite (IHK), eigenlijk een soort van 'Beam me up, Scotty' (Gemeente Oldambt). Op het moment dat je een extra handeling moet verrichten, haken veel mensen af. Mensen geven ook aan dat het gewoon te veel moeite is om met de bus te reizen (Touristik Leer). Dit is in lijn met de literatuur (Hine en Scott, 2000; Lam en Xie, 2002).

De stopbus heeft nog een extra mentale hindernis. De stopbus rijdt vanaf Winschoten door verschillende kleine dorpjes heen, zoals Bad Nieuweschans, Bunde en Weener heen. Doordat je door deze dorpjes heen rijdt, heb je het gevoel dat de reis veel langer duurt dan dat hij daadwerkelijk duurt (IHK), dit is een psychologisch effect. Het is leuk om één keer door de dorpjes te rijden, maar daarna wil je gewoon zo snel mogelijk op je bestemming zijn (Arriva Touring) Dit wordt misschien nog wel versterkt doordat de bus bijvoorbeeld niet in Bunde stopt, maar er wel door heen rijdt. Er is een kleine groep reizigers die het juist wel leuk vindt om door al die dorpjes te rijden. Busspotters vinden de stopbusrit veel leuker, omdat er veel meer te zien is en omdat er meer gebeurt tijdens de rit (Arriva Touring). Helaas is dit maar een hele kleine groep en niet genoeg om een bus mee te vullen (Arriva Trein).

Als de trein tot aan Weener gaat doorrijden, dan zal dat voor de beleving van de reistijd schelen. Dan hoeft de stopbus namelijk niet meer door al die kleine dorpjes. Ook hoeft je dan een korter stukje met de bus. De schrijver van deze thesis is ook een aantal keer met de stopbus en met de snelbus geweest en de stopbus duurt voor het gevoel een heel stuk langer dan de snelbus. Dit ligt nog niet eens zozeer aan de overstap in Winschoten, want die is vrij goed. Het probleem ligt hem in al die dorpjes. Daar kan de bus niet goed doorrijden en daarom duurt het voor je gevoel heel lang. De snelbus, die direct over de snelweg van Groningen naar Leer rijdt, heeft dat probleem niet. Die kan, ook omdat er nauwelijks files staan zoals beschreven bij hypothese 1, goed doorrijden en daarom lijkt die lijn een stuk korter.

Comfort

Mensen hebben ook het idee dat de reis minder comfortabel is (Thiele). Dit komt omdat mensen het idee hebben dat een bus minder comfortabel is dan een trein (Flixbus). Zo gaf de respondent van Landkreis Leer ook aan dat ze liever met de trein dan met de bus reist. Ook Arriva Touring geeft aan dat een trein vaak comfortabeler is dan een bus. Dit komt overeen met de literatuur (Ben-Akiva en Morrikawa, 2002; Scherer en Dziekan, 2012). Op het moment dat mensen in de trein zitten, blijven ze ook liever in de trein zitten (IHK). De LNVG heeft er ervaring mee dat het aantal reizigers daalt op het moment dat er een bus wordt ingezet. Als voorbeeld werd de verbinding Oldenburg-Wilhelmshaven genoemd. Daar werden de treinen vervangen door bussen vanwege werkzaamheden, maar ondanks een hoogwaardig busaanbod, daalde het aantal reizigers. Volgens de LNVG is er tussen Groningen en Leer ook een hoogwaardig treinvervangend busaanbod, maar zijn de reizigersaantallen hier ook gedaald. Volgens Arriva valt de daling in passagiersaantallen wel mee, doordat de snelbus het steeds beter doet.

Conclusie

Deze hypothese kan aangenomen worden. Eigenlijk zijn alle respondenten het erover eens dat de verbinding in de perceptie van de meeste reizigers meer verslechterd is dan dat de verbinding daadwerkelijk is. Voor sommige mensen is de verbinding verslechterd, voor sommige mensen is de verbinding verbeterd. Het aantal reizigers op de verbinding is gedaald en dit is mede uit te leggen door de perceptie van de mensen. Mensen denken dat de reis moeilijker geworden is, er rijdt nu een bus in plaats van een trein, er is eventueel een extra overstap bijgekomen en de reis kan langer duren. Dit zijn allemaal zaken die ervoor zorgen dat de reis in de perceptie van de mensen minder aantrekkelijk is geworden en dit is een van de verklaringen dat het aantal reizigers op de lijn zo ontzettend gedaald is. Dat terwijl de verbinding eigenlijk helemaal niet zo heel veel verslechterd is en voor sommige mensen zelfs beter geworden.

8.2 Deelvragen

Hier zullen de deelvragen behandeld worden. Sommige deelvragen zijn al deels beantwoord in het stukje over de hypothesen, hier zal dan ook regelmatig naar verwezen worden. In *bijlage 8* staat een kruistabel waar te zien is welke hypothesen gelinkt zijn aan welke deelvragen.

8.2.1 Deelvraag 1

Wat is de functie van de spoorlijn Groningen-Leer in het totale vervoersnetwerk in Groningen en Noord-Duitsland?

Deze deelvraag wordt beantwoord in het hoofdstuk *Beschrijving van het onderzoeksgebied*. De conclusie in dat hoofdstuk is dat van de vier modaliteiten die Zhang et al. (2007) noemen, de auto de belangrijkste rol speelt in de verbinding tussen Groningen en Noord-Duitsland. Dit is te zien aan de gegevens van Rijkswaterstaat (2012) waarin te zien is dat de snelweggrensovergang meer gebruikt wordt dan de trein (Provincie Groningen, Stadt Oldenburg, Fabich, IHK, Touristik Leer). De bus speelt op de verbinding Groningen-Leer een kleine rol (Flixbus), de bus speelt echter een grotere rol op de verbinding Groningen-Oldenburg, Groningen-Bremen en Groningen-Hamburg. Ondanks dat de bus net iets langzamer is dan de trein wordt de bus toch veel gebruikt. Dit zou kunnen komen doordat de bus een rechtstreekse verbinding aanbiedt, daar waar er voor de trein moet worden overgestapt in Leer (en eventueel in Winschoten). Een overstap kost over het algemeen reizigers (Lam en Xie, 2002; Wardman, 2001). Dit zou een verklaring kunnen zijn waarom veel reizigers de bus prefereren boven de trein, ondanks dat de reistijd met de bus iets langer is. Een kleine aantekening is hier wel op zijn plaats. De verbinding die Flixbus aanbiedt rijdt namelijk van Amsterdam via Groningen, Oldenburg, Bremen, Hamburg naar Berlijn. Een groot deel van de reizigers die dus in die bus zit, komt niet uit Groningen of Noord-Duitsland en hoeft daar ook niet te zijn, maar is op doorreis.

De trein

De trein speelt maar een kleine rol. Voor het ongeluk met de spoorbrug maakten per dag ongeveer 700 reizigers gebruik van de trein om de grens over te steken (Provincie Groningen). Dat betekent dat de trein veel minder gebruikt werd om de grens over te steken dan de auto. Er was maar weinig economische interactie via de spoorlijn tussen Groningen en Nederland (IHK), de auto heeft een veel groter aandeel dan de trein. Een groot deel van het treinverkeer is kort grensverkeer (Flixbus). In Leer zijn aansluitingen richting Emden, Oldenburg/Bremen en Papenburg/Münster. Er zijn nauwelijks reizigers die van Emden naar Groningen reizen met de trein, dit komt omdat de verbinding tussen Emden en Leer zeer matig is (IHK). De verbinding naar Papenburg wordt vanuit Groningen ook nauwelijks gebruikt omdat de trein hier geen concurrerend product neer kan zetten in vergelijking met de auto (LNVG). Sommige doelgroepen hebben niet de beschikking over een auto. Studenten en scholieren zijn afhankelijk van het openbaar vervoer, hetzij Flixbus, hetzij de trein (Flixbus, provincie Groningen, Thiele). Ook is er een groep mensen die geen auto kan betalen (Gemeente Oldambt), zij zijn ook afhankelijk van het openbaar vervoer. Toeristen en dagjesmensen pakken relatief vaak de trein (Touristik Leer, Stadt Oldenburg, Gemeente Groningen, Provincie Groningen, Arriva). Maar toch is het aandeel van de auto in het toeristenverkeer groter dan dat van de trein (Touristik Leer).

Groningen

Binnen de provincie Groningen is de trein een belangrijke verbinding van de stad naar het ommeland. De auto heeft echter een groter aandeel dan de trein. Dit is te zien als de cijfers van Rijkswaterstaat (2012) worden vergeleken met de reizigersaantallen van de treinstations (Treinreiziger.nl, 2012).

Ostfriesland

Binnen Ostfriesland zijn er verschillende treinlijnen en buslijnen, maar het openbaar vervoer wordt in die regio vooral gebruikt door studenten en scholieren (Landkreis Leer). Dit geldt niet alleen voor de

treinen, maar ook voor de lokale bussen in de regio. Dit komt door de vaak lage frequenties van het openbaar vervoer in de regio of de onaantrekkelijke verbinding. Zo loopt er wel een spoorlijn van Emden naar Leer, maar die is relatief rustig omdat het een onaantrekkelijke verbinding is (IHK). De meeste mensen in deze regio gebruiken de auto (Landkreis Leer).

Conclusie

Binnen het totale vervoersnetwerk van Groningen en Noord-Duitsland speelt de trein voor de meeste doelgroepen een relatief kleine rol. Voor doelgroepen die afhankelijk zijn van het openbaar vervoer, zoals toeristen, scholieren (Provincie Groningen) of mensen die zich geen auto kunnen veroorloven (Gemeente Oldambt) speelt de treinverbinding wel een belangrijke rol, al heeft de trein hier op bepaalde verbindingen concurrentie van Flixbus. De mensen die een auto kunnen veroorloven, zullen meestal de auto pakken (Gemeente Groningen, Arriva). De trein speelt een kleine rol, de Flixbus speelt op de verbinding een grotere rol, al is dit vooral op de verbindingen Groningen-Oldenburg en Groningen-Bremen, maar de auto heeft het grootste aandeel.

8.2.2 Deelvraag 2

Wat is de economische betekenis van de spoorlijn?

Deze deelvraag is eigenlijk gerelateerd aan deelvraag 1. De economische waarde van de lijn is beperkt. Er is wel wat goederenvervoer, maar dat is zeer beperkt (IHK, Provincie Groningen, Gemeente Groningen). Zoals beschreven bij deelvraag 1, is er relatief weinig economische uitwisseling op de lijn tussen Nederland en Duitsers. Doordat het een relatief langzame stoptrein was, is het moeilijk om bepaalde doelgroepen te bereiken. Zo is het, door de langzame verbinding en het relatieve gebrek aan comfort, moeilijk om de zakelijke doelgroep te bereiken (Provincie Groningen). De toeristen zijn een belangrijke doelgroep van de lijn. Het is een doelstelling van de Gemeente Groningen om meer Duitsers naar Groningen te trekken. Ook Leer, Winschoten en Bad Nieuweschans richten zich op toeristen die van de andere kant van de grens komen. Hier kan de trein een belangrijke rol in spelen. De trein is een makkelijke manier om tussen Groningen en Leer te reizen (Touristik Leer). Desondanks gebruiken de meeste toeristen alsnog de auto (Touristik Leer). Veel toeristen gebruiken ook Flixbus om tussen Groningen en Oldenburg/Bremen te reizen (Flixbus). *Deelvraag 1* gaat in op de verschillen in waarde van de verschillende modaliteiten. Ook in het hoofdstuk *Beschrijving van het onderzoeksgebied* staat de waarde van de spoorlijn beschreven.

De provincie Groningen vindt het zeer belangrijk dat mensen heen en weer kunnen reizen tussen Groningen en Noord-Duitsland. Dit is goed voor de economie en voor de leefbaarheid van het gebied. Het maakt de provincie dan niet zoveel uit hoe de mensen heen en weer reizen, zolang ze het maar kunnen doen. Vanuit dit oogpunt heeft de spoorlijn zeker waarde, ook omdat deze lijn sommige mensen die anders niet in staat waren geweest om heen en weer te kunnen reizen de mogelijkheid biedt om dat wel te doen.

Conclusie

De economische betekenis van de spoorlijn is relatief klein. Dit komt door het lage aantal reizigers dat de trein gebruikt in vergelijking met het aantal reizigers wat de auto gebruikt.

8.2.3 Deelvraag 3

Wat zijn de gevolgen van het wegvallen van de directe spoorverbinding voor de reizigersstromen?

Door het ongeluk met de spoorbrug is het aantal reizigers op de treinverbinding tussen Groningen en Leer gedaald. De provincie Groningen was, samen met Arriva en de LNVG, sinds 2011 bezig om de lijn te verbeteren. De dienstregeling is uitgebreid, er is een intensieve promotiecampagne gestart en er zijn goedkope tickets geïntroduceerd tussen Groningen en Leer (het Niedersachsenticket). Het aantal

reizigers per dag is daardoor gestegen van ongeveer 200 tot 700. Na het ongeluk zijn de reizigersaantallen op de lijn gedaald, tot het niveau van 2011 (Provincie Groningen). Er is een hoogwaardige treinvervangende busverbinding opgezet (LNVG), maar dit betekent meestal dat het aantal reizigers alsnog daalt. Arriva zegt dat het aantal reizigers in het begin behoorlijk gedaald is. Maar de laatste paar maanden is het aantal reizigers toch aan het stijgen. Het aantal reizigers in de stopbus blijft vrij laag, gemiddeld zo'n tien tot twintig reizigers per rit, maar het gebruik van de snelbus trekt aan. De snelbus is vaak zitvol en moet op drukke momenten, vooral in het weekend en op Duitse feestdagen, versterkt worden.

De meeste reizigers die niet meer met de trein zullen een andere vervoersmodaliteit gebruiken om tussen Groningen en Duitsland te reizen (Stadt Oldenburg, Gemeente Oldambt, Gemeente Groningen, Landkreis Leer). Naast de treinvervangende bus, is het ook mogelijk om met Flixbus of de auto heen en weer te reizen. Mensen zullen een gerichte keuze maken wat voor hen het beste is (Stadt Oldenburg). Voor het maken van deze keuze wordt naar meerdere dingen, zoals prijs, comfort, reismogelijkheden en reistijd, gekeken (Fabich).

Flixbus

Een klein deel van de reizigers is naar Flixbus gegaan, die hebben hun reizigersaantallen zeer licht zien stijgen (Flixbus). Flixbus biedt echter geen interessante verbinding aan naar Leer, dit zullen dus vooral doorgaande reizigers zijn. Een deel van de mensen die vanuit Oldenburg met de trein naar Groningen reist, is overgestapt op Flixbus (Fabich).

Auto

De meeste mensen die beschikking hebben over een auto, zijn overgestapt op de auto (Gemeente Groningen). De auto had al een veel groter aandeel dan de trein, na het ongeluk met de spoorbrug is het aandeel van de auto nog groter geworden. De respondent van de IHK gaf bijvoorbeeld aan dat hij vroeger nog weleens de trein pakte als hij van Groningen naar Leer moest, maar tegenwoordig pakt hij de auto. Soms rijdt hij tot aan Winschoten en pakt dan vanaf daar de trein, maar meestal rijdt hij gewoon in één keer door naar Groningen. Hij is niet de enige. Veel mensen denken dat het moeilijker geworden is om met de trein te reizen tussen Groningen en Noord-Duitsland en pakken daarom de auto (Stadt Oldenburg). Vanuit Oldenburg pakt bijna niemand meer de trein, maar zijn de meeste mensen overgestapt op de auto (Fabich).

Een deel van de mensen maakt de reis nu niet meer. Dit kunnen mensen zijn die van de trein afhankelijk waren (Gemeente Oldambt), het kunnen ook toeristen en dagjesmensen zijn voor wie het nu te veel moeite is om heen en weer te reizen (Gemeente Groningen, Touristik Leer, Stadt Oldenburg). Dit is echter een kleine groep. Het aantal mensen dat tussen Groningen en Duitsland reist is ongeveer gelijk gebleven (Fabich, Stadt Oldenburg).

Conclusie

Het ongeluk heeft invloed gehad op welke modaliteit reizigers kiezen voor hun reis tussen Groningen en Noord-Duitsland. De meeste mensen die de mogelijkheid hebben om met de auto te gaan zullen overstappen op de auto, voor de mensen die van Groningen naar Oldenburg/Bremen moeten is Flixbus ook een alternatief en een aantal mensen, hoewel een gering aantal, is overgestapt op Flixbus.

8.2.4 Deelvraag 4

Wat zijn de ruimtelijk-economische gevolgen van het wegvallen van de directe spoorverbinding?

De ruimtelijk-economische gevolgen van het wegvallen van de directe spoorverbinding tussen Groningen en Leer zijn beperkt. Doordat de auto een grotere rol speelt dan de trein (IHK, Stadt Oldenburg, Gemeente Groningen, Thiele, Fabich), zijn de effecten van het wegvallen van de

treinverbinding relatief klein. Er was relatief weinig economische uitwisseling via de spoorlijn tussen Nederland en Duitsland (IHK). De interactie zal wel iets verminderd zijn (Gemeente Groningen, Touristik Leer), maar het aantal mensen dat van Groningen naar Noord-Duitsland reist en vice versa zal niet veel verminderen (Stadt Oldenburg, Fabich).

Doordat de interactie nauwelijks is verminderd, is het niet te verwachten dat de ruimtelijk-economische gevolgen heel groot zijn. Er blijven bijna net zoveel mensen heen en weer reizen en hoe ze dat doen is eigenlijk nog niet eens zo belangrijk (Provincie Groningen).

Vestigingsklimaat

De provincie Groningen zegt dat gebieden die bereikbaar zijn met de trein dichtbevolkte en aantrekkelijke gebieden zijn, waar een goed vestigingsklimaat heerst. Vanuit deze gedachte zou het wegvallen van de directe spoorverbinding ervoor kunnen zorgen dat het gebied een minder aantrekkelijk vestigingsklimaat zou krijgen en dat daardoor minder bedrijven naar het gebied toe gaan. Maar het is hier wel de vraag wat de causaliteit is. Arbués et al. (2015) geven aan dat het vaak lastig is om de causaliteit aan te tonen en dat is hier ook het geval. Hebben de gebieden een goed vestigingsklimaat omdat er een spoorlijn naar toe loopt of loopt er een spoorlijn naar toe omdat het economisch relatief sterke gebieden zijn?

De effecten op het vestigingsklimaat zullen in dit geval wel meevallen. Binnen Nederland zijn de vervoersstromen van de spoorlijn Groningen-Leer voornamelijk op de stad Groningen gericht, dit is te zien aan het kleine aantal reizigers wat de grens oversteekt per trein. Binnen het traject in Nederland is er weinig veranderd door het ongeluk met de spoorbrug. De treinverbinding is binnen Nederland niet verslechterd, binnen Nederland heeft dit dus geen invloed op het vestigingsklimaat. Voor bedrijven die grensoverschrijdend werken zou het wel van invloed kunnen zijn op het vestigingsklimaat, maar daar zal het effect zeer beperkt zijn door het beperkte gebruik van de spoorlijn. Het effect wordt nog eens extra beperkt doordat er nog genoeg mogelijkheden zijn om de grens over te gaan (Fabich).

Zoals gezegd bij *Hypothese 4* zijn de ruimtelijk-economische gevolgen voor Weener en Westoverledingen wel een stuk groter. Weener gaat de gevolgen van het ongeluk voelen doordat de brug veel werd gebruikt door fietsers vanuit Westoverledingen om in Weener te werken, boodschappen te doen of naar een restaurantje te gaan (Stadt Weener, Touristik Leer). Vanuit Westoverledingen moet er nu omgefietst worden via Leer of Papenburg, dus deze mensen zullen niet zo snel meer naar Weener gaan, maar eerder naar Papenburg of Leer. Ook zullen er nu minder fietstoeristen in Leer komen. Voor het bedrijfsleven in Weener kan dit zeer grote gevolgen hebben. De gevolgen voor het vestigingsklimaat in Weener en Westoverledingen zijn dus een stuk groter.

Conclusie:

De ruimtelijk-economische gevolgen van het ongeluk zijn vrij gering, alleen rondom Weener en Westoverledingen zijn de gevolgen vrij groot.

8.2.5 Deelvraag 5

Wat zijn mogelijke maatregelen om de effecten van het wegvallen van de directe verbinding te verminderen?

Door het ongeluk met de spoorbrug kunnen er geen treinen en fietsers meer over de brug heen rijden. Er is een aantal maatregelen genomen om de effecten van het wegvallen van de directe verbinding te verminderen.

Treinvervangende bussen

De belangrijkste maatregel is een 'hochwertiger' treinvervangend busaanbod (LNVG). Er rijdt elk uur een bus van Winschoten, via Bad Nieuweschans en Weener naar Leer en om het uur rijdt er een directe bus van Groningen naar Leer. Een aantal respondenten gaf aan dat het een goed idee zou zijn om de directe bussen tussen Groningen en Leer elk uur te laten rijden in plaats van om het uur (IHK, Thiele), dit zou er toe kunnen leiden dat het aantal reizigers dat gebruik maakt van de verbinding stijgt. Maar dit is volgens de LNVG niet mogelijk vanwege het financiële plaatje en het lage aantal reizigers. Het lage aantal reizigers zou, naast dat het een rustige verbinding is, ook komen doordat de bus alleen maar mensen van Groningen naar Leer vervoert en de tussenliggende plaatsen overslaat. De snelbus is echter wel een stuk drukker dan de stopbus (Arriva Touring). Ook Arriva heeft benadrukt dat het niet mogelijk is om de snelbus vaker te laten rijden. Arriva rijdt de snelbus op eigen kosten en op eigen risico, de bus moet daarom wel kostendekkend zijn. De rit van Groningen naar Leer duurt ongeveer een uur, daardoor hebben ze nu voldoende aan één bus om de snelbus te kunnen rijden. Vanuit het oogpunt van de exploitatie is het dus het meest effectief om de snelbus om het uur te laten rijden.

Op het moment rijden de bussen vanaf Winschoten, terwijl de treinen door kunnen rijden naar Bad Nieuweschans. In eerste instantie reden de bussen vanaf Bad Nieuweschans, maar dan werd de aansluiting op de trein richting Bremen in Leer niet gehaald (Arriva Trein). Als de bussen vanaf Winschoten rijden, dan wordt de trein naar Bremen nog wel gehaald.

De stopbus rijdt vanaf Winschoten via Bad Nieuweschans en Bunde naar Weener en vanaf daar naar Leer. Dat betekent dat de bus door allemaal dorpjes heen moet en dat zorgt ervoor dat de reis voor je gevoel nog langer duurt (persoonlijke ervaring, IHK).

In eerste instantie was het plan dat de treinen vanaf december door zouden kunnen rijden tot Weener in plaats van Bad Nieuweschans. Doordat zowel ProRail als DB Netz een beetje naar elkaar wezen, heeft Arriva besloten om zelf te investeren om ervoor te kunnen zorgen dat de trein naar Weener door kan rijden (Arriva Trein). Hiervoor moest de beveiliging aangepast worden en er moest een stootjuk op station Weener geplaatst worden. Dit ging allemaal sneller dan verwacht, daarom kan de trein al vanaf 30 oktober doorrijden naar Weener. Dan zullen vanaf daar stopbussen gaan rijden. Die zullen niet door Arriva Touring gereden worden, maar door Weser-Ems-Bus. Dit bedrijf kan dit een stuk efficiënter doen, aangezien ze geen aanrijtijden hebben. Ook kunnen ze de treinvervangende bussen integreren in de dienstregeling van lijn 620, een reguliere streekbus die nu al vanuit Bunde (soms zelfs vanuit Bad Nieuweschans) via Weener naar Leer rijdt. Weser-Ems-Bus kan dit pas doen vanaf december (Arriva). Het is nog niet helemaal duidelijk wie in de tussenliggende periode de bussen vanaf Weener naar Leer gaat rijden, maar de kans is aanwezig dat Arriva Touring dit dan nog voor een maand blijft doen. Arriva Trein verwacht niet dat door deze maatregel het aantal reizigers in de stopbus zal gaan stijgen. De reistijd blijft namelijk nog steeds langer dan hij eerst was, de stopbus blijft voor reizigers die echt geen andere keuze hebben.

Marketingcampagne

Er zal een marketingcampagne opgestart worden om mensen te vertellen dat het nog steeds goed mogelijk is om tussen Groningen en Leer te reizen met de trein en treinvervangende bus (LNVG, Provincie Groningen). Voor sommige mensen is er een overstap bijgekomen en is de reistijd langer geworden, maar de verbinding is nog steeds goed te gebruiken. De snelbus is dan wel sneller dan de trein, maar hier zal niet op geadverteerd worden (Arriva Trein). Op het moment dat er namelijk actief geadverteerd wordt dat de bus sneller is dan de trein, zal dit gevolgen hebben voor de actiebereidheid van DB Netz en ProRail. Als zij zien dat er geadverteerd wordt met dat de snelbus sneller is dan de trein, zullen ze minder snel de brug gaan repareren.

De marketingcampagne zal ervoor moeten zorgen dat het aantal reizigers op de lijn weer iets zal toenemen en dat mensen de spoorlijn niet vergeten (Landkreis Leer).

Veerpont

Er was het idee om een veerpont over de Ems te laten varen tussen Weener en Westoverledingen (Landkreis Leer). Op deze manier kunnen mensen alsnog van Westoverledingen naar Weener komen zonder een enorme omweg. De kosten hiervoor kwamen echter geheel terecht bij Gemeinde Westoverledingen en Stadt Weener en die konden dit niet betalen (Stadt Weener). Dit is dus niet doorgegaan. Het is eventueel ook mogelijk om een bus speciaal tussen Weener en Westoverledingen te laten rijden (Landkreis Leer). De vraag is echter hoeveel hier gebruik van gemaakt gaat worden, aangezien deze bus om moet rijden via Papenburg of Leer. Als je dan toch al in Leer of Papenburg bent, zal het voor de meeste mensen logischer zijn om daar te blijven en niet verder te reizen naar Weener.

Fietstoerisme

De brug werd ook veel gebruikt voor toeristische fietsroutes (Landkreis Leer). Doordat de brug kapot is, is dit nu niet meer mogelijk. Touristik Leer heeft, om fietsers te informeren, op 19 plaatsen rondom de brug borden neergezet dat de brug is afgesloten. Ook hebben ze een folder ontwikkeld waar een kaart van het gebied in staat met alle fietskaarten en met de 19 plaatsen waar de informatieborden staan. Een paar foto's van deze folder zijn bijgevoegd in *bijlage 7*. Touristik Leer heeft samen met de EDR een fietsreisplanner ontwikkeld en ook hierin hebben ze aangegeven dat de brug niet meer in dienst is. Ondanks al deze maatregelen, komt het nog weleens voor dat er fietsers voor de kapotte brug staan.

Reparatie van de brug

De brug zal gerepareerd moeten worden. Elke respondent benadrukt dat dit zo snel mogelijk moet gebeuren. Hoe langer het duurt, hoe groter de gevolgen zijn en hoe moeilijker het is om mensen weer terug in de trein te krijgen. Maar hier is Deutsche Bahn verantwoordelijk voor (Fabich, Stadt Weener).

Toen de brug net kapot was, heeft het Nederlandse leger gekeken of het mogelijk was om een noodbrug te bouwen (EDR). Dit was op zich wel mogelijk, maar dit was ook geen duurzame oplossing.

De reparatie van de brug moet vanuit Berlijn betaald worden, maar Niedersachsen heeft aangegeven dat ze bereid zijn om het voor te financieren, zodat de brug sneller gerepareerd kan worden (Wunderline, 2016).

Overige maatregelen

Er zijn ook nog verschillende kleinere maatregelen genomen. Zo zijn er bijvoorbeeld vanuit Rauderfehn, een gemeente die achter Westoverledingen ligt, verschillende busreizen georganiseerd naar het openluchtzwembad in Weener (GA, 2016), zodat kinderen vanuit dat dorp alsnog konden gaan zwemmen in Weener.

8.2.6 Deelvraag 6

Wat zijn de gevolgen van het wegvallen van het ongeluk voor de Wunderline?

Het ongeluk met de spoorbrug heeft effecten voor het project *Wunderline*. Dit project gaat over het versnellen van het traject Groningen-Bremen, maar hier zit Groningen-Leer ook bij in (Provincie Groningen). Dit project is dan ook niet los te zien van de lijn Groningen-Leer.

Positieve effecten

De effecten voor de Wunderline hoeven echter niet per se negatief te zijn. Volgens de planning van de Provincie Groningen zal er pas vanaf 2021/2022 gebouwd gaan worden voor de Wunderline (IHK). Als het goed is, is de brug dan weer gerepareerd. Tot aan die tijd zijn er veel onderzoeken naar de

Wunderline nodig (Landkreis Leer, Provincie Groningen). Ook zou het eventueel mogelijk kunnen zijn om sommige werkzaamheden naar voren te halen. Dit betekent dat ze dan voor 2021 al gedaan worden op het moment dat er nog geen doorgaande treinen tussen Groningen en Leer rijden. Doordat er dan geen of minder treinen rijden, zou het makkelijker kunnen zijn om aan het spoor te werken.

Doordat de *Wunderline* pas klaar is als de brug gerepareerd is, is de kapotte brug meer een probleem voor de *Wiederline* dan voor de *Wunderline* (Fabich).

De brug ligt er vijf jaar uit, maar er was ook sprake van dat het mogelijk tien jaar zou kunnen duren voordat de brug hersteld was. Dit was rampzalig geweest voor de *Wunderline*. Voor de marketing en de opstartperiode is het funest als een stuk van de *Wunderline* eruit ligt (Fabich). Mocht het langer dan tien jaar gaan duren voordat de brug hersteld is, dan zal het plan heroverwogen worden (Provincie Groningen).

Pressiemiddel

De *Wunderline* kan gebruikt worden om druk te zetten op het herstel van de spoorbrug (EDR). Er ligt op dit moment vanuit Den Haag een subsidie klaar voor dit traject, maar op een gegeven moment vervalt die subsidie. De subsidie is er ook voor ingrepen in Duitsland. Als er niet voor een bepaalde periode een oplossing gevonden wordt, vervalt de subsidie. Dus vanuit de Duitse kant kan het lonen om snel met een oplossing te komen en de verbinding te herstellen. Op deze manier kan de *Wunderline* als katalysator gebruikt worden om de brug sneller en beter te repareren (IHK).

Conclusie

Als het goed is, zijn de gevolgen van het ongeluk met de Friesenbrücke voor het project *Wunderline* relatief klein en kan het zelfs positief uitpakken.

8.3 Overige resultaten

In dit stukje zullen resultaten gepresenteerd worden die niet direct iets te maken hebben met de hypothesen of met de deelvragen. Hier zullen de resultaten gepresenteerd worden die te maken hebben met begrippen uit het theoretisch kader of die tijdens het onderzoek voorbijkwamen, maar niet bij de hypothesen of deelvragen hoorden.

8.3.1 Interesse

Het project *Wunderline* is van oorsprong een project vanuit de provincie Groningen (IHK). Vanuit Den Haag is er geld gereserveerd en het is mogelijk om een TEN-T-subsidie aan te vragen, maar vanuit Duitsland is er nog geen geld gereserveerd (Fabich). Vanuit Nederland is er meer enthousiasme dan vanuit Duitsland (Gemeente Groningen). Oldenburg zegt wel dat ze het belang van de verbinding inzien, maar Oldenburg en ook Bremen geven toch minder ondersteuning aan het project (IHK). Dit geldt helemaal voor Hamburg. Hamburg en Bremen vinden het op zich wel een leuk project (Gemeente Oldambt), volgens de provincie Groningen gaan Hamburg en Bremen nu langzamerhand wel de waarde van het project inzien, maar toch zijn Bremen en Hamburg niet op Groningen gericht (Thiele). Vanuit Duitsland is het traject gewoon niet zo relevant (Thiele). Dit komt ook omdat Bremen al veel goede spoorverbindingen heeft (Arriva Trein), de waarde van een extra spoorverbinding is dan niet zo hoog. Er is dan al genoeg infrastructuur aanwezig, dus de extra waarde van nieuwe infrastructuur is dan relatief beperkt (Banister, 2012).

Groningen moet dus het initiatief nemen om de lijn te verbeteren. Het is perifeer gebied (Gemeente Groningen, Fabich) en daarom vinden ze het in Bremen, Hamburg, maar ook in Hannover (hoofdstad van Nedersachsen) en Berlijn minder interessant. Vanuit Nederland is er meer interesse in dit project dan vanuit Duitsland. Dit komt omdat vanuit Groningen er veel interesse is in samenwerking met

Bremen en Hamburg (Provincie Groningen, Gemeente Groningen), maar die interesse is er vanuit de Duitse kant minder (Flixbus, Thiele).

8.3.2 Netwerk- en spillovereffecten

Condeço-Melhorado et al. (2014) onderscheiden netwerkeffecten en spillovereffecten. Dit ongeluk heeft vooral geleid tot netwerkeffecten. Binnen het treinnetwerk zijn de reistijden veranderd en is het aantal reizigers gedaald, een groot deel van deze reizigers is binnen het netwerk overgestapt op andere modaliteiten. De spillovereffecten zijn minder. De lijn werd toch relatief weinig gebruikt door doorgaande reizigers (Flixbus, IHK), hierdoor zijn de effecten buiten het netwerk relatief beperkt.

8.3.3 Kern-periferie-effecten

In de regio Groningen-Oldenburg-Bremen zou je Groningen, Oldenburg en Bremen als de kernen kunnen zien. Dit zijn de grote steden waar veel economische, educatieve en culturele activiteiten plaats vinden en dit zijn de plaatsen met de meeste voorzieningen. Winschoten en Leer (en tussenliggende plaatsen) zouden dan gezien kunnen worden als periferie. Ostfriesland wordt vanuit Duitsland gezien als periferie (Fabich, Gemeente Groningen) en Oost-Groningen kan binnen de provincie Groningen gezien worden als periferie. De lijn Groningen-Leer is dan een verbinding tussen de kern en de periferie, ook de lijn Leer-Oldenburg-Bremen is een verbinding tussen de kern van de periferie. Toch is er bij dit ongeluk niet echt sprake van kern-periferie-effecten. Dit komt omdat Oost-Groningen als periferie heel erg op de stad Groningen gericht is en tussen de stad Groningen en Oost-Groningen is er in de verbinding niks veranderd. Ook binnen Duitsland is er tussen de periferie (Leer) en de kern (Oldenburg/Bremen) niks veranderd in de verbinding.

8.3.4 Vastgoedmarkt

Infrastructuur kan invloed hebben op de waarde van infrastructuur (Black, 2010). Nabijheid van een treinstation met bijbehorende treinverbindingen kan een positieve invloed hebben op de waarde van vastgoed (Debrezion et al., 2011). Het ongeluk met de spoorverbinding zal echter een hele kleine invloed hebben op de waarde van het vastgoed in de regio. De economische uitwisseling via de spoorlijn is heel klein (IHK) en de economische interactie tussen Nederland en Duitsland is niet verminderd na het ongeluk met de spoorbrug (Fabich). Ondanks dat het niet hard te maken is met cijfers, ook omdat de waarde van vastgoed van veel meer dingen afhangt dan alleen infrastructuur (Debrezion et al., 2011), is het te verwachten dat het ongeluk met de spoorbrug weinig tot geen invloed heeft op de waarde van het vastgoed in de regio.

8.3.5 Positieve effecten

Een groot deel van de effecten van het ongeluk zijn negatief, maar niet per se alle effecten zijn negatief. Voor sommige groepen is, zoals al eerder vermeld, de reistijd verkort. Maar er zijn ook andere positieve effecten.

Samenwerking tussen stakeholders

Het ongeluk heeft er voor gezorgd dat organisaties in Nederland en Duitsland intensiever zijn gaan samenwerken (Fabich, IHK, EDR, Provincie Groningen, Landkreis Leer). Al deze organisaties hebben belang bij een zo snel mogelijk herstel van de brug en werken goed samen om richting Berlijn een sterke lobby op te zetten zodat de brug zo snel mogelijk gerepareerd wordt. De samenwerking tussen verschillende partijen in de grensregio's is door het ongeluk verbeterd.

Naamsbekendheid

Een van de problemen van de lijn was, dat de lijn relatief onbekend was (Provincie Groningen). Voor veel reizen die richting het zuiden van Duitsland gingen, is de lijn een goed alternatief, maar in de reisplanners wordt dit nauwelijks weergegeven (Gemeente Oldambt). Hierdoor is de verbinding

binnen de regio relatief onbekend, maar als een verbinding binnen de regio al relatief onbekend is, dan is het ook te verwachten dat de verbinding buiten de regio relatief onbekend is. Maar door het ongeluk wordt er opeens veel over de verbinding gepraat (Provincie Groningen). Er wordt niet alleen over de verbinding gepraat in de regio, maar ook buiten de regio is de verbinding nieuws. In Duitsland is dit minder het geval (Thiele), maar in Nederland is dit wel het geval. Zo zijn er zelfs Kamervragen over dit onderwerp gesteld (Spoorpro, 2016). Ook krijgt het ongeluk aandacht in veel landelijke media (NOS, 2016; Van Es, 2015). Dankzij het ongeluk heeft de spoorlijn landelijke bekendheid gekregen. Het is wel zo dat de brug zo snel mogelijk hersteld moet worden, deze bekendheid zal afnemen naarmate het langer duurt en er minder over bericht wordt.

Bottleneck

De brug was sowieso al aan vervanging toe. Het was een bottleneck die vaak lang openstond (Dagblad van het Noorden, 05-12-15). Doordat de brug nu toch gerepareerd moet worden, is het mogelijk om dit gewoon gelijk goed te doen (Stadt Oldenburg), zodat de brug minder een knelpunt gaat worden in de *Wiederline/Wunderline*. Er kan dan bijvoorbeeld ook rekening gehouden worden met de belangen van de Meyer Werft. Maar toch benadrukken een aantal respondenten dat het belangrijker is dat de brug snel gerepareerd wordt, dan dat het een hele luxe nieuwe brug wordt (EDR, IHK).

8.4 Directe effecten

Investerings in infrastructuur kunnen ook leiden tot directe economische effecten (Nijkamp & Rienstra, 1998). Er moet betaald worden voor werknemers en materialen en dit kan leiden tot multipliereffecten. De Friesenbrücke moet gerepareerd worden en dit gaat ongeveer 30 miljoen euro kosten. Een deel van dit geld zal de regio invloeden als loon van de arbeiders of voor de diensten en materialen van bedrijven. De dertig miljoen om de brug te repareren, komt niet vanuit de regio, maar komt vanuit Berlijn. Het is een investering in de regio en die zal daar directe economische effecten van hebben.

8.5 Persoonlijke reiservaringen

De onderzoeker is ook een aantal keer naar Bad Nieuweschans en Leer gereisd met de bus. Hiervoor is zowel de stopbus als de snelbus gebruikt. De snelbus was elke keer zitvol, terwijl er in de stopbus altijd minder dan 10 mensen zaten. De chauffeurs gaven ook aan dat de snelbus veel drukker is. Op het moment dat de snelbus rijdt, is de stopbus eigenlijk helemaal leeg. Een keer was de snelbus zo vol, dat een aantal mensen verplicht met de stopbus mee moesten.

Bij de stopbus stapten de meeste mensen in bij Winschoten en stapten ze uit in Weener of Leer. In Bad Nieuweschans stapten relatief weinig mensen in. In Weener stapten dan ook nog een paar mensen in die naar Leer moesten.

Hierbij moet wel de aantekening gemaakt worden dat de onderzoeker 4 keer heen en weer is gereisd, dit is dus niet per se een representatieve weergave is.

Over het algemeen wordt de busdienst gereden met comfortabele touringcars. Zo reed er ook een keer de spelersbus van SC Heerenveen, maar er was ook een keer een versleten gelede bus. Die rit was een stuk minder comfortabel. De rit met de spelersbus van Heerenveen was heel erg comfortabel, maar doordat dit een wat kleinere bus is, moesten er een aantal mensen met de stopbus mee. Arriva Touring heeft ook aangegeven dat er geprobeerd wordt om zo groot mogelijke bussen, bussen met een capaciteit van 50 of 60 personen, in te zetten, maar het kan een keer voorkomen dat dit niet lukt en dat er een relatief kleine bus rijdt. De extra capaciteit van een grotere bus is de laatste paar maanden steeds vaker nodig voor de snelbus.

Qua gevoel van comfort zit er een groot verschil tussen de snelbus en de stopbus, ondanks dat ze allebei met touringcars worden gereden. De stopbus lijkt, door de route binnendoor, veel langer te duren dan de snelbus. De chauffeurs geven aan dat het op zich ook wel mogelijk is om van Bad Nieuweschans naar Weener te rijden via de snelweg. Dit is over het algemeen sneller, maar ze hebben zoveel ruimte in de dienstregeling dat ze liever via de dorpjes rijden. De snelbus rijdt in Groningen de A7 op en rijdt in Leer de snelweg weer af. Doordat deze rit geheel over de snelweg gaat, is het voor je gevoel een veel snellere verbinding.

Er zijn ook verschillende manieren om van Winschoten naar Bad Nieuweschans te rijden. De meest gebruikte route is bij Winschoten de A7 op en er dan bij Bad Nieuweschans weer af, maar het is ook mogelijk (en ongeveer net zo snel) om binnendoor via Beerta te rijden. Dit komt omdat als je via de snelweg rijdt, je dwars door Bad Nieuweschans moet. Dit dorp is eigenlijk niet geschikt voor grote touringcars, het rijden door het dorp kost dan ook relatief veel tijd.

De verbinding is niet per se heel veel oncomfortabeler dan de trein. De snelbus is sneller en voelt ook sneller dan de trein. De stopbus duurt wat langer dan de trein en de rit voelt ook wel langer, maar op zich viel het verschil met de trein nog wel mee (in de mening van de onderzoeker). Het materieel dat werd ingezet voor de verbinding was over het algemeen minimaal net zo comfortabel als de trein. In de ogen van de onderzoeker is de verbinding dus eigenlijk helemaal niet zo heel erg verslechterd.

Hoofdstuk 9. Conclusie

In dit hoofdstuk zal de hoofdvraag beantwoord worden. Eerst zal in een aantal alinea's kort een kleine samenvatting gegeven worden van de deelvragen. De deelvragen zullen niet apart behandeld worden, maar een aantal deelvragen zal in dit hoofdstuk samengevoegd worden. Hierna zal de hoofdvraag beantwoord worden. Vervolgens zal er een *Discussie*-paragraaf zijn waarin een aantal bevindingen uit deze scriptie behandeld zal worden die ook van waarde zijn voor een andere cases. Dan zal een aantal vervolgonderzoeken voorgesteld worden. Het hoofdstuk eindigt met een reflectie. In deze reflectie zal er terug worden gekeken op het onderzoek. Hierbij zal vooral de nadruk liggen op het onderzoeksproces.

9.1 Deelvragen

Hier worden de deelvragen kort behandeld. Deelvraag 1 en 2 zijn samen genomen net als deelvraag 3 en 4. Deelvraag 5 en 6 zijn wel los.

9.1.1 Functie van de spoorlijn en economische waarde:

De spoorlijn Groningen-Leer heeft een kleine functie in het totale vervoersnetwerk in Groningen en Noord-Duitsland. De auto speelt een veel belangrijkere rol. De mensen die een auto hebben, zullen de auto kiezen in plaats van de trein. Ook heeft de trein concurrentie van Flixbus. Dit is echter vooral op de verbindingen Groningen-Oldenburg en Groningen-Bremen. Dit speelt minder op de verbinding Groningen-Leer.

De auto is in deze regio sneller, maar ook makkelijker dan de trein. De frequentie van de spoorlijn is relatief laag en de trein is relatief langzaam ten opzichte van de auto. Dit betekent dat de trein geen concurrerend product kan leveren ten opzichte van de auto.

De verbinding loopt tussen twee rustige gebieden en de auto heeft een veel groter aandeel dan de trein. Hierdoor is de economische waarde van de trein relatief beperkt. De waarde van de spoorlijn wordt ook nog beperkt door de doelgroepen die van de lijn gebruik maken. De grootste doelgroep van de lijn is toeristen, gevolgd door studenten/scholieren. Deze groepen hebben een relatief lage economische waarde in vergelijking met pendelverkeer. De spoorlijn heeft wel waarde omdat hij mensen in staat stelt om heen en weer te reizen, maar er zijn genoeg andere mogelijkheden, die vaak interessanter en/of sneller zijn.

De economische waarde van de spoorlijn is dus relatief klein en de lijn heeft wel een functie in het totale vervoersnetwerk in Groningen en Noord-Duitsland, maar wel een relatief kleine functie.

9.1.2 Ruimtelijk-economische gevolgen en gevolgen voor de reizigers

Het aantal reizigers dat gebruik maakt van de treinvervangende bus is lager dan het aantal reizigers dat gebruik maakte van de trein. Een groot deel van deze reizigers is overgestapt op de auto, een klein deel is overgestapt op Flixbus, die hebben hun reizigersaantallen heel licht zien stijgen na het ongeluk. Er is ook een deel dat de reis niet meer maakt, maar dit is maar een kleine groep.

De ruimtelijk-economische gevolgen van het wegvallen van de directe spoorverbinding zijn relatief klein. De lijn kende maar een beperkte economische uitwisseling. Het aantal mensen dat tussen Nederland en Duitsland heen en weer reist is niet minder geworden. De effecten voor de verbinding tussen Duitsland en Nederland zijn relatief klein. De effecten worden echter veel meer gevoeld in Weener en in Westoverledingen. Voor deze twee gebieden zijn de gevolgen zeer groot.

9.1.3 Deelvraag 5

Wat zijn mogelijke maatregelen om de effecten van het wegvallen van de directe verbinding te verminderen?

Er zijn verschillende maatregelen genomen. De belangrijkste maatregel is het treinvervangende busaanbod. Hierdoor kunnen mensen alsnog relatief gemakkelijk en snel tussen Groningen en Leer reizen. Er zijn ook nog maatregelen genomen als bijvoorbeeld een marketingcampagne en extra informatie voor fietstoeristen in het gebied.

9.1.4 Deelvraag 6

Wat zijn de gevolgen van het wegvallen van het ongeluk voor de Wunderline?

Het project *Wunderline* is er op gericht om de treinverbinding tussen Groningen en Bremen te verbeteren. Door een kortere reistijd en een comfortabelere reis zou het mogelijk moeten zijn om op deze verbinding met de auto te gaan concurreren, waar dat op dit moment nog niet mogelijk is.

Het gaat ongeveer vijf jaar duren voordat de brug gerepareerd is, als alles meezit kan het zelfs in vier jaar. Hierdoor heeft het ongeluk geen negatieve effecten op het project *Wunderline*. De effecten kunnen dan eventueel zelfs positief zijn. Door het ongeluk zijn alle stakeholders rondom de *Wunderline* veel nauwer gaan samenwerken. Ook zou het eventueel mogelijk zijn om een aantal werkzaamheden naar voren te halen.

In eerste instantie bestond de mogelijkheid dat het eventueel tien jaar zou kunnen duren voordat de brug hersteld was. Dat had betekend dat of de *Wunderline* moet worden uitgesteld of dat de *Wunderline* misschien al wel klaar is, maar dat er tussen Groningen en Leer nog steeds bussen rijden. De *Wunderline* moet een hoogwaardige verbinding worden tussen Groningen en Bremen, maar als je dan alsnog een stuk met de bus moet afleggen is het niet echt hoogwaardig meer.

De brug was altijd al een bottleneck. Nu is er de kans om de brug zo aan te leggen dat het geen bottleneck meer is, door bijvoorbeeld een dubbelsporige geëlektrificeerde brug aan te leggen. Deutsche Bahn heeft echter aangegeven om dit niet te gaan doen, omdat de reizigersaantallen te laag zijn. Wat betreft de *Wunderline* is dit een gemiste kans.

9.2 Hoofdvraag

Wat is het ruimtelijk-economische effect van het wegvallen van de directe treinverbinding tussen Groningen en Leer voor de regio Groningen-Leer-Bremen?

De ruimtelijk-economische effecten voor deze regio zijn relatief klein. Het aantal mensen dat heen en weer reist tussen Groningen en Duitsland is niet afgenomen. Dit komt omdat er genoeg andere manieren zijn om tussen deze twee gebieden te reizen. De auto was altijd al populairder dan de trein, maar deze modaliteit heeft zijn aandeel na het ongeluk verder vergroot. Flixbus heeft ook iets meer reizigers gekregen. Er is een groep die de reis niet meer maakt, maar deze groep is vrij klein. Uiteindelijk is het aantal reizigers tussen Groningen en Noord-Duitsland nauwelijks minder geworden. De maatregelen die zijn genomen zijn vrij effectief en helpen ervoor zorgen dat de effecten op deze schaal beperkt blijven.

Op korte termijn kan dit ongeluk zorgen voor een langere reistijd voor een bepaalde groep reizigers, zoals Ironmonger en Norman (2008) zeggen dat gebeurt wanneer er infrastructuur wegvalt. Maar veel van deze reizigers zullen een andere vervoersmodaliteit, voornamelijk de auto, gaan pakken. Ook is het een mogelijkheid dat mensen een baan gaan zoeken op een plek die voor hun beter te bereiken is, naar de ideeën van Metz (2008). Infrastructuur kan effect hebben op de vastgoedmarkt (Black, 2010; Debrezion et al., 2011). Maar de effecten van het verdwijnen van de directe spoorverbinding op de

vastgoedmarkt zullen relatief beperkt zijn. De verbinding is er namelijk nog steeds, ook al is hij verslechterd en wordt hij minder gebruikt, ook hier geldt dat de trein maar een klein aandeel had in het vervoer tussen Groningen en Noord-Duitsland. Hierdoor zal het effect op de vastgoedmarkt heel klein zijn.

Uiteindelijk zullen de ruimtelijk-economische effecten op de grote regionale schaal vrij klein zijn. Dit zijn de zogenaamde type-B-effecten zoals genoemd door Vickerman (1991b).

In de vorige alinea wordt gesproken over 'deze' schaal. Die schaal is de regio Groningen-Leer-Bremen, dus het gehele gebied tussen de stad Groningen en Bremen. Op deze schaal zijn de effecten relatief beperkt. Maar op een andere schaal zijn de gevolgen vele malen groter. Het gebied rond de Friesenbrücke is veel harder getroffen dan de regio op een grotere schaal. De brug was ook een belangrijke fietsverbinding tussen Weener en Westoverledingen. De brug werd gebruikt voor pendelverkeer tussen deze twee plaatsen en veel mensen uit Westoverledingen deden hun boodschappen in Weener of gingen in Weener naar een terrasje of naar het zwembad. Hiervoor moeten ze nu een omweg van 30 kilometer via Leer of Papenburg maken. Vanuit Westoverledingen gaat niemand meer naar Weener. 30 kilometer is te ver fietsen voor de meeste mensen en als je toch om moet fietsen via Leer of Papenburg, kun je net zo goed naar een van deze twee plaatsen gaan. Mensen die in Weener werken zullen de auto pakken en zo naar hun werk gaan. Dit kan leiden tot een toename van de reistijd en hierbij kunnen de effecten zoals omschreven door Ironmonger en Norman (2008) plaatsvinden. Maar voor veel voorzieningen zullen mensen uit Westoverledingen naar Papenburg of Leer gaan. Dit zal niet zozeer leiden tot een hele grote toename in reistijd, maar meer tot een economische herverdeling, zoals omschreven door Metz (2008).

Over de brug gingen ook meerdere internationale toeristische fietsroutes. Deze mensen fietsen nu ook niet meer langs Weener. De gevolgen voor de horeca en het MKB in Weener zijn zeer groot. De burgemeester van Weener noemde het zelfs een catastrofe voor zijn stad. Ondanks dat er weinig type-B-effecten zijn, zijn de type-C-effecten, zoals genoemd door Vickerman (1991b) zeer groot.

De perceptie van de lijn is ook zeer belangrijk. De meeste mensen denken dat de verbinding heel erg verslechterd is, maar dat valt eigenlijk wel mee en voor een aantal mensen is de verbinding zelfs verbeterd. Maar de perceptie is ook belangrijk voor de waarde van de spoorlijn. Veel stakeholders hechten zeer veel waarde aan de spoorlijn. De spoorlijn wordt gezien als een belangrijke infrastructuur tussen Nederland en Duitsland. Veel stakeholders zien de spoorlijn misschien ook wel als belangrijker dan dat deze in werkelijkheid is. Hierdoor overschatten ze de effecten misschien ook wel. De spoorlijn speelde maar een hele kleine rol in de verbinding tussen Groningen en Noord-Duitsland, dit moet niet overschat worden.

9.2.1 Conclusie

De ruimtelijk-economische effecten van het ongeluk zijn op de grote regionale schaal zeer beperkt. De interactie is een heel klein beetje minder geworden, maar het effect is relatief klein. Op een kleinere regionale schaal, namelijk rondom de Friesenbrücke, zijn de gevolgen veel groter.

9.3 Discussie

In dit deel zullen een aantal dingen behandeld worden die uit deze scriptie komen en eventueel ook toe te passen zijn op andere cases.

Het gebeurt niet dat de brug er meerdere jaren uitligt. Een voorbeeld waar dit wel gebeurde wordt beschreven in tekstvak 1 (p.14). Dit is een voorbeeld van een brug die een belangrijke verbinding vervulde tussen twee stadsdelen. De effecten van dit ongeluk waren zeer groot en tot op de dag van vandaag zijn de effecten zichtbaar. Wat dat betreft is dat ongeluk niet vergelijkbaar met de

Friesenbrücke. Het ongeluk in Hobart, Australië, speelde zich af op een belangrijke verbinding in een stedelijk gebied. Het was de enige wegverbinding tussen de twee verschillende delen van de stad. Het ongeluk met de Friesenbrücke speelde zich af bij een brug die een minder belangrijke verbinding (in ieder geval in vergelijking met andere modaliteiten) vormde in een landelijk gebied. De effecten van het ongeluk met de Friesenbrücke zijn ook dan veel minder ernstig dan die van de brug in Hobart.

Het ongeluk gebeurde op een rustige verbinding tussen twee relatief rustige gebieden, waarbij de spoorlijn een veel kleiner aandeel had dan de auto. Het is te verwachten dat in gebieden die relatief vergelijkbaar zijn, de effecten ook ongeveer vergelijkbaar zullen zijn.

9.3.1 Invloed van de grens

Een complicerende factor in dit verhaal is wel de grens. Dit heeft een invloed op zowel de economische interactie als de perceptie van mensen en stakeholders. De grens houdt een hele hoop (economische) interactie tegen. Dit is bijvoorbeeld te zien aan de verkeersintensiteit bij grensovergangen in vergelijking met de verkeersintensiteit op andere rijkswegen in Nederland (Rijkswaterstaat, 2012). Zo neemt het aantal auto's op de A7 na Winschoten richting de Duitse grens opeens drastisch af.

De grens maakt het hele proces ook een stuk ingewikkelder, omdat je te maken hebt met twee verschillende rechtssystemen, verschillende bestuurlijke indelingen en vaak ook verschillen in mentaliteit. In dit geval is te zien dat er vanuit de Nederlandse kant bijvoorbeeld veel meer interesse is in de spoorlijn dan aan de Duitse kant. Dit is niet iets wat alleen bij deze lijn zo is, maar ook bij de Betuwelijn is dit te zien. Een andere interessante case in dit geval is de spoorverbinding tussen Kopenhagen en Hamburg (Thiele). De Denen bouwen de verbindingen en zorgen voor het grootste deel van de financiering. Op het moment dat alle werkzaamheden aan de Deense kant af zijn, zal het waarschijnlijk nog jaren duren voor dat de verbinding aan de Duitse kant ook helemaal af is. Het zou kunnen dat Duitsland, doordat het een groter land is, wat meer op zichzelf gericht is dan op zijn buurlanden (Arriva Trein). Duitsland is groter en daardoor misschien ook wel meer zelfvoorzienend, die zijn iets minder afhankelijk van andere landen, in tegenstelling tot bijvoorbeeld Nederland. Ze kijken toch wat minder over de grens dan dat Nederlanders dat vaak doen (IHK).

Iets wat in het geval van de Friesenbrücke terugkomt als zeer belangrijk is het schaalniveau. Dit gaat dan zowel over het schaalniveau van de stakeholders als het schaalniveau van de effecten.

9.3.2 Schaalniveau van de stakeholders

Er is een heel duidelijk verschil in mening tussen een aantal stakeholders. Hierbij is een heel duidelijk verschil te zien tussen stakeholders van verschillende grootte. Stadt Oldenburg en Gemeente Groningen zijn qua inwoners relatief groot en zij focussen zich heel erg op elkaar en niet op het gebied wat ertussenin lag. Zij 'vergeten' als het ware het tussengebied. De gemeente Oldambt en Landkreis Leer zien dit en waarschuwen hiervoor. Zij zijn bang om wel de nadelige effecten van de verbetering van de spoorlijn tussen Groningen en Bremen te zien, maar niet de positieve effecten. Als tussenliggende gemeente en Landkreis hebben zij veel meer oog voor het tussenliggende gebied. Zij benadrukken heel erg dat het tussenliggende gebied niet vergeten moet worden. De provincie Groningen zat hier een beetje tussenin en zag eigenlijk beide kanten.

Bremen en Hamburg hebben weer een hele andere schaal qua grootte dan Groningen en Oldenburg. Deze twee plaatsen zijn minder geïnteresseerd in de samenwerking met Groningen. Groningen ligt te ver weg, maar is ook te klein voor deze plaatsen om echt interessant te zijn. Vanuit Bremen is wel te zien dat die zich steeds meer focussen op Groningen, al blijft Bremen meer gericht op de rest van Duitsland dan op Groningen. Maar dit is ook wel logisch (Arriva Trein), vooral als je kijkt naar de economische interactie tussen Groningen en Bremen en tussen Bremen en de rest van Duitsland.

Hamburg focust zich al helemaal op Duitsland, die zijn eigenlijk niet geïnteresseerd in Groningen. Voor die stad blijft Groningen te ver en te klein.

Er is in dit geval een heel mooi verschil te zien tussen de kleine gemeenten aan de ene kant en de grotere gemeenten aan de andere kant. Dit is ook een verschil tussen stad en platteland. Er is binnen Europa sprake van de *Urban Agenda* (EDR), veel kleinere gemeenten zien dit als een bedreiging en dat is in dit geval ook wel zo.

Het schaalniveau van stakeholders is iets om rekening mee te houden. Het schaalniveau van een stakeholder heeft een hele belangrijke invloed op wat deze stakeholder van een bepaald iets vindt en hoe hij tegenover een project staat. Als een stakeholder het idee heeft dat zijn belangen ‘vergeten’ worden, dan zal hij gaan tegenwerken (Gemeente Oldambt) en dit kan er voor zorgen dat het moeilijker wordt om het project uit te voeren.

9.3.3 Schaalniveau van de economische effecten

Dit ongeluk heeft hele verschillende effecten op de verschillende schaalniveaus. Op het schaalniveau van de verbinding Groningen-Bremen is er eigenlijk niet zoveel veranderd, op de schaal van Groningen-Leer zijn er al meer effecten en op de schaal van Oost-Groningen-Leer zijn de effecten weer wat groter. Maar de effecten zijn het grootst op de kleinste schaal, namelijk op de schaal van de directe omgeving van de Friesenbrücke. Bij dit ongeluk zijn de gevolgen steeds groter, naarmate het schaalniveau steeds kleiner wordt. Dit hoeft natuurlijk niet altijd het geval te zijn, maar het is wel altijd belangrijk om schaalniveau mee te nemen. Effecten kunnen zeer verschillend zijn op verschillende niveaus, zoals deze masterthesis laat zien. Het is belangrijk om naar spillover-effecten te kijken (Ezcurra et al., 2005), maar het is ook belangrijk om juist naar effecten in het netwerk zelf te kijken.

9.3.4 Point infrastructure versus network infrastructure

Boarnet (1998) maakt het verschil tussen infrastructuur die puur lokaal effect heeft (*point infrastructure*) en infrastructuur met spillover-effecten (*network infrastructure*). Maar de meeste infrastructuur is niet puur een van de twee. Dat geldt ook voor de Friesenbrücke. Het grootste effect is zeer lokaal (dus *point infrastructure*), maar er zijn ook effecten die buiten de lijn Groningen-Leer vallen (dus *network infrastructure*). De verbinding tussen Groningen en Bremen is bijvoorbeeld ook, al is het maar een klein beetje, verslechterd. Dus ondanks dat de effecten van het ongeluk met de Friesenbrücke vooral lokaal zijn, vallen een deel van de effecten ook buiten het netwerk. Dit zal gelden voor de meeste infrastructuur. De meeste infrastructuur heeft niet alleen puur lokale effecten, maar zal ook daarbuiten effecten hebben. Ook is het de vraag wat dan precies lokaal is. Wanneer spreek je over iets van een ‘lokale’ waarde en wanneer niet? Het kan heel moeilijk zijn, maar het is belangrijk dat de gebieden die je onderzoek goed gedefinieerd worden. Om verschillende regio’s te kunnen vergelijken, moeten die verschillende regio’s wel goed gedefinieerd zijn.

9.3.5 Verdere onderzoeken

Er zijn verschillende verdere mogelijkheden voor onderzoeken. Dit is een onderzoek met vooral kwalitatieve data, maar het kan ook een mogelijkheid zijn om onderzoek te doen met de kwantitatieve data. Het probleem is wel het verkrijgen van de precieze data. Flixbus en Arriva zullen niet zo snel bedrijfsgevoelige informatie geven en het is ook moeilijk om precieze cijfers van het gebruik van de snelweg te krijgen. Maar als deze data wel beschikbaar is, dan is het meer mogelijk om kwantitatieve resultaten te krijgen.

Ook is het misschien mogelijk om de *VTTs* van deze verbinding te berekenen. Dit is iets waar ook bepaalde kwantitatieve data voor nodig is die moeilijk te verkrijgen is. Maar als het te doen is voor bijvoorbeeld heel Nederland, dan moet het ook te doen zijn voor deze verbinding. De vraag is alleen

hoeveel het toevoegt, aangezien voor een behoorlijk deel van de reizigers (de reizigers met de snelbus of de mensen die zijn overgestapt naar de auto) de verbinding versneld is, terwijl hij voor een deel van de mensen (de reizigers met de stopbus en veel mensen die vanuit Leer verder doorreizen) de verbinding vertraagd is. Dit maakt het lastig om de invloed van de VTTS te bepalen.

Dit onderzoek kijkt naar de effecten die relatief vlak na het ongeluk plaats vinden. Om een echt goed beeld te krijgen, is het nodig om dit onderzoek over een paar jaar nog een keer te doen. Dan zijn de gevolgen duidelijker zichtbaar dan nu, want voor heel veel mensen is het toch nog een beetje aftasten (Fabich, Arriva Trein).

9.4 Reflectie

Deze paragraaf is een reflectie van het onderzoek.

Ik vond het lastig om in eerste instantie een onderwerp te kiezen. Ik wilde iets doen met infrastructuur, maar het was mij nog niet helemaal duidelijk wat ik dan wilde doen. Ik had de 'mazzel' dat er een boot tegen de Friesenbrücke aanvoer, daardoor had ik mijn onderwerp.

Ik vond de samenwerking met mijn begeleider over het algemeen goed. We hadden goed contact en ik kreeg feedback waar ik echt wat mee kon. De ontmoetingen waren altijd in een ontspannen sfeer en de discussies vond ik van een goed niveau. Mijn begeleider had niet altijd even veel tijd, maar dit gaf hij altijd ruim van tevoren aan, daardoor was dit geen probleem.

Het schrijven van het theoretisch kader ging beter dan verwacht. Ik had vrij makkelijk genoeg bronnen en het verhaal er omheen schrijven ging eigenlijk ook beter dan verwacht. De hypothesen waren in eerste instantie nog niet zo goed, maar met een beetje hulp en aansporing van mijn begeleider is dat uiteindelijk ook goed gekomen. Het conceptueel model vond ik lastig om te maken. Misschien had ik ook eerder een versie hiervan moeten maken om naar mijn begeleider te kunnen sturen.

De data-verzameling ging over het algemeen goed. Bij de meeste interviews verzamelde ik genoeg data. Sommige interviews moesten in het Duits. Hoewel het al vrij lang geleden is dat ik Duits gesproken heb, ging het over het algemeen vrij goed. Het scheelde ook dat de meeste mensen nog wel een klein beetje Nederlands konden. Dus als ik dan een woord niet wist in het Duits, dan kon ik het woord in het Nederlands zeggen en dan begrepen ze het ook wel. Een interview was tweetalig. Ik stelde de vragen in het Nederlands en er werd geantwoord in het Duits. Dit was niet zo'n groot succes. Ik was de hele tijd aan het schakelen tussen Duits en Nederlands en daardoor vond ik het moeilijk om me te concentreren op de antwoorden die ik kreeg. Dit was ook het minste interview. Doordat ik aan het einde van elk interview aan de respondent vroeg of ik iets vergeten was of dat hij mij nog iets wilde vertellen, kreeg ik vaak nog best verrassende resultaten en soms ook nog wel leuke discussies waar data uitgehaald kon worden. Een voorbeeld hiervan is het interview met Arriva Trein, waarbij de respondent vroeg wat ik er nu eigenlijk zelf van vond. Dit leidde tot een leuke en nuttige discussie.

Uiteindelijk ben ik tevreden met het resultaat. Ik denk dat er een mooie uitgebreide scriptie ligt waar ik trots op kan zijn.

Literatuurlijst

- Aanpak Ring Zuid (n.d.) *Bouwhinder en schade* [Online], Aanpak Ring Zuid. Available at <http://www.aanpakringzuid.nl/achtergronden/bouwhinder-en-schade> (Accessed 6 April 2016).
- Airport Bremen (2016) *Flight destinations – all destinations from Bremen at a glance* [Online]. Available at <http://www.airport-bremen.de/en/flight-info/destinations/flight-destinations/> (Accessed 4 March 2016).
- Alpkokin, P. en Ergun, M. (2012) 'Istanbul Metrobüs: first intercontinental bus rapid transit', *Journal of Transport Geography*, vol. 24, no. 1, pp. 58–66.
- Anderson, W. P., Sue Wing, I. en Lakshmanan, T. R. (2008) 'The Broader Benefits of Transportation Infrastructure', in *The Wider Economic Benefits of Transport*, OECD Publishing, pp. 149–180.
- Arbués, P., Baños, J. F. en Mayor, M. (2015) 'The spatial productivity of transportation infrastructure', *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, vol. 75, pp. 166–177.
- Arriva (2016) *Reisplanner - Arriva* [Online], Arriva. Available at http://www.arriva.nl/uw-reis/reisplanner/?no_cache=1&tx_bwov9292_pi1%5Baction%5D=Search&tx_bwov9292_pi1%5Bcontroller%5D=Search&cHash=ffaaac6a6c67540d9eb5840a00e5e0bb (Accessed 4 March 2016).
- Bak, M., Borkowski, P. en Pawlowska, B. (2012) 'Types of solutions improving passenger transport interconnectivity', *Transportation Problems*, vol. 7, no. 1, pp. 27–36.
- Banister, D. (2002) *Transport Planning: Second Edition*, Spon Press.
- Banister, D. (2008) 'The sustainable mobility paradigm', *Transport Policy*, vol. 15, no. 2, pp. 73–80.
- Banister, D. (2012) 'Transport and economic development: Reviewing the evidence', *Transport Reviews*, vol. 32, no. 1, pp. 1–2.
- Banister, D. en Berechman, Y. (2003) 'The Economic Development Effect of Transport Investments', in Pearman, A., Mackie, P. en Nellthorp, J. (eds) *Transport Projects, Programmes and Policies: Evaluation Needs and Capabilities*, Aldershot, Ashgate, pp. 107–125.
- Banister, D. en Thurstain-Goodwin, M. (2011) 'Quantification of the non-transport benefits resulting from rail investment', *Journal of Transport Geography*, vol. 19, no. 2, pp. 212–223.
- Bates, J., Polak, J., Jones, P. en Cook, A. (2001) 'The valuation of reliability for personal travel.', *Transport Research Part E*, vol. 37, pp. 191–229.
- Beirão, G. en Sarsfield Cabral, J. A. (2007) 'Understanding attitudes towards public transport and private car: A qualitative study', *Transport Policy*, vol. 14, no. 6, pp. 478–489.
- Ben-Akiva, M. en Morrikawa, T. (2002) 'Comparing ridership attraction of rail and bus', *Transport Policy*, vol. 9, no. 2, pp. 107–116.
- Beyazit, E. (2015) 'Are wider economic impacts of transport infrastructures always beneficial?: Impacts of the Istanbul Metro on the generation of spatio-economic inequalities', *Journal of Transport Geography*, vol. 45, pp. 12–23.
- Biehl, D. (1991) 'The Role of Infrastructure in Regional Development', in Vickerman, R. (ed) *Infrastructure and Regional Development*, London, Pion Limited, pp. 9–36.
- Black, W. (2010) *Sustainable Transportation: Problems and Solutions*, New York, The Guilford Press.
- Boarnet, M. (1998) 'Spillovers and the locational effects of public infrastructure.', *Journal of Regional Sciences*, vol. 38, no. 3, pp. 381–400.
- Bonsall, P. (2006) 'Stimulating Modal Shift', in Button, K. en Hensher, A. (eds) *Handbook of Transport Strategy, Policy and Institutions*, Amsterdam, Elsevier, pp. 614–634.

- Börjesson, M. (2014) 'Forecasting demand for high speed rail', *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, vol. 70, pp. 81–92.
- Börjesson, M. en Eliasson, J. (2014) 'Experiences from the Swedish Value of Time study', *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, vol. 59, pp. 144–158.
- Börjesson, M., Fosgerau, M. en Algers, S. (2012) 'Catching the tail: Empirical identification of the distribution of the value of travel time', *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, vol. 46, no. 2, pp. 378–391.
- Bryson, J. (2004) 'What to do when stakeholders matter. Stakeholder Identification and Analysis Techniques', *Public Management Review*, vol. 6, no. 1, pp. 21–53.
- Bunskoek, J. (2016) *Proppen en afzien: over deze 100 volle treinen werd het meest geklaagd in 2015* [Online], RTL Nieuws. Available at <http://www.rtlnieuws.nl/nieuws/binnenland/proppen-en-afzien-over-deze-100-volle-treinen-werd-het-meest-geklaagd-2015> (Accessed 8 April 2016).
- CBS (2015a) *CBS StatLine - Bevolking; geslacht, leeftijd, burgerlijke staat en regio, 1 januari* [Online], CBS. Available at <http://statline.cbs.nl/Statweb/publication/?DM=SLNL&PA=03759ned&D1=0-2&D2=129-132&D3=406&D4=26-27&VW=C> (Accessed 4 March 2016).
- CBS (2015b) *Inkomensverdeling van alle huishoudens met inkomen naar regio* [Online], CBS. Available at <http://statline.cbs.nl/Statweb/publication/?DM=SLNL&PA=80592ned&D1=0-2&D2=0&D3=0,17&D4=I&HDR=G3,G1,T&STB=G2&VW=T> (Accessed 07-03-16).
- CBS (2016) *CBS StatLine - Bevolkingsontwikkeling; regio per maand* [Online], CBS. Available at <http://statline.cbs.nl/Statweb/publication/?DM=SLNL&PA=37230ned&D1=0,17,20&D2=5,17,19,225&D3=164-167,169-182&VW=T> (Accessed 4 March 2016).
- Chatman, D. G. en Noland, R. B. (2011) 'Do Public Transport Improvements Increase Agglomeration Economies?: A Review of Literature and an Agenda for Research', *Transport Reviews*, vol. 31, no. 6, pp. 725–742.
- Chen, C.-L. en Hall, P. (2011) 'The impacts of high-speed trains on British economic geography: A study of the UK's InterCity 125/225 and its effects', *Journal of Transport Geography*, vol. 19, no. 4, pp. 689–704.
- Chen, Z. en Haynes, K. E. (2015) 'Public surface transportation and regional output: A spatial panel approach', *Papers in Regional Science*, vol. 94, no. 4, pp. 727–751.
- Cheng, Y.-H. en Chen, S.-Y. (2015) 'Perceived accessibility, mobility, and connectivity of public transportation systems', *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, vol. 77, pp. 386–403.
- Chowdhury, S., Ceder, A. en Sachdeva, R. (2013) 'The effects of planned and unplanned transfers on public transport users' perception of transfer routes', *Transportation Planning and Technology*, vol. 37, no. 2, pp. 154–168.
- Condeço-Melhorado, A., Tillema, T., Jong, T. de en Koopal, R. (2014) 'Distributive effects of new highway infrastructure in the Netherlands: The role of network effects and spatial spillovers', *Journal of Transport Geography*, vol. 34, pp. 96–105.
- CPB (2015) *De ruimtelijk-economische effecten van transportinfrastructuur: een overzicht van de empirie*, CPB Achtergronddocument.
- CPB en Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (2009) *Het belang van openbaarvervoer: De maatschappelijke effecten op een rij*.
- Crescenzi, R. en Rodríguez-Pose, A. (2012) 'Infrastructure and regional growth in the European Union*', *Papers in Regional Science*, vol. 91, no. 3, pp. 487–513.

- Cresswell, T. en Merriman, P., eds. (2011) *Geographies of Mobilities: Practices, Spaces, Subjects*, Farnham, Ashgate Publishing Limited.
- D66 Groningen (2015) *D66 maakt zich zorgen over Groningen-Bremen* [Online], Groningen, D66 Groningen. Available at <https://provinciegroningen.d66.nl/2015/12/04/d66-maakt-zich-zorgen-over-groningen-bremen/> (Accessed 06-01-15).
- Dagblad van het Noorden (05-12-15) 'Kapotte spoorbrug biedt nieuwe kans', *Dagblad van het Noorden*, 05-12-15 [Online]. Available at <http://www.dvhn.nl/plus/Kapotte-spoorbrug-biedt-nieuwe-kans-21086118.html> (Accessed 06-01-16).
- Dagblad van het Noorden (2016) *Contragewicht Friesenbrücke uit het water* [Online], Groningen. Available at <http://www.dvhn.nl/groningen/Contragewicht-Friesenbr%C3%BCcke-uit-het-water-21436286.html> (Accessed 1 July 2016).
- Davidson, R. (1998) *Travel and Tourism in Europe*, Essex, Addison Wesley Longman Limited.
- DB Netz AG (2016) *Über die DB Netz AG* [Online], DB Netz AG. Available at <https://fahrweg.dbnetze.com/fahrweg-de/start/unternehmen/> (Accessed 17 August 2016).
- De Volkskrant (04-12-2015) 'Spoorbrug doorboord, vijf jaar geen trein tussen Groningen en Duitsland', *De Volkskrant*, 4 December [Online]. Available at <http://www.volkskrant.nl/buitenland/spoorbrug-doorboord-vijf-jaar-geen-trein-tussen-groningen-en-duitsland~a4202008/> (Accessed 15 December 2015).
- Debrezion, G., Pels, E. en Rietveld, P. (2011) 'The Impact of Rail Transport on Real Estate Prices: An Empirical Analysis of the Dutch Housing Market', *Urban Studies*, vol. 48, no. 5, pp. 997–1015.
- dell'Olio, L., Ibeas, A. en Cecin, P. (2011) 'The quality of service desired by public transport users', *Transport Policy*, vol. 18, no. 1, pp. 217–227.
- Démurger, S. (2001) 'Infrastructure Development and Economic Growth: An Explanation for Regional Disparities in China?', *Journal of Comparative Economics*, vol. 29, no. 1, pp. 95–117.
- Deng, T. (2013) 'Impacts of Transport Infrastructure on Productivity and Economic Growth: Recent Advances and Research Challenges', *Transport Reviews*, vol. 33, no. 6, pp. 686–699.
- Ding, C. (2013) 'Transport Development, Regional Concentration and Economic Growth', *Urban Studies*, vol. 50, no. 2, pp. 312–328.
- DIW Berlin (2013) *Verkehrsinfrastruktur: Substanzerhaltung erfordert deutlich höhere Investitionen*, Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung [Online]. Available at http://www.diw.de/documents/publikationen/73/diw_01.c.423532.de/13-26-6.pdf (Accessed 11 March 2016).
- Dunn, K. (2010) 'Interviewing', in Hay, I. (ed) *Qualitative Research Methods In Human Geography*, Oxford, Oxford University Press, pp. 101–136.
- E&E Advies (2014) *Bevordering grensoverschrijdende arbeidsmarkt in de Noord-Nederlandse / Noord-Duitse grensregio*, E&E Advies [Online]. Available at <http://www.eeadvies.nl/attachments/article/133/Rapport%20Grensoverschrijdende%20arbeidsmarkt%20Nederland%20-%20Duitsland.pdf> (Accessed 8 January 2016).
- Eden, C. en Ackermann, F. (1998) *Making Strategy: The Journey of Strategic Management*, Londen, Sage Publications.
- Eliasson, J., ed. (2007) *The relationship between travel time variability and road congestion*.
- European Commission (29-6-2015) *PRESS RELEASE - Commission puts forward record €13.1 billion investment in transport infrastructure to boost jobs and growth* [Online]. Available at http://ec.europa.eu/cyprus/news/20150629_en.htm (Accessed 15 December 2015).

- Exel, N. J. A., Graaf, G. en Rietveld, P. (2011) “I can do perfectly well without a car!”, *Transportation*, vol. 38, no. 3, pp. 383–407.
- Ezcurra, R., Gil, C., Pascual, P. en Rapún, M. (2005) ‘Public capital, regional productivity and spatial spillovers’, *The Annals Of Regional Science*, vol. 39, no. 3, pp. 471–494.
- Flixbus (2016) *Bus Leer - Groningen vanaf €9 → FlixBus* [Online]. Available at <https://www.flixbus.nl/bus-reisplanner/bus-leer-groningen> (Accessed 2 February 2016).
- Fosgerau, M., Hjorth, K., Brems, K. en Fukuda, D. (2008) *Travel time variability, definition and valuation*, DTU Transport.
- Fouracre, P., Dunkerley, C. en Gardner, G. (2002) ‘Mass rapid transit systems for cities in the developing world’, *Transport Reviews*, vol. 23, no. 3, pp. 299–310.
- Freeman, R. (1984) *Strategic Management: A Stakeholder Approach*, Boston, MA: Pitman.
- Friedman, M. T. en Mason, D. S. (2004) ‘A Stakeholder approach to Understanding Economic Development Decision Making: Public Subsidies for Professional Sport Facilities’, *Economic Development Quarterly*, vol. 18, no. 3, pp. 236–254.
- Fröidh, O. (2005) ‘Market effects of regional high-speed trains on the Svealand line’, *Journal of Transport Geography*, vol. 13, no. 4, pp. 352–361.
- Frybourg, M. en Nijkamp, P. (1998) ‘Assessing Changes in Integrated European Transport Network Operations’, in Button, K., Nijkamp, P. en Priemus, H. (eds) *Transport Networks in Europe: Concepts, analysis and policies*, Cheltenham, Edward Elgar Publishing Limited, pp. 15–34.
- Fujii, S. en Kitamura, R. (2003) ‘What does a one-month free bus ticket do to habitual drivers? An experimental analysis of habit and attitude change’, *Transportation*, vol. 30, no. 1, pp. 81–95.
- GA (2016) *Fahrten ins Freibad kamen gut an* [Online], Rhaderfehn, General Anzeiger. Available at <https://www.ga-online.de/-news/artikel/212252/Fahrten-ins-Freibad-kamen-gut-an> (Accessed 29 August 2016).
- Gilbert, A. (2007) ‘Bus Rapid Transit: Is Transmilenio a Miracle Cure?’, *Transport Reviews*, vol. 28, no. 4, pp. 439–467.
- Gómez-Ibañez, J. en De Rus, G., eds. (2006) *Competition in the Railway Industry: An International Comparative Analysis*, Cheltenham, Edward Elgar Publishing Limited.
- Google Maps (2016a) *Groningen naar Leer, Duitsland - Google Maps* [Online], Google. Available at <https://www.google.nl/maps/dir/Groningen/Leer,+Duitsland/@53.1890069,6.7370506,10z/data=!3m1!4b1!4m13!4m12!1m5!1m1!1s0x47c83286b462cca7:0xcb4b5086f9a6c8dc!2m2!1d6.5665018!2d53.2193835!1m5!1m1!1s0x47b64de74536bdc7:0xe58c3f66cee87551!2m2!1d7.4679018!2d53.235657> (Accessed 6 April 2016).
- Google Maps (2016b) *Oldenburg, Duitsland naar Groningen - Google Maps* [Online]. Available at <https://www.google.nl/maps/dir/Oldenburg,+Duitsland/Groningen/@53.2135782,6.8320978,9z/data=!3m1!4b1!4m13!4m12!1m5!1m1!1s0x47b6de53b5b669b3:0xed1ccb1bad854865!2m2!1d8.2145521!2d53.1434501!1m5!1m1!1s0x47c83286b462cca7:0xcb4b5086f9a6c8dc!2m2!1d6.5665018!2d53.2193835> (Accessed 7 March 2016).
- Gramlich, E. (1994) ‘Infrastructure Investment: A review essay’, *Journal Of Economic Literature*, vol. 32, pp. 1176–1196.
- Groenendijk, L. (2015) *Belevingswaarde kleurt de kwaliteit van openbaar vervoersknooppunten*, Goudappel.
- Groningen Bereikbaar (2015) *Waarom?* [Online]. Available at <http://www.groningenbereikbaar.nl/spoorzone/over-spoorzone/waarom/> (Accessed 5 September 2016).

- Guo, Z. en Wilson, N. H. (2011) 'Assessing the cost of transfer inconvenience in public transport systems: A case study of the London Underground', *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, vol. 45, no. 2, pp. 91–104.
- Handy, S., Weston, L. en Mokhtarian, P. L. (2005) 'Driving by choice or necessity?', *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, vol. 39, 2-3, pp. 183–203.
- Harrison, D. (1992) 'Bridges and economic development:1300-1800', *Economic History Review*, vol. 45, pp. 240–261.
- Haugwout, A. (2002) 'Public infrastructure investments, productivity and welfare in fixed geographic areas', *Journal Of Public Economies*, vol. 83, pp. 405–428.
- Hensher, D. en Waters, W. (1994) 'Light rail and bus priority systems: choice or blind commitment?', *Research in Transportation Economics*, vol. 3, pp. 139–162.
- Hensher, D. A., Ho, C. en Mulley, C. (2015) 'Identifying preferences for public transport investments under a constrained budget', *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, vol. 72, pp. 27–46.
- Hine, J. en Scott, J. (2000) 'Seamless, accessible travel: users' views of the public transport journey and interchange', *Transport Policy*, vol. 7, pp. 217–226.
- Hyman, G. en Daly, A. (2014) 'The attribution of transport user benefits by source using discrete choice models', *Research in Transportation Economics*, vol. 47, pp. 103–111.
- Ironmonger, D. en Norman, P. (2008) 'Improvements in Transport Infrastructure are designed to Increase Travel Speed: Comments on 'The Myth of Travel Time Saving'', *Transport Reviews*, vol. 28, no. 6, pp. 694–698.
- Iseki, H. en Taylor, B. D. (2009) 'Not All Transfers Are Created Equal: Towards a Framework Relating Transfer Connectivity to Travel Behaviour', *Transport Reviews*, vol. 29, no. 6, pp. 777–800.
- Johnson, G. en Scholes, K. (2002) *Exploring Corporate Strategy*, 6th edn, Harlow, Pearson Education.
- Karampela, S., Kizas, T. en Spilanis, I. (2014) 'Accessibility of islands: towards a new geography based on transportation modes and choices', *Island Studies Journal*, vol. 9, no. 2, pp. 293–306.
- Kent, J. (2014) 'Driving to save time or saving time to drive? The enduring appeal of the private car', *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, vol. 65, pp. 103–115.
- Lakshmanan, T. R. (2008) 'The Wider Economic Benefits of Transportation', in *The Wider Economic Benefits of Transport*, OECD Publishing, pp. 51–68.
- Lakshmanan, T. R. (2011) 'The broader economic consequences of transport infrastructure investments', *Journal of Transport Geography*, vol. 19, no. 1, pp. 1–12.
- Lam, S. en Xie, F. (2002) 'Transit path-choice models that use revealed preference and stated preference data', *Transportation Research Record: Journal of the Transportation Research Board*, pp. 58–65.
- Landesbetrieb für Statistik und Kommunikationstechnologie Niedersachsen (2014) *100 Bevölkerungsfortschreibung: Basis Zensus 2011, stand 31. Dezember 2014*.
- Liu, R., Pendyala, R. en Polzin, S. (1997) 'Assessment of intermodal transfer penalties using stated preference data', *Transport Research Record*, no. 1607, pp. 74–80.
- LNVG (2016) *Interaktive Karte, Streckennetz, Verbünde, Buslinien, Aufgabenträger* [Online], Hannover, LNVG. Available at http://www.lnvg.de/interaktive-karte-streckennetz/?no_cache=1 (Accessed 31 August 2016).
- Lupo, T. (2013) 'Handling stakeholder uncertain judgments in strategic transport service analyses', *Transport Policy*, vol. 29, pp. 54–63.

- Mackey, P. en Worsley, T. (2013) *International Comparisons of Transport Appraisal Practice: Overview Report: Report to the UK Department for Transport by the Institute for Transport Studies, University of Leeds.*, Institute for Transport Studies.
- Martellato, D., Nijkamp, P. en Reggiani, A. (1998) 'Measurement and Measures of Network Accessibility: Economic Perspectives', in Button, K., Nijkamp, P. en Priemus, H. (eds) *Transport Networks in Europe: Concepts, analysis and policies*, Cheltenham, Edward Elgar Publishing Limited, pp. 161–180.
- Mazloumi, V., Currie, G. en Rose, G. (2010) 'Using GPS data to gain insight into public transport travel time variability', *Journal of Transportation Engineering*, vol. 136, no. 7, pp. 623–631.
- McCann, P. (2013) *Modern Urban and Regional Economics: Second Edition*, Oxford, Oxford University Press.
- McGuirk, P. en O'Neill, P. (2010) 'Using Questionnaires in Qualitative Human Geography', in Hay, I. (ed) *Qualitative Research Methods In Human Geography*, Oxford, Oxford University Press, pp. 191–216.
- Meijers, E., Hoekstra, J., Leijten, M., Louw, E. en Spaans, M. (2012) 'Connecting the periphery: Distributive effects of new infrastructure', *Journal of Transport Geography*, vol. 22, pp. 187–198.
- MeinFernBus (2016) *Reis per bus van Groningen naar Leer op 07.03.2016* [Online], MFB MeinFernbus GmbH. Available at <https://shop.flixbus.nl/search?departureCity=1404&arrivalCity=530¤cy=EUR&rideDate=07.03.2016&backRideDate=04.03.2016> (Accessed 4 March 2016).
- Metz, D. (2008) 'The myth of travel time saving', *Transport Reviews*, vol. 28, no. 3, pp. 321–336.
- Ministerie van Infrastructuur en Milieu (2016) *Beantwoording kamervragen van de leden Hoogland, Van Dekken en Nijboer (allen PvdA) en de aanvullende kamervragen van het lid De Boer (VVD) en het lid Bruins (CU) over de stremming van het treinverkeer tussen Bad Nieuweschans en Leer*, Ministerie van Infrastructuur en Milieu.
- Mitchel, R., Agle, B. en Wood, D. (1997) 'Toward a theory of stakeholder identification and salience: Defining the principle of who and what really counts', *Academy of Management Review*, vol. 22, pp. 853–886.
- Moghaddam, S., Noroozi, R., Casello, J. en Hellinga, B. (2011) 'Predicting the mean and variance of transit segments and route travel times', *transport Research*, pp. 30–37.
- Morgan, J. N. (1945) 'Can We Measure the Marginal Utility of Money?', *Econometrica*, vol. 13, no. 2, p. 129.
- NDR (2016) *Bahn-Chef: "Fünf Jahre für Friesenbrücke zu lang"* [Online], NDR. Available at https://www.ndr.de/nachrichten/niedersachsen/oldenburg_ostfriesland/Bahn-Chef-Fuenf-Jahre-fuer-Friesenbruecke-zu-lang,friesenbruecke202.html (Accessed 18 April 2016).
- NDR.de (29-07-2016) 'Friesenbrücken-Unfall: Kapitän und Lotse Schuld?', 29 July [Online]. Available at https://www.ndr.de/nachrichten/niedersachsen/oldenburg_ostfriesland/Zerstoerte-Friesenbruecke-Hatte-der-Lotse-Schuld,friesenbruecke218.html.
- NDR1 Niedersachsen (2015) *Zerstörte Friesenbrücke ist auch eine Chance* [Online], NDR1 Niedersachsen. Available at https://www.ndr.de/nachrichten/niedersachsen/oldenburg_ostfriesland/Zerstoerte-Friesenbruecke-ist-auch-eine-Chance,weener336.html (Accessed 6 January 2016).
- Niedersächsisches Finanzministerium (2015) *Entwicklung der Finanz- und Haushaltlage des Landes Niedersachsen und der niedersächsischen Kommunen: Finanzstatus Juli 2015*, Niedersächsisches Finanzministerium.

- Nijkamp, P. en Rienstra, S. (1998) 'The Public-Private Nexus in Financing Infrastructure Investment', in Button, K., Nijkamp, P. en Priemus, H. (eds) *Transport Networks in Europe: Concepts, analysis and policies*, Cheltenham, Edward Elgar Publishing Limited, pp. 183–201.
- Nord West Zeitung (2016) *Reparatur für 30 Millionen Euro* [Online]. Available at nwzonline.de/wirtschaft/weser-ems/reparatur-fuer-30-millionen-euro.html (Accessed 13 October 2016).
- NOS (2016) *Schipper die Duitse brug doorboorde gaat vrijuit* [Online], Hilversum. Available at <http://nos.nl/artikel/2126606-schipper-die-duitse-spoorbrug-doorboorde-gaat-vrijuit.html> (Accessed 18 August 2016).
- NOZ (2016) *Friesenbad Weener erhöht seine Preise* [Online], Neue Osnabrücker Zeitung. Available at <http://www.noz.de/lokales/papenburg/artikel/664041/friesenbad-weener-erhoht-seine-preise> (Accessed 29 August 2016).
- NS (2016a) *Reisplanner | Reisinformatie | NS* [Online]. Available at <http://www.ns.nl/reisplanner/> (Accessed 4 March 2016).
- NS (2016b) *Reisplanner | Reisinformatie | NS Groningen-Leer* [Online], NS. Available at <http://www.ns.nl/reisplanner/> (Accessed 24 April 2016).
- Oosterhaven, J. en Knaap, T. (2003) 'Spatial Economic Impacts of Transport Infrastructure Investments', in Pearman, A., Mackie, P. en Nellthorp, J. (eds) *Transport Projects, Programmes and Policies: Evaluation Needs and Capabilities*, Aldershot, Ashgate, pp. 87–106.
- Ortuzar, J. en Willumsen, L. (2004) *Introduction in Modeling Transport*, 3rd edn, West Sussex, John Wiley.
- Ostfriesische Botschaft (n.d.) *Tota Frisia – die friesischen Gebiete – Ostfriesische Botschaft im Internet* [Online], Ostfriesische Botschaft. Available at <http://www.botschaft-ostfriesland.de/index.php/amtliches/tota-frisia-die-friesischen-gebiete/> (Accessed 7 March 2016).
- Ostfriesland (2015) *Friesenbrücke* [Online], Ostfriesland. Available at <http://www.ostfriesland.de/mein-ostfriesland/ferienorte/weener/interessantes/friesenbruecke.html> (Accessed 6 January 2016).
- Ostfriezen-Zeitung (2016) *Meyers Friesenbrücken-Wünsche* [Online]. Available at <https://www.oz-online.de/-news/artikel/228637/Meyers-Friesenbruecken-Wuensche> (Accessed 17 October 2016).
- OVBGD (2014) *trendmonitor 2014*, OV-bureau Groningen Drenthe.
- OV-Magazine (2015) *Imago ov onder niet-gebruikers beroerd* [Online]. Available at <https://www.ovmagazine.nl/2015/07/imago-ov-onder-niet-gebruikers-beroerd-1338/> (Accessed 23 April 2016).
- OV-Magazine (2016) *Nieuwbouw Friesenbrücke kan niet sneller* [Online]. Available at <https://www.ovmagazine.nl/2016/10/nieuwbouw-friesenbruecke-kan-niet-sneller-1458/> (Accessed 10 October 2016).
- Padeiro, M. (2013) 'Transport infrastructures and employment growth in the Paris metropolitan margins', *Journal of Transport Geography*, vol. 31, pp. 44–53.
- PBL (2015) *Arbeidsmarkt zonder grenzen*, CBS and PBL.
- Peek, G. en Van Hagen, M. (2002) 'Creating Synergy in and around stations: Three strategies for adding value.', *Transportation Research Record: Journal of the Transportation Research Board*, vol. 1793, no. 1, pp. 1–6.
- Peer, S., Koopmans, C. C. en Verhoef, E. T. (2012) 'Prediction of travel time variability for cost-benefit analysis', *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, vol. 46, no. 1, pp. 79–90.

- Pellenburg, P. (1999) 'Het huidige belang van infrastructuur en vervoer voor regionale en nationale vestigingsbeslissingen', in Elhorst, J. en Strijker, D. (eds) *Het economisch belang van het vervoer: Verleden, heden en toekomst*, Groningen, Universiteitsdrukkerij RuG, pp. 51–66.
- Peters, D. (2003) 'Old Myths and New Realities of Transport Infrastructure Assessment: Implications for EU Interventions in Central Europe', in Pearman, A., Mackie, P. en Nellthorp, J. (eds) *Transport Projects, Programmes and Policies: Evaluation Needs and Capabilities*, Aldershot, Ashgate, pp. 43–73.
- Pike, A., Rodríguez-Pose, A. en Tomaney, J. (2006) *Local and Regional Development*, Abingdon, Routledge.
- Pols, A. (1999) 'Alternatieven voor Nederland Distributieland', in Elhorst, J. en Strijker, D. (eds) *Het economisch belang van het vervoer: Verleden, heden en toekomst*, Groningen, Universiteitsdrukkerij RuG, pp. 91–115.
- Postbus (2016) *Bus Oldenburg - Groningen / Niederlande | Postbus* [Online]. Available at <https://www.postbus.de/en/Busverbindungen/Bus-Oldenburg-Groningen-Niederlande/> (Accessed 2 February 2016).
- Preston, J. (2001) 'Integrating transport with socio-economic activity – a research agenda for the new millennium', *Journal of Transport Geography*, vol. 9, no. 1, pp. 13–24.
- Provincie Groningen (2010) *Business case Sneltrain Groningen - Leer*.
- Provincie Groningen (2014a) *Rijk draagt 17 miljoen bij aan spoorlijn Groningen - Bremen* [Online], Groningen, Provincie Groningen. Available at http://www.provinciegroningen.nl/actueel/nieuws/nieuwsbericht/_nieuws/toon/Item/rijk-draagt-17-miljoen-bij-aan-spoorlijn-groningen-bremen/ (Accessed 6 January 2016).
- Provincie Groningen (24-06-2014b) *Sneltrain tussen Groningen en Winschoten in ochtendspits* [Online], Groningen. Available at http://www.provinciegroningen.nl/actueel/nieuws/nieuwsbericht/_nieuws/toon/Item/sneltrain-tussen-groningen-en-winschoten-in-ochtendspits/ (Accessed 10 January 2016).
- Provincie Groningen (08-10-2014c) *Europarlementariërs enthousiast over spoorverbinding Groningen-Bremen* [Online]. Available at http://www.provinciegroningen.nl/fileadmin/user_upload/Documenten/Persberichten/Europarlementari%C3%ABrs_enthousiast_over_verbetering_spoorlijn_Groningen_Bremen.pdf.
- Provincie Groningen (2015) *Kwaliteitsverbetering spoorverbinding Groningen-Bremen*, Provincie Groningen [Online]. Available at http://www.provinciegroningen.nl/fileadmin/user_upload/Documenten/PS_Voordracht/Bijlage_-_Proces_en_inhoud_Kwaliteitsverbetering_Groningen-Bremen.pdf (Accessed 6 January 2016).
- Reed, M., Graves, A., Hubacek, K. en Morris, J. (2009) 'Who's in and why? A typology of stakeholder analysis methods for natural resource management', *Journal Of Environmental Management*, vol. 90, no. 5, pp. 1933–1949.
- Rietveld, P. en Bruinsma, F. (1999) *Is Transport Infrastructure Effective? Transport Infrastructure and Accessibility: Impacts on the Space Economy*, Berlin, Springer Verlag.
- Rijden de Treinen (2016) *Statistieken januari 2011 tot en met april 2016 van Rijden de Treinen.nl* [Online], Rijdendetreinen.nl. Available at <https://www.rijdendetreinen.nl/statistieken> (Accessed 6 April 2016).
- Rijkswaterstaat (2012) *Atlas Hoofdwegennet 2012*, Rijkswaterstaat [Online]. Available at <http://rijksoverheid.minienm.nl/Atlas/Atlas%20Hoofdwegennet.pdf>.
- Rodrigue, J. (2016) *Main Passenger Modal Options* [Online], New York, Hofstra University. Available at https://people.hofstra.edu/geotrans/eng/ch3en/conc3en/passenger_options.html (Accessed 4 March 2016).

- Román, C. en Martín, J. C. (2014) 'Integration of HSR and air transport: Understanding passengers' preferences', *Transportation Research Part E: Logistics and Transportation Review*, vol. 71, pp. 129–141.
- Román, C., Martín, J. C., Espino, R., Cherchi, E., Ortúzar, J. d. D., Rizzi, L. I., González, R. M. en Amador, F. J. (2014) 'Valuation of travel time savings for intercity travel: The Madrid-Barcelona corridor', *Transport Policy*, vol. 36, pp. 105–117.
- Rover Haarlem (2010) *Rover Haarlem - Zuidtangent aan succes ten onder, niet treuzelen met tram* [Online], Haarlem. Available at <http://haarlem.rover.nl/actueel/nieuwsarchief/23-zuidtangent-aan-succes-ten-onder-niet-treuzelen-met-tram> (Accessed 23 April 2016).
- RTV Drenthe (2011) *Spoorlijn Veendam-Zuidbroek heropend* [Online], Assen. Available at www.rtvdrenthe.nl/nieuws/55902/Spoorlijn-Veendam-Zuidbroek-heropend (Accessed 3 October 2016).
- RTV Drenthe (2016) *Meer busreizigers in Drenthe en Groningen* [Online]. Available at <http://www.rtvdrenthe.nl/nieuws/108276/Meer-busreizigers-in-Drenthe-en-Groningen> (Accessed 23 April 2016).
- RTV Noord (2013) *Steeds meer passagiers in trein Groningen-Leer* [Online]. Available at <http://www.rtvnoord.nl/nieuws/122168/Steeds-meer-passagiers-in-trein-Groningen-Leer> (Accessed 2 February 2016).
- RTV Noord (2015a) *Duitsland heropent twee stations op traject Bad Nieuweschans-Leer* [Online]. Available at <http://www.rtvnoord.nl/nieuws/149229/Duitsland-heropent-twee-stations-op-traject-Bad-Nieuweschans-Leer> (Accessed 4 March 2016).
- RTV Noord (2015b) *'Huizenprijzen Oost-Groningen en Delfzijl blijven dalen'* [Online], Groningen. Available at <http://www.rtvnoord.nl/nieuws/148079/Huizenprijzen-Oost-Groningen-en-Delfzijl-blijven-dalen> (Accessed 4 March 2016).
- RTV Noord (2015c) *Oostwaarts: Werken in Duitsland* [Online], Groningen, RTV Noord. Available at <http://www.rtvnoord.nl/werkeninduitsland> (Accessed 4 March 2016).
- RTV Noord (2015d) *Werkloosheid Oost-Groningen stijgt met bijna tweeduizend man* [Online]. Available at <http://www.rtvnoord.nl/nieuws/144366/Werkloosheid-Oost-Groningen-stijgt-met-bijna-tweeduizend-man> (Accessed 4 March 2016).
- RTV Noord (29-06-2015e) *Miljoenen voor studie spoorlijn Groningen - Bremen* [Online], RTV Noord. Available at <http://www.rtvnoord.nl/nieuws/150930/Miljoenen-voor-studie-spoorlijn-Groningen-Bremen> (Accessed 15 December 2015).
- Sánchez-Borràs, M., ed. (2010) *High-speed rail in Spain.*, Oslo.
- Schafer, a. en Victor, D. (2000) 'The future mobility of the world population', *Transportation Research Part A*, vol. 34, pp. 171–205.
- Scheiner, J. (2010) 'Interrelations between travel mode choice and trip distance: Trends in Germany 1976–2002', *Journal of Transport Geography*, vol. 18, no. 1, pp. 75–84.
- Scherer, M. en Dziekan, K. (2012) 'Bus or Rail: An Approach to Explain the Psychological Rail Factor', *JOURNAL OF PUBLIC TRANSPORTATION*, vol. 15, no. 1, pp. 75–93.
- Sheller, M. (2004) 'Automotive Emotions: Feeling the Car', *Theory, Culture & Society*, vol. 21, 4-5, pp. 221–242.
- Shires, J. en De Jong, G. (2009) 'An international meta-analysis of value of travel time savings', *Evaluation and Program Planning*, vol. 32, no. 4, pp. 315–325.

- Spoorpro (2016) *Dijksma dringt aan op snel herstel bij Weener* [Online]. Available at <http://m.spoorpro.nl/spoorbouw/2016/01/13/dijksma-dringt-aan-op-snel-herstel-spoorbrug-bij-weener/> (Accessed 8 September 2016).
- Stadt Bremen (2016) *Häfen und Logistik - bremen.de* [Online], Bremen, Stadt Bremen. Available at <http://www.bremen.de/wirtschaft/haefen-und-logistik> (Accessed 7 March 2016).
- Stadt Leer (n.d.) *www.leer.de - Wirtschaft* [Online]. Available at <http://www.leer.de/index.phtml?mNavID=1778.10&La=1> (Accessed 7 March 2016).
- Stadt Oldenburg *Cultuur - Stadt Oldenburg* [Online], Stadt Oldenburg. Available at <http://www.oldenburg.de/sprachversionen/nl/cultuur.html> (Accessed 7 March 2016).
- Stadt Oldenburg *Economie - Stadt Oldenburg* [Online], Stadt Oldenburg. Available at <http://www.oldenburg.de/sprachversionen/nl/economie.html> (Accessed 7 March 2016).
- Stadt Oldenburg *Samenwerking met Groningen - Stadt Oldenburg* [Online], Stadt Oldenburg. Available at <http://www.oldenburg.de/de/sprachversionen/nl/oldenburg-internationaal/samenwerking-met-groningen.html> (Accessed 7 March 2016).
- Stadt Oldenburg en Gemeente Groningen (2008) *10-puntenprogramma voor de strategische coöperatie van de steden Groningen en Oldenburg 2008-2012: Oldenburg en Groningen-succesvolle partners in Europa* [Online]. Available at http://www.oldenburg.de/fileadmin/oldenburg/Benutzer/PDF/11/113/GRO-OL_10-Punkte-Programm_22.04.2008_nl.pdf (Accessed 7 March 2016).
- Statistisches Landesamt Bremen (2015) *Bevölkerungsbewegung am 31.12.2014* [Online], Bremen, Statistisches Landesamt Bremen.
- Stelder, D., Oosterhaven, J. en Eding, G. (1999) 'Het huidige belang van de vervoerssector voor de nationale en de noordelijke economie', in Elhorst, J. en Strijker, D. (eds) *Het economisch belang van het vervoer: Verleden, heden en toekomst*, Groningen, Universiteitsdrukkerij RuG, pp. 37–51.
- St-Louis, E., Manaugh, K., van Lierop, D. en El-Geneidy, A. (2014) 'The happy commuter: A comparison of commuter satisfaction across modes', *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, vol. 26, pp. 160–170.
- Strathman, J., Dueker, K., Kimpel, T., Gerhart, R., Turner, K., Taylor, P., Callas, P., Griffin, D. en Hopper, J. (1999) 'Automated bus dispatching, operations control, and service reliability: baseline analysis', *transport Research*, pp. 28–36.
- Strohmayer, U. (2011) 'Bridges: Different Conditions of Mobile Possibilities', in Cresswell, T. en Merriman, P. (eds) *Geographies of Mobilities: Practices, Spaces, Subjects*, Farnham, Ashgate Publishing Limited, pp. 119–135.
- TCRP (2000) *TCRP Report 63: Enhancing the Visibility and Image of Transit in the United States and Canada*, TCRP.
- Tirachini, A., Hensher, D. A. en Bliemer, M. C. J. (2014) 'Accounting for travel time variability in the optimal pricing of cars and buses', *Transportation*, vol. 41, no. 5, pp. 947–971.
- Treinreiziger (2016) *Arriva zint op claim vanwege ingestorte Duitse spoorbrug* [Online]. Available at http://www.treinreiziger.nl/actueel/binnenland/arriva_zint_op_claim_vanwege_ingestorte_duitse_spoorbrug-147530 (Accessed 7 April 2016).
- Treinreiziger.nl (2012) *Aantal in- en uitstappers (2006) - alfabetische volgorde* [Online]. Available at [http://www.treinreiziger.nl/kennisnet/reizigersaantallen/cijfers/Aantal_in_en_uitstappers_\(2006\)_-alfabetische_volgorde](http://www.treinreiziger.nl/kennisnet/reizigersaantallen/cijfers/Aantal_in_en_uitstappers_(2006)_-alfabetische_volgorde) (Accessed 31 August 2016).
- Treinreiziger.nl (2015) *Aantal in- en uitstappers per station* [Online]. Available at http://www.treinreiziger.nl/kennisnet/reizigersaantallen/cijfers/aantal_in_en_uitstappers_per_station-147203 (Accessed 5 September 2015).

- Tu, H. (2008) *Monitoring travel time reliability on freeways*, PhD Thesis, Delft, The Netherlands, Delft University of Technology.
- Tweede Kamer der Staten-Generaal (2003) *Vergaderjaar 2002–2003 Aanhangsel van de Handelingen* [Online], Den Haag, Tweede Kamer der Staten-Generaal. Available at <http://parlis.nl/pdf/kamervragen/KVR17238.pdf> (Accessed 11 April 2016).
- UIC (n.d.) *High Speed - International Union of Railways (UIC)* [Online], International Union of Railways. Available at <http://www.uic.org/highspeed> (Accessed 4 March 2016).
- Universität Bremen (2015) *Facts and Figures* [Online], Bremen, Universität Bremen. Available at <http://www.uni-bremen.de/en/university/university-overview/facts-and-figures.html> (Accessed 8 March 2016).
- Universität Oldenburg (2015) *Water and Coastal Management (Master)* [Online]. Available at http://www.uni-oldenburg.de/studium/studiengang/?id_studg=319 (Accessed 18 April 2016).
- Van Es, A. (28-12-2015) 'De spoorbrug die in het water viel', *Volkskrant*, 28 December, p. 3.
- Van Hagen, M., Peek, G. en Kieft, S., eds. (2000) *De functie van het station: een visie*.
- Van Wee, B. en Rietveld, P. (2008) 'The Myth of Travel Time Saving: A Comment', *Transport Reviews*, vol. 28, no. 6, pp. 688–692.
- Varvasovzki, Z. en Brugha, R. (2000) 'How to do (or not to do)... A stakeholder analysis', *Health policy and planning*, vol. 15, no. 3, pp. 338–345.
- Verkeersnet (2016) *TomTom en INRIX verschillen van mening over steden met de meeste files* [Online]. Available at <http://www.verkeersnet.nl/18647/tomtom-en-inrix-verschillen-van-mening-over-steden-met-de-meeste-files/> (Accessed 31 August 2016).
- Vickerman, R. (1991a) 'Infrastructure and Regional Development: Introduction', in Vickerman, R. (ed) *Infrastructure and Regional Development*, London, Pion Limited, pp. 1–8.
- Vickerman, R. (1991b) 'Other Regions' Infrastructure in a Region's Development', in Vickerman, R. (ed) *Infrastructure and Regional Development*, London, Pion Limited, pp. 61–74.
- Vickerman, R. (1991c) 'Transport infrastructure in the European community: new developments, regional implications and evaluation', in Vickerman, R. (ed) *Infrastructure and Regional Development*, London, Pion Limited, pp. 36–50.
- Vickerman, R. (2015) 'High-speed rail and regional development: The case of intermediate stations', *Journal of Transport Geography*, vol. 42, pp. 157–165.
- Vickerman, R., Spiekermann, K. en Wegener, M. (1999) 'Accessibility and economic development in Europe', *Regional Studies*, vol. 33, no. 1, pp. 1–15.
- VID (2015) *File top50 over 2015* [Online], VID. Available at <http://www.vid.nl/top50.html> (Accessed 6 April 2016).
- Voogd, H., Woltjer, J. en Van Dijk, T. (2012) *Facetten van de planologie*, 2012nd edn, Alphen Aan den Rijn, Kluwer Uitgeverij.
- VVD Groningen (2015) *VVD Groningen stelt schriftelijke vragen over defecte spoorbrug Weener* [Online], Groningen, VVD Groningen. Available at <http://groningen.vvd.nl/nieuws/9793/vvd-groningen-stelt-schriftelijke-vragen-over-defecte-spoorbrug-weener> (Accessed 6 January 2016).
- Wardman, J. en Nicolás Ibáñez, J. (2012) 'The congestion multiplier: Variations in motorists' valuations of travel time with traffic conditions', *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, vol. 46, no. 1, pp. 213–225.
- Wardman, M. (2001) 'The value of travel time: a review of British evidence', *Journal of Transport Economics and Policy*, vol. 32, no. 3, pp. 285–316.

- Wardman, M., Batley, R., Laird, J., Mackie, P. en Bates, J. (2015) 'How should business travel time savings be valued?', *Economics of Transportation*, vol. 4, no. 4, pp. 200–214.
- Webley, S. (1985) *Stiffening of the Sinews of the Nation*, Londen, British Nord American Committee.
- Wener, R. E. en Evans, G. W. (2011) 'Comparing stress of car and train commuters', *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, vol. 14, no. 2, pp. 111–116.
- Weser Kurier (2015) *Weser-Kurier: Zur "Wunderline" Bremen-Groningen schreibt Peter Mlodoch*: [Online]. Available at <http://www.presseportal.de/pm/30479/2931926> (Accessed 21 September 2016).
- WFB (n.d.) *Retail* [Online], Bremen, Wirtschaftsförderung Bremen GmbH. Available at <https://www.wfb-bremen.de/en/wfb-key-industries-retail> (Accessed 8 March 2016).
- Wiederline (2015) *Vanaf 13 december nieuwe dienstregeling noordelijke treinlijnen - Wiederline* [Online], Groningen. Available at <http://www.wiederline.com/persbericht-arriva-vanaf-13-december-nieuwe-dienstregeling-noordelijke-treinlijnen/> (Accessed 4 February 2016).
- Wunderline (2014) *Factsheet Wunderline*, Wunderline [Online]. Available at <http://www.wunderline.nl/wp-content/uploads/2014/12/Factsheet-Wunderline.pdf> (Accessed 15 December 2015).
- Wunderline (2016) *Onderzoek herstel Friesenbrücke nog niet afgerond* [Online], Groningen. Available at <http://wunderline.nl/onderzoek-herstel-friesenbrucke-nog-niet-afgerond/> (Accessed 8 September 2016).
- Zeit (10-10-2014) 'Armer Nordosten, reicher Südwesten', *Zeit*, 10 October [Online]. Available at <http://www.zeit.de/wirtschaft/2014-10/bundeslaender-bip> (Accessed 8 March 2016).
- Zhang, S., Jiang, K. en Liu, D. (2007) 'Passenger transport modal split based on budgets and implication for energy consumption: Approach and application in China', *Energy Policy*, vol. 35, no. 9, pp. 4434–4443.

Bijlagen

Overzicht van alle bijlagen:

Bijlage 1: Tabel van de geïnterviewden	Blz. 89
Bijlage 2: Interviewguide	Blz. 90
Bijlage 3: Samenvatting interviews	Blz. 92
Bijlage 4: Codering	Blz. 134
Bijlage 5: Overzicht van alle figuren	Blz. 136
Bijlage 6: Overzicht van alle tabellen	Blz. 136
Bijlage 7: Foto's van de folder van het toeristische bureau van Leer.	Blz. 137
Bijlage 8:Kruistabel hypothesen en deelvragen	Blz. 140
Bijlage 9: Foto's van de situatie	Blz. 140

Bijlage 1: Tabel van de geïnterviewde stakeholders

Organisatie	Persoon	Functie	Datum Interview
Gemeente Oldambt	Hans de Wolf	Beleidsadviseur Economische Zaken	31-05-2016
Universität Bremen	Michael Thiele	International coordinator/study programm coordinator Geography	01-06-2016
Provincie Groningen	Ina de Lange	Projectleider Kwaliteitsverbetering Groningen-Bremen	11-05-2016
Gemeente Groningen	Jaap Hut	Beleidsadviseur Economische Zaken	13-05-2016
Flixbus	Arthur Kamminga	Afdeling Netwerkplanning	19-05-2016
Eems Dollard Regio	Karel Groen	Directeur	08-06-2016
Landkreis Leer	Monika Loger	Verantwoordelijk voor ÖPNW (openbaar vervoer) in Landkreis Leer	15-06-2016
Denies	Bettina Fabich	Strategieadviseur Wunderline	21-06-2016
Stadt Weener	Ludwig Sonnenberg	Burgemeester	23-06-2016
Industrie und Handelskammer Ostfriesland	Alexander Malchus	Verantwoordelijk voor infrastructuur, scheepvaart en havens	06-07-2016
Stadt Oldenburg	Norbert Meis	Fachdienst Verkehrsplanung	14-07-2016

Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen	Falk Fehlsfeld		15-07-2016
Tourist-information Leer	Kurt Radtke	Geschäftsführer	13-07-2016
Arriva Trein	Yvonne Dubben	Ontwikkelmanager Regio Noord	07-10-2016
Arriva Touring	Pieter de Jong	Verantwoordelijk voor treinvervangend vervoer en groepsvervoer	07-10-2016

Bijlage 2: Interviewguide

Dit is een voorbeeld van de interview guide. Voor elk interview werd de interview guide een klein beetje aangepast, zodat bij elke stakeholder de nuances net wat anders gelegd werden. Ook is een schakeltabel bijgevoegd waarin te zien is welke vragen welke hypothesen beantwoorden.

Interview guide

Introductie

Ik zal mezelf zo eerst voorstellen, vervolgens zal ik kort uitleggen hoe het interview gaat en daarna zal het interview gehouden worden.

Ik ben Jos de Lange en ik doe de master Economische Geografie van de faculteit Ruimtelijke Wetenschappen van de Rijksuniversiteit Groningen. Mijn masterscriptie gaat over het tijdelijk verdwijnen van de directe spoorverbinding tussen Groningen en Leer door het ongeluk met de Frieschenbrücke en wat hiervan de ruimtelijk-economische effecten zijn en de effecten voor vervoersstromen. Mijn begeleider is Paul van Steen, docent van de faculteit Ruimtelijke Wetenschappen van de Rijksuniversiteit Groningen.

De dataverzameling bestaat uit kwalitatieve data door middel van interviews met stakeholders. Hiervoor worden interviews gehouden met mensen van de (provincie, gemeente, Arriva, Flixbus, Duitse overheden, andere organisaties).

Het interview bestaat uit een aantal vragen met verschillende invalshoeken. Er zullen vragen zijn over de verbinding zelf, maar bijvoorbeeld ook over de perceptie die mensen hebben van de verbinding en over de samenwerking en interactie tussen de verschillende regio's in Nederland en Duitsland.

Ik ga zo eerst vragen of ik het interview mag opnemen. Als u hiervoor toestemming geeft, zal ik het interview opnemen. Deze opname zal ik gebruiken om een samenvatting te maken van het interview en deze samenvatting zal ik naar u toe sturen. Deze samenvatting zal ook als bijlage bij de scriptie gevoegd worden.

Nadat ik toestemming heb gevraagd voor het opnemen van het interview, zal ik de opname starten en dan kan het interview beginnen.

Mag ik het interview opnemen?

Interview:

Vragen (afhankelijker per organisatie kan er een keuze gemaakt worden):

1. Wat is uw functie en op wat voor manier heeft uw organisatie te maken met de spoorlijn Groningen Leer?
2. Wat is de invloed van het ongeluk op de reizigersaantallen (per trein of per bus)?
3. Is de verbinding wel verslechterd? (Sneller met directe bus bijvoorbeeld)
4. Waarom denkt u dat, ondanks dat de verbinding eigenlijk niet verslechterd is, het aantal reizigersaantallen toch behoorlijk gedaald is (van ongeveer 700 naar 200)? Denken mensen dat de verbinding meer verslechterd is dan dat hij in werkelijkheid is? (Perceptie bus versus trein, meer gedoe, overstap, lage frequentie van de directe bus, comfort).
5. De auto speelt een grotere rol in de vervoersrelatie tussen Groningen en Leer (en verder Duitsland in) dan dat de trein deed. Maar voor welke groepen (studenten/toeristen) speelde de trein toch een belangrijke rol? Zou het kunnen dat deze groep, voor zover mogelijk, is overgestapt op een andere modaliteit en dan voornamelijk de auto (of naar Flixbus)? Zo ja, hoe moeilijk is het om deze groep weer terug in de trein te krijgen (perceptie trein versus auto)? Of denkt u dat een deel van de reizigers de reis gewoon niet meer maakt?
6. Hoe nuttig was de lijn eigenlijk? Misschien meer psychologisch dan economisch?
 - a. Relatief rustige verbinding (was 700 reizigers per dag) tussen twee gebieden met relatief weinig inwoners, de lijn vervoert relatief weinig mensen, ook in vergelijking met andere grensovergangen in Nederland. De snelweg veel meer gebruikt (maar ook nog relatief rustig in vergelijking met andere grensovergangen).
 - b. (Economische) effecten misschien ook wel relatief beperkt door het kleine reizigersaantal?
7. Wat voor interactie is er vanuit uw organisatie met de andere regio (Nederland of Duitsland)? Hoe denkt u dat de interactie (op verschillende vlakken) is tussen de Duitse en de Nederlandse regio's? Ook in vergelijking met de interactie met het westen van Nederland/rest van Duitsland? Wat voor kansen liggen er in Duitsland/Nederland?
8. Wat is de invloed van het ongeluk op de interactie tussen Groningen en de Duitse regio's? Zowel economisch, cultureel als in de perceptie van de mensen? Minder mensen reizen met de trein, dus misschien ook wel minder interactie (denk bijvoorbeeld aan minder toeristen)?
9. De spoorlijn verbindt Groningen en Leer met elkaar, maar tussen Groningen en Leer is er niet zoveel interactie als tussen Groningen en Oldenburg/Bremen. Heeft de spoorlijn misschien meer waarde als onderdeel van de verbinding Groningen-Bremen dan als losstaande verbinding tussen Groningen en Leer? Gelet ook op de pogingen om de verbinding tussen Groningen en Bremen behoorlijk te versnellen? Misschien ook weer in de perceptie van mensen (bestuurders, vervoersas Amsterdam-Hamburg)?
10. Wat is de invloed van het ongeluk met de spoorbrug op de ambities voor een snellere spoorverbinding tussen Groningen en Bremen?
 - a. Vertraging van het project (ook nu het herbouwen van de verbinding misschien wel tot 10 jaar gaat duren)?
 - b. Wat voor andere mogelijkheden zijn er om het vervoer tussen Groningen en Bremen eventueel te kunnen versnellen?

11. Wat voor maatregelen zijn er genomen om de effecten van het ongeluk met de spoorbrug te beperken?

Afsluiting

Dit waren mijn vragen. Heeft u nog iets dat ik moet weten en ben vergeten te vragen?

Dan wil ik u hartelijk bedanken voor het interview. Moet ik het interview als ik het uitgetypt heb nog naar u opsturen, zodat u het na kunt lezen? Wilt u dat ik de scriptie als hij af is (kan nog niet zeggen wanneer dat is) naar u opstuur?

Nogmaals bedankt

Schakeltabel

	Hypothese 1	Hypothese 2	Hypothese 3	Hypothese 4	Hypothese 5	Hypothese 6
Vraag 1						
Vraag 2						
Vraag 3						
Vraag 4						X
Vraag 5			X			X
Vraag 6	X	X				
Vraag 7						
Vraag 8				X		
Vraag 9					X	
Vraag 10						
Vraag 11						

Bijlage 3: Samenvattingen van de interviews

Gemeente Oldambt

Functie: Beleidsadviseur Economische Zaken. Die functie heeft te maken met economische ontwikkelingen, het is de taak om daar gevraagd en ongevraagd advies over geven. Ook het opstellen van een beleidsplan hoort erbij. Daarnaast ook projectleider en het volgen van de uitvoering van een aantal economische doelstellingen, onder andere de optimalisering van de samenwerking met Duitsland. Projectleider voor de Duits-Nederlandse samenwerking vanuit de gemeente Oldambt. Ook nog de functie van projectleider van Duits-Nederlandse samenwerking die er nu al is volgens Interregmiddelen.

Het is de bedoeling om gezamenlijk te komen tot een sociaal-economische regio, tussen Oldenburg en Groningen in, Emden en Delfzijl vallen ook binnen die regio. Zowel de Duitse als de Nederlandse kant heeft last van demografische ontwikkelingen, dit kan ertoe leiden dat op de langere termijn, bedrijven een tekort aan vakpersoneel zouden kunnen krijgen. Dit probleem speelt al een klein beetje aan de Duitse kant. Er zal ook een toename van de zorg komen, dit doordat er steeds meer ouderen in het gebied blijven wonen. Het is een doelstelling om de regio interessant te houden voor jongeren. Die jongeren gaan wel eerst weg om te studeren en om de wereld te verkennen, maar er moet wel (en dat moet ook duidelijk zijn) genoeg mogelijkheden voor een carrière zijn in de regio, zowel in Nederland als in Duitsland. Dit betekent dat er net zoveel mogelijkheden voor jongeren zouden moeten zijn in zowel Duitsland als Nederland.

Het is lastig om een indicatie te geven van het aantal mensen dat vanuit Oldambt met de trein naar Duitsland gaat. De respondent kan dat niet goed beoordelen. Er was wel een grote toename van al het verkeer. Het is wel makkelijk voor mensen uit Oost-Groningen of Winschoten. Je kan gewoon in de trein naar Duitsland stappen, ook omdat in Leer de verbindingen richting andere delen van Duitsland goed zijn. De trein is een versterking geweest van de infrastructuur en mobiliteit van Oost-Groningen richting Duitsland. Het vervoer was ook omgekeerd, steeds meer Duitsers die trein namen vanuit Leer richting Nederland.

Er komen veel Duitsers naar Winschoten, vooral op vrijdag en zaterdag. Maar veel Nederlanders gaan in het weekend ook naar Duitsland toe. Voor het doen van boodschappen en in de beleving is er eigenlijk geen grens.

Door het wegvallen van de verbinding zullen veel mensen een andere manier van vervoer gevonden hebben. Iemand die afhankelijk is van het openbaar vervoer zal niet meer de grens over gaan en anderen zullen met de auto gaan. Misschien dat er ook nog wat mensen met de fiets naar Bunde gaan, maar ze gaan niet meer met de bus, dat is te omslachtig. Gevoelsmatig dan. Een aantal mensen zal kunnen zeggen dat ze dan maar met een ander kanaal gaan, via bijvoorbeeld Enschede of Arnhem, gaan ze daar de grens over.

Het is ook niet bekend (of niet goed genoeg bekend) dat er in het noorden een goede treinverbinding ligt naar Duitsland. Voorbeeld met Hannover. Het is niet gelukt om de infrastructuur van Groningen naar Bremen goed op de kaart te zetten. Als je vanuit Groningen Duitsland in wil (met de trein), dan zal je heel vaak naar het Zuiden verwezen worden. De lijn is relatief onbekend, is nu alleen maar bekend vanwege het ongeluk. De lijn wordt desondanks niet gezien als een vaste infrastructuurverbinding.

Er ligt een infrastructuur die je kunt gebruiken, het is aan de mensen zelf of ze het ook willen gebruiken, maar het is ook nodig om goed bekend te maken dat die infrastructuur er ligt. Als het voor de regio al

niet lukt om de verbinding bekend genoeg te maken, dan zal dat zeker gelden voor de rest van de wereld. Het is belangrijk dat je aan de rest van Nederland (via de NS of andere bureaus die daar verantwoordelijk voor zijn) laat zien dat er ook in het noorden een infrastructuur is die je kunt gebruiken.

De gemeente Oldambt is er ook voor de grensoverschrijdende arbeidsmarkt. Wij denken dat voor jongeren, maar ook voor ouderen, een baan aan de andere kant van de grens soms interessanter is, omdat aan deze kant van de grens soms niet de juiste werkgever is. Maar als die werkgever er aan de andere kant wel is, kan je daar eventueel gaan werken en op die manier weer financieel onafhankelijk van anderen worden. Maar als je geen auto hebt of niet in de financiële positie bent om een auto direct aan te schaffen, dan is het openbaar vervoer ideaal, helemaal als het bedrijf dan ook in Weener of in Leer zou zijn. Nu dit wegvalt kun je met de bus, maar dit kan dan weer een mentale barrière opwerpen.

Door de bus is het misschien nodig om een overstap te maken. Dat betekent dat je eigenlijk twee bewegingen moet maken, eigenlijk zijn we nu meer op het niveau van 'Beam me up Scotty'. Het is ook omslachtig, zeker als je bijvoorbeeld ook koffers en tassen hebt. Dat kan betekenen dat mensen nog wel een keer extra nadenken voordat ze de trein/bus pakken. Het onderbuikgevoel speelt wel mee.

Vanuit Winschoten is er eigenlijk geen overstap bijgekomen, zowel de trein als de bus rijden in één keer naar Leer toe. Maar met bijvoorbeeld een kinderwagen of een fiets is het toch een stuk lastiger.

Vanuit de Duitse kant komen er heel veel fietstoeristen naar het gebied rondom Winschoten. Die pakken dan de trein vanuit bijvoorbeeld Bremen en gaan ze naar Nederland toe. In Leer moeten ze dan overstappen en moeten ze nu met de bus. Ook al is het wel mogelijk om gewoon vanuit Leer te fietsen, vormt het wel een extra obstakel. Het vormt een inbreuk op de vakantie-ervaring en daar hebben mensen last van en het kan er toe leiden dat mensen minder snel richting Winschoten komen.

Voorbeeld van toilet dat niet aanwezig is in de bus. Dat (samen met het hier bovengenoemde) zijn overwegingen van mensen om wel of niet meer te gaan. Mensen zien alles als een mogelijk probleem, dat is het makkelijkste.

De perceptie van mensen is een stuk slechter geworden, dat terwijl de verbinding eigenlijk helemaal niet zo heel veel verslechterd is. Mensen hebben een bepaalde invulling. Voorbeeld met het kunstwerk.

Netwerk Noord is een samenwerking van de gemeente Oldambt en de Landkreis Leer waarin de focus ligt op het versterken van de arbeidsmarkt, economie en onderwijs. Dat is in 2012 ondertekent. Door de groei aan de Duitse kant is in het kader van Interreg een koepelproject neergezet en dat heeft vijf thema's die te maken hebben met arbeidsmarkt, onderwijs, mobiliteit en ondernemerschap en projectleiding (maar die ligt bij de Interreg) en die vijf thema's zijn weer opgedeeld in dertien stukken om stappen te kunnen zetten richting een sociaaleconomische regio. Het begrip mobiliteit speelt daar ook een rol in. Wat is er naast de trein nog? Zo is er wel een verbinding van Flixbus tussen Groningen en Oldenburg/Bremen, maar waarom stopt die niet in Oldambt? Het hele tussenliggende gebied wordt niet bediend. Maar er is geen verbinding tussen Oldambt en Leer met een bus. Nu is het de vraag of er wel vraag naar is. Dit kan een kip-ei-verhaal worden. De arbeidsmarkt biedt meer ruimte dan dat er aanbod is, dat betekent dat het aanbod vanuit de Nederlandse zijde gestimuleerd kan worden om een baan te krijgen in Duitsland. Als mensen eigen vervoer hebben of met de trein kunnen, is dat geen probleem. Maar op het moment dat mensen op plekken moeten zijn waar de trein niet komt (en geen auto hebben) dan kan dit een probleem opleveren. Het openbaar vervoer is alleen maar gericht op de eigen contreien. Om de trein interessant te maken, moeten er voldoende mobiliteitsmogelijkheden

zijn. Een oorzaak hiervan is een, langs de gehele Nederlandse grens, slecht functionerend openbaar vervoerssysteem (grensoverschrijdend).

Als je de mensen de mogelijkheid niet biedt, dan weet je in ieder geval zeker dat mensen er geen gebruik van maken. Als je ze de mogelijkheid wel geeft, maar mensen maken er geen gebruik van, dan kun je de discussie aan gaan en er eventueel iets aan doen.

Om mensen in het buitenland te laten werken, is het nodig om alle drempels (zoals vervoer en taal) weg te halen. Taal kan een drempel zijn, maar daar zijn mensen mee te helpen. Ook is het dialect aan beide kanten van de grens wel redelijk gelijk.

Wat betreft de waarde van de spoorlijn Groningen-Leer ten opzichte van de waarde Groningen-Bremen (en verder Duitsland in):

Oldambt heeft nog een klein beetje geluk dat Leer een halteplek is, anders zou men vanuit Groningen misschien wel de directe verbinding van Groningen naar Oldenburg/Bremen/Hamburg en de rest van de wereld laten liggen. Dat is de visie vanuit het provinciale, vanuit het Noordelijke. De respondent snapt het wel, maar het is maar de vraag in hoeverre de Duitse kant dezelfde behoefte heeft als de Nederlandse kant. Ze vinden het allemaal wel leuk in Bremen en Hamburg, maar voor Ostfriesland heeft het een grotere waarde (kan het zijn). Als dat onvoldoende door de provincie wordt onderkent, dan zal de ontwikkeling van de treinverbinding tussen Groningen en Oldenburg stil komen te liggen. Men richt zich op het gebied Groningen, Oldenburg/Bremen/Hamburg en vergeet daarbij dat daar tussen iets ligt, dat zijn namelijk alle partijen die ook te maken hebben met de optimalisering van de treinverbinding en die daar misschien ook wel toestemming voor moeten geven. Als die niet gerespecteerd wordt en er niet gekeken wordt naar hun belangen, dan kan het lastig worden (type-A-effecten). Die partijen hebben heel lang hun best gedaan voor de verbinding, maar dat moet wel gerespecteerd worden. Er moet rekenschap gehouden worden met alle partijen.

De respondent denkt dat er in Nederland meer enthousiasme is voor het project dan in Duitsland. Nederland heeft wel de Zuiderzeelijn 'gehad', maar dat is niks meer. Daar is niks meer te halen, daarom richten ze zich opeens heel enthousiast richting Duitsland, richting Hamburg, maar wat heeft Hamburg daar aan? Wat heeft Bremen er aan? Wat heeft Willems haven er aan? Die zien op zich wel mogelijkheden, maar het tussengebied ziet negatieve extra effecten (extra goederenvervoer, extra treinen), wat is de meerwaarde voor het tussenliggende gebied? Maar op het moment dat het mogelijk is om Ostfriesland te versterken en op die manier richting Hamburg kunt gaan, dan hebben de Duitsers onderling ook belangen en dan kan het een stuk makkelijker. Dit geldt ook voor Oost-Groningen.

De gemeente Groningen kijkt naar Oldenburg, Bremen en Hamburg en niet naar het tussenliggende gebied. Dat is vanuit hun positie logisch en niet erg, maar het kan het wel moeilijker maken om de doelstellingen te realiseren.

Er moet ook rekening worden gehouden met de Meyer-werf. Het is belangrijk om daar (en met het overige achterland) rekenschap te houden.

Michael Thiele (universiteit Bremen)

Functie: Twee functies bij de faculty of Social Sciences in Bremen. De eerste functie is 'the study programm coordinator of Geography'. De tweede functie is de internationale adviseur/coördinator (een beetje zoals Paul van Steen).

De reis van Bremen naar Groningen ging prima de laatste keer. We namen de directe bus van Leer naar Groningen en vanuit Groningen namen we de trein richting Meppel en Amsterdam. De kwaliteit van de reis was wel goed, de enige vertragingen waren in Duitsland, maar dat is daar meer normaal dan in Nederland. Dit komt ook omdat het stuk tussen Leer en Oldenburg enkelspoor in plaats van dubbelspoor. De kwaliteit van de reis was ongeveer net zo goed als dat het eerst (met de trein) was.

Een van de redenen dat het reizigersaantal is verminderd is dat de directe snelle bus tussen Groningen en Leer maar 1x per 2 uur rijdt. Er rijdt ook wel een bus met een overstap in Winschoten, maar die duurt wel langer. Een andere reden is dat in het algemeen mensen in Duitsland liever in de trein blijven zitten als ze al in de trein zitten in plaats van overstappen. Als mensen met de bus naar Groningen zouden willen, dan pakken ze de directe bus (van bijvoorbeeld Flixbus). Als ik kijk naar de mogelijkheden om van Groningen naar Bremen te komen: eerst hadden we een lokaal busbedrijf die zorgde voor een verbinding tussen Groningen en Bremen via Oldenburg (Public Express). Zij waren zeer populair. Het is pas sinds 1 of 2 jaar dat de treinen meer frequent rijden tussen Groningen en Leer. Dit zorgde ervoor dat de trein een stuk populairder werd. Ook werd afgelopen jaar het Niedersachsenticket geïntroduceerd. Dit is een zeer goedkoop ticket, Public Express is hierdoor gestopt. Die hebben aangegeven dat ze hier niet mee konden concurreren. Ook voor studenten is de trein aantrekkelijker, dit omdat zij gratis met de trein tot aan Leer kunnen reizen (voor zowel Duitsers als Nederlanders).

De respondent weet niet precies hoeveel mensen er met de trein van Groningen naar Bremen reizen. VIH, LNVG of Arriva kunnen wat meer vertellen. Niedersachsen wil nieuwe treinstations openen. Er is ook eentje op de lijn tussen Groningen en Leer. Daar zijn schattingen gemaakt van hoeveel mensen de nieuwe stations gebruikt worden. Bunde was een van die stations, de andere was Ihrhove. Er zou data beschikbaar moeten zijn over deze stations. Deze stations waren in een soort van proces samen met 20 andere stations in Niedersachsen die eventueel heropend zou worden. Hierbij werd gekeken naar reistijden, maar ook naar andere dingen zoals aansluitingen.

Vanuit het oogpunt van Hamburg of Bremen is Groningen eigenlijk niet zo relevant. Voor de regio Leer-Emden-Oldenburg heeft Groningen wel een attractiviteit, omdat het niet ver is en je er goed kunt winkelen. Maar in Bremen zien ze de connectie naar Groningen niet als heel belangrijk. In het algemeen wordt alles wat achter Oldenburg gezien als de rand van het land (periferie). Als je kijkt naar het spoorstelsel in Duitsland de ICE's stoppen in Oldenburg, die gaan niet verder. Er is maar 1 trein per uur tussen Oldenburg en Leer en is ook maar enkelspoor. Zelfs het stuk in Duitsland tussen Oldenburg en Leer (Emden) is eigenlijk niet zo relevant. De havens zijn belangrijker voor Bremen, de havens in Emden, Bremerhaven en Wilhelmshaven. Het belangrijkste is eigenlijk om de goederen van de havens naar het binnenland te krijgen. Dat heeft niet zoveel te maken met de oost-west-connectie tussen Leer en Oldenburg, maar meer de noord-zuid-connecties, zoals de spoorlijn van Emden naar Rheine en verder zuidwaarts. Voor het goederenvervoer is het oost-west-verkeer niet interessant. Voor passagiers vanuit Bremen en Hamburg is het vaak sneller om via Osnabrück en dan via Bad Bentheim en Twente te gaan. De lijn tussen Groningen en Bremen is vooral voor lokaal verkeer. Ook is de verbinding vaak goedkoper via Groningen.

Op het moment dat de lijn wordt geüpgrade op een manier waardoor de reistijd wordt verkort, zal dat meer reizigers trekken. Het zou dan ook meer mensen kunnen trekken die naar Amsterdam willen.

Maar goed, zelfs voordat de brug was verwoest, stopte de trein overal, de rit duurde gewoon te lang. Toen we de vervangende bus namen, konden we zien hoe leeg het landschap was en hoe leeg de snelweg is. Er is geen file, de bus kon non-stop doorrijden, het was een snelle rit. Na Oldenburg komen er meer files. De trein die elke 5 of tien kilometer stopt is gewoon te sloom.

Groningen moet het initiatief nemen voor het upgraden van de lijn. Want voor Duitsland is het niet zeer relevant (zelfs de lijn tussen Oldenburg en Leer niet). Een interessante case om mee te vergelijken, ondanks een verschil in grootte van de steden, is de connectie tussen Hamburg en Kopenhagen. Het zijn vooral de Deense mensen die de tunnel gaan bouwen onder het water door. De Deense staat betaalt het meest, maar aan de Duitse kant is het een ruraal gebied met lage bevolkingsdichtheid. Het planningsproces in Duitsland is vrij sloom. De tunnel zal af zijn, maar de Duitsers zijn dan nog niet begonnen met het aanleggen van de nieuwe spoorlijn.

De kapotte brug wordt meer gezien als een lokaal probleem. In Bremen was het niet eens echt nieuws. Het verdwijnen van de brug is meer een probleem van de mensen die het gebruiken voor fietsen. Het was niet alleen een spoorbrug, maar ook een brug voor fietsers en voetgangers. Er waren een paar dorpen aan de oostkant van de Eems, maar mensen die naar Weener gaan moeten een omweg nemen van 20 kilometer. Voor mensen die moeten lopen of fietsen is de omweg te groot. Ze zijn aan het denken aan het openen van een veerpont.

Wij hadden de vrees dat de reis nog een stuk langer zou duren dan normaal, maar de expressbus tussen Groningen en Leer, voor mijn persoonlijke opinie, is goed genoeg, want hij is niet slomer dan de trein. De bus is niet zo comfortabel en de informatie waar de bus vertrekt is vrij slecht. De expressbus heeft ongeveer, van de vier keer dat ik hem gereden heb, de bussen waren niet leeg. Er waren altijd wel 30-40 mensen op de bus. Mensen gebruiken de verbinding. Het kan beter, de directe bus kan elk uur rijden, maar misschien zijn er daar niet genoeg passagiers voor.

Vanuit de universiteit Bremen worden er studenten en docenten naar Groningen gestuurd (en ook weer terug). Het ongeluk met de brug heeft hier geen invloed op. In het begin waren er wel zorgen over wat er zou gaan gebeuren, maar voor mij is de situatie prima. Het zou wel zin hebben om de frequentie van de directe bus te verhogen, maar vanuit ons oogpunt is het oké. Maar Bremen is belangrijker voor Groningen, omdat Bremen groter is en een groter vliegveld heeft. Veel Nederlandse mensen vliegen bijvoorbeeld vanuit Bremen. Maar er vliegen niet veel Duitsers vanuit Groningen, die gaan eerder naar Hamburg.

De meeste mensen die vanuit Bremen en Oldenburg naar Groningen zijn vooral toeristen, die graag een andere stad met een andere atmosfeer willen bezoeken, of om te shoppen. Dit omdat winkels in Nederland op zondag open zijn (en niet in Duitsland) en sommige producten zijn beter of goedkoper in Nederland.

De relevantie van de brug is zeer lokaal of regionaal. Met de slome treinverbinding tussen Groningen en Oldenburg is de significantie voor de verbinding tussen het urbane gebied van Groningen en het urbane gebied van Oldenburg/Bremen is niet zo groot. Er rijden frequent bussen. Als de cross-border-interactie zou worden verbeterd in de toekomst, is daar ook een verbeterde spoorverbinding voor nodig. Een kleine reconstructie van de spoorbrug voldoet daarvoor niet.

Een ander probleem is de Meyer-werf.

Als dit was gebeurd in Nederland, dan was er veel sneller een oplossing gevonden, hetzij via vervanging, het zij via een snellere verbinding.

Het is wel een kans, nu moet er wat gebeuren. Ze zijn nog aan het kijken of ze het kunnen repareren of dat ze de bus echt moeten vervangen. Als het goedkoop te repareren is, dan moeten ze dat doen. Maar eigenlijk moeten ze nu kijken of ze de verbinding kunnen versnellen, ook omdat er aan de Duitse kant nu meer plaatsen zijn die een treinstation krijgen (zoals Bunde en Ihrhove), zodat het aantal passagiers ook aan de Duitse kant omhoog gaan.

De auto speelt een belangrijke rol. Er is geen grenscontrole, de snelweg is niet heel file-gevoelig. Tussen Bremen en Oldenburg de trein is net zo snel, maar tussen Oldenburg en Groningen is de trein veel langzamer. Iedereen die een auto heeft en die misschien niet hoeft te parkeren in het centrum van Groningen, zal meestal de auto pakken. De auto heeft een groter aandeel dan het openbaar vervoer.

Functie: Projectleider kwaliteitsverbetering Groningen-Bremen.

Groningen-Leer is een onderdeel van het traject Groningen-Bremen. Groningen-Leer is ook een onderdeel van de Noordelijke treinconcessie die in 2005 is gegund aan Arriva. De provincie Groningen is samen met de Landesnahverkehrschaft de opdrachtgever op deze lijn. De rol van de provincie is om het openbaar vervoer binnen de provincie goed te verzorgen.

Het plan was om het traject naar Bremen te gaan versnellen, de kwaliteit verbeteren. Daar zit, naast de kwaliteit van het openbaar vervoer, nog een ander belang achter. Groningen is een krimpregio, leefbaarheid is een belangrijk thema en wij denken dat met infrastructuur en openbaar vervoer de leefbaarheid verbeterd of in ieder geval niet verslechterd kan worden. Aan de andere kant van de grens is het een vergelijkbaar gebied. Wij denken dat er voor Groningers veel kanten liggen in het oosten. Wij zijn nog heel erg geneigd om naar het westen te kijken, maar aan de oostkant liggen ook kansen (voor beide partijen). Eerst is er een onderzoek gedaan naar draagvlak. Daar kwam best wel een sceptisch beeld uit: 'waar doe je het dan eigenlijk voor?'.

Kwaliteit bepaalt je aantal reizigers. Als de kwaliteit slecht is, gaan mensen niet (of minder snel). Een soort van kip-ei-verhaal. Toen is er een marketingcampagne opgestart, de frequentie tussen Groningen en Leer is verhoogd. Vanaf 2011, toen we er echt heel actief mee bezig zijn gegaan tot vlak voor dat de brug er uit lag is er een reizigersgroei gerealiseerd van 200 per dag eerst tot zo'n 7-750 reizigers per dag. Dat klinkt heel weinig, maar de verbinding (ook met de auto) is gewoon heel rustig. Het is een dunbevolkt gebied. Vlak voordat de brug er uit lag, is er in samenwerking met Arriva een loket geopend waarin Duitse kaarten te koop waren. Sinds afgelopen zomer is ook het Niedersachsenticket beschikbaar. De provincie heeft niet de exacte cijfers, maar de reizigersaantallen zijn ongeveer weer terug op het niveau waar ze ooit gestart zijn, dus weer terug naar ongeveer 200. Er worden nu bussen ingezet, de bezetting daarvan wisselt. Dit was in de trein ook wel zo, maar het is nu wel duidelijker zichtbaar.

Het is jammer dat het reizigersaantal zo gedaald is, maar er zit ook een positief effect aan het ongeluk. Mensen hebben het nu wel over de lijn. Een probleem was namelijk ook dat veel mensen niet van de verbinding wisten. Door het ongeluk is de verbinding wel een stuk groter geworden.

De trein speelt een belangrijke rol bij het toerisme, dagjesmensen of winkelend publiek. Een groot deel van de mensen zijn ook doorreizigers, die stappen in Leer over naar Bremen of naar het Zuiden. De lijn wordt ook gebruikt door scholieren. Maar daar valt nog wel winst te halen. We waren, samen met Arriva, bezig om het voor studenten eenvoudiger te maken en aantrekkelijker te maken om met de trein te gaan, dit zou moeten via tariefintegratie.

Het zakelijke verkeer is een wat moeilijkere doelgroep, dat heeft te maken met de kwaliteit. De trein kan ideaal zijn omdat je kan doorwerken. Maar met een stoptreintje waarin dat veel moeilijker is en met een overstap in Leer, ook met een slechtere punctualiteit in Duitsland. Een van de speerpunten van Groningen-Bremen is om het comfort en de toegankelijkheid te verbeteren, waardoor het ook mogelijk wordt om de zakelijke doelgroep te binden.

Openbaar vervoer moet jaarlijks heel veel geld bij, economisch kan het niet uit en dat is ook niet de ambitie van de provincie. De provincie draagt wel een gezamenlijke verantwoordelijkheid met de vervoerder dat die er een beetje aan kan verdienen. Maar de provincie focust zich vooral op de regio. Deze verbinding is wel noodzakelijk om economische ontwikkeling in de regio te stimuleren. Niet zozeer door het vervoer zelf, maar het vestigingsklimaat kan beter worden. In gebieden waar je met de trein kunt, dat zijn dichtbevolkte en aantrekkelijke gebieden. Een auto is, zeker de laatste jaren en

dat zal volgens mij alleen nog maar versterken, minder vanzelfsprekend geworden. Veel jeugd gaat op zoek naar andere vormen van mobiliteit, deels misschien vanuit oogpunt van het milieu, maar het is ook gewoon ontzettend duur. De OV-studentenkaart heeft daar ook een belangrijke rol in gespeeld. Studenten zijn gewend aan het openbaar vervoer en stappen niet zomaar meer over op de auto.

Voor bedrijven wordt het vestigingsklimaat ook beter. De bedrijven worden beter toegankelijk voor personeel. Maar de verbetering van het spoor kan ook kansen bieden voor het goederenvervoer door een verhoogde capaciteit. Er is nu nauwelijks goederenvervoer op de lijn. Er zijn wel plannen, maar er rijdt nog bijna niets aan goederenvervoer.

Het ongeluk heeft geen invloed op de ambities van het project richting Bremen. Daar zijn nu allerlei onderzoeken naar, dat is een heel complex project. De planning is, en blijft ook zo, dat er pas in 2021/2022 echt iets gedaan wordt met infrastructuur. Dan gaan wij er vanuit dat die brug dan al klaar is. Het biedt zelfs mogelijkheden omdat er nu geen treinen rijden tussen Bad Nieuweschans en Leer, is het mogelijk om daar makkelijker maatregelen te treffen. Normaal gesproken zijn er allerlei processen nodig om te kunnen werken op een traject waar treinen rijden, maar daar heb je nu geen last van. Daarom zou het eventueel mogelijk kunnen zijn om wat werkzaamheden naar voren te halen. Maar dat moet nog worden uitgewerkt. Mocht het zo zijn dat het langer duurt (wellicht negen á tien jaar) dan moet de provincie wel gaan heroverwegen wat ze gaan doen. De brug is wel een bottleneck, ook bijvoorbeeld voor de Meyer-werf. Mocht het langer duren, heeft het wel consequenties, al zijn die niet per se negatief.

Er rijden nu bussen, zowel snel- als stopbussen. Het enige wat er nog speelt is, op verzoek van de Duitse kant, om de treinen door te laten rijden tot Weener. Tot nu toe rijden de treinen tot Bad Nieuweschans, maar met beveiligingsmaatregelen zou het mogelijk zijn om door te rijden naar Weener. DB Netz en ProRail moeten hiervoor de maatregelen nemen. Ook zal de marketingcampagne samen met Arriva weer worden opgezet om het reizigersaantal toch weer iets te laten stijgen.

De provincie ziet bijvoorbeeld een Flixbus niet als concurrentie. De spoorlijn is een van de middelen om voor mobiliteit te zorgen. Flixbus is een van de andere middelen. Het zijn geen concurrenten, maar concullega's. Flixbus stopt niet in Leer, voor dat stukje is het sowieso geen concurrentie. Als Flixbus hier nu een voordeel uit haalt, is dat mooi meegenomen.

Treinreizigers zijn andere mensen dan busreizigers. Je doel van je reis, je budget en andere voorwaarden bepalen wat voor vervoersmiddel je neemt. Mensen die met de trein gaan en dan nu tijdelijk met Flixbus, komen weer terug naar de trein als de verbinding hersteld is. Het zijn keuzes van mensen. Volgens mij kan Flixbus en de treinverbinding elkaar alleen maar versterken. Uiteindelijk moeten mensen heen en weer, of dat nu met de trein of met de bus is, is dan niet zo boeiend. Uiteindelijk is het goed voor de economie in Groningen.

De directe bus is sneller dan de trein, dit zal ook aandacht krijgen in de marketingcampagne die weer wordt opgestart en je hebt geen extra overstap. Het is aan de provincie en aan Arriva om het verslechterde beeld wat mensen nu hebben van de lijn weer op te vijzelen. De directe bus is dus sneller, maar er waren wel twijfels om dit in de campagne te noemen. Maar met de snelheidsverhogende maatregelen moet de trein net zo snel worden als de snelbus nu.

De perceptie is dat de verbinding verslechterd is, maar dat is eigenlijk niet zo.

De provincie Groningen is het er niet mee eens dat de waarde van de spoorlijn Groningen-Leer meer ligt in het feit dat hij onderdeel is van de verbinding Groningen-Bremen. De provincie heeft de verplichting en de behoefte is er ook om de regio te verbinden. Het zijn verschillende doelgroepen van

reizigers. Je wilt bijvoorbeeld ook mensen vanuit Hoogezand naar Leer, dat is een doelgroep en je hebt een doelgroep die van Groningen naar Bremen willen. Ook heb je vanuit Leer een hele mooie overstap richting het zuiden, dat kan ook een doelgroep zijn.

De focus ligt heel erg op Groningen-Bremen, maar dan neem je Groningen-Leer ook al mee. Maar Bremen is wel een ander soort reis, met een andere doelgroep, dan naar Leer. Maar Bremen is wel belangrijk vanuit economisch oogpunt. Maar vanuit leefbaarheid is de verbinding Groningen-Leer ook heel belangrijk.

Dit is vanuit Nederlands perspectief, maar het Duitse perspectief is natuurlijk ook interessant.

Vanuit Nederland is er de afgelopen jaren heel veel energie gestoken om draagvlak in Duitsland te creëren. Het was nodig om te zien wat de meerwaarde voor hen was, dat gaan ze nu langzaam ook inzien. Zo is de stad Oldenburg nu ook een ambassadeur van het project. Ook Nedersachsen en Bremen zijn steeds meer positief.

Er zijn verschillende thema's die interessant zijn, waaronder arbeidsmarkt. Deze thema's zijn er om draagvlak te creëren. Het is nodig dat het vanaf de Duitse kant wordt gezien als een *need-to-have* in plaats van een *nice-to-have*. Iedereen vindt het een leuk project, maar veel organisaties zijn nog niet zo ver dat ze willen mee betalen. Dit komt omdat ze vaak andere prioriteiten hebben. De provincie heeft zichzelf ten doel gesteld om de organisaties te overtuigen van het belang van de lijn. Daarvoor zijn de volgende thema's: arbeid, economie, cultuur, onderwijs en zo zijn er nog een paar.

Arbeid is een mooi voorbeeld. De gemeente Oldambt heeft een intentieovereenkomst met Landkreis Leer over arbeid. In Groningen is een hoge werkloosheid, in Duitsland is er behoefte aan arbeid. Dat zou elkaar ergens moeten kunnen aanvullen. Misschien is het een idee om met de gemeente Oldambt te gaan praten over hun belangen.

Niedersachsen kan ook interessant zijn. Zij willen namelijk dat er twee stations geopend worden op de lijn tussen Groningen en Leer.

De mindset is ook heel belangrijk. Voorbeeld van dochters naar de Primark in Bremen. Mensen denken naar het westen. De grens moet niet meer gezien worden als een echte barrière. Het zit in ons hoofd dat we naar het westen denken, terwijl er in het oosten ook heel veel kansen liggen.

Dat is ook een van de speerpunten van de provincie. Dat gaat natuurlijk verder dan alleen dit project. De economische ontwikkeling is maar één thema, de provincie heeft wel een bredere scope. Maar infrastructuur en mobiliteit is wel heel belangrijk. Maar de samenwerking met Nedersachsen wordt bijvoorbeeld ook heel erg verbeterd.

Er zit ook een Europese gedachte achter. Als jij alleen als provincie Groningen of als Nedersachsen naar Brussel gaat, zien ze je niet staan. Maar als je als regio (met bijvoorbeeld Friesland, Drenthe, Nedersachsen en Bremen er ook bij) gaat, als één blok, dan maak je meer indruk. Uiteindelijk hebben we allemaal dezelfde belangen. Er zijn nuanceverschillen, maar in grote lijnen hebben we allemaal dezelfde behoeften.

Gemeente Groningen

Functie: Ik ben beleidsadviseur bij de gemeente Groningen, bij de afdeling Economische Zaken en dan gericht op de stedelijke economie. Dat betekent dat je beleidsnota's schrijft voor college en dat je projecten begeleidt. In mijn functie ben ik met name iets meer bezig met projecten dan met beleidsfuncties. Ik ben secretaris van de Koepel Economische Agenda. Dat is een overlegstructuur tussen de gemeente Groningen, de bedrijven en de onderwijsinstellingen.

De gemeente Groningen heeft eigenlijk vooral te maken met de spoorlijn Groningen-Leer omdat deze in Groningen begint. Vanuit de stad Groningen gezien is het de snelste verbinding met Noord-Duitsland, naast de A7.

De spoorlijn wordt voor zowel personen- als goederenvervoer gebruikt. Met name voor het personenvervoer is het een belangrijke lijn. Een beleidsuitgangspunt van de gemeente Groningen is dat er meer Duitsers naar Groningen moeten komen. Dat is om toeristen te trekken, maar ook om studenten te bedienen. Er studeren veel internationale studenten, met name vanuit Noord-Duitsland in Groningen. Het zou goed zijn als die weer makkelijk terug kunnen naar Duitsland (bijvoorbeeld in de weekenden). Voor goederenvervoer is de lijn iets minder belangrijk, maar dat kan ik niet zo goed overzien.

Door het wegvallen van de brug is er met name vanuit de studentenhoek het idee dat de verbinding duurder is geworden, want de bus (Flixbus) is duurder dan de trein. Dat heeft misschien ook wel te maken met de overgang van Public Express naar Flixbus. Flixbus is wat duurder, want die werkt niet met daltarieven.

Ik kijk niet zozeer naar Leer, maar ik kijk verder. Wat betekent het wegvallen voor het stuk naar Oldenburg en naar Bremen of Hamburg.

Het is de meest noordelijke treinverbinding vanuit Nederland, als je naar het zuiden gaat is de eerste grensovergang bij Hengelo/Enschede. Het is echt noodzakelijk dat er een treinverbinding is in Noord-Nederland, tussen Noord-Nederland en Noord-Duitsland. De stad Bremen ligt dichterbij dan de stad Utrecht. Voor Groningen is dat dus een belangrijke stad. Dat moeten mensen beseffen.

Bremen en Oldenburg liggen dichtbij. Oldenburg is een uur en een kwartier met de auto, dan ben je in het centrum van Oldenburg. Als je naar Utrecht wilt ben je zeker twee uur bezig.

Door het wegvallen van de verbinding zijn er minder reizigers. Er wordt met enige regelmaat gemeten hoeveel Duitsers er in Groningen op bezoek komen, daar zijn jaarlijks onderzoeken naar. De rapportage over 2015 is nog niet uit, maar aangezien de brug pas in december is uitgevallen, is dat nog niet terug te zien in de cijfers van 2015. Dat is pas voor het eerst te meten in 2016. Ik denk wel dat het enig effect heeft, maar het effect zal niet heel groot zijn. Maar daarvoor zal je Arriva moeten benaderen, omdat te kunnen onderbouwen. Voor zover ik weet hebben we daar als gemeente geen cijfers van. Misschien dat de afdeling Vervoer er wel cijfers van heeft. Maar ik veronderstel wel een effect, ik zie niet dat de bussen veel voller zijn of frequenter zijn gaan rijden.

Het is redelijk toeval dat het wegvallen van de brug zo kort gebeurde nadat Public Express is overgenomen door Flixbus. Flixbus heeft de lijnen veranderd. Ze rijden veel dieper Nederland in. Public Express was een transportmaatschappij tussen Oldenburg en Groningen en soms naar Bremen, terwijl Flixbus rijdt door Nederland. Die gebruiken Groningen niet als een eindhalte, maar als een tussenhalte. De wijze waarop Flixbus de dienstregeling uitvoert kan invloed hebben op het aantal reizigers.

Op het moment dat mensen een auto tot beschikking hebben, is het toch makkelijker om met een aantal mensen de auto te pakken. Een voorbeeld hiervan zijn gezinnen die hier komen om te winkelen,

die komen, voor mijn gevoel, toch meestal met eigen vervoer of met de bus. Die gebruiken toch minder de trein. Autobezitters vinden het over het algemeen makkelijker om hun eigen auto te pakken in plaats van het openbaar vervoer. Tenzij het moeilijker wordt, voorbeeld met Amsterdam.

Tussen Groningen en Oldenburg is er al bijna 27 jaar lang een stedenband. Sinds een aantal jaren is er een project. Dat project houdt in dat er een pop-up store is ergens in één van de steden. In die pop-up stores kunnen de steden dan promotie voor hun eigen steden maken. De stedenband houdt ook in dat er op verschillende manieren samenwerking wordt gezocht. In eerste instantie was het tussen de twee overheidsinstanties, maar langzaam komen er partijen vanuit de maatschappij contacten over en weer krijgen. Voorbeeld UMCG en Werkman College. De gemeente kan niet alles overzien, maar ze hebben wel het idee dat die contacten steeds steviger worden. Voorbeeld van een muziekbond (jazz).

Er is een groei van het aantal internationale studenten, met name vanuit Noord-Duitsland. Ook in de sfeer van toerisme, zie je dat het merendeel van de toeristen uit Noord-Duitsland komt. Over het algemeen zijn dit dagtoeristen, maar het aantal Duitsers dat een weekend verblijft in Groningen gaat ook groeien. Dat is vooral uit de Noordwestkant van Duitsland (Bremen, Oldenburg, Hamburg).

Het zou kunnen dat mensen het idee hebben dat ze nu meer moeite moeten doen om in Groningen te komen. Dat gaat wel een effect hebben, maar ik weet niet hoe groot dat effect zou zijn. Maar ik hoop wel dat de brug snel hersteld gaat worden.

De procedures in Duitsland duren vaak langer dan in Nederland en dit is een mooie kans om de treinverbinding te verbeteren, dat je bijvoorbeeld een dubbelsporige lijn bouwt. Een tunnel is ook nog mogelijk. Een tunnel kost wel een hoop geld. Wat ik zelf wel eens heb bekeken is dat het ook mogelijk is om een tunnel onder de Eems te bouwen en dan een verbinding legt tussen Delfzijl en Emden. Dat zou echt een economische impuls kunnen zijn. De spoorlijn naar Delfzijl ligt er al. Het traject naar Delfzijl is op zich een lang traject, maar als je daar dan kunt overstappen op een snelle verbinding naar Duitsland is dat wel te overwegen. Dan zou het ook te overwegen zijn om een snellere trein naar Delfzijl met minder tussenstops te laten rijden en dan direct door naar Emden. Maar dat is iets van de lange termijn, toch wel tien tot twintig jaar. In Nederland heeft het niet zoveel consequenties, maar in Duitsland heeft het meer consequenties omdat daar een nieuwe lijn moet komen.

Voor Duitsland is de noordwesthoek perifeer gebied, net zoals Groningen.

Als de brug hersteld wordt, dan zou ik het ook in één keer goed. Goede hoogte, dubbelsporig, dat het geen flessenhals meer is. Dan kan je ook toe gaan naar een snellere trein.

Er zijn vier mogelijkheden om te reizen tussen Groningen en Bremen. Je kunt met de trein, je kunt met de bus, je kunt met de auto en met het vliegtuig. De trein is dan niet meer mogelijk, maar de overige drie mogelijkheden die zijn er nog. De bus kan nog steeds en is redelijk snel, net zo snel als met de trein. De auto blijft gewoon mogelijk en dat gaat redelijk soepel. Vliegen kan via Schiphol, maar dat doet niemand. De bus is dus een alternatief, maar mensen die een auto beschikbaar hebben pakken de auto. Maar ik denk wel dat het ongeluk met de brug voor veel mensen een groter knelpunt is dan dat het in werkelijkheid is.

Voordat de brug kapot ging, was er een initiatief ontstaan vanuit een groep rondom Oldenburg en Groningen, om een project te starten om die verbinding te verbeteren en twee maanden later ging er een schip tegen de brug aan. Ik kan je in contact brengen met een van die personen.

Dat project zou opgestart worden met subsidie van de Eems Dollard Regio. Het zou ook goed zijn om daar contact mee te hebben. De Eems Dollard Regio is een uitvoeringsorgaan voor het beschikbaar stellen van Europese subsidies.

Het project was er ook om mensen meer op één lijn te krijgen, zowel aan de Duitse als aan de Nederlandse kant. Vanuit Nederland was er wel enthousiasme om de spoorlijn te verbeteren, maar vanuit Duitsland was er minder enthousiasme.

Vanuit de gemeente Groningen zijn we druk bezig om Bremen steeds meer te benaderen, maar ook om Hamburg steeds meer te benaderen. Hamburg is economisch gezien aantrekkelijk voor Groningen. Veel dingen die wij goed kunnen, kunnen wij daar beschikbaar stellen. Andersom heeft ook Duitsland belang bij een stad als Groningen, zeker voor Oldenburg. Het zijn onze burens en daar moet je af en toe eens een keer een kopje koffie drinken.

Veel mensen in Nederland zijn opgegroeid met het idee dat er een harde grens is. Terwijl dat tegenwoordig niet meer zo is. Er ligt veel nadruk op Nederland, maar ook in het oosten zijn er kansen.

Er vinden veel dezelfde dingen plaats in de beide regio's (voorbeeld Emden en Delfzijl), dat moet efficiënter kunnen.

Flixbus

Functie: Ik werk bij Flixbus en ik ben verantwoordelijk voor de ontwikkeling van de Nederlandse markt. Ik werk op de afdeling Netwerkplanning, wij plannen langeafstandsbuslijnen in Nederland in, ook naar de buurlanden en dan vooral naar Duitsland. Wij hebben ook een busverbinding tussen Groningen-Leer-Oldenburg-Bremen-Hamburg-Kiel-Berlijn. Ik kom uit Groningen, heb Economische Geografie gestudeerd en heb me in het verleden ook met Groningen-Leer bemoeid.

Flixbus rijdt sinds voorjaar 2014 naar Groningen. Flixbus bestaat nog niet zo heel lang. Begin 2013 is de markt voor langeafstandsbussen in Duitsland geliberaliseerd en toen is Flixbus begonnen. We zijn nu drie jaar later en we hebben nu zo'n 1000 bussen rondrijden. Vanaf Amsterdam vertrekken er bijvoorbeeld vijftig bussen per dag.

Door het ongeluk met de brug zijn de reizigersaantallen wel licht toegenomen, maar niet heel erg substantieel. Het aantal grensoverschrijdende reizigers was behoorlijk beperkt. Gemiddeld waren het 10- tot 15 reizigers per trein. Een behoorlijk groot deel van die reizigers is kort grensverkeer, bijvoorbeeld mensen die in Weener wonen en in Nederland werken. Voor die mensen is een snelbus vanuit Groningen niet interessant. Flixbus stopt niet bij het station. Voor Flixbus wordt het pas interessant als het Groningen-Oldenburg is. Dat is maar een heel klein deel van het aantal reizigers wat in de trein zat, het aantal doorrijdende reizigers is heel beperkt. Flixbus heeft wel een groot marktaandeel bij Duitse studenten, omdat die rechtstreeks vanuit Oldenburg of Bremen naar Groningen kunnen.

Toeristen maken ook veel gebruik van Flixbus. Veel mensen die citytrips maken. Berlijn is een populaire bestemming. Maar ook wel de andere kant op. De lijn van Flixbus stopt niet in Groningen, die gaat door naar Amsterdam. Groningen is eigenlijk onderdeel van de as Amsterdam-Hamburg (bij Flixbus). Amsterdam trekt ook veel Duitsers aan. Dat is een andere groep dan de groep die met de trein gaat. De mensen die met de trein vanuit Hamburg richting Amsterdam gaan (merendeel gaat met de bus) zou via Osnabrück en Twente gaan.

Flixbus bedient een hele andere groep dan de trein. De trein is een regionale stoptrein, Flixbus is meer intercity en langeafstandsverbindingen. De trein deed er heel lang over en stopte overall. Dat is totaal niet attractief voor doorgaande reizigers. Als je van Groningen naar Berlijn ging, was het wel iets sneller dan de bus om via Leer te reizen (met de trein) en iets meer reismogelijkheden, maar kwalitatief was de verbinding vrij matig. Een belangrijk punt ook is overstappen. Met Flixbus stap je in Groningen in en in Berlijn uit. Als je met de trein gaat moet je meerdere keren overstappen. Je zit als je naar Berlijn gaat ook vast aan een bepaalde treinreservering, als je dan door vertraging je overstap mist is je kaartje niet meer geldig en de frequentie naar Berlijn is vrij laag (1x per 2 uur). Ook gaat de laatste trein naar Berlijn al om zes uur. Het risico is dan best wel groot. De bus is dan makkelijker. De bus is ook wat comfortabeler, omdat je bijvoorbeeld in de treinen geen stopcontacten en geen WIFI hebt, terwijl dit wel in de bus aanwezig is.

Flixbus rijdt zeven keer per dag tussen Groningen en Leer. De trein rijdt pas sinds anderhalf jaar elk uur, daarvoor reed de trein ook maar zeven keer per dag. Dus dat was in principe vergelijkbaar. De trein stopt in Leer, voor Flixbus is Leer niet interessant. Leer is een beetje vergelijkbaar met Hoogeveen.

De spoorlijn heeft op zich nog wel waarde als verbinding Groningen-Bremen/Oldenburg omdat twee studentensteden zijn die nog wel redelijk veel interactie hebben. Doorgaande reizigers naar Amsterdam zijn er niet. Zolang de Zuiderzeelijn er niet ligt komen die er ook niet. Groningen tekent altijd de as van Amsterdam naar Hamburg via Groningen, terwijl het sneller is omdat via Twente te doen (zowel met de auto als met de trein). Die as bestaat eigenlijk alleen in de hoofden van de Groningse politici. Groningen heeft een soort van Calimero-complex. We zijn achtergesteld en we

liggen ver van de Randstad, dus we moeten ons op Duitsland richten. Duitsland is groter en biedt veel meer kansen. Op zich zit daar wel iets in, maar Groningen heeft natuurlijk gigantisch veel meer interactie met de Randstad dan met Duitsland. De provincie en de gemeente Groningen zetten wel heel erg in op de samenwerking met Duitsland. Maar dat is ook deels strategisch. Men had vol ingezet op de Zuiderzeelijn, dat is afgewezen en in plaats daarvan kreeg Groningen €2,1 miljard. Daarvan wilde Groningen beginnen met een spoorlijn van Groningen naar Heerenveen en de verbetering van de spoorlijn naar Duitsland. Dan ontbreekt eigenlijk alleen nog het stukje tussen Lelystad en Heerenveen, de kans dat dat stukje dan komt is misschien ook wel wat groter omdat het dan nog maar een klein stukje is. Toen de spoorlijn Groningen-Heerenveen gesneuveld was, werd er vol ingezet op het traject naar Duitsland. Daar is 80 miljoen voor beschikbaar gesteld. Het is eigenlijk meer voor de Bühne. Als je kijkt naar hoeveel vraag er is, dan is dat maar zeer beperkt. Een ander probleem is dat ze eenmalig geld beschikbaar hebben. Met eenmalig geld kan je infrastructuur verbeteren, maar je kan er niet de exploitatie van betalen en dat is het manco. Er moet jaarlijks veel geld bij voor exploitatie en daar is geen dekking voor. Een verbinding van Groningen naar Duitsland moet heel veel geld bij.

De provincie begint eigenlijk verkeerd. De provincie heeft een zak met geld en kijkt daarmee hoe ze de spoorlijn zouden kunnen verbeteren, terwijl ze eigenlijk eerst zouden moeten kijken of er vraag naar is en hoe zouden we die vraag iets kunnen stimuleren. Het is ook wel een beetje frappant dat ze 80 miljoen in het spoor stoppen in een verbinding die rechtstreeks gaat concurreren met Flixbus, terwijl Flixbus dezelfde verbinding biedt zonder subsidie. Flixbus kan dezelfde prestatie leveren, maar dan zonder subsidie. Het is concurreren met overheidsgeld en dan puur omdat een bus geen trein is.

De provincie gaat er vanuit dat de vraag wel komt als het mogelijk wordt om snel van Groningen naar Bremen te reizen, maar dat zeiden ze ook over Groningen Airport Eelde. Maar dat is alleen maar minder geworden.

Groningen is een stad van 200.000 inwoners, met randgemeenten er bij kom je misschien uit op 300.000. Net over de grens wonen ook niet zoveel mensen. Leer is vergelijkbaar met Hoogeveen, Emden met Assen. Oldenburg heeft dan 140.000 inwoners, pas bij Bremen wordt het interessant. Maar Bremen is niet op Groningen gericht. Het is vooral wishful thinking, denken dat iedereen naar Groningen wil zodra er een spoorlijn ligt. Het aantal reizigers zal wel iets toenemen. Een ander punt: als je een sneltrein wilt gaan rijden, wat doe je dan met de tussenliggende stops. Een deel van de treinen zal als stoptrein moeten, de sneltrein zal dan maximaal 1x per 2 uur gaan rijden, daarmee is het nog steeds niet een aantrekkelijke verbinding. De verbinding had wel aantrekkelijk kunnen worden met de Zuiderzeelijn. Dan kan je de Randstad verbinden met Hamburg/Bremen. Dan heb je een behoorlijke omvang te pakken. Nu hebben we het over een veel kleinere groep met minder interactie.

Er is wel een verschil in perceptie van mensen tussen Flixbus en de trein. Dat verschil wordt wel kleiner. In Nederland is de langeafstandsbus nog onbekend en als men het kent denkt men meer aan Eurolines, wat lage kwaliteit is. In Duitsland is de laatste jaren de intercitybus opgekomen. Dit zijn kwalitatieve en snelle bussen. Daar ziet men tegenwoordig niet zoveel verschil meer tussen de trein en de bus qua comfort. In Nederland zit het nog wel een beetje tussen de oren, dat een bus minder comfort heeft dan een trein. Maar dat komt vooral omdat Nederland geen bustraditie heeft. Als je dat vergelijkt met landen die dat wel hebben, zoals de Verenigde Staten, daar gaat alles met de bus. Daar heeft juist de trein het slechte imago. Het hangt dus heel erg af van de ervaringen die je hebt als land.

Het scheelt heel veel geld om niet te investeren (of minder) in de spoorlijn Groningen-Bremen en dat geld kan je steken in projecten die nuttiger zijn. Het principe van alternatieve aanwendbaarheid is ook belangrijk. Wat voeg je toe met die tachtig miljoen wat er nu niet is? Wat had je anders met het geld

kunnen doen, zoals een nachttrein naar de Randstad of een trein naar de Randstad. Het geld kan je maar één keer uitgeven.

Die brug moet hersteld worden en het zou ook niet verkeerd zijn om de lijn wat op te knappen, ook voor goederenverkeer wat een beetje onderbelicht is. Maar de verwachtingen moeten niet te hoog worden.

Dit is een van de weinige projecten waarover alle politieke partijen het eens zijn dat het belangrijk is. Voor een bestuurder is het makkelijk scoren.

Het investeren voor reizigerstreinen kan betekenen dat het goederenvervoer onmogelijk wordt gemaakt (of in ieder geval minder aantrekkelijk). Je moet kijken waar het belang van het goederenvervoer samen loopt met reizigersvervoer.

Wat je in Duitsland ziet, is dat de private bus in opkomst is. Deutsche Bahn heeft daar heel veel last van. Dat soort ontwikkelingen zijn nu ook langzaam zichtbaar op het spoor. Komend jaar starten er in Duitsland een aantal private spoorwegmaatschappijen met langeafstandsspoorverbindingen. Als Groningen visionair is, kijken ze ook daarnaar. Ik denk dat deze ontwikkeling zich wel door zet. Voor de NS is dit niet per se een bedreiging, want er komt geen concurrentie op het kernnet in Nederland, dit gaat ook meer over internationale verbindingen.

Eems Dollard Regio (EDR)

Functie: Directeur van de Eems Dollard Regio (EDR). De EDR is een samenwerkingsverband van ongeveer 100 overheden, met name gemeenten. De organisatie heeft leden aan weerszijden van de grens, onder andere in de provincie Groningen en Drenthe en in Ostfriesland en Emsland. Het zijn vooral gemeenten en Landkreisen, zoals Landkreis Leer. De Industriële Handelskamer is ook lid. Aan de Duitse kant ongeveer 70 leden, aan de Nederlandse kant ongeveer 30 leden. Een oorzaak van het hogere aantal Duitse leden is het feit dat de gemeenten in Nederland over het algemeen groter zijn dan in Duitsland. De EDR bestaat sinds 1977. Zeker voor in Europa is dat een hele lange periode. Wij werken met 18 werknemers, zowel Nederlanders als Duitsers. De missie is Grensoverschrijdend samenwerken. Dat gaat van arbeidsmarkt tot infrastructuur. De EDR maakt zelf geen beleid, maar de EDR verbindt het beleid aan weerszijden van de grens en proberen partijen bij elkaar te betrekken met behulp van verschillende thema's. Dit is ook afhankelijk van wat organisaties zelf voor ambities hebben. Het project Groningen-Bremen is bijvoorbeeld primair een project van de provincie Groningen, maar er zijn tal van andere partijen, ook aan de Duitse kant, die er bij betrokken zijn. Het is niet een project van de EDR, maar de EDR kan wel al die partijen bij elkaar krijgen. De EDR voert ook een subsidieprogramma uit, Interreg-A (Interreg 5A). Dit is voor grensoverschrijdend samenwerken. Je kunt alleen subsidie krijgen als je als Nederlandse publieke organisatie met de Duitsers samen werkt. Daar is een heel programma voor samen gesteld. Dit is de noordelijke grensregio (Euregio), in totaal zijn er vier Nederlands-Duitse grensregio's. Samen met deze regio's wordt het programma uitgevoerd. De provincie speelt hier een hele belangrijke rol in, maar ze zijn geen lid van de EDR. De provincie is vooral heel actief in allerlei (innovatieve) projecten.

Oldenburg is geen lid van de EDR. Het ligt net aan de rand van het gebied, maar het ligt wel in het subsidiegebied. Oldenburg heeft al 10 jaar een partnerrelatie met Groningen, bijvoorbeeld Energy Academy bij de Hanze, ook als het gaat om *smart industry* werken ze samen. Oldenburg dient projecten in bij de EDR, maar is geen lid. Het Landkreis wat er naast ligt is wel lid. Een vrees van de kleinere leden is dat als Oldenburg ook lid zou zijn, de kleinere leden te veel overschaduwde zouden worden. De stad Groningen stelt zich bescheiden op. Ziet wel heel duidelijk de voordelen van samenwerking. Ze dienen ook allerlei projecten in. Groningen is de grote stad in het noorden, maar zo groot is Groningen ook niet (in vergelijking met Hamburg bijvoorbeeld). Voorbeeld van de partnerband van de miljoenstad in China. Groningen is relatief groot, maar het is geen metropool. Groningen moet ook zeker niet vergeten dat er in de regio mogelijkheden liggen en dat ze zich niet alleen op metropolen (zoals Bremen en Hamburg) richt.

De gemeente Oldambt heeft het idee dat de stad Groningen de regio een beetje vergeet en direct kijkt naar Oldenburg/Bremen/Hamburg. Maar Oldambt is wel de tweede gemeente van de provincie en ze zijn het meest actief in grensoverschrijdende samenwerking, dit komt ook omdat ze direct aan de grens liggen. Ze zijn relatief groot (46.000 inwoners), al zal dit na de herindeling anders worden. Een redelijk grote gemeente als Groningen is redelijk autonoom in het handelen. Zo'n gemeente regelt zelf het contact met Oldenburg en heeft de EDR daar niet bij nodig. Op het moment dat je een bepaalde schaalgrootte hebt en je kunt zelf initiatief nemen is dat ook prima. Maar wij (EDR) zorgt er ook wel voor dat ze contacten krijgen. Oldambt zit er tussen in, dus zij kunnen dat misschien anders ervaren. Voor ons is het anders. Groot en klein is ons even lief. Oldambt heeft ook Groningen nodig. Bij Groningen heb je de stad versus de provincie. Wij hebben vaker te maken met de provincie dan met de gemeente.

Op de site arbeidsmarkt noord.eu staat heel veel over de arbeidsmarkt. De stad Groningen doet daar heel veel mee. Het doel van dit project is om zoveel mogelijk partijen onder één paraplu te hebben.

Ik zou het ook prima vinden als Friese gemeenten, zoals Leeuwarden, ook lid worden, zij mogen namelijk ook mee doen aan de projecten. Europa zegt: 'dit is het gebied, daar is de subsidie voor',

ongeacht of je nu wel of geen lid bent van de EDR. Vergelijk het met de provincies. Die zijn geen lid, maar wel nauw betrokken. Wij zijn uiteindelijk een communale organisatie, wij moeten ons bestaansrecht hebben en dat hebben wij.

Een belangrijk thema is arbeidsmarkt, het werken over de grens. Op dit moment vanwege de hoge werkloosheid in Oost-Groningen en Oost-Drenthe tegenover de lagere werkloosheid aan de Duitse kant. Veel dingen (zoals verzekeringen en belastingen) zijn vaak onduidelijk en daarom heeft de EDR een grensinformatiepunt. Het werken over de grens kan voor mensen een kans zijn. Het is lang niet voor iedereen interessant (met bijvoorbeeld reistijden of belastingtechnisch), maar het is een maatwerkverhaal.

De EDR werkt altijd grensoverschrijdend, altijd één been in Nederland en het andere been in Duitsland. De EDR is de verbindende partij.

De oorlog is niet meer iedere dag aan de orde, de Duitsers en Nederlanders werken elke dag prima samen. Na de tweede wereldoorlog zijn veel landen met de rug naar elkaar toe begonnen met hun eigen land op te bouwen. Daarbij zijn heel veel dingen, ook infrastructuur, niet in goed overleg met elkaar gegaan. De oorlog heeft voor een verwijdering gezorgd. De EDR is opgericht in 1977 en dat is voor Europese begrippen heel vroeg, maar het heeft wel een lange tijd na de oorlog geduurd voordat de organisatie was opgericht. Er is een soort van glazen wand. Vanaf hier loop je binnen vijftien minuten naar Duitsland, maar tussen de oren is het een afstand die er nog steeds wel is.

De EDR is van het grensoverschrijdend samenwerken en daarin is de Wunderline een mooi project. Ik ben ook ambassadeur van de Wunderline. Er is ook een film (Ticket to Tomorrow). Er zijn allerlei bijeenkomsten over de Wunderline, we zijn ook in Brussel geweest. Er zijn allerlei lobby-bijeenkomsten. Het probleem is dat het nog niet helemaal duidelijk is wat er nu met de lijn gaat gebeuren. Gaat het vijf jaar duren of gaat het misschien wel negen jaar duren? De Duitse wetgeving is (met een gevoel voor understatement) net wat moeilijker dan de Nederlandse wetgeving met bijvoorbeeld het herstellen/opnieuw bouwen van de brug. Deutsche Bahn (DB) gaat hierover, zij moeten de brug herstellen. Het kan wel dertig miljoen euro gaan kosten, terwijl de verzekering maar 4 miljoen euro dekt. Het moet zo gauw mogelijk opgelost worden. Het kan ook een kans zijn om een moderne brug te bouwen, maar als het vijf jaar duurt dan levert dat wel schade op. Flixbus zal wel zeggen dat ze het allemaal zelf moeten financieren en hier gaat heel veel subsidie van overheden in zitten, maar als het over verkeer en vervoer gaat dat alle vormen van verkeer en vervoer naast elkaar een kans hebben. De bus heeft absoluut een kans waar het gaat om de verbinding met Oldenburg en Bremen (zoals Duitse studenten of mensen die met Ryanair vanaf Bremen vliegen). Maar daarnaast gaat het ook om goederenvervoer en personenvervoer. Daarvoor is de trein een hele belangrijke verbinding. Dit is een gebied wat dunbevolkt is, maar het vormt wel een belangrijke verkeersader met het achterland. Een goede verbinding is daarom noodzakelijk. Het is daarom belangrijk dat de verbinding zo snel mogelijk hersteld wordt en de EDR zal zich daar ook voor inzetten. Maar dit is ook iets waar Berlijn (en Hannover) over gaan. De provincie Groningen is hierin ook afhankelijk van wat de Duitse overheden voor elkaar krijgen, wat de DB voor elkaar krijgt. Het mag gewoon niet te lang duren.

Dankzij de Wunderline is het wel mogelijk om extra druk te zetten. Er zit nu subsidiegeld bij en dat moet een keer uitgegeven worden, anders valt de subsidie weg. Het Wunderlineproject kan druk op de Duitse overheden leggen voor een snelle oplossing.

Het is een verbinding vanuit Rotterdam via Groningen en verder. Ook wil je dit gebied verder ontwikkelen. De economie is ook groeiende, grensregio's zijn groeiregio's. De economie van Nedersachsen gaat heel goed en Noord-Nederland wil daar ook graag in mee gaan. Er is ook een hele sterke lobby, ook vanuit de Ems Achse. Misschien zijn die ook wel interessant voor een interview. Zij

zetten zich, namens overheden en bedrijfsleven, in voor de spoorlijn (en voor andere dingen). De IHK (Industrieel Handels Kammer) in Emden zou ook interessant kunnen zijn. Deze organisatie is voor Ostfriesland en Papenburg. Die zetten zich ook sterk in voor de 'Eisenbahnverbindung'. Die zitten qua lobby heel erg sterk op dit thema.

In het noorden zal er altijd iets meer om aandacht gevraagd moeten worden dan in de kerngebieden (Nordrhein-Westfalen of Randstad). Er wordt over het noorden vaak gedacht dat het dunbevolkt is en dat er eigenlijk niet zoveel gebeurt, maar dat laatste is niet juist. Zeker over de grens zijn een paar grote werkgevers (Volkswagen, Meyer-Werft, Enacon). Er zijn daar veel grote (maar relatief onbekende) bedrijven. Er is daar een heel sterk MKB en een goede economie. In Groningen hebben we de ruimte en de rust (en dat is ook een kracht van het gebied), maar het gebied kent belangrijke pijlers en grote bedrijven.

Het is heel mooi dat Noord-Nederland en Nedersachsen elkaar kunnen aanvullen. Beide kanten hebben sterke punten. Zo zijn Nederlanders heel goed in handel en IT, daar waar Duitsers heel goed zijn in industrie. Er zijn tal van dingen waar Nederlanders en Duitsers elkaar kunnen helpen. Het is ook van belang dat je samen op trekt. Als je alleen als Oost-Groningen of als Ostfriesland komt, maak je niet het verschil. Maar als je gezamenlijk optrekt maak je wel het verschil. Dan ben je beter zichtbaar en heb je meer massa. De regio moet op een nuchtere manier trots

De directeur van DB heeft gezegd dat het voor hem een topprioriteit is om de brug te herbouwen. Ze zijn er nu op het hoogste niveau ook echt mee bezig. Ik denk dat de DB er alles aan gelegen is om dit snel op te lossen. Het is ook wel een lastige situatie met die brug over de Ems. Het is een brede, sterk verouderde brug.

Hou de druk op de ketel en ga voor de snelste en beste oplossing (*Snel en slim*). Maar als de beste kwaliteit 9 of 10 jaar gaat duren is het maar de vraag of dat de bedoeling is. Het gaat eigenlijk om een *smart solution*. Natuurlijk gaat het om kwaliteit, maar het gaat er ook om dat er niet te veel vertraging optreedt. Mocht het 9 jaar gaan duren, dan kan het ook invloed gaan hebben op het project Groningen-Bremen en dat is een slechte zaak. Dat kan niet en daar moet een oplossing voor komen. De Christenunie heeft samen met Defensie gekeken of het mogelijk was om een noodbrug aan te leggen. Ondanks dat dit wel een snelle oplossing is, is het geen duurzame oplossing. Duurzaam is dat er een brug staat, het hoeft geen Rolls-Royce zijn of Bentley (Duits merk), maar het moet een slimme oplossing zijn. Het is maar één schakel, dat hoeft niet zolang te duren. Maar daarom is het belangrijk om er druk op te houden. Dat doet de provincie Groningen, dat gebeurt vanuit Den Haag, maar daarvoor zijn we ook afhankelijk van wat de Duitsers laten zien en in hoeverre ze er werkelijk een halszaak van maken.

In het Noorden zijn de lijntjes kort, iedereen weet elkaar te vinden en het opzetten van een lobby gebeurt ook heel snel. Maar het is even spannend het komende jaar wat er gaat gebeuren. Het gaat om de beste oplossing, maar wel eentje die binnen vijf jaar kan worden gerealiseerd. Negen jaar is gewoon te lang, dat is de dood in de pot. Dat is slecht voor de regio.

De Duitsers mogen blij zijn dat er 100 miljoen euro op de plank ligt wat ook in Duitsland geïnvesteerd wordt in verbetering van het spoorwegennet.

De verbinding is heel erg belangrijk. In Bremen woont ook een half miljoen mensen. Maar we moeten het niet alleen hebben over de grote steden, maar ook over wat er tussen ligt. De plaatsen die er tussen liggen is er ook alles aan gelegen om een station te krijgen, waar mogelijk, en op die manier ook snel verbonden te zijn. Groningen heeft al meer dan 2.000 Duitse studenten, plus ook vele duizenden bezoekers als toerist. Maar het is ook van belang dat die Duitsers Noord-Nederland verder leren

kennen, bijvoorbeeld een Assen en Emmen. De spoorverbinding geeft niet direct de verbinding tussen bijvoorbeeld Assen en Duitsland, dus heel veel zal over de weg moeten gaan. Er moeten verschillende vormen van vervoer worden aangeboden. Het is van belang dat iedereen die vorm van vervoer kan kiezen die het beste uitkomt. Het spoorvervoer is een prima vervoer, het geeft de mogelijkheid om snel in het centrum te zijn. Het ene ontlast ook het andere. Flixbus is gericht op intercity-verbindingen, stopt ook niet in Leer. Het gaat erom dat er verschillende modaliteiten naast elkaar zijn en dat die op elkaar zijn afgestemd. Ik vind het goed dat de provincie hier zo op inzet en waar mogelijk zal ik het ondersteunen.

Op dit moment is er een Botschaft (ambassade) Oldenburg-Bremen in de stad Groningen, geopend door de burgemeesters. Er is een nauwe samenwerking is tussen de steden. Voor Bremen geldt wel dat Groningen kleiner is en dat geldt voor Hamburg helemaal. In Hamburg wonen 2 miljoen mensen, terwijl er in Groningen 200.000 wonen. Dat is een groot verschil. Er komen wel mensen uit die regio in Groningen. Groningen is een fantastische stad, met goede winkels en leuke kroegen. Maar Bremen en Oldenburg hebben dat ook. Maar als je in een ander land komt, dan is het leuk om een andere cultuur mee te maken. Daarom gaan de Duitsers naar Nederland en de Nederlanders naar Duitsland. Hoe meer de Duitsers naar Noord-Nederland komen en andersom, hoe beter het is. De laatste cijfers qua toeristen was teleurstellend, dat loopt toch wel iets terug. Ik denk dat er veel meer moet worden ingezet op bezoek van Duitsers in Groningen, maar ook in Drenthe. Ik ben zelf directeur geweest van Marketing Drenthe, maar ik vind het tot nu toe nog steeds een gemiste kans dat daar niet op wordt ingezet. Marketing Groningen doet dat wel, maar ook nog beperkt. Ik was een paar weken geleden bij de Hanzehogeschool bij de opleiding Betriebswirtschaftslehre, die opleiding bestaat 20 jaar. Vanuit Groningen wordt er veel gedaan. De Hanzehogeschool geeft een Duitse opleiding, voor met name Duitsers. Daar waren allerlei alumni vanuit heel Duitsland die hun verhaal vertelden. Ik vond het heel inspirerend dat zij hun opleiding hebben gedaan in Groningen en in Duitsland heel succesvol zijn. Dat kan nog veel beter benut worden. Er zijn al 2.000 Duitse studenten, maar in hoeverre komen die in de regio. Die mensen kunnen veel meer als ambassadeur ingezet kunnen worden. Als regio is het ook mogelijk om veel meer in te zetten op zichtbaarheid. Dit kan ook via marketing, maar je moet niet met dure reclame- en campagnespotjes beginnen. Ik denk dat het toch gedaan moet worden via bijvoorbeeld krantenartikelen (journalist uit Flensburg). Het proberen via te doen via free-publicity.

De samenwerking moet wel geïntensifieerd worden. Als het gaat om grensoverschrijdende samenwerking, er is veel belangstelling. Op het moment is dit vooral aan de Nederlandse kant, omdat het aan de Duitse kant relatief goed gaat en omdat Duitsland een grote potentie heeft. Noord-Nederland ziet dat en wil heel graag, maar wat willen de Duitsers. Het is hun keuze, het is hun land. Onze kaart (die in het kantoor hangt) laat de regio zien zonder harde grens. Als je andere kaartjes pakt (bijvoorbeeld Energy Valley) dan is het vaak aan de Duitse kant wit. Heel erg gefocust op hun eigen gebied, maar de EDR ziet het als één regio. Maar als je met de Duitsers samenwerkt, moet je wel een aantal dingen doen. Je moet je in hun belangen verdiepen, je moet een netwerk opbouwen, je moet de mensen kennen en je moet terug komen. *Bloed, zweet en tranen*. Ik vind het altijd heel bijzonder dat men vanuit de universiteit heel makkelijk naar Vietnam gaat, maar men gaat minder snel naar Veenhuizen of naar Oldenburg/Leer.

De meeste mensen hier komen te vroeg, omdat ze denken dat Bad Nieuweschans al heel ver weg is. Terwijl je in een regio zit waar weinig files zijn, waar je je snel kunt verplaatsen, maar waar de afstanden wel groot zijn. Maar de regio heeft wel veel potentie. Het is ook 'onbekend maakt onbemind'. Dat geldt ook voor grensoverschrijdend samenwerken. Je moet het zelf doen. Wij kunnen daarin verbinden, faciliteren en proactief handelen, maar uiteindelijk moet je het zelf doen. Maar dat is wel lastig.

Organisaties hebben vaak beperkte capaciteit en andere dingen aan hun hoofd, mutaties van mensen is vaak ook een probleem.

Er gebeurt van alles. Ik sta heel vaak op de 'zeepkist' om het verhaal te houden. Maar wat we heel graag willen is dat er een verdieping plaats vindt van de samenwerking en verdieping is bijvoorbeeld zo'n Wunderlineproject. Maar het project moet wel oplossingsgericht zijn.

De zweeftrein is nooit gekomen, maar die middelen zijn nu in gezet voor onder andere de Wunderline, laten we hopen dat dat project wel doorzet. Ik zal mij daar voor inzetten, maar het is aan een aantal hogere machten gelegen of dat wel gaat lukken. De EDR zet zich er voor in. Niet door middel van subsidies. De provincie Groningen heeft een heel aantal ambtenaren voor het project. De EDR heeft de rol van ambassadeur, van partijen bij elkaar brengen. Dit is een verhaal van de Deutsche Bahn die moet rapporteren aan de overheden in Duitsland. Wij hebben daar een bescheiden rol in het moment. Het project kwam heel goed op stoom, maar toen kwam opeens de kink in de kabel. Maar het helpt wel, ook al is het maar in een masterscriptie, zoveel mogelijk aandacht te geven. Op het moment is het even stil, maar ik ga er vanuit dat alle partijen zo hard mogelijk werken om met een goede oplossing te komen, op basis van de inventarisatie van de brug.

De brug heeft een hoop schade. Wat kan er gerepareerd worden? Wat moet er vervangen worden? Dat is natuurlijk een technisch verhaal. Daar kunnen wij niet direct iets in betekenen, maar wij kunnen de provincie zeker wel ondersteunen.

Het gaat niet alleen maar om de stad Groningen. Leer doet heel veel met Winschoten. De trein komt daar ook langs. Het is een verhaal van de grote steden, maar het is ook een verhaal van alles wat er tussen zit. Dit speelt ook in Europa op het moment (*Urban agenda*). Het gaat allemaal over steden, maar uiteindelijk gaat het toch allemaal om de regio. Als je een hek zet om de stad Groningen, is het ook niet zoveel meer. Stad en regio zijn afhankelijk van elkaar.

De meeste mensen zullen instappen in Groningen, maar de tussenstations zijn ook nodig. Zonder de regio is er geen groei en worden er kansen niet benut. De massa zit in de grote steden, maar de regio is ook belangrijk. De stad kan niet alleen maar blijven groeien, ook het ommeland zal moeten worden benut. Dat is een balans. Heel de regio moet ontsloten worden, niet alleen maar de grote steden.

Functie: Ik heb een eigen bedrijf, Denies. Ik begeleid heel veel projecten of organisaties (op verschillende niveaus) als ze zaken doen met Duitsland. Voor het team Wunderline ben ik aangetrokken als strategieadviseur voor de Duitse kant. Ik ben een van de strategieadviseurs voor alles wat aan de Duitse kant moet gebeuren. Aan de Nederlandse kant is het geld wel beschikbaar, maar in Duitsland moet dat nog beschikbaar komen. Op dit moment wordt er onderzoek gedaan naar de effecten van de spoorlijn. Een behoorlijk aantal partijen, waaronder Land Niedersachsen hebben een *letter of comtempt* getekend, die gaan dus akkoord met het onderzoek. Maar dat wil niet zeggen dat ze dan ook bereid zijn om middelen beschikbaar te stellen. Om dat voor elkaar te krijgen, moet er flink gelobbyd worden. Dat kan alleen maar goed gedaan worden als je de Duitse partijen goed kent en weet wat er in Duitsland speelt. Waar moet je op inzetten? Waar moet je rekening mee houden? Dat zijn allemaal punten die vanuit de Nederlandse kant moeilijk te beoordelen zijn. De rol van een strategieadviseur is om daarop een beetje bij te sturen en aan te vullen. Gesprekken met Duitse stakeholders zijn hier ook belangrijk in en op basis van deze gesprekken aanbevelingen te doen.

Er is vanuit Nederland meer interesse in het project dan vanuit Duitsland, dit is bijvoorbeeld te zien doordat het project vanuit Nederland is opgestart, de provincie Groningen is initiatiefnemer en is al jaren bezig met de voorbereidingen. Zij proberen de Duitse kant van de meerwaarde te overtuigen. Het geld dat tot nu toe beschikbaar gesteld is, vanuit Den Haag waar de provincie Groningen over mag beschikken, dat is alleen nog maar gereserveerd aan de Nederlandse kant. De meerwaarde wordt op dit moment meer vanuit de Nederlandse kant dan vanuit de Duitse kant onderkent.

Als het geld er al is, dan is het natuurlijk makkelijker om zo'n project te starten. Aan de Duitse kant is het geld nog niet beschikbaar, dat moet echt losgemaakt worden. Duitsland is een groot land met veel projecten, zeker met betrekking tot infrastructuur, heel veel verschillende prioriteiten. Er gebeurt natuurlijk ook meer langs de Nederlands-Duitse grens, er zijn meer projecten. Sommige projecten zijn misschien al wat verder. Maar het zou kunnen dat men in Duitsland, met betrekking tot deze spoorlijn, nog niet helemaal overtuigd is van de toegevoegde waarde.

Dit soort spoortrajecten, internationale trajecten, gaat allemaal via Berlijn. Normaal gesproken lopen infrastructuurprojecten via het Bundeswegesverkehrsplan, dat is een heel uitgebreid plan met allerlei soorten infrastructuur, alle deelstaten zitten daarbij. Het is zo dat er vanuit de deelstaat projecten worden ingediend, dan wordt het beoordeeld en worden er punten aan toegekend. Je moet er tussen zien te komen. Als je opgenomen bent in het plan, krijg je punten. Naar mate je hoger scoort, kom je eerder in aanmerking voor financiering vanuit Berlijn. Een nieuw Bundeswegesverkehrsplan is net goedgekeurd, daarvoor was de Wunderline eigenlijk te laat. Die projecten die daarbij komen zijn vaak al jaren geleden aangedragen. Dan duurt het vaak vrij lang voordat je een beetje prioriteit krijgt. Dat is de manier waarop er in Duitsland met infrastructuurprojecten wordt omgegaan. Het gaat vaak om heel veel geld. De procedure werkt vrij omslachtig. Het is allemaal wat ingewikkelder dan in Nederland. Dat wil echter niet zeggen dat dit project geen kans van slagen maakt. Er zijn namelijk ook een aantal andere opties mogelijk. Een optie is ook om het project in een aantal stukken te knippen. Dan heb je bijvoorbeeld het traject wat van Leer naar Oldenburg gaat, het traject wat van Oldenburg naar Bremen gaat en het stukje vanaf de grens naar Leer. Dan zou het wellicht via het Nahverkehr gefinancierd worden. Dat zou eventueel iets makkelijker kunnen zijn, maar het blijft ingewikkeld. Maar dat moet nog uitgezocht worden. Maar er moet nog wel wat gaan gebeuren voordat iedereen van de noodzaak doordrongen is.

Het is een langzaam project, maar het gaat dan ook wel om veel geld. Elke deelstaat heeft een heleboel wensen met betrekking tot infrastructuur en die willen ze graag allemaal gehonoreerd zien.

Het is perifeer gebied, vanuit Berlijn misschien iets meer dan vanuit Hannover (hoofdstad van de deelstaat). Het betekent dat ze in deze regio misschien iets meer moeten zorgen dat ze gezien worden in Berlijn, maar de procedure van het Bundesverkehrswegeplan is een redelijk neutraal moment waarbij een aantal criteria gehanteerd worden om te voorkomen dat bepaalde gebieden benadeeld worden.

Ik (de respondent) vind wel dat de verbinding verslechterd is. Er gaan nu veel minder mensen met de trein naar Groningen dan vroeger. Dat is een behoorlijke verslechtering. Als je alles bij elkaar optelt, dan kost het je, in ieder geval als je doorrijdt naar Oldenburg meer tijd en je hebt een extra overstap. Je hebt oponthoud in Leer. Vanuit Oldenburg gaat niemand meer met de trein, want het duurt gewoon te lang.

Studenten en oudere mensen hebben vaak geen auto en geven de voorkeur aan openbaar vervoer, gezinnen en zakenmensen pakken vaak wel de auto. Dat is vaak makkelijker. Als je van centrum naar centrum gaat is het openbaar vervoer wel makkelijk, maar zodra je ergens aan de rand van de stad of een dorp buiten de stad moet zijn is de auto makkelijker en sneller. Ook ben je veel flexibeler met de auto. Als je met een heel gezin gaat is het vaak ook goedkoper met de auto, ga je alleen dan is het openbaar vervoer vaak goedkoper vooral met de bus. Sinds de bussen rijden, geeft dat wel een beetje een probleem voor de trein. De trein is eigenlijk gewoon te duur. Met het Niedersachsenticket wil het nog wel. Als de kosten ongeveer gelijk zijn, dan gaan mensen kijken wanneer ze ergens heen willen en wat dan het makkelijkst is. Dat is het mooie als je veel opties hebt. Als je alleen gaat is de bus of de trein vaak goedkoper dan de auto en als er dan ook nog veel opties zijn, zodat ik denk dat het ook goed te doen is met het openbaar vervoer, dan zal ik eerder openbaar vervoer pakken en zo denken meer mensen.

Dit kan ook positief zijn aan de Wunderline. Nu is de bus wel een concurrentie met de trein. Als de bus veel goedkoper is, dan gaan mensen met de bus. Het is een kort traject, dus dan maakt het iets mindere comfort iets minder uit. Maar als de kosten gelijkwaardig zijn dan ga je kijken wat je fijner vindt. Zowel de bus als de trein komt aan bij het Centraal station en vertrekt bij het Centraal Station. Als ik dan de keuze heb uit verschillende tijden is dat heerlijk, dan kan ik bijvoorbeeld ook heen met de bus en terug met de trein, als dat qua tijden beter uitkomt.

Een probleem bij een nieuwe verbinding, dat geldt ook bij de bus, het lang kan duren voordat je een beetje rendement hebt. Zo heeft Public Express er meerdere jaren over gedaan, dit komt omdat mensen niet gewend waren dat er überhaupt een bus reed. Er is veel aan marketing gedaan, maar het heeft toch best lang geduurd voordat het ook bij iedereen duidelijk was dat er een bus reed. Dat zou ook gelden voor de Wunderline. Het kan een tijdje duren. Maar als het dan duidelijk is dat de trein toch betrouwbaarder is dan de bus, comfortabel is en het ook niet uitmaakt in de kosten, dan kunnen mensen eventueel ook met de trein gaan. Maar goed, dit is ook een beetje koffiedik kijken. Dat wordt nu allemaal berekend, maar je weet het niet.

Mensen denken dat ze niet meer met de trein kunnen gaan en dat is funest voor de verbinding. Het is ook een imagoprobleem. Vanuit Oldenburg doet niemand het, want het duurt veel te lang. Dus iedereen gaat nu of met de auto of met de bus. Voor de trein is dit funest.

De Wiederline was dan wel een stoptrein, maar die was toch een stuk sneller dan de stopbus.

Het is een imagoprobleem. Mensen hebben in hun hoofd dat het niet meer kan en kijken daarom niet eens. Ze kijken direct naar de bus of naar de auto. Het imagoprobleem is misschien nog wel erger dan dat het feitelijk langer duurt. Maar daar is misschien wel wat aan te doen met marketing en speciale aanbiedingen om er voor te zorgen dat mensen toch met de trein gaan en dat ze wel merken dat het misschien iets omslachtiger is, maar dat het eigenlijk ook wel mee valt.

In de pers in Duitsland gaat het alleen maar over het ongeluk en over hoe lang het nog duurt voordat de brug hersteld is. Dat hebben de meeste mensen in hun hoofd. Als je daar iets aan wilt gaan doen, moet je iets met marketing gaan doen. Maar misschien gaan ze dat ook wel doen als er wat meer bekend is over de herstelperiode van de brug.

Mocht de Wunderline doorgaan, dan rijden de eerste treinen pas vanaf 2022. Dat duurt nog wel even. Maar dan moet er een hele intensieve marketingcampagne komen zodat mensen weten dat ze met de verbinding kunnen reizen. Dan is de brug al weer vergeten, dat is meer een probleem voor de Wiederline in plaats van de Wunderline.

Het zou heel slecht zijn als het herstel van de brug bijvoorbeeld 10 jaar zou duren. Dan moet er alsnog een oplossing gevonden worden. Als er een nieuw treintraject komt, maar waar dan nog wel een stuk uitligt, is niet echt bevorderlijk.

Een project als de Wunderline bouw je niet voor tien jaar, daar kost het te veel geld voor. Dat bouw je voor 40 jaar of meer. Als je het bekijkt vanuit die lange periode, is het 2 of 3 jaar wachten op de brug eigenlijk vrij kort. Voor de marketing en de opstartperiode is het wel funest. Hopelijk wordt het in december duidelijk wat er moet gebeuren, dat is al meerdere keren uitgesteld. Mocht de brug opnieuw moeten worden opgebouwd, dan zit je aan een hele hoop wettelijke verplichtingen waardoor het allemaal zo lang duurt.

De brug heeft geen negatieve invloed op de interactie tussen Nederland en Duitsland. De Friesenbrücke is eigenlijk een Duits probleem. Er is een taskforce ingesteld door de Deutsche Bahn, maar daarin is ook de provincie Groningen vertegenwoordigd. Nederland mag wel aanschuiven bij het overleg. De Wunderline wordt wel meegenomen. Voor de communicatie tussen Nederland en Duitsland zou dit juist goed kunnen zijn.

Ik (de respondent) verwacht niet dat er nu minder Duitsers naar Groningen komen. De meeste Duitsers die naar Groningen komen, zijn mensen uit de grensstreek. Het zou vervelend zijn als er geen opties meer zouden zijn, maar dat is niet zo. De mensen die voorheen met de trein gingen, gaan nu met de bus en de mensen die toch al met de auto gingen, wat ook wel een groot gedeelte was, gaan nog steeds met de auto. Mensen die naar Groningen willen, die komen ook wel zonder de trein. Met de Wunderline, met een betere frequentie en een snellere reistijd, gaat het aantal reizigers, het aantal studenten en het aantal werknemers wel omhoog. Dat moet het effect van de Wunderline zijn. Maar het effect van de Wiederline is een stuk kleiner. Het Niedersachsenticket werd vlak voor het ongeluk geïntroduceerd en dat scheelde aanzienlijk in de kosten. Toen stegen de passagiersaantallen van de trein ook gelijk. Dat is nu weer minder. Dat is moeilijk te berekenen. Met de bus is het ook nog wel te berekenen, maar met de auto is dat een stuk lastiger. Er zou misschien een onderzoek moeten komen bij de detailhandel of de horeca. De stad Groningen heeft hier wel een onderzoek naar, maar dan pak je het tussengebied niet mee.

Er is een klein gedeelte mensen wat van Groningen naar Leer wil, maar er is ook een grote groep die verder wil. Als je al die mensen bij elkaar op telt, kom je natuurlijk op een groter aantal dan de mensen die alleen maar naar Leer gaan.

Sinds december ligt de verbinding er uit en dat is nog maar zeven maanden, dat is eigenlijk heel kort. Het eerste effect is dat mensen schrikken en denken dat er überhaupt geen verbinding meer is, dan moeten mensen gaan wennen dat er toch nog wel een verbinding is, dan moeten mensen gaan winnen dat het eigenlijk niet eens zoveel langer duurt. Het zijn een hele hoop stappen en mensen veranderen niet zo snel. Als ze iets in hun hoofd hebben, dan blijft dat vaak wel even.

IHK

Functie: Ik ben werkzaam bij de IHK (Industrie und Handels Kammer) in Emden bij de afdeling Infra, Scheepvaart en Havens. Bij dit project (Wunderline) zit ik sinds iets meer dan 2 jaar bij de projectgroep. Hier doe ik vooral lobbywerk richting de politiek in Hannover (hoofdstad van Niedersachsen) en Berlijn. Maar ook in de regio is het belangrijk dat het project bekender wordt en dat ook kleinere gemeenten, zoals Oldambt, Weener, Bunde en Westoverledingen, in het project worden meegenomen.

De IHK is al vele jaren actief aan de Nederlandse kant en heeft vele partnerschappen, waaronder de EDR en de Eems Dollard Business Forum, waarin bijvoorbeeld ook de gemeentes Leer en Oldambt deelnemen. Er zijn ook grensoverschrijdende samenwerkingen tussen ondernemers. Wij kunnen zowel Nederlanders als Duitsers helpen. Voor het project Wunderline hebben wij contacten met de provincie en de stad Groningen, met omliggende gemeenten, maar ook met het ministerie van Infrastructuur en Milieu in Den Haag, ook met de Duits-Nederlandse Handelskamer in Den Haag hebben wij zeer goede contacten. Wij hebben als IHK goede contacten in Nederland en dat willen we in de toekomst verder verbeteren. De IHK is vergelijkbaar met de Kamer van Koophandel. Het is een klein beetje breder, heeft wat meer taken dan de Kamer van Koophandel. Wij hebben geen handelsregister, maar doen wel allerlei opdrachten voor de overheid, zo houden wij ons bijvoorbeeld ook bezig met opleidingen.

Het project (Wunderline) is een Duits-Nederlands project, grensoverschrijdend. De provincie Groningen is de initiator van het project, maar het project is zowel Nederlands als Duits. De provincie Groningen is wel leidend, zij hebben het meeste geld en de meest ervaren werknemers.

Voordat de Friesenbrücke verwoest is, maakte ik (de respondent) gebruik van de spoorverbinding om naar Groningen te gaan. Ik woon in Leer, dus dan ben ik met de trein van Groningen naar Leer gegaan. Ook heb ik vorige week nog de trein van Groningen naar Rotterdam gepakt. Maar sinds de Friesenbrücke niet meer in bedrijf is, ga ik met de auto. Soms rij ik tot Winschoten en pak ik dan de trein naar Groningen, maar meestal rij ik direct door naar Groningen. Het is het meest comfortabel om gewoon direct met de auto naar Groningen te rijden, in plaats van naar Winschoten te rijden en dan over te stappen op de trein. Vanuit Emden reizen er echter zeer weinig mensen met de trein naar Groningen. Dit was echter ook al zo voordat de brug buiten bedrijf was. De verbinding tussen Emden en Leer is niet zo heel aantrekkelijk, ook met de overstaptijd in Leer op de trein naar Groningen. Dan moet je eerst van Emden naar Leer, daar wachten op de trein van Arriva en dan verder naar Groningen. Dat is geen comfortabele verbinding. Het is dan ook een doel van het project Wunderline om de overstap te optimaliseren en de wachttijden te verminderen, zodat ook mensen uit Emden of het noorden van Ostfriesland een betere treinverbinding naar Groningen hebben. Zodat ook zij meer gebruik gaan maken van het spoor.

De interactie tussen Nederland en Duitsland wordt niet minder door het ongeval met de brug. De samenwerking tussen Nederland en Duitsland is juist intensiever om samen die brug weer te herstellen. Het is een belangrijke verbinding, naast de snelwegverbinding. Veertien/vijftien jaar geleden hebben we onze best gedaan om de lijn, die toen lang stil lag, weer te reactiveren. Wij werken dan goed en intensief samen om de brug weer zo snel mogelijk te herstellen. De samenwerking is dus intensiever en beter geworden sinds de brug weg is.

De economische interactie tussen Nederland en Duitsland is niet echt heel erg verminderd door het wegvallen van de directe verbinding. Via de lijn is er relatief weinig economische uitwisseling tussen Nederland en Duitsland. Er zijn wat pendelaars die van de brug gebruik maakten, maar dat waren meer mensen die de brug gebruikten om tussen Weener en Westoverledingen te pendelen, niet zozeer over de grens. Voor de studenten die tussen Groningen en Oldenburg pendelen is er een belangrijke verbinding verbroken, ook is het een probleem voor het goederenvervoer wat over deze brug ging. Er

is wat goederenverkeer vanuit Veendam over de brug, maar dat zijn kleine effecten van het wegvallen van de brug. De verbinding was nog niet zo attractief, daarom zijn er relatief weinig economische effecten van deze lijn. Het project Wunderline wil dat verbeteren. Door de lijn uit te breiden, de reistijd te verkorten en de verbinding comfortabeler te maken, zal er over de verbinding een intensievere uitwisseling plaats vinden.

Op het moment is de auto op de verbinding Groningen-Leer gewoon sneller. De verbinding van Arriva is relatief langzaam, terwijl er een goede snelweg naast ligt. De verbinding met de auto is sneller, maar ook comfortabeler.

Het ongeluk met de Friesenbrücke heeft invloed op het project Wunderline, maar dit kan zowel positief als negatief zijn. Mijn inschatting (van de respondent) is dat het ook best positief kan zijn. We moeten nu met verschillende partners aan tafel om het probleem Friesenbrücke op te lossen en in deze context is het dan ook mogelijk om over de Wunderline te spreken. De Wunderline kan gebruikt worden als katalysator om de Friesenbrücke sneller te herstellen. Door het ongeluk kan het zijn dat verschillende organisaties meer en beter samen werken. De Friesenbrücke is belangrijk voor de Wunderline, maar de Wunderline is ook belangrijk voor de Friesenbrücke.

Het kan ook negatieve effecten hebben. Het worst-case scenario is dat er geen brug terug komt, maar daar gaan we niet vanuit. De Deutsche Bahn is verplicht om de brug te herbouwen, volgens een verdrag uit 1966. De brug komt er dus wel, maar hoe sneller hoe beter. Op het moment gaan we er vanuit dat de brug binnen 5 jaar, op het moment 4,5 jaar, de brug weer hersteld is. Dan is het voor het project Wunderline ook geen probleem. Dan zitten we nog in de onderzoeksfase. Voor 2020, 2021 zal er aan het traject niks verbouwd worden. Zolang het bij vijf jaar blijft is het geen probleem.

Hoe langer de brug er niet meer is, hoe meer mensen vergeten dat er ooit een brug lag. Men is het niet meer gewend om via de brug naar Nederland te gaan en men zoekt andere manieren. Hoe langer dat duurt, hoe moeilijker het is. Mensen weten dan 'gewoon' niet meer dat er een verbinding was. Daarom moet de brug zo snel mogelijk hersteld worden. Dat is belangrijk voor de regio zelf (Weener en Westoverledingen), maar ook voor de verbinding Groningen-Leer/Oldenburg en alle plaatsen die daar tussen liggen, denk hierbij ook aan de nieuwe stations in Bunde en Ihrhove. De brug moet in ieder geval zo snel mogelijk hersteld worden.

Het aantal reizigers op de verbinding Groningen-Leer is, ondanks dat de verbinding eigenlijk helemaal niet zo heel veel verslechterd is, drastisch afgenomen. Een van de grootste factoren hierin is dat het comfort afgenomen is. Op het moment dat mensen met de trein reizen, blijven ze ook liever met de trein reizen. Wanneer een verbinding er uit ligt en er vervangend vervoer plaats vindt, dan zijn ze veel minder geneigd om de verbinding te gebruiken. Het kost meer tijd en het is oncomfortabel. Voor het overstappen is oncomfortabel en niet geliefd. Daarom wordt de verbinding minder gebruikt. Na de verkoop van het Niedersachsenticket, dus dat men vanuit Niedersachsen naar Groningen kon zonder een extra kaart te kopen, is de ticketverkoop met meer dan 47% gestegen. Na het wegvallen van de verbinding is dat weer ingezakt, ondanks een relatief goed vervangend product, maar wat toch oncomfortabel en onpraktisch is. Op zich is het goed geregeld, met de directe bus tussen Groningen en Leer en dan heb je ook nog het alternatief om vanaf Winschoten de bus te pakken. Vanaf december zal de trein doorrijden naar Weener, zodat men dan alleen nog het stukje tussen Weener en Leer met de bus moet doen. Dat is een duidelijke verbetering. Met de stopbus rij je door kleine plaatsen zoals Bunde, voor je gevoel duurt het dan heel lang, terwijl de extra reistijd op zich nog wel meevalt. Het is meer een psychologisch effect. Ik wil zo snel mogelijk van A naar B en hoe langer en hoe vaker ik moet overstappen, hoe onaantrekkelijker de verbinding wordt. Dat is ook een onderdeel van het project Wunderline, dat de verbinding comfortabeler wordt.

Het zou kunnen helpen om de directe bus tussen Groningen en Leer, die nu eens per 2 uur rijdt, elk uur te laten rijden. Dan krijg je een soort van 'Fernbus'. Dan krijg je een kortere en snellere verbinding over de grens. Hoe meer mogelijkheden er zijn om over de grens te gaan, hoe meer er gebruik van gemaakt zal worden. Zolang de brug nog niet gemaakt is, zou dat een goede oplossing zijn. Maar als vanaf december de trein door kan rijden naar Leer in plaats van naar Winschoten, dan wordt er ook al een behoorlijke reistijdverkorting bereikt, omdat het stuk wat dan met de bus gereden moet worden een stuk kleiner is. Dan hoef je ook niet meer door al die dorpjes te rijden, dat scheelt psychologisch misschien ook wel. Een busrit voelt vaak langer aan dan een trein.

Voor het project Wunderline (en voor de Friesenbrücke) is de omliggende regio, aan beide kanten van de grens, zeer belangrijk (zoals de gemeentes Oldambt, Bunde, Weener, Westoverledingen). De kleinere steden en gemeenten tussen Groningen en Oldenburg zijn zeer belangrijk voor het project. De omwonenden moeten ook van het project profiteren. Als je alleen Groningen en Oldenburg verbindt en daarmee de regio er tussen vergeet, zal het project geen draagvlak hebben, dan zal er ook geen ondersteuning voor het project vanuit de regio komen. De IHK is voor de regio Ostfriesland/Papenburg en dat is juist de regio tussen de Nederlandse grens en Oldenburg. Wij werken zeer intensief met de provincie Groningen en met andere stakeholders samen om dit project vooruit te krijgen. Vanuit Oldenburg en Bremen is er op het moment minder ondersteuning. Daarom moet Groningen ook naar de regio ertussen kijken.

Oldenburg en Bremen zijn op het moment nog redelijk passief. Ze horen en kijken alles aan, maar zijn nog niet echt actief. De IHK probeert Oldenburg en Bremen wel wat actiever te krijgen.

Door het project Wunderline komt er in Bremen en Oldenburg meer treinverkeer vanuit westelijke richting, maar het is de vraag of hun stations dat aankunnen. Oldenburg en Bremen hebben het probleem dat het treinstation midden in de stad ligt, daarom hebben ze nauwelijks mogelijkheden om meer verkeer te kunnen handelen. Oldenburg heeft het verkeer van Wilhelmshaven dat ze moeten afhandelen en Bremen heeft het verkeer van Bremerhaven. Daar zitten bedenkingen. Hoeveel extra verkeer en hoeveel extra treinen levert de Wunderline op? Of dat nog af te handelen is?

Het kan ook dat Groningen meer kansen in Bremen ziet dan omgekeerd. De Duitsers kijken toch een beetje naar zichzelf, Groningen is (als Nederlandse identiteit) wat meer werelds ingesteld en kijken daarom misschien ook wat actiever over de grens.

Het geld voor het project Wunderline wat de provincie Groningen gereserveerd heeft (85 miljoen) wat Groningen van Den Haag (het rijk) gekregen heeft, komt omdat de Zuiderzeelijn niet gerealiseerd is. Het had een betere verbinding van Groningen met de Randstad kunnen opleveren, maar kostentechnisch was dat niet haalbaar. Van dit geld wordt de Wunderline deels gerealiseerd. Groningen kijkt hierdoor meer naar Noord-Duitsland, omdat het naar de Randstad dus niet werkte. Dit zou kunnen zijn waarom Groningen richting Duitsland kijkt. Maar ze moeten niet alleen naar Oldenburg/Bremen kijken, maar ook naar de tussenliggende regio. Er liggen goede contacten bij de organisaties rond de grens, die moeten niet vergeten worden.

De samenwerking gebeurt op verschillende schalen. Er zijn thema's waarbij Landkreis Leer en Oldambt samenwerken, maar er zijn ook thema's die voor de hele regio Groningen van belang zijn. Dat hangt heel erg van het thema af.

Wat voor ons (IHK) belangrijk is, het is een misverstand aan de Nederlandse kant dat het een project is om de havens van Amsterdam, Rotterdam en Antwerpen beter te verbinden en zo een concurrent te worden van de havens in Noord-Duitsland. Zo'n project is het niet. Het is een regionaal project vanuit de provincie Groningen. Het is om grensoverschrijdend de regio's meer samen te brengen door

de mobiliteit te verhogen. Het gaat niet zozeer om het goederenvervoer via het Noorden te vervoeren. Dat is niet interessant voor de IHK of voor Niedersachsen, maar de provincie Groningen ook niet. In eerste instantie is het een persoonsverkeerproject.

Landkreis Leer

Dit is een samenvatting van het interview gehouden met iemand van Landkreis Leer. Bij dit interview werden de vragen in het Nederlands gesteld en werd er geantwoord in het Duits. De respondent heeft een Duitstalige versie van het interview gekregen en ze heeft een versie teruggestuurd die taalkundig correct was. Voor deze scriptie is de samenvatting vertaald naar het Nederlands.

Mijn functie in dit project is dat ik het begeleid vanuit Landkreis Leer. Landkreis Leer is een partner in dit project en betaalt ook mee. Het is een Nederlands project en voor de Europese dimensie, de lijn loopt ook door Duitsland, zijn er meerdere Duitse partners. Daar hoort Landkreis Leer bij. Ik ben verantwoordelijk voor het openbaar vervoer in Landkreis Leer. Daar hoort ook het regionale treinverkeer bij en ook deze spoorlijn.

Formele partners in het project zijn gemeenten bij de spoorlijn, zoals Stadt Weener. Zij betalen niet mee, maar ze zijn wel een partner. De IHK (Industrie und Handelskammer, een soort Kamer van Koophandel) is, net als de AD Ems een partner. Aan de Nederlandse kant is Groningen Seaports ook een partner.

Wij hebben verschillende soorten samenwerkingen met Nederland. Zo zijn er arbeidsmarktprojecten met de gemeente Oldambt. Maar dan moet je bij Economische Zaken, de Herr Krebs, zijn. De samenwerking is zeer intensief en wij hebben regelmatig contact met de gemeente Oldambt. Met de heer Wolf hebben wij een dagproject voor de arbeidsmarkt. De EDR is ook betrokken bij meerdere projecten van Nederlanders die in Duitsland werken en omgekeerd. Ook worden er taalcurssussen aangeboden. Het ongeluk met de brug heeft geen invloed op de samenwerking met Oldambt.

In tegendeel zelfs, het ongeluk met de Friesenbrücke heeft juist voor een intensivering van het contact gezorgd. Om een voorbeeld te geven, volgende week hebben wij, samen met Inna de Lange (van de provincie Groningen) en Arriva een afspraak gehad met Deutsche Bahn om te zien hoe alles er voor staat. Door het ongeluk zijn de gesprekken een stuk intensiever geworden.

Het is zo dat het aantal reizigers op de lijn gestegen was, maar het is niet duidelijk of dat ook pendelaars waren. Het kunnen ook toeristen zijn. Ik denk dat mensen, naast de trein, andere manieren vinden om heen en weer te reizen. In dit Landkreis wordt het openbaar vervoer voornamelijk gebruikt door scholieren, veel mensen hebben een auto.

De spoorlijn werd door verschillende doelgroepen gebruikt, maar ik weet niet wat de verdeling precies was.

Het ongeluk heeft effect op het aantal toeristen, maar men vindt andere manieren om alsnog te reizen, zoals de bus en de auto.

Met de bus reizen minder mensen dan met de trein.

Ik denk dat alleen de treinreis attractief was voor sommige mensen. Het is toch ook een keer wat anders dan de snelweg, je ziet eens wat anders. Het kan ook zijn dat de informatie over het treinvervangende verkeer niet goed is. Ik heb zelf ook weleens de treinverbinding gebruikt, maar ik ga liever met de trein dan met de bus, of ik pak de auto. Het is mogelijk dat de stations tussen Groningen en Winschoten minder attractief geworden zijn.

Het ongeluk heeft weinig invloed op het project Groningen-Bremen. Op dit moment is de verbinding tussen Groningen en Bremen best zwaar, dat was ook al zo met de brug nog intact. In de tijd dat de Friesenbrücke hersteld wordt, kunnen wij het project verder opzetten. Op dit moment is het zo dat Deutsche Bahn zegt dat het minimaal vijf jaar duurt voordat de brug weer gerepareerd is, maar dit

hangt van verschillende factoren af die nog niet duidelijk zijn. In deze tijd kan het project verder onderzocht worden. Wanneer het 9 jaar duurt voordat de brug hersteld is, is dat zeer slecht. Dan gaat het wel invloed hebben op het project. Wanneer het traject Groningen-Leer voor langere tijd gestremd is, dan moet er een marketingcampagne komen om het aantal passagiers weer te laten stijgen, anders kan de lijn in de vergetelheid raken. De vrees is er, maar daar hebben we de tijd niet voor. De brug moet zo snel mogelijk gerepareerd worden. Deutsche Bahn is verantwoordelijk voor het herstel van de brug. Wij willen Deutsche Bahn helpen, zowel bij het plannen als bij de uitvoering, maar zij zijn verantwoordelijk. Wij zijn in een zeer goede dialoog met Deutsche Bahn. Deutsche Bahn heeft twee informatieavonden gehad met omwonenden over de brug. Iedereen wil dat de brug zo snel mogelijk gerepareerd wordt.

De vrees is er dat Leer slechts een tussenstop is. Maar Leer profiteert ook van de verbinding Groningen-Bremen. Men verbetert namelijk ook de verbinding tussen Leer en Bremen. Natuurlijk bestaat het gevaar wel dat reizigers en toeristen Leer voorbij reizen. Er zijn plannen om stations in Bunde en Ihrhove te openen. De stations zijn dan Bad Nieuweschans, Bunde, Weener, Ihrhove en Leer. Wanneer het doel Groningen of Bremen is, biedt dit ook mogelijkheden om vanaf deze steden te kunnen reizen. De planning om de stations te heropenen duurt minimaal vijf jaar, dan is de Friesenbrücke ook al gerepareerd. De planning van Deutsche Bahn is nooit zo snel. Het gaat niet alleen maar om de bouwtijd, maar om de gehele planning. De belangen van de burgers, het milieu, de natuur en zo verder. Dat is zeer bureaucratisch.

Er was een plan om een veerverbinding tussen Weener en Westoverledingen in te stellen. De doelgroep hiervan is niet de reizigers van de spoorlijn, maar de omwonenden. Er is namelijk intensief verkeer over de Ems. Niet met auto's of met bussen, maar te voet en op de fiets. De mensen van de kant van Westoverledingen waren met de brug zeer snel aan de andere kant en omgekeerd. Voor deze personen waren er plannen voor een veerverbinding. Landkreis Leer heeft dit al een keer eerder gedaan bij een ander plan. Wij hebben een overzicht van hoeveel dit kost en dit hebben wij naar beide gemeenten gestuurd. Maar het was te duur. Het is ook nog mogelijk om een buslijn te introduceren die alleen maar voor Westoverledingen bedoeld is. Maar voor de treinreizigers zijn er geen extra maatregelen. Voor Weener is het een lokaal probleem. Men moet nu via Papenburg of Leer en dat is gewoon te ver fietsen.

Ook voor het toerisme is het een probleem. Over de brug gingen verschillende (inter)nationale fietsroutes, zoals de Internationale Dollard Route. Dat is nu niet meer zo attractief door alle omleidingen. Kurt Radtke is van Tourismus Leer en hij kan hier misschien wat meer over vertellen. Er is een intensieve interactie wat betreft toerisme tussen Nederland en Duitsland, hij kan daar misschien wat meer over vertellen.

LNVG

Dit is een samenvatting van het interview gehouden met iemand van de LNVG. Het interview was in het Duits en er is ook een Duitstalige samenvatting naar de respondent gezonden. Voor deze scriptie is de samenvatting vertaald.

Functie: Wij zijn de opdrachtgever van het regionale treinvervoer. Wij besteden het regionale treinverkeer in Niedersachsen aan en wij financieren dit ook, met uitzondering van de regio's rondom Hannover en Braunschweig. In deze functie zijn wij, samen met de provincie Groningen, verantwoordelijk voor de verbinding Groningen-Leer.

De provincie Groningen heeft misschien meer actuele reizigersaantallen. De lijn Groningen-Leer is zeer rustig. Er is maar een kleine passagiersvraag, ook in vergelijking met andere stoptreinen in de regio. Andere spoorlijnen zijn een stuk drukker dan tussen Leer en Bad Nieuweschan. Het is een verbinding tussen twee rustige gebieden. Wij hebben nog geen actuele reizigersaantallen, maar het is te verwachten en te vrezen dat het aantal passagiers is afgenomen.

Wij hebben de ervaring dat als er op een stuk de treinen vervangen zijn door bussen, het aantal reizigers afneemt. Of dat hier zo is, is nog afwachten, de snelbus is namelijk zeer attractief.

Wij hebben bij een jarenlange buitendienststelling van de spoorlijn Oldenburg-Wilhelmshaven en ondanks een attractief treinvervangend busaanbod is het aantal reizigers afgenomen, dat is onze ervaring.

De snelbus rijdt nu om het uur, het is niet mogelijk om de bus elk uur te laten rijden. Financieel is dat niet mogelijk en ook is het aantal reizigers te klein. In de snelbus zitten alleen maar reizigers van Groningen naar Leer en er zijn geen tussenstops. Daarom is er te weinig vraag om de bus elk uur te laten rijden.

Om de effecten van het ongeluk te verkleinen zijn er marketingmaatregelen genomen, om de reizigers te wijzen op de snelbus. Dat het ondanks het ongeluk nog steeds goed mogelijk is om met het openbaar vervoer van Groningen naar Leer te reizen. Qua tarieven hebben we het Niedersachsen+Groningen ticket geïntroduceerd, deze is ook geldig in de bussen. Verdere maatregelen zijn er nog niet.

Wanneer het mogelijk is om met de trein door te rijden naar Weener, dan is de busreis een stuk korter. Dat is belangrijk.

Het ongeluk heeft invloed op het project *Wunderline*. Wij werken in principe voor de deelstaat Niedersachsen, de beslissing hierover raakt die deelstaat.

Wanneer het 10 jaar duurt voordat de brug gerepareerd is, betekent dit dat het langer duurt voordat de uitvoering van het project kan beginnen. Dan is het überhaupt al heel moeilijk om passagiers terug te winnen. Dan zijn mensen misschien wel vergeten dat de verbinding er is. Het is moeilijk om reizigers die naar een andere modaliteit zijn gegaan terug te winnen voor de trein. Wanneer het tien jaar duurt, is dat niet makkelijk. Hoe langer de spoorlijn gestremd is, hoe meer de lijn uit de hoofden van de mensen is verdwenen. Hoe langer het duurt, hoe moeilijker het wordt om reizigers terug te winnen.

Het is belangrijk om niet alleen de vervoersbehoeften tussen Groningen en Leer te bevredigen, maar de relaties Groningen-Oldenburg, Groningen-Bremen en Groningen-Hamburg zijn belangrijk. Daarvoor is het project *Wunderline*. Het is ook belangrijk dat er elk uur een goede overstap is in Leer. De reis hoeft niet te eindigen in Leer, maar het moet makkelijk zijn om door te kunnen reizen naar Oldenburg of Bremen. Het is moeilijk om een concurrerende reistijd te hebben naar Papenburg, dit omdat de spoorlijn best wel omrijdt. Emden is echter wel een bestemming die goed te bereiken is.

Er zijn plannen om stations in Bunde en Ihrhove te openen. Het ongeluk heeft daar invloed op. Zodra het mogelijk is om naar Weener te rijden, is het ook mogelijk om naar Bunde te gaan. Het is dan echter nog niet mogelijk om naar Ihrhove te gaan. Zo lang de Friesenbrücke niet gerepareerd is, is het niet mogelijk dat er een trein stopt in Ihrhove, aangezien er geen trein rijdt tussen Weener en Leer.

Stadt Oldenburg

Dit is een samenvatting van het interview dat gehouden is met iemand van Stadt Oldenburg. Het interview was in het Duits en de respondent heeft ook een Duitstalige samenvatting gekregen. Voor deze scriptie is de samenvatting vertaald naar het Nederlands.

Ik ben medewerker bij de afdeling Verkeersplanning in de stad Oldenburg. Wij houden ons bezig met het verkeer in het gebied van en rondom de stad, we houden ons ook bezig met spoorwegen en met de verbinding Groningen-Oldenburg en Oldenburg-Leer.

Ik schat dat dagelijks ongeveer 200-300 mensen tussen Groningen en Oldenburg heen en weer reizen. Door het treinvervangende vervoer bij Leer is dat wel wat moeilijker geworden. Maar ik geloof niet dat het minder geworden is, zeker niet voor het vrachtverkeer en de studenten. Ik kan me wel voorstellen dat het aantal toeristen en shoppers is afgenomen omdat het moeilijker geworden is om heen en weer te reizen. Maar er is nog wel de 'Fernbus'-verbinding, die is relatief bekend.

De spoorlijn tussen Groningen en Oldenburg wordt gebruikt door studenten, toeristen en pendelaars. De Duitse studenten in Groningen zijn een belangrijke groep. In het gebied tussen Winschoten en Leer zijn het misschien ook scholieren die de verbinding gebruiken.

De auto heeft op de verbinding Groningen-Oldenburg een groter aandeel dan de trein. Voor deze afstand wordt de auto meer gebruikt, nu nog meer sinds er van de trein moet worden overstapt naar de bus.

Er zijn verschillende soorten van interactie tussen Groningen en Oldenburg. Zakelijk zijn er verschillende relaties en ook cultureel zijn er verbanden. Het Groninger Museum is zeer bekend en een belangrijk doel voor mensen die van Oldenburg naar Groningen komen. Het inkoopverkeer is ook belangrijk. Gedurende de kersttijd komen vele Nederlanders naar Oldenburg om daar de sfeer in het centrum te proeven. Maar er zijn ook vele Duitsers die naar Groningen rijden om daar inkopen te doen.

Ik denk dat het ongeluk er voor heeft gezorgd dat men zich oriënteert hoe men het makkelijkst kan reizen. Dat men gaat kijken wat het makkelijkst en het snelst is. De bus speelt hierin een belangrijke rol. Ook is het mogelijk om de auto te pakken. Ik geloof niet dat de interactie minder is geworden na het ongeluk.

Er is een directe verbinding tussen Groningen en Leer, maar vanuit Oldenburg moet je sowieso overstappen in Leer. Op de korte afstand van Groningen en Leer kan ik mij voorstellen dat het een groter effect heeft op het treinverkeer en dat men meer de 'Fernbus', die ook een halte in Leer heeft, gebruikt.

Wanneer het aantal reizigers gedaald is, komt dat mogelijk door de perceptie, door hoe mensen de spoorverbinding zien. Wanneer er vaak wordt geschreven dat het een groot probleem is, dat de Friesenbrücke kapot is en dat het lang gaat duren voordat hij gerepareerd is, dan zorgt dat er voor, in bijzonder bij het vrije tijdsverkeer, dat men denkt dat het heel moeilijk is om van Groningen naar Oldenburg te komen en dat zou er toe kunnen leiden dat men de trip niet meer maakt. Dit omdat men gewoon gelooft dat het moeilijk is om naar Groningen te komen. In de pers wordt vaak geschreven dat het moeilijk is om met de trein naar Groningen te gaan. Mensen denken dat het moeilijk is, dus ze gaan niet meer met de trein. Ze weten vaak ook niet dat er alternatieve bussen rijden. Men hoort alleen dat de brug kapot is en dat het moeilijk is om tussen Groningen en Oldenburg te reizen. Het is belangrijk dat we niet alleen zeggen dat de brug kapot is en hoe lang dat nog gaat duren, maar we moeten de reizigers ook informeren dat het nog steeds mogelijk is om met de bus te reizen en dat het eigenlijk helemaal niet zoveel moeilijker is. De informatievoorziening faalt nog op het moment.

De verbinding tussen Groningen en Leer is niet alleen een verbinding tussen Groningen en Leer/Oldenburger, maar moet breder getrokken worden. En wat betreft de uitbouw van deze verbinding, dan moet er naar de Europese schaal gekeken worden. Dit is ook een gewenste verbinding tussen Amsterdam-Groningen-Oldenburger-Bremen-Hamburg en Scandinavië. Dat is de *Wunderline*.

Het ongeluk met de brug heeft effect op het project *Wunderline*. Het doel van dit project is om de verbinding attractiever te maken. In eerste instantie op het traject Groningen-Bremen en daar ligt nu eenmaal deze brug. Maar men moet het breder zien. Deze brug moest vernieuwd worden en het *Wunderline* project geeft duidelijk aan dat er een verbetering in de regionale relaties, maar ook in de internationale relaties gewenst is. Het *Wunderline*-project kan gebruikt worden om druk uit te oefenen om de brug sneller en beter te repareren. In het bijzonder aan de Duitse kant kan het een drukmiddel zijn, voor de Deutsche Bahn om deze verbinding te verbeteren en de brug te herstellen. De *Wunderline* is er ook om focus te houden op dit traject. Dat men ook hier een internationale verbinding nodig heeft. Dat er ook een verbinding tussen de metropolen van Oldenburger en Groningen gewenst is. Wij willen als Oldenburger een betere relatie en dat gaat alleen met een betere spoorlijn.

Het is eigenlijk niet te verklaren dat het vijf jaar moet duren. Dat is niet voor te stellen. Er moet een snellere en slimmere oplossing gevonden worden. Wanneer het tien jaar zou duren voordat de *Wunderline* klaar is, dan zou dat een groot probleem zijn voor het project. Dan bestaat het project niet meer. Dan zal het ook zijn uitwerking hebben op de stakeholders van het project. Dat het zo lang duurt, dat men de vooruitgang van het project niet meer ziet. Als het tien jaar duurt voordat de brug gerepareerd is, betekent het dat er tien jaar lang geen directe spoorverbinding tussen Groningen en Oldenburger is. Maar als het zo lang duurt, is het misschien ook mogelijk om naar een nieuwe verbinding te kijken. Dan kan het op een grotere Europese schaal getrokken worden. Dat men ziet dat het geen verbinding tussen Winschoten en Leer of tussen Groningen en Oldenburger is, maar dat het een belangrijke Europese verbinding is of kan worden.

Het project is er voor de Europese integratie, maar wij hopen ook dat het verkeer van de weg naar het spoor haalt.

Stadt Weener

Dit is een samenvatting van het interview met de burgemeester van Weener. Het interview was in het Duits en de respondent heeft ook een Duitstalige samenvatting gekregen. Voor de scriptie is deze samenvatting vertaald naar het Nederlands.

De brug verbindt Weener aan de ene kant van de Ems met Westoverledingen aan de andere kant van de Ems.

Mijn functie is dat ik de burgemeester van Weener ben.

Voor Weener is het verdwijnen van de brug een grote aderlating. Voor de pendelaars die van Westoverledingen naar Leer komen is het vervelend. Zij moeten nu een omweg reizen van minstens 30 kilometer maken.

Ook bij de winkels en detailhandels is het merkbaar dat mensen niet meer met de fiets over de brug kunnen.

Voor de toeristische sector heeft dit gevolgen. Over de brug gingen meerdere fietsroutes, de Dollartroute, de Emsroute en de Fehnroute. Direct naast de brug ligt het Friesenbad, dit is een buitenbad. In de zomer als het mooi weer was had dit zwembad veel gasten uit Westoverledingen, die kwamen dan via de brug naar Weener.

De spoorverbinding van Groningen naar Leer is voor Weener ook een verbinding van Weener naar Leer. Die verbinding is nu onderbroken. Men maakte graag gebruik van de verbinding die Arriva aanbood. Nu is er wel het treinvervangende verkeer, maar dit duurt wel langer. We hebben het Niedersachsenticket, dat was geldig om naar Groningen en Leer (en verder) te reizen. Dat is op het moment niet meer mogelijk, aangezien de treinen maar tot aan Winschoten reizen. Het is voor ons belangrijk dat de verbinding tussen Groningen en Weener snel hersteld wordt.

Het is voor ons belangrijk dat de brug gerepareerd wordt, maar op het moment is Deutsche Bahn nog aan het onderzoeken.

Deutsche Bahn is eigenaar van de brug en zij moeten de brug ook repareren. Wij hopen dat de brug snel gerepareerd kan worden. Het precieze tijdschema is nog niet bekend gemaakt door Deutsche Bahn. Het is mogelijk dat het langer gaat duren, maar dat is voor ons niet goed. Begin juni heeft Deutsche Bahn in Weener de stand van zaken gepresenteerd. Als de brug gerepareerd kan worden gaat het vijf jaar duren. Maar als er meer gedaan moet worden, als niet alleen het verwoeste stuk vervangen moet worden, dan gaat het langer duren. Voor Weener is dat zeer vervelend. De effecten kunnen catastrofaal zijn.

Wij hebben gekeken of het mogelijk was om een ververbinding in te stellen. Dan kan men met de pont van Westoverledingen naar Weener en omgekeerd. Dat is echter een kostenintensieve operatie die wij niet alleen kunnen dragen. Op het moment is het zo dat Westoverledingen en Weener dat zelf moeten betalen. We moeten nu eerst afwachten tot september, hoe lang het daadwerkelijk gaat duren. Als het langer dan vijf jaar gaat duren, zijn extra maatregelen misschien nodig.

Ik kan niet zeggen hoeveel mensen de verbinding gebruikten om naar Groningen te reizen, daarvoor moet je bij Deutsche Bahn zijn.

Tourismus Leer

Dit is een samenvatting van het interview met de directeur van Touristik Leer. Dit interview was in het Duits en de respondent heeft ook een samenvatting in het Duits toegestuurd gekregen. Voor de scriptie is het interview vertaald naar het Nederlands.

Ik ben de directeur van Touristik GmbH Südliches Ostfriesland. Dat is de regio van Landkreis Leer. Wij houden ons bezig met de vermarkting van het gebied voor toerisme.

Het toerisme is een belangrijke werkgever in het gebied. Wij gaan er vanuit dat minimaal 4.300 mensen in het toerisme hun brood verdienen. Het toerisme heeft een jaaromzet van 172 miljoen euro. Dit is exclusief Borkum, dat is nog veel groter.

De Nederlanders zijn op twee manieren belangrijk. Ze zijn dagtoeristen en mensen die inkopen komen doen in Duitsland. Maar ze zijn niet alleen als dagtoeristen belangrijk, ook als toeristen zijn ze belangrijk, voornamelijk toeristen met caravans. Wij hebben veel mooie plekken voor caravans en in de zomer staan er dan ook veel bij Weener of Bunde.

Wij houden ons bezig met het 'incoming'-toerisme. Maar er gaan natuurlijk ook Duitsers naar Nederland. Ik kan echter niet zeggen hoeveel.

Een zeer belangrijk project is de Internationale Dollard route, die ik ook begeleid. Dit is een project wat wordt ondersteund door verschillende bedrijven en gemeentes uit zowel Nederland en Duitsland. Dat is niet alleen in Duitsland belangrijk voor de economie, maar ook aan de Nederlandse kant heeft het zijn waarde. Exacte aantallen hebben we niet. We hebben echter verschillende telpunten in Niedersachsen en afgelopen jaar passeerden er bij telpunt Soltborg 62.000 mensen. Niet iedereen fietst verder in Nederland, maar als de helft dat zou doen, zou het al een mooi aantal zijn.

We doen veel aan marketing voor toerisme, net zoals andere toeristische organisaties in Nederland. We hebben een goede internetsite, we bezoeken veel beurzen en we hebben een behoorlijk marketingprogramma. We doen ook wel wat in Nederland, maar niet zoveel als in Duitsland. Dat moeten we nog uitbouwen.

De brug is voor ons een zeer belangrijke spoorverbinding, het is het deel van de *Wunderline* dat het voor ons heel makkelijk maakt om met Arriva naar Winschoten of Groningen te reizen. Dat is nu niet meer mogelijk en we hopen dat dit zo snel mogelijk weer mogelijk is. We hebben een fietsnetwerk wat zich over het hele gebied uitstrekt. In noord-zuidrichting is het niet zo problematisch. De mensen die vanuit het zuiden komen kunnen in Papenburg beslissen of ze links of rechts langs de Ems gaan en dit is ook mogelijk in Leer. Voor de oost-westverbinding is het echter een omweg van 20 kilometer. Op 19 punten in het gehele gebied hebben we informatieborden neergezet met informatie over de stremming van de brug en een kaartje zodat ze zich kunnen oriënteren. Dan kan men daar de tour die men wil maken plannen. Echter niet iedereen weet dat de brug kapot is, dus soms staan er ook mensen voor de brug.

De kapotte brug zal een verschuiving veroorzaken. In Weener is een goed openluchtbad dat veel mensen over de brug trok. Het is nu afwachten hoe dat zich gaat ontwikkelen. We hebben ook een centrale kamerverhuur en ook daar moeten we kijken hoe alles verloopt. Tot nu toe zien de aantallen er goed uit, het aantal verhuren ligt iets boven dat van vorig jaar. Maar we kunnen nog niks zeggen over de fiets- en dagtoeristen. We hebben ook een deelpunt in Papenburg en daar zien de eerste getallen er goed uit, maar dat zijn mensen die de Fehnroute rijden en die zijn niet gefocust op de brug. Maar het is moeilijk om te zeggen hoeveel mensen er over de brug rijden. Een meting van een paar

jaar geleden gaf aan dat er ongeveer 500 mensen per dag over de brug heen fietsten, dit was inclusief pendelaars.

De mogelijkheid om met de trein van Nederland naar Leer te reizen bestaat niet meer. Men moet overstappen in Winschoten en vanaf daar de bus pakken. Vanaf december is het ook mogelijk om vanaf Weener de bus te pakken. De meeste mensen in ons gebied reizen met de auto. Veel mensen uit Nederland hebben de caravan en de fiets mee. Zij zijn een beetje begrensd in welk rondje ze kunnen fietsen. Maar ik verwacht geen hele dramatische gevolgen. Een goede informatiecampagne kan de gevolgen wat verminderen.

Het zal zeker een effect hebben, maar we hebben de getallen nog niet. Het is nog even afwachten.

Ik ga er vanuit dat de effecten voor Weener zwaarder zullen zijn dan de effecten voor Leer. Voor Weener is het een kleine catastrofe. De verbinding is er niet meer en voor de toeristische en gastronomische sector is het maar afwachten hoe het gaat. Voorbeeld van restaurant dat gasten had van beide kanten van de Ems om daar schnitzel te eten.

Leer heeft een leuke kerstmarkt en veel gasten komen met Arriva vanuit Nederland. De treinen waren vol. Door de stremming moeten veel mensen de bus nemen en sommigen hebben aangegeven dat ze dat teveel moeite vinden. Maar daar zijn geen concrete getallen van. Maar er is een effect. De treinen waren vol, maar ik kan niet zeggen of de bussen vol zijn. Het is ook mogelijk dat men andere reismogelijkheden gevonden heeft. Maar de trein was een goede manier, kan je ook nog een glas Glühwein drinken.

Op 19 punten hebben we informatieborden neergezet om mensen er op te wijzen dat de brug er uit ligt. Het knooppunt tussen de Dollartroute en de Fehnroute is vervallen, dat kunnen we ook niet vervangen. We hebben ook een digitale reisplanner, ontwikkeld in samenwerking met de EDR. Daar hebben we de route over de brug uitgehaald. We hebben ook een flyer met informatie ontwikkeld en die te gebruiken is om je te oriënteren. Maar wij kunnen alleen informeren, meer kunnen wij niet doen.

In september zijn de onderzoeken van Deutsche Bahn afgesloten en dan is het duidelijk hoe lang het gaat duren. Of het 'slechts' vijf jaar gaat duren. Het is ook mogelijk dat er meer moet gebeuren en dat het langer gaat duren, maar dat hopen we niet natuurlijk. Vijf jaar is eigenlijk al te lang, als het langer duurt hebben we een groot probleem. Het is zeer belangrijk dat Nederland en Duitsland hierover in overleg blijven om het probleem zo snel mogelijk op te lossen.

De auto is belangrijker dan de trein tussen Groningen en Leer, maar de trein van Arriva was een zeer goed alternatief. Maar de verbinding is ook belangrijk als oostwestverbinding voor vracht. Het gaat niet alleen maar om personen, ook de vracht is belangrijk.

Het project Wunderline kan ervoor zorgen dat meer toeristen van Groningen naar Leer (of Oldenburg) gaan. Het is ook niet alleen de verbinding naar Groningen, maar ook naar de Eemshaven van waar men naar Borkum kan gaan.

Arriva Trein en Arriva Touring

Dit is een dubbelinterview. Dat betekent dat twee mensen tegelijkertijd geïnterviewd zijn. Het gaat hier om iemand van Arriva Trein en om iemand van Arriva Touring.

Functies: *Arriva Trein:* Ik ben ontwikkelmanager bij Arriva in de Regio Noord. Dat betekent dat ik verantwoordelijk ben voor het commerciële deel van een aantal concessies, dus reizigersopbrengsten, maar ook voor de ontwikkeling van de producten en ontwikkelingen van de dienstregelingen. Ook ben ik verantwoordelijk voor de diensten van de machinisten, ik doe ook contractbeheer. In Noord betekent dat de lijnen in Groningen, Friesland en grensoverschrijdend, daarnaast ook de busconcessies in Friesland, Lelystad en de Waddeneilanden. Eigenlijk alles behalve daadwerkelijk de operatie.

Arriva Touring: Werkzaam bij Arriva Touring. Ik heb mijn handen het meest vol aan het treinvervangend vervoer en dan voornamelijk de geplande werkzaamheden. Vanuit Arriva krijg ik een dienstregeling toegestuurd van eigenlijk alle lijnen in het Noorden, maar ook in de Achterhoek en van de Vechtdallijnen (rondom Zwolle en Emmen), daar maak ik dan weer diensten van voor de bussen en dat gaat dan naar de Planning en die plant er chauffeurs op. Ik zet de diensten uit, maak een draaiboek en zorg ervoor dat alles wordt opgezet. Ik zorg ook voor de hele afwikkeling, krijg alle kilometers enzo en dat wordt dan weer door belast richting Trein. Daarbij doe ik ook het groepsvervoer, zoals bij scholen, dat is niet zoveel meer omdat er op bezuinigd wordt. Ik doe ook het versterkingsvervoer in het OV er naast. Arriva rijdt in Friesland en in de ochtend- en middagspits moeten bussen vaak versterkt worden. De aanvraag komt vaak bij mij binnen en ik zorg ervoor dat die ritten in het systeem komen zodat ze kunnen worden ingepland.

Het beeld dat het aantal reizigers weer op het niveau van voor 2011 (voordat de Wiedersline losging) is klopt wel aardig. We zien echter wel dat het met de snelbus wel weer aantrekt. We zien een stijging in het gebruik van de snelbus. Mensen weten wel een andere manier van reizen te vinden. Het heeft voor een flinke dip gezorgd, maar volgens mij (*Arriva Trein*) raken we, als we op deze manier blijven rijden, met een goede snelle verbinding tussen Groningen en Leer, raken we niet alle klanten kwijt. Dus op het moment dat de brug er weer in ligt, hoeft er niet meer vanaf 0 begonnen te worden. Het is ook de uitdaging de komende tijd dat het mogelijk blijft om met het openbaar vervoer snel tussen Nederland en Duitsland te reizen.

Het is niet ons idee om de snelbus elk uur te laten rijden. Het kan een wensgedachte zijn vanuit de reiziger of de opdrachtgever. Wij zetten hem één keer in de twee uur in omdat dat operationeel het handigst is. De rit van Groningen naar Leer is een uur, dus je kunt met één bus een lusje rijden. De snelbus rijden wij op eigen rekening en risico. Wanneer er normaal gesproken een stremming is, dan ga je verbussen. Wat er niet aan treinen rijdt qua dienstregeling ga je bussen op inzetten. Dat doen we, de trein rijdt op dit moment tot Winschoten en daar kun je op de bus stappen richting Leer. Daarbovenop hebben wij zelf de snelbus gedaan. Het moet wel kostendekkend zijn. Ieder uur een bus rijden zit op dit moment niet bij ons in de ambitie. We moeten wel versterken op hoogtijdagen en drukke momenten. Er komt ook wel eens een aanvraag van een groep (bijvoorbeeld een school), die bellen dan naar de klantenservice, de klantenservice belt dan naar ons (*Arriva Touring*) dat er een groep van bijvoorbeeld dertig man wil reizen. Er kunnen vijftig man in een bus, maar als die al komen hebben we nog maar twintig plaatsen. Dan overleg ik (*Arriva Touring*) vaak met Trein of er een extra bus moet komen. Het is best vaak nodig.

De kostendekkingsgraad is heel belangrijk. Openbaar vervoer is nooit kostendekkend, anders had je er geen overheidsbijdrage opzitten. Als iemand de ambitie heeft om een uurdienst op te zetten, dan moet je ook kijken naar de kostendekkingsgraad en daar is wellicht ook een bijdrage bij nodig. Vanuit de klant gezien is het wel een fijne verbinding. Het is ook sneller dan de trein was.

De snelbus is een stuk drukker dan de stopbus. In de stopbus zitten gemiddeld tussen de tien en twintig mensen zitten. Het verschilt wel enorm, soms stappen er twee in, soms ook ineens veertig man. Maar wanneer de snelbus rijdt, zal de stopbus minder vol zitten. In het uur waarin geen snelbus rijdt, zal de stopbus weer wat voller zitten. De stopbus is het vervoer dat wij (Arriva) contractueel verplicht zijn om aan te bieden en waar we ook voor betaald krijgen.

In het weekend is het vaak het drukst, dan proberen wij (*Arriva Touring*) om een zo groot mogelijke bus in te zetten. Het voorbeeld met de spelersbus van Heerenveen, daar kunnen 38 mensen in, niet iedereen kon mee, een aantal mensen moest ook met de stopbus. Een normale bus kunnen vijftig mensen in, maar dan proberen we wel vaak een zestigpersoonsbus in te zetten.

De bus vertrekt vanaf Winschoten en niet vanaf Bad Nieuweschans, ondanks dat de trein in principe door zou kunnen rijden tot Bad Nieuweschans. In het begin reden de treinen tot aan Nieuweschans en werd er vanuit daar een bus gereden. Maar die bus bood in Leer geen enkele aansluiting op de treinen die doorgingen naar Bremen. Dat paste niet. Als de bus vanuit Winschoten rijdt dan kan de aansluiting wel gehaald worden. Vanuit de reiziger geredeneerd hebben we gekeken hoe de overstap te halen en vanuit Winschoten lukt dat wel en vanuit Nieuweschans niet.

Vanaf 30 oktober kan er doorgereden worden met de trein tot aan Weener. Arriva heeft zelf geïnvesteerd in de infrastructuur, die nodig is om naar Weener te kunnen rijden. Er moest wat met de beveiliging gebeuren en er moest een stootjuk geplaatst worden. Dat duurde lang, want zowel Prorail als DB Netz deden een beetje lastig. Maar wij (*Arriva Trein*) wel weer echt de ambitie om naar Duitsland te rijden. Wij zijn een treinvervoerder en daarom willen wij zover mogelijk rijden met de treinen. De investering in de infrastructuur gaat sneller dan gepland. Wij dachten dat we vanaf december konden rijden, maar nu kunnen we al vanaf dertig oktober weer naar Duitsland gaan rijden. Vanaf dat moment worden er vanaf Weener bussen in. Dan stopt de huidige stopbusdienstregeling, de snelbus blijft wel gehandhaafd. Arriva Touring zal vanaf december de treinvervangende bussen vanuit Weener niet rijden. Wij hebben iemand in Duitsland gevonden die het efficiënter kan doen, omdat zij geen aanrijtijden hebben en zij kunnen het integreren in de dienstregeling van de reguliere bus. Weser-Ems-Bus gaat dit rijden, die gaan dat integreren in hun lijn 620. Zij breiden hun dienstregeling uit zodat mensen vanuit Weener door kunnen naar Leer. Arriva Touring blijft wel de snelbus rijden. Vanaf eind oktober is het nog even de vraag, Weser-Ems-Bus is nog niet klaar om het gelijk vanaf oktober te doen.

Ik (*Arriva Trein*) denk niet dat de reizigersaantallen van de stopbus toenemen als er doorgereden kan worden naar Weener. De reistijdverhouding is niet prettig, je bent gewoon lang onderweg met die bus. Vanaf Weener is het met de bus zo'n twintig minuten, met de trein was het iets van tien minuten. Het scheelt wel ten opzichte van de huidige situatie. De stopbus is gewoon minder comfortabel, het is voor de mensen die geen andere keuze hebben of die ergens halverwege het baanvak in Nederland of Duitsland moeten zijn, die bijvoorbeeld in Winschoten opstappen. Het gros is toch gewoon lange-afstandverkeer en gaat tussen Groningen en Leer.

De stopbus doet er voor je gevoel heel erg lang over, hij hobbelt langs ieder stationnetje. Het duurt heel erg lang. Vooral als je al tussen Groningen en Winschoten in de trein hebt gezeten.

De snelbus is qua reistijd comfortabeler dan de trein. Het is niet voor niets dat de provincie de ambitie heeft om een sneltrein te maken van Bremen naar Groningen en hem niet meer op ieder station te laten stoppen. Je reiservaring is gewoon een stuk slechter wanneer je overal stopt, dan heb je haast het gevoel dat je in een metro zit in plaats van een trein. Arriva staat positief tegenover dit project. Arriva staat altijd positief tegenover een uitbreiding van de dienstverlening. Maar eerst is de provincie aan zet, want er moet nog heel wat gebeuren in de infrastructuur om daar een goed product neer te kunnen leggen. Ondanks het ongeluk gaat de provincie gewoon door waar ze mee bezig zijn, het

vervoerwaarde-onderzoek vindt gewoon plaats, volgens mij zit het ze niet in de weg. In het begin hebben ze misschien zelfs wel gedacht dat het een kans was, om er een betere brug in te leggen dan er al lag, want die brug was een bottleneck. Maar DB Netz heeft gezegd dat er geen 'versie 2.0' van de brug komt, wat er in lag qua kwaliteit komt er ook weer in. Het was toch al best wel een langetermijnverhaal, dus het ongeluk met de brug zit het project niet echt in de weg.

Als het langer duurt, dan is dat vervelend. Het gaat om een goed product en als de infra er niet is, dan kun je geen ijzer met handen breken. Eerst moet de brug klaar zijn en dan zijn wij weer aan zet. Dan wordt er aan ons gevraagd of we het willen rijden en wat het gaat kosten. Dan pas vindt die uitvraag plaats. Ik (*Arriva Trein*) vind er eigenlijk niet zoveel van. Het vindt ook plaats in de volgende concessie, waarvan wij natuurlijk zeer hopen dat we de vervoerder zijn, maar dat is ook afwachten. De concessie loopt tot 2020. Dus als de brug er weer in ligt, dan begint de nieuwe concessie. De concessie is 15 jaar, dat is langer dan bij de bus. Je schaft treinen aan en de afschrijving van dat materieel is over een langere periode, want treinen zijn duurder.

Het is wel jammer dat DB geen betere brug wil bouwen. Voor ons (*Arriva Trein*) is de infrastructuur een gegeven en soms ook een beperking. Er lag enkelspoor. Er moet inhaalspoor komen hier en daar om de reistijdverkorting voor elkaar te kunnen krijgen. Er zijn ook een aantal snelheidsverhogende maatregelen zijn. Dan moet je ook kijken of je het juiste materieel er voor hebt, want de huidige treinen zijn geen materieel waarmee je naar Bremen gaat rijden. Er zitten nog best wat haken en ogen aan, zo is er de laatste tijd ook redelijk wat gedoe met de stevigheid van de grond.

Het project leeft in Nederland veel meer dan in Duitsland. Het is een ambitie van de provincie Groningen. Misschien was het zelfs wel vooral een ambitie van de vorige gedeputeerde, die heeft het op de kaart gezet. Duitsland hecht er niet zoveel aan, die zien het ook niet voor zich. Er zijn op het moment al goede treinverbindingen naar Bremen in Duitsland zelf, nog een trein voegt niet zoveel toe voor ze. Dit project is niet ontstaan vanuit een reizigersvraag. Dit is een politieke ambitie. Er zijn wat samenwerkingsverbanden zoals met de EDR, daar wordt samen gekeken naar hoe de economische positie van het noorden te versterken. Het zijn ook vergelijkbare gebieden, maar dit project komt vooral vanuit Nederland en de provincie Groningen.

Flixbus rijdt in principe dezelfde verbinding als de snelbus van Arriva. Met Flixbus kan het goedkoper zijn, maar het is ongeveer vergelijkbaar qua kosten over het algemeen. Het kan wel een hele andere reizigersgroep zijn. Wij (Arriva) hebben echt OV-reizigers die hun reis plannen. Ik (*Arriva Tourin*) denk wel dat onze snelbus drukker is dan Flixbus. De laatste paar weken is de snelbus echt druk. Het voordeel van de Arriva-bus is dat je daar ook gebruik kan maken van je OV-studentenkaart, daar kun je ook mee naar Duitsland. Flixbus biedt het meer aan als verbinding Amsterdam-Hamburg, waarschijnlijk zijn dat veel meer intercity-reizigers dan de reizigers die gebruik maken van de snelbus van Arriva.

De meeste mensen zullen overgestapt zijn op de auto. Je bent in ieder geval iedereen kwijt die vanuit Winschoten weleens op de trein stapte naar Leer. Dat doe je niet meer. Wij denken wel dat de reizigers weer terugkomen op het moment dat er weer een normale dienstregeling is. Als het gewoon weer een goede verbinding is, dan komen de reizigers weer terug. Met de Wunderline zou het aantal reizigers, met de nodige promotie, nog verder kunnen stijgen.

Die nieuwe lijn zou pas met de nieuwe concessie er komen. De brug moet er sowieso in, maar aan de Duitse kant moet er nog heel veel in de infrastructuur gebeuren. Groningen wil de portemonnee trekken om de infrastructuur in Duitsland aan te leggen, dat is niet gebruikelijk. Maar dat geeft wel aan dat iemand dat heel graag wil.

De doelstelling was 1 uur en 20 minuten, het halveren van de reistijd. Dat lukt sowieso niet omdat daar heel erg veel voor geïnvesteerd moest worden. Dat hebben ze nu bijgesteld. Doelstelling is nu iets van een uur en 50 minuten, nog steeds een behoorlijke versnelling. Dan heb je een reistijd die vergelijkbaar is met de auto. De trein was dat, ook naar Leer, absoluut niet.

Het grootste deel van de reizigers waren sociaal-recreatieve reizigers. Toeristen, dagjesmensen, mensen die in de stad gaan shoppen. Op 3 oktober (dag van de Duitse eenheid, nationale feestdag in Duitsland) gingen er opeens een paar honderd man naar Groningen vanuit Duitsland. Toen was het wel een chaos, ook omdat in dat weekend het traject Groningen-Winschoten er uit lag, een geplande werkzaamheid. Het hele station in Leer stond vol. Daar hadden we achteraf misschien beter op in moeten spelen. Voor de zondag hebben we dat wel gedaan, maar de meeste mensen gingen maandag pas terug. Op hoogtijdagen, de Duitse feestdagen, dan gaan ze allemaal en masse richting Nederland en Nederlanders gaan met zijn allen richting de Duitse kerstmarkten. Het is eigenlijk allemaal sociaal-recreatief. Dit is ook te zien in de reizigersaantallen. In de weekenden is het drukker dan doordeweeks. Dat is voornamelijk de doelgroep. Er is nauwelijks sprake van woonwerkverkeer. Er wonen wel mensen in Duitsland die in Nederland werken en omgekeerd, maar daar moet je het niet van hebben. Die komen gewoon met de auto. Vanuit de provincie is dat wel benoemd als een belangrijke doelgroep. De investering moet bijdragen aan de werkgelegenheid en de economische ontwikkeling van het gebied. Er is ook nauwelijks sprake van woon-schoolverkeer. Er zijn wel wat Duitse studenten die in Groningen studeren en dan in het weekend naar huis gaan, maar een groot deel van deze groep heeft de beschikking over een auto. Een auto is makkelijker en ook sneller als je verder Duitsland in moet.

Het is voor iedereen een beetje een zoektocht van wat de impact hier nu precies van is. Hoe moet je er op reageren? Het is een beetje zoeken. Het is ook nog vrij kort geleden. Als je de impact wilt gaan vergelijken, dan zul je ook een vol jaar tegen een vol jaar moeten afzetten. Nu kan je ook verward raken door seizoenspatronen.

De brug was ook een fietsbrug. Daarom baalt Weener er heel erg van.

Eigenlijk is de lijn niet zo heel belangrijk. Als je naar reizigersaantallen kijkt, dan is de verhouding eigenlijk volledig zoek. Als je kijkt wat voor team er op zit en hoeveel geld er in geïnvesteerd wordt. Het gaat om een handvol grensoverschrijdende reizigers.

De provincie vindt de lijn misschien wel belangrijker dan hij nu is, maar dit kan ook een visie zijn. Op het moment is de lijn misschien niet zo belangrijk, maar op het moment dat je hem upgrade en er een interessante verbinding van maakt, kan het anders zijn. Misschien zien zij wel verder in de toekomst dan wij.

Mijn scoop (*Arriva Trein*) is 2020, want dan is het einde van de concessie. De verbinding naar Leer was altijd al een onderdeel van de concessie, maar in het begin moest je overstappen in Nieuweschan. Op een gegeven moment is de frequentie omhooggegaan, er zijn wel echt verbeterlagen geweest waardoor het aantal reizigers is toegenomen. Maar als je het vergelijkt met bijvoorbeeld de relatie Groningen-Winschoten of Groningen-Leeuwarden dan gaat het eigenlijk nergens over. Ook als je het vergelijkt met het aantal auto's op de verbinding.

Het zijn twee rustige gebieden aan beide kanten van de grens.

De beeldvorming is dat de verbinding heel veel slechter is. De snelbus is sneller dan de trein was. Dat is wel een lastige, wij hebben, in overleg met de provincie, besloten om niet te gaan promoten dat de snelbus sneller is dan de trein was. De provincie doet er alles aan om de brug te herstellen, maar als je gaat vertellen dat die mensen eigenlijk veel sneller zijn met een bus, dan is de actiebereidheid van DB

Netz en Prorail waarschijnlijk ook minder om die verbinding weer te herstellen. Want dan zou het weer een verslechtering zijn.

Mensen reizen ook vaak liever met een trein dan met een bus. De trein heeft in ieder geval meer comfort, vind ik dan (*Arriva Touring*). Al heeft de snelbus misschien wel meer comfort dan een stoptrein. Met de snelbus ga je in Groningen de snelweg op en je gaat de snelweg pas af na de tunnel, dan ben je al in Leer. De verbinding is wel heel goed. De stopbus duurt wel heel lang, in ieder geval voor je gevoel. 'Dan moet je alle tijd hebben van de wereld' (*Arriva Trein*) of geen andere optie.

Ik (*Arriva Touring*) heb ook een keer de snelbus moeten rijden. Toen gingen er twee busspotters mee, die gingen gewoon naar Leer en gaan dan bussen fotograferen. Die vonden de snelbus oké, maar die vonden de stopbus veel leuker. Want dan komen ze overal langs en is de rit veel spannender. 'Helaas vul je daar geen hele bus mee' (*Arriva Trein*). Het is ook wel een leuke route, maar als je naar je werk wilt, dan wil je dat gewoon zo snel mogelijk. Dan is het dorpje één keer leuk, maar daarna niet meer.

De Duitsers zijn wat meer op zichzelf gericht. Vanuit Bremen bijvoorbeeld ook wel logisch dat die zich meer op Hamburg richten dan op Groningen. Dit geldt niet alleen voor Bremen, maar misschien ook wel voor geheel Duitsland. Vanuit het soort land dat Duitsland is, is dit ook wel te begrijpen. Nederland is heel erg afhankelijk van andere landen, Duitsland is zo groot dat ze meer zelfvoorzienend zijn in veel dingen. Die hebben het buitenland minder nodig. Zou een logische redenatie zijn.

Het is maar de vraag of de Wunderline een efficiënt gebruik van middelen is. Misschien is het een beter idee om alle treinlijnen te elektrificeren (*Arriva Trein*). Het is zonde dat ze de brug niet elektrificeren. Maar als ze dat doen, dan moet dat met alle Noordelijke Nevenlijnen gebeuren. Één baanvakje apart is niet te doen. Dan heb je ander materieel nodig, dat is niet handig en wel kostbaar. Bovenleiding aanleggen kost een miljoen per kilometer, dat is vrij duur. Het is wel beter voor het milieu, het is sneller, het is stiller, het heeft wel veel voordelen.

Bijlage 4: Codering

Code	Omschrijving
Interesse	Gaat vooral over het verschil in interesse tussen Nederland en Duitsland in de spoorlijn Groningen-Leer en de <i>Wunderline</i> . De interesse gaat ook over hoe de interesse in de samenwerking is aan beide kanten van de grens.
Perifeer	Respondenten geven aan dat het een perifeer gebied is.
Reizigersna	Informatie over het aantal reizigers na het verdwijnen van de directe spoorverbinding.
Reizigersvoor	Informatie over het aantal reizigers voor het verdwijnen van de directe spoorverbinding.
Goederenvervoer	Deze code gaat over het goederenvervoer.
Modaliteit	Dit gaat over de verschillen in modaliteiten van vervoer.
Busvstrein	Dit gaat over het verschil (eventueel in perceptie) tussen trein en bus.
Wunderline	Opmerkingen die gaan over de <i>Wunderline</i> .
Perceptie	Opmerkingen die gaan over de perceptie na het verdwijnen van de directe verbinding.
Doelgroep	Opmerkingen die gaan over verschillende doelgroepen.
Stadvsstreek	Dit zijn opmerkingen die gaan over de verschillen tussen stad en platteland of over de interactie tussen de grote steden in vergelijking met de interactie tussen het platteland en de steden. Deze code gaat ook over de verschillende herkomsten en bestemmingen van reizigers.
Overigstreek	Deze code gaat over gebieden die niet in het gebied liggen van de spoorlijn Groningen-Bremen.
Europa	Deze code gaat over samenwerking op Europees niveau en over zaken die vanuit Brussel geregeld of gepromoot worden.
Economie	Deze code gaat over de economie in de verschillende regio's.
Verbinding	Dit zijn opmerkingen over de verbinding als verbinding van de Randstad (Amsterdam/Rotterdam) richting Noord-Duitsland (Hamburg).
Bestuur	Invloed van het kapot gaan van de brug voor de bestuurlijke samenwerking tussen Nederland en Duitsland.
Ander	Deze code gaat over opmerkingen over andere trajecten tussen Groningen en Duitsland. Ook gaat deze code over andere spoorverbindingen.
Herstel	Dit zijn opmerkingen over het herstel van de brug.
Grens	Deze code gaat over opmerkingen van invloed van de grens tussen Nederland en Duitsland.
Ecosamenwerking	Dit gaat over de economische samenwerking tussen Nederland en Duitsland
Toerisme	Deze code gaat over het toerisme.
Wetgeving	Deze code gaat over de wetgeving en procedures die nodig zijn om de brug weer opnieuw te bouwen.
Comfort	Deze code gaat over het comfort (of de perceptie daarvan) en het gemak van een verbinding.
Overig	Dit zijn andere (niet-economische) effecten van infrastructuur.
Reiservaringen	Dit zijn persoonlijke reiservaringen van de respondenten.

Streek	Deze code is voor de beschrijving van de streek rondom de spoorlijn.
Maatregelen	Dit zijn maatregelen die genomen kunnen worden om de effecten van het ongeluk te verzachten.
Positief	Dit zijn 'positieve' effecten van het ongeluk.
Schaal	Deze code gaat over de verschillen in schaal tussen verschillende plaatsen (qua bijvoorbeeld inwoneraantal).

Bijlage 5: Overzicht van alle figuren

Figuur 1: Bereikbaarheidseffecten	p.5
Figuur 2: Kern-periferie-effecten	p.6
Figuur 3: Vervoersmodaliteiten	p.14
Figuur 4: Gebruik van modaliteiten gebaseerd op afstand	p.16
Figuur 5: Gebruik vliegtuig versus trein	p.17
Figuur 6: De kosten van het overstappen	p.20
Figuur 7: Hoe ervaren mensen de reistijd	p.21
Figuur 8: Kaart van de verbindingen in het onderzoeksgebied	p.23
Figuur 9: Kaart van de verbinding tussen Groningen en Leer	p.29
Figuur 10: Kaart van de verbinding in Ostfriesland en Oldenburg	p.30
Figuur 11: Kaart van de directe omgeving van de Friesenbrücke	p.31
Figuur 12: Kaart van de verbinding in Bremen	p.32
Figuur 13: Power versus Interest Grid met de overheden	p.38
Figuur 14: Power versus Interest Grid met overige stakeholders	p.39

Bijlage 6: Overzicht van alle tabellen

Tabel 1: Reistijd met de trein	p.25
Tabel 2: Reistijd met de auto en Flixbus	p.25-26
Tabel 3: Stakeholders	p.35-37

ACHTUNG!

SPERRUNG FRIESENBRÜCKE bei Weener



Hinweise für
Fahrradfahrer und Fußgänger
mit Orientierungskarte



Bahnstrecke
Siedlung Sotthoog
Leer (Ostfriesland)

Die Friesenbrücke (Eisenbahnbrücke) über die Ems zwischen Weener und Hilkenborg ist bis auf weiteres gesperrt.

Die Brücke wurde am 3. Dezember 2015 durch einen Frachter beschädigt und ist seitdem nicht nutzbar.

Zur Zeit wird untersucht, ob eine Reparatur erfolgen kann oder sogar ein kompletter Neubau erforderlich ist.

Die Emsquerung wird auf längere Sicht auch für Radfahrer und Fußgänger ausfallen.

An 19 Standorten im Radwegenetz wurden Infotafeln (s. Abbildung) angebracht, um Radwanderer frühzeitig auf die Sperrung aufmerksam zu machen.

Auf der Orientierungskarte ist der Verlauf des Radwegenetzes dargestellt, um eine abweichende Tourenplanung über Leer bzw. Papenburg zu ermöglichen.



Wir bedauern die Umstände und hoffen, dass unsere Friesenbrücke möglichst bald wieder hergestellt wird (Foto oben: Zustand vor der Kollision).

Allen Gästen und Einheimischen wünschen wir trotz der Umstände eine gute Fahrt sowie eine erholsame und erlebnisreiche Zeit im Feriengebiet „Südliches Ostfriesland“.

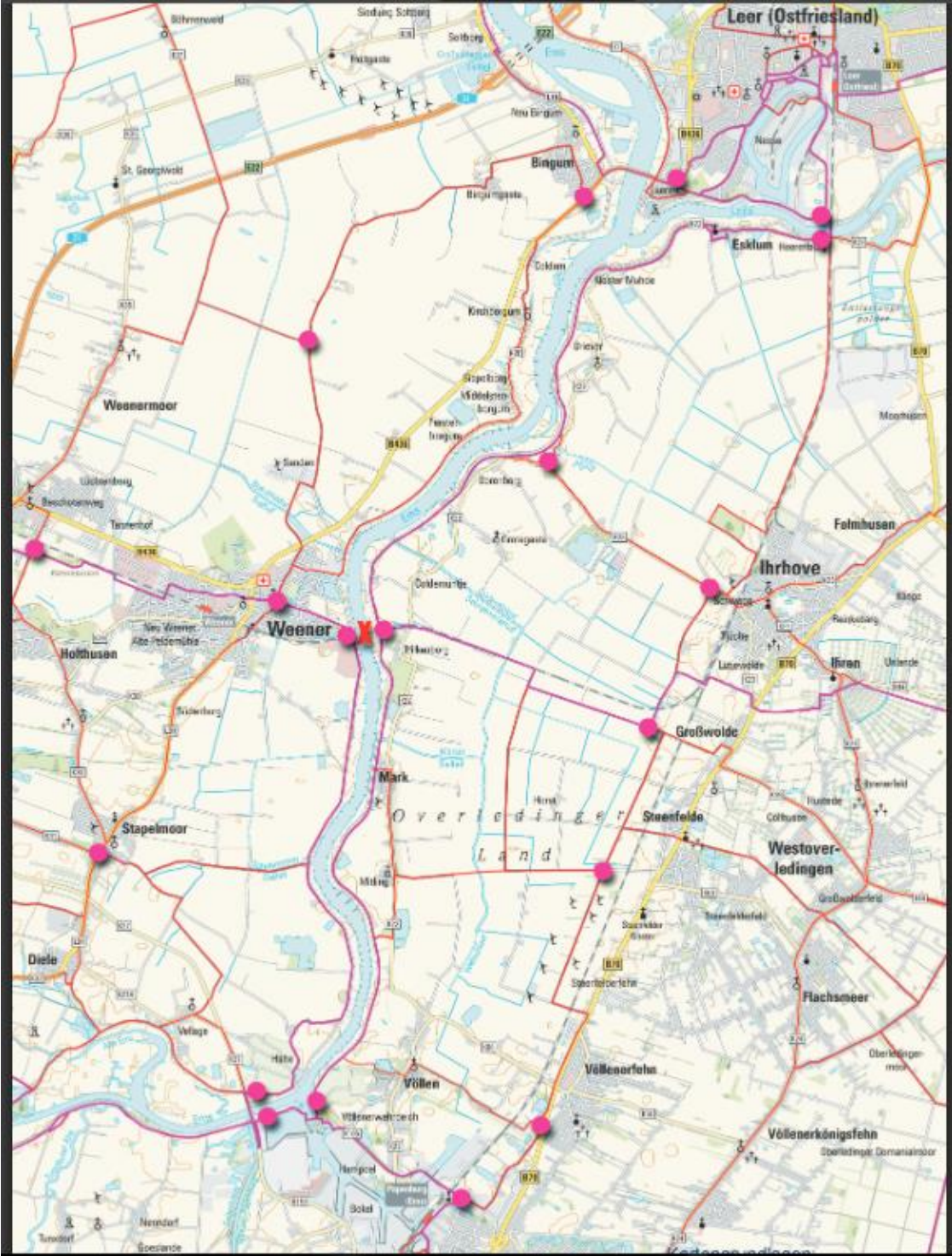
Ihre
Touristik GmbH
„Südliches Ostfriesland“



Touristik GmbH
„Südliches Ostfriesland“

Ledastraße 10 · 26789 Leer
Telefon 04 91 - 91 96 96 10
www.suedliches-ostfriesland.de

Bilder: Touristik GmbH „Südliches Ostfriesland“, Leer - Karte: Bundesanstalt für Kartographie, Bielefeld
Stand Drucklegung: Mai 2016, 1. Auflage - Druck: pro print aring, druck & werbung, Westverladrigen



Bijlage 8: Kruistabel hypotheses en deelvragen

	Deelvraag 1	Deelvraag 2	Deelvraag 3	Deelvraag 4	Deelvraag 5	Deelvraag 6
Hypothese 1	X	X		X		
Hypothese 2				X		
Hypothese 3	X		X			
Hypothese 4		X		X		
Hypothese 5	X	X		X		
Hypothese 6			X			

Bijlage 9: Foto's van de situatie



