

Bijlagen

Bijlage 1 Kritische succesfactoren voor publiek private samenwerking

Kritische succesfactor 1 – Bij de keuze voor een DBFM structuur (of iedere andere publiek private samenwerkingsvorm) dient vooraf inzicht te bestaan in de mate waarin het bedrijfsleven meerwaarde aan dat project kan bieden ten opzichte van andere, meer traditionele contractvormen. Die meerwaarde kan bijvoorbeeld worden getoetst met behulp van de Public Sector Comparator en de Public Private Comparator.

Kritische succesfactor 2 – De “scope” van een DBFM project dient van voldoende omvang te zijn om de investeringen vooraf (transactiekosten) te rechtvaardigen en dient zodanig te zijn gekozen dat de betreffende contracten gezamenlijk voldoende beheersbaar zijn.

Kritische succesfactor 3 – Er dient te worden gestreefd naar een grotere en constante dealflow op het gebied van infrastructurele publiek private samenwerkingsprojecten.

Kritische succesfactor 4 – De bij voorbereiding, aanbesteding en uitvoering van een project betrokken overheden, dienen voorafgaande aan de aanbesteding van een project een publiek consortium te hebben gevormd waarin deugdelijke afspraken over projectorganisatie, zeggenschap, mandatering, delegatie, financiering en de te verkrijgen publiekrechtelijke medewerking zijn vastgelegd.

Kritische succesfactor 5 – Specificaties dienen bij voorkeur op output niveau (functioneel) te worden gegeven en mogen, nadat de aanbesteding eenmaal loopt, niet (teveel) meer veranderen. Hoe meer “in beton gegoten” een Tracébesluit, des te minder kans op innovatie, ontwerptimalisaties en meerwaarde.

Kritische succesfactor 6 – Hoe eerder private partijen in de voorbereiding van een project worden betrokken hoe groter de slaagkans. De overheid moet overigens wel weten wat zij wil en dient dit ook aan de “markt” kenbaar te maken.

Kritische succesfactor 7 – Een vooraf uitgevoerde marktconsultatie, mits goed georganiseerd, vergroot de slagingskans van een project.

Kritische succesfactor 8 – Binnen de overheid dient met de aanbesteding, voorbereiding en uitvoering van publiek private samenwerkingsprojecten verzamelde kennis te worden geborgd en tijdig te worden overgedragen aan de relevante functionarissen.

Kritische succesfactor 9 – De overheid dient de voor een publiek privaat samenwerkingsproject de beste aanbestedingsprocedure te kiezen: vermoedelijk de onderhandelingsprocedure met voorafgaande bekendmaking, al dan niet vooraf gegaan door een goed georganiseerde marktconsultatie.

Kritische succesfactor 10 – Als uitvloeisel van het vereiste van transparantie dienen de deelnemers aan een aanbesteding voor een DBFM project op enig moment voor het doen van hun laatste aanbieding inzage te hebben gehad in de door de overheid gehanteerde PSC.

Kritische succesfactor 11 – De aanbestedende dienst zal alles in het werk moeten stellen om fouten in de procedure te voorkomen.

Kritische succesfactor 12 – De aanbestedende dienst en de deelnemende consortia dienen zich maximaal in te spannen om de met een aanbesteding gemoeid zijnde transactiekosten zoveel mogelijk te beperken, c.q. deze te vergoeden.

Kritische succesfactor 13 – In een DBFM contract dient een zodanige risicoverdeling te zijn opgenomen, dat de in de SPC achterblijvende risico's tegen redelijke voorwaarden kunnen worden overgedragen aan verzekeraars dan wel bij de uitvoering van het project betrokken partijen, en in ieder geval dienen deze risico's door de SPC beheersbaar en beïnvloedbaar te zijn, c.q. "gecapped" te worden.

Kritische succesfactor 14 – de personele samenstelling en de cultuur van de diverse met elkaar samenwerkende teams is een kritische succesfactor voor het welslagen van zowel de aanbesteding als het verdere project.

Kritische succesfactor 15 – Bij de selectie van geschikte publiek private samenwerkingspartijen dient meer aandacht te bestaan voor het kunnen managen van alle voor het project noodzakelijke disciplines dan aan het zelf kunnen uitvoeren daarvan. Een publiek privaatsamenwerkingscontractant dient vooral te worden geselecteerd op geschiktheid van het kunnen managen van het proces en van de risico's.

Kritische succesfactor 16 – De overheid dient beter te beseffen dat privaat gefinancierde projecten hen een zeer grote zekerheid bieden voor de juiste nakoming van de verplichtingen door de SPC uit die overeenkomsten en zij dienen derhalve terughoudend te zijn in het vragen van aanvullende zekerheid.

Kritische succesfactor 17 – Er dient te worden voorkomen dat de financiering van publiek private samenwerkingsprojecten leidt tot de verplichting aan private kant om garanties aan de SPC, de overheid dan wel de banken te geven. Met teveel risico's wordt een project "unbankable"

Kritische succesfactor 18 – Er dient de mogelijkheid te bestaan dat, bijvoorbeeld na oplevering, aandelen aan derden kunnen worden overgedragen en oorspronkelijke aandeelhouders dienen te kunnen uittreden.

Kritische succesfactor 19 – Voor het welslagen van publiek private samenwerkingsprojecten is de betrokkenheid van institutionele instellingen als de Europese Investeringsbank (EIB) onontbeerlijk, maar daar moet in het aanbestedingsproces wel voldoende ruimte voor worden ingebouwd.

Kritische succesfactor 20 – De rollen van financial advisor en van arranger dienen te worden gescheiden en conflicts of interests tussen betrokken financiële partijen en sponsors dienen te worden vermeden.¹⁰⁷

¹⁰⁷ Ministerie van Financiën, Kritische succesfactoren bij publiek private samenwerking
http://www.minfin.nl/binaries/minfin/assets/pdf/dossiers/publiek-private_samenwerking/publicaties/pps-algemeen/21-kritische-succesfactoren.pdf

Bijlage 2 Geïnterviewde personen

- Ir. Pieter Onderwater → DHV Amersfoort, adviseur mobiliteit en verkeer
- Erwin Van Dijk → DHV Amersfoort, adviseur
- Ir. Camiel Verhoeve → DHV Amersfoort, marktmanager transfer & rail
- Bas Krijgsheld (2x) → Provincie Groningen, Senior beleidsmedewerker OV
- Heike Rothkegel → KvK-Noord, Adviseur Regiostimulering/Referentin
- Drs. Bob van Zanten → KvK-Noord, Beleidsadviseur Regiostimulering
- Elmer Koole MSc → Nordconnect, Project Manager Northeast Corridor
- Rolf Koops → Regiomanager/beleidsmedewerker Bouwend Nederland
- Drs. R.C. Eric Neef → Algemeen secretaris Eems Dollard Regio
- Yvonne Dubben → Manager klant en markt Arriva
- Pieter Lautenbach → Regionaal capaciteitsmanager Noord Oost Nederland ProRail
- Nico Root → Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Bijlage 3 Uitwerking interviews

Samenvatting interview Pieter Onderwater & Erwin van Dijk DHV, Adviseur mobiliteit en verkeer 16-09-2008

Grensoverschrijdende infrastructuurplanning is wel deels anders dan nationale planvorming. Kijkend naar de Nederlandse situatie valt de rol van de nationale overheid wel mee. Voornaamste partners zijn de Nederlandse Spoorwegen, die vaak met het idee komt, en Prorail die moet bekijken of het qua capaciteit mogelijk is. Bij grensoverschrijdende railverbindingen is het in ieder geval zo dat deze partijen aan beide zijden van de grens betrokken moeten zijn. Wel is het zo dat volgens Europese regelgeving grensoverschrijdend vervoer over spoor is toegestaan. Alleen vaak is dit niet zomaar rendabel en moet de regionale overheid bijspringen.

Een verdere groei van vervoer over spoor zit er wel degelijk in. Door toenemende congestie, speelt vaak minder bij grensoverschrijdende verbindingen, en de betrouwbaarheid van de trein als vervoersmiddel bieden kansen voor de toekomst. Ook als het milieu in beschouwing wordt genomen is dit een argument voor verdere stimulering van vervoer over spoor.

Voorbeeld waar grensoverschrijdende railverbinding wel goed van de grond is gekomen is de verbinding Maastricht – Luik – Brussel. Het idee is gekomen van de burgemeester van Maastricht en hij heeft er voornamelijk voor gezorgd dat het project van de grond is gekomen. Dit is vaak een succesfactor als één persoon met voldoende uitstraling en kennis van zaken de kar trekt, en ervoor zorgt dat de betrokken partijen tot samenwerking komen. Samenwerking in de vorm van publiek private samenwerking is vaak moeilijk door het samenwerken met vele partijen. Voor grensoverschrijdende publiek private samenwerking komt daar nog bij het aspect van een 'dubbele' overheid, je zou dan kunnen spreken van een publiek private samenwerking.

Analyse van de mogelijke spoorverbinding Groningen – Bremen dan is het zo dat de markt voor deze verbinding niet groot is. Uitgangspunt zal moeten zijn om de bestaande kwaliteit stapsgewijs te verbeteren en zo mogelijk steeds een betere verbinding te realiseren. Andere interessante mogelijkheden zijn prijsstunters in het spoorwagenvoer en een aansluiting van Groningen op het Ruhrgebied.

Samenvatting interview Camiel Verhoeve DHV, marktmanager transfer & rail 16-09-08

Technisch gezien vormt de afstemming bij grensoverschrijdende railinfrastructuurverbindingen een probleem. Het bestaan van verschillende bovenleidingen en beveiligingssystemen zorgen ervoor dat treinen niet zomaar kunnen rijden op trajecten buiten het eigen land. Hierdoor moeten er veel technische aanpassing gedaan worden aan het materieel, en moeten ze geschikt worden gemaakt voor de verschillende systemen. Aandachtspunt bij de realisatie van een grensoverschrijdende infrastructuurverbinding is dit te laten doen door een aannemer die uit het eigen land komt. Voor Duitsland geldt namelijk dat de aansprakelijkheid voor de aannemer veel groter is dan in Nederland gebruikelijk is.

Over de rol van publiek private samenwerking wordt in de Europese Unie nog sceptisch gedaan. Probleem zit in het feit dat spoortrajecten niet rendabel zijn. Mogelijkheid is nog stukjes te laten financieren door private partijen. Maar overheid zal en wil een belangrijke rol blijven spelen. De toekomst voor de rail is positief als gekeken wordt naar de externe kosten. Uitdaging ligt in het bieden van voldoende comfort. Wel is de trein afhankelijk van de vervoersvraag om de investering te rechtvaardigen.

Tussen belangrijke economische centra is eerder sprake van grote vervoersstromen. Voor de verbinding Groningen – Bremen lijkt in eerste instantie dit potentieel te klein. Voor de verbinding Groningen – Bremen is de meest reële oplossing een geleidelijke verbetering van de bestaande spoorverbinding. Publiek private samenwerking is een mogelijkheid voor de aanpak van de stationsgebieden. Concluderend kan gesteld worden dat de spoorlijn Groningen – Hamburg het beste geleidelijk verbeterd kan worden, en dan geleidelijk meegroeien met economische ontwikkeling.

Samenvatting Interview Bas Krijgsheld Provincie Groningen 24-09-2008

Bas Krijgsheld is Senior beleidsmedewerker OV bij de Provincie Groningen

Situatie nu: lijn is kwalitatief laag, de busverbinding die nu bestaat is kwalitatief beter en wordt ook meer gebruikt. De nadelen van de spoorverbinding Groningen – Bremen zijn lange reistijd, verschillende overstappen en een te lage frequentie (1x per 2 uur). Dit moet aangepast worden om zo de bestaande verbinding kwalitatief beter te maken. Vanuit de Provincie Groningen is de wil er om deze verbinding te verbeteren, alleen samenwerking met Duitsland (b)lijkt moeizaam.

Contacten zijn er vooral via de Metropolregion Oldenburg – Bremen. In overleggen met deze organisatie is afgesproken om een gezamenlijk document op te stellen met een overzicht van de knelpunten en plannen. In de overleggen is aangegeven dat de Provincie Groningen vooral geïnteresseerd is in verbetering van de spoorlijn naar Bremen voor personenvervoer. Provincie is ook bereid om hier geld in te stoppen alleen is het eerst noodzakelijk om met de Duitse partners overeenstemming te komen over de verbetering.

Probleem is dat de Duitsers nog weinig aanstalten geven om het initiatief van de provincie Groningen te ondersteunen. Vooral het feit dan aan Duitse zijde veel geïnvesteerd zal moeten worden in de infrastructuur en eigen belang toch voorop staat. Interesse vanuit Duitsland is minder dan de interesse vanuit Noord-Nederland in Duitsland, mede omdat er vanuit Nederland de mogelijkheid bestaat om aan te sluiten op het Duitse (internationale) netwerk. De Duitsers zijn eerder bang voor concurrentie en beschermen liever de eigen markt.

Mocht er overeenstemming komen met de betrokken, dan is de volgende stap om te bekijken hoe het project verder aangepakt gaat worden. Dan gaat het om zaken als hoeveel geld is er beschikbaar (vooral vanuit subsidies) en wat gaan we doen. Welke opties zijn er en wat zijn dan de mogelijkheden, meest waarschijnlijk is een stapsgewijze verbetering van de spoorlijn, met de voorkeur voor een rechtstreekse verbinding naar Bremen, met een hogere frequentie.

Politiek gezien is deze verbinding een beetje dubbel te beschouwen. Aan de ene kant is er een opkomst in het laatste decennium van vervoer per spoor. Ook politiek gezien is er meer aandacht voor en worden in verschillende documenten de verbinding Groningen – Bremen genoemd. En ook de Provincie Groningen ziet in dat vervoer over spoor zijn voordelen kent. Er staan dan ook veel projecten in de planning, mede door het vrijkomen van de Zuiderzeelijn gelden. Voor het traject Groningen – Bremen is nog geen geld gereserveerd en politiek gezien is het ook niet heel interessant. Er is misschien een mogelijkheid om een PPS aan te gaan met vervoerder Arriva, alleen van grote bedragen moet niet worden uitgegaan, er zal altijd geld bij moeten van publieke partijen.

Conclusie is dat de wil er is vanuit de Provincie om de bestaande spoorverbinding een kwalitatieve impuls te geven, eerste grootste struikelblok is de politiek-bestuurlijke wil bij de Duitse partners. Het aspect van grensoverschrijdende samenwerking vormt toch een extra struikelblok bij de samenwerking, taal, cultuur e.d. spelen wel degelijk een rol. Bedoeling is om in het voorjaar van 2009 een symposium te organiseren om zo partijen bij elkaar te brengen en een stap verder te maken. Een mogelijke rol voor DHV is pas inzicht bij de verdere planvorming als er politiek-bestuurlijke wil is over het project. Dan volgt een fase van het in kaart brengen van mogelijkheden en kosten e.d. en hier ligt eventueel een mogelijkheid voor een bureau als DHV. Bedreiging zit wel in het feit dat nu veel contacten gaan via de metropolregion Bremen – Oldenburg waarin Grontmij A & T een belangrijke partner in is.

Samenvatting interview Kamer van koophandel noord Groningen, 25 september

- Drs. P.J (Bob). Van Zanten → Beleidsadviseur Regiostimulering
- H.S. (Heike) Rothkegel → Adviseur Regiostimulering, Referentin

Eerste vraag is in hoeverre het concept van de Noordelijke Ontwikkelings-As nog voldoende reëel is. De scepsis over dit concept neemt toe en de vraag is, wat is de rol van Noord-Nederland in dit concept. Kan Noord-Nederland een schakel functie vormen tussen de Randstad en steden als Hamburg en Bremen of moet Noord-Nederland zich meer richten op de vergelijkbare regio rond Oldenburg en liggen daar meer kansen om de banden met deze regio te versterken en samen 'nieuwe' regio te vormen. En welke plaats neemt infrastructuur in deze conceptvorming.

Kijkend naar huidige spoorverbinding Groningen – Oldenburg, dan is het duidelijk dat het niet kan concurreren met de auto, zowel in tijd als kwaliteit (aantal ritten, overstap, comfort e.d.) Dit zal een voorwaarde moeten zijn wil het een optie zijn om de trein aantrekkelijker te maken.

Om de situatie in Duitsland op de kaart te krijgen is het belangrijk de juiste persoon te hebben op het juiste politieke niveau. De perceptie vanuit Duitsland is namelijk anders dan die vanuit Nederlandse zijde. Vanuit Hamburg is er namelijk totaal geen interesse in Noord-Nederland en vanuit Bremen kan alleen het argument van reizigers voor het vliegveld als argument genoemd worden. Vanuit Oldenburg daarin tegen is wel interesse en dat kan een mogelijke interessante verbinding worden om de regio te versterken.

Twijfel over de potentie van een dergelijke railverbinding is er ook daadwerkelijk. Wat is de potentie, is er wel economische groei en een trekkend effect te verwachten van een dergelijke lijn? Belangrijk zal dan zijn hoe de lijn kan concurreren met andere modaliteiten. Wil rail daarin aantrekkelijk zijn is goed voor en na transport een belangrijk aspect, goede P&R faciliteiten zijn hier een goed voorbeeld van. Ook faciliteiten die in de trein geboden worden om comfortabel te reizen moeten bijdragen aan de keuze voor het vervoer over rail. Helemaal in vergelijking met Duitsland waar in vergelijking met de Nederlandse intercity's weinig te beiden hebben.

Afweging die gemaakt moeten worden, is dat je het beschikbare geld voor verbeteringen in infrastructuur maar één keer kan uitgeven. Voordeel voor grensoverschrijdende verbindingen is wel dat er mogelijke subsidie mogelijkheden zijn vanuit Brussel. Alleen of dit argument in de afweging in het voordeel kan opwegen tegen het economisch argument is de vraag. Duidelijk is wel dat de meeste kansen liggen in het creëren van een regio met Noord-Nederland en omgeving en stad Oldenburg.

Eerste stap kan zijn het verbeteren van de bestaande situatie. Door het beter afstemmen tussen de verschillende concessiehouders en betrokken is reistijdswinst al mogelijk. Nu is overstap en wachttijd in Leer nog gebruikelijk. Dit kan een opstap zijn naar een stapsgewijze verbetering van de totale dienstverlening als blijkt dat de interesse en daarmee het potentieel toeneemt. Uiteindelijk zal het er moeten komen dat de lijn qua reistijd, capaciteit en betrouwbaarheid kan concurreren met andere modaliteiten.

Om dit te bewerkstelligen is het vormen van de eerder genoemde nieuwe regio een eerste logische stap. Door de relatie sociaal en economisch te intensiveren, moeten de contacten in de regio toenemen om zo gezamenlijk uiteindelijk meerwaarde te creëren. Of infrastructuur hierin volgend of leidend kan zijn is een vraag die mede afhankelijk is van het financiële plaatje. Wat is er mogelijk qua prijs/kwaliteit met welke middelen. Wat is er mogelijk van andere regio's te leren en hoe zijn deze clusters gevormd.

Samenvattend zijn het de volgende punten die van belangrijke waarde zijn:

- Zijn er voldoende economische aanknopingspunten
- Economische intensivering tussen regio's vaagt om een grote investering in infrastructuur

- We moeten af van de gedachte schakel te zijn tussen Randstad/Amsterdam en regio Hamburg, maar zelf op eigen regio richten (noord-Nederland + Oldenburg en omgeving)
- Begin met verbetering huidige situatie en kijk of er stap voor stap uiteindelijk een concurrerende vervoermodaliteit ontstaat die het op kan nemen tegen het vervoer over de weg.

Samenvatting interview Elmer Koole MSc, Project Manager Northeast Corridor 01-10-2008

Nordconnect is een projectorganisatie, opgezet en gefinancierd door het samenwerkingsverband Noord-Nederland (SNN). Nordconnect heeft als doel de samenwerking tussen Noord-Nederland en Noord-Europese regio's op de Noordelijke Ontwikkelings As (NOA) te verbeteren en te stimuleren. Dit gebeurt o.a. door het organiseren van gezamenlijke evenementen, het opzetten van gezamenlijk projecten en het stimuleren van kennisuitwisseling.

Kijkend naar de samenwerking tussen met name Noord-Nederland en Noord-Duitsland dan valt op dat er wel verschillende initiatieven zijn, vooral op het gebied van snelwegverbindingen zijn er concrete voorbeelden. Wil de regio echter meer verbonden worden dan is een Oost-West corridor een mogelijkheid. Dit zal dan vorm gegeven kunnen worden door deze verbinding deel te laten uitmaken van het TEN netwerk. Dit is ooit wel eens naar voren gebracht alleen is deels vertroebeld door de Zuiderzeelijn. Mogelijkheid is ook eerst voor een verkennende studie geld te krijgen om de mogelijkheden voor een dergelijk TEN netwerk te onderzoeken. Vraag is in hoeverre Duitsland gericht is op het westen en niet meer op het oosten.

Hoe is de situatie nu? Hamburg als stad is met name gericht op haar eigen situatie met de bereikbaarheid en ontsluiting van de haven. Extern gezien is Hamburg minder gericht op het gebied van de westelijke Noordzee. De focus is meer gericht op de Oostzee en China en de nieuwe Autobahn die langs de noord kust van Duitsland gepland staat. Reëler is focus voor mogelijke samenwerking op de stad Oldenburg en omgeving, waar vandaan ook aandacht is in Noord-Nederland en waar ook meer gesproken kan worden van gemeenschappelijke waarde, geschiedenis, en belangstelling. Ook de betere bereikbaarheid van de luchthavens als die van Bremen zal een fantastische mogelijkheid zijn. Vroeger was de focus wel meer gericht op noord-oost Europa maar door deling in Europa is dit minder geworden en zit de gedachte van het Ruhrgebied als sterke partner meer in gedachten van de mensen.

De samenwerking met Duitsers is over het algemeen goed. Wij zijn wel iets meer doeners en de Duitsers zijn wat meer concreet. Maar samenwerking is geen geconstateerd probleem. Probleem ligt ook in het feit dat er net over de grens met Nederland en Duitsland weinig grote steden liggen. Hierdoor is het moeilijker om infrastructuur van de grond te krijgen. De rol van Nordconnect is qua infrastructuur beperkt, dit wordt met name overgelaten aan de Eems Dollard Regio (EDR) en NHI. Mochten er concretere plannen komen dan is er mogelijk voor Nordconnect een rol weggelegd in het stimuleren van de contacten.

Vanuit Den Haag hoeft er weinig verwacht te worden. Lobbywerk wordt er wel gedaan maar vanuit Den Haag blijft de steun vooral beperkt tot 'lippendiensten'. De grootste stimulans moet komen uit Noord-Nederland, samenwerking met Duitse partners is dan belangrijk om gezamenlijk sterk te staan en een goede samen gebrachte visie naar buiten te brengen. Later is er misschien wel steun te verwachten uit Den Haag, alleen als er wordt gekeken naar de belangrijkste plannen op Rijksniveau, dan valt op dat Noord Nederland nauwelijks op de kaart staat.

Samenvatting interview Rolf Koops, Regiomanager/beleidsmedewerker Bouwend Nederland, 08-10-08

Bouwend Nederland is met ongeveer 5000 aangesloten bouwbedrijven de grootste werkgeversorganisatie in de bouw. Bouwend Nederland is een slagvaardige, professionele organisatie die zich inzet voor een betere profilering van de branche en een passende maatschappelijk erkenning voor de sector, die economisch en sociaal belangrijk is. Bouwend Nederland wil bijdragen aan het oplossen van problemen op het gebied van ruimtelijke ordening en mobiliteit. Met als uiteindelijk doel het scheppen van ruimte voor bouw- en infrabedrijven om economisch en maatschappelijk verantwoord te kunnen bijdragen aan een optimale ruimtelijke indeling van Nederland.

Tot vorig jaar steunde Bouwend Nederland de gedachte voor een Zuiderzeelijn. Daar staan ze nu nog steeds achter, alleen dan niet meer in eerste plaats op de gedachte Randstad – Hamburg, maar focussen op een noord – oost corridor. Kijkend naar een mogelijke railverbinding tussen Groningen en Hamburg, dan moet je niet als uitgangspunt de maatschappelijke kosten en baten nemen, dan is de lijn zeker niet interessant. Belangrijk is te focussen op de gedachte van een kwalitatief netwerk waarin nu nog duidelijk een schakel ontbreekt.

Als we de ruimtelijke economische structuur en plaats van Nederland bekijken in Europa dan valt op dat er een ontwikkelingsas ontbreekt, vanuit Nederland gericht op noord – oost Europa. De kwaliteit van het netwerk wordt bepaald door de zwakste schakel en daarom belangrijk deze aan te pakken. Zo is in bijvoorbeeld in Denemarken als gevolg van de aanleg van nieuwe bruggen een sterke economische stimulans opgetreden.

Ook de huidige economische ontwikkelingen in Noord-Duitsland zijn deze zeer interessant voor Nederland. Het is belangrijk de netwerk verbinding als uitgangpunt te gebruiken en het beeld in de politiek zo te krijgen dat daar een beeld ontstaat dat de lijn daadwerkelijk nodig is. Bouwend Nederland behartigd vooral de belangen van haar leden en is een maatschappelijke organisatie, en ondersteunen de gedachte voor een dergelijke netwerk infrastructuur alleen nemen extern geen positie in. De interesse hangt af van het betreffende geval.

Mogelijkheid om het bedrijfsleven te betrekken bij de totstandkoming is zeker een mogelijkheid, alleen staat publiek private samenwerking nog in de kinderschoenen. Het bedrijfsleven zal getriggerd moeten worden, en moeten consortia vormen met diverse verschillende bedrijven. Nu is dit nog buitengewoon moeizaam, en is de vraag of de schaal in Nederland wel groot genoeg is. Een niveau Amsterdam – Hamburg zal eerder interessant zijn. Ook de overheid is nog huiverig om dergelijke samenwerkingsvormen aan te gaan, het lopen van risico's en het vastlopen in regels en procedures wordt als valkuil beschouwd. Hoe wordt een dergelijke samenwerking gecombineerd met de wet- en regelgeving op lokale schaal.

Om een stap verder te komen is erkenning op Europese schaal een belangrijk gegeven. Wordt er vanuit Europa erkent dat er daadwerkelijk een schakel ontbreekt in het huidige netwerk dan zijn we al een hele stap verder. Nu is het Europese netwerk nog vooral noord – zuid georiënteerd, al is een oost – west verbinding ook zeker interessant. Vanuit de Noordelijke provincies kan eerst wel de stimulans komen, alleen op Rijks en Europees niveau zal ook medewerking moeten zijn.

Argument voor investeren in spoorinfrastructuur is dat we steeds meer vastlopen in de snelweginfrastructuur. Willen we daar echt iets aandoen dan moeten we ook daadwerkelijk een alternatief bieden en te durven investeren in een alternatief netwerk. Voor Groningen is het wel zaak om de noodzaak duidelijk te maken waarom een dergelijke verbinding via Groningen moet gaan.

Concluderend ziet Bouwend Nederland wel degelijk mogelijkheden voor een spoorverbinding. Belangrijk is dat wordt ingezien dat het gaat om het ontbreken van een schakel in een netwerk en dat niet alleen gekeken wordt naar de maatschappelijke kosten en baten. Mogelijkheden liggen in het creëren van een oost-west verbinding, de economische groei in Noord-Duitsland. Belangrijk is het op Europese en nationale schaal op de kaart te krijgen en publieks private samenwerkingsverbanden bieden mogelijkheden, alleen om het tot een succes te brengen zal er nog veel moeten gebeuren.

Samenvatting interview Eric Neef, algemeen secretaris EDR (Eems Dollard Regio)

30-10-2008

De Eems Dollard Regio werd in 1977 opgericht met het doel de samenwerking in de Duits-Nederlandse grensregio te stimuleren en de wederzijdse contacten te intensiveren. Het motto is "kansen benutten, nadelen verminderen". Het samenwerkingsverband heeft inmiddels 102 leden uit de Nederlandse provincies Groningen en Drenthe en in Duitsland uit Ostfriesland, het Emsland, Friesland en de Landkreis Cloppenburg. De leden zijn publiekrechtelijke organen: gemeenten, samenwerkingsverbanden van gemeenten, Samtgemeinden, steden, Landkreise, de Kamer van Koophandel Noord-Nederland, Industrie und Handelskammern, Handwerkskammern en de Ostfriesische Landschaft. De EDR wil ertoe bijdragen dat negatieve aspecten, die voortvloeien uit de perifere ligging in het desbetreffende land en de situatie in een (voormalig) grensgebied, worden weggenomen en dat de voordelen van een aaneengegroeid Europa worden erkend en benut. Jeugd, sport, cultuur, onderwijs, economie en infrastructuur zijn de speerpunten in het beleid van de EDR.

Allereerst een algemene introductie van de EDR en haar werkgebied. Zoals in de inleiding al genoemd wordt is de EDR in 1977 opgericht als openbaar lichaam met het doel de samenwerking in het grensgebied te verbeteren en hindernissen te verminderen. Het werkgebied van de EDR werd gekenmerkt door een hoge werkloosheid aan beide zijden van de grens. Hierdoor heeft er relatief weinig uitwisseling van arbeidsplaatsen plaats gevonden tussen de landen. Tegenwoordig is de uitwisseling meer van zelfsprekend, vooral studenten en Nederlanders die in Duitsland willen gaan wonen zorgen hiervoor. Opvallend voor dit grensgebied is ook de ligging van de steden. Deze zijn niet gesitueerd in de directe grensgebieden maar bevinden zich op redelijke afstand van de grens. Voor het werkgebied van de EDR is Groningen de grootste agglomeratie. Voor de werkgelegenheid in het Duitse werkgebied zorgen met name twee grote bedrijven, Volkswagen en Maier?

Huidig doel van de EDR blijft het wegnemen van de grenzen die zorgen voor barrières. De relatief kleine problemen zijn inmiddels opgelost en grote problemen, vragen ook eerder afstemming op nationaal niveau. Op het gebied van ruimtelijke ordening en infrastructuur planning is de grens ook nog een duidelijk opstakel. Plannen in het grensgebied voldoen aan de nationale wetgeving, maar houden indirect geen rekening met de gevolgen aan de andere kant van de grens. Duidelijk is wel dat de contacten blijven toenemen en de EDR dit ook in de toekomst wil blijven stimuleren. De EDR doet dit vooral met concrete projecten die de uitwisseling en samenwerking tussen beide grensgebieden moet stimuleren.

De INTERREG-gelden hebben er duidelijk gezorgd voor een vliegwieleffect in de regio. Ook voor de verbetering van de spoorlijn Groningen – Leer en de aanleg van de A31 zijn mede hierdoor gefinancierd. De spoorgrensovergang naar Leer is één van de grensoverschrijdende projecten waarbij de EDR betrokken is geweest. In 1995 wilde de DB de spoorverbinding opheffen, maar door een verdrag waarin staat dat beide landen hiermee moeten instemmen is opheffing voorkomen. Voor de verbetering van de railverbinding is geld gebruik van zowel INTERREG- gelden als TERN subsidies.

Voor een huidige verbetering van de spoorlijn Groningen – Hamburg is de rol van de EDR niet tot nauwelijks aanwezig. Ook wordt er niet verwacht dat het realistisch is om veel geld te steken in verbetering van de infrastructuur. Mogelijke realistische oplossing is betere afstemming tussen landen en instellingen om de dienstregeling en de afstemming beter te laten verlopen. Hiermee is met beperkte middelen een realistische verbetering te behalen. Ook is er nog geen contact geweest met de provincie Groningen over mogelijkheden om de spoorlijn te verbeteren. De provincie is ook geen lid van de EDR, maar vervuld de rol van toezichthouder en hierdoor zijn er wel nauwe contacten met de provincie.

Nog interessante aanbevelingen:

Samenvatting interview Yvonne Dubben, manager klant en markt

31-10-2008

Eerst een korte introductie over Arriva, Arriva is een kleine organisatie die vooral productiegericht is. Arriva heeft te maken met twee partners, dan zijn aan de ene kant de reizigers en aan de andere kant de opdrachtgevers; de provincies en voor het stukje Oudeschans – Leer is dat Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen (LNVG). Met de opdrachtgever worden de ontwikkelingen en de kansen besproken.

De situatie rondom de verbetering van de spoorverbinding Groningen – Hamburg is nog redelijk pril, hoewel Arriva wel ambitieus is. Momenteel wordt veel aandacht besteed aan de reactivering Groningen – Veendam en aan een haalbaarheidsstudie naar Heerenveen - Drachten - Groningen. Arriva heeft wel belang bij spoor, maar niet direct in de aanleg van infrastructuur. De situatie is vaak zo, dat bij een nieuw contract een nieuwe commerciële partij nodig is. Dit geldt nu ook al voor de verbinding Drachten – Heerenveen – Groningen, waarbij Arriva meedenkt over de mogelijkheden, mogelijk in de vorm van een publiek private samenwerking. Nu bevindt dit proces zich nog in een fase van grote lijnen uitzetten, maar zal volgend jaar omgezet worden in een haalbaarheidsstudie. Nu is er een ambtenaar aangesteld vanuit de provincie die dit project moet trekken en vindt in samenwerking met Arriva de planuitwerking plaats.

Terug naar de situatie in Duitsland, daar wordt binnenkort de verbinding Leer – Oldenburg opnieuw aanbesteed, hiervoor is ook Arriva Duitsland in de race. Dit geeft eventueel mogelijkheden om de aansluiting te optimaliseren. Momenteel blijkt in de vervoerscijfers een duidelijke positieve groei te zitten in het aantal reizigers naar Leer. Bij de eerste calculatie is uitgegaan van 5 reizigers per trein tussen Nieuweschans en Leer, maar momenteel zijn dat er gemiddeld 25.

Dat Arriva rijdt in opdracht van de opdrachtgever is al eerder benoemd, hiervoor krijgt Arriva een vergoeding per kilometer. Hiervoor wordt er een businesscase opgesteld en berekend wat kosten en opbrengsten zijn en welke prijs rendabel is voor de vervoerder. In de businesscase wordt ook ingespeeld op toekomstige ontwikkelingen in de markt, het gaat dan om autonome groei, bevolkingsafname en marketinggroei.

Samenwerking heeft Arriva voornamelijk met provinciale partners, probleem zit wel in de nationale politiek. Den Haag ziet vooral het landelijke spoor (lees de NS) als belangrijk potentieel. Dit terwijl er ook in de regionale baanvakken wel degelijk potentie zit. Den Haag vergeet deze regionale situatie en ook de bijbehorende investeringen. Om te bekijken wat er moet gebeuren op het regionale spoor, is er een quickscan regionaal spoor uitgevoerd.

Om de spoorverbinding Groningen – Hamburg te verbeteren is betere afstemming tussen aansluitingen mogelijk. Alleen het is wel zo dat de prioriteit van Arriva momenteel ligt bij het er voor zorgen dat de aansluiting als eerste wordt afgestemd op de dienstregeling van de NS. Ook de huidige samenwerking met de huidige concessie houder op het traject Leer – Oldenburg, de DB, is verre van optimaal.

Doorsturen van treinen naar Oldenburg is in principe geen probleem. Door Europese wetgeving is dit mogelijk en dit is in het verleden ook wel eens gebeurd. Alleen door de hoge kosten is het zeer lastig om dit aantrekkelijk te maken. Wel ziet Arriva een positief toekomst perspectief, een commerciële busdienst is mogelijk en de oriëntatie alleen maar op het westen is ook aan het afnemen. Kortom er zit potentie in de lijn alleen samenwerking is geboden en financieel zal het plaatje rond moeten komen. Een snelle verbinding vanuit Groningen richting Duitsland behoort in de toekomst ook zeker tot de mogelijkheden en zal in overleg met de opdrachtgever (provincie) in de toekomst worden besproken.

Samenvatting interview Pieter Lautenbach, Regionaal capaciteitsmanager ProRail Noord Oost Nederland

07-11-2008

De huidige stand van zaken voor het project Groningen – Hamburg is dat het geen project is voor ProRail. Het is een project van Arriva en contact met ProRail over dit traject is er nog niet geweest. Uit de quickscan regionaal spoorvervoer komt wel naar voren dat er meer is behoefte is, en een groei van het aantal reizigers en tonnen vracht te verwachten is. Kijkend naar de case Groningen – Hamburg dan levert een groei al snel capaciteitsproblemen op, vooral voor het Duitse netwerk is dit het geval. Samenwerking met de Duitse partners is er niet op dit vlak.

Normale gang van zaken bij aanvraag nieuwe spoorinfrastructuur is als de vraag komt voor grote capaciteit vanuit maatschappelijk oogpunt, of er moet vanuit de politiek een politieke beslissing zijn genomen die tot gevolg heeft dat er nieuwe spoorinfrastructuur aangelegd gaat worden. In het land zijn veel initiatieven voor nieuwe spoorinfrastructuur, alleen focust ProRail zich wel op de prioriteiten. De rol van ProRail zit hem in het begin vooral in de capaciteitsvraag en een analyse van de maatschappelijke kosten en baten van een project.

Grensoverschrijdende contacten zijn er wel, alleen is de samenwerking niet optimaal. Contacten zijn er op verschillende niveaus, tussen ministers, in de Europese raad voor transport, bilateraal tussen partijen en in de stuurgroep spoorbeheerders. Grensoverschrijdend contact zal met name plaatsvinden op lager politiek niveau. Wel is het zo dat Duitsland niet centraal georganiseerd is, dit zorgt ervoor dat de besluitvorming anders is dan Nederland. Deze andere manier van planning en besluitvorming zorgt er ook voor dat samenwerking minder vanzelfsprekend is.

Zoals al eerder is opgemerkt zit het capaciteitsprobleem vooral in het Duitse deel van het netwerk. Hierdoor is het moeilijk om een groei te voorzien die vooral zal komen vanuit het vrachtvervoer. Eventueel is met beperkte financiële middelen een aantal inhaal/passeersporen aan te leggen. Alleen zijn er ook problemen te verwachten met brugovergang in Duitsland. En wil dat opgelost gaan worden dan gaat het al snel om grote bedragen.

Probleem lijkt hem vooral te zitten in de barrièrewerking van de grens. Zal er in theorie een grenzeloos land van het studiegebied worden gemaakt, dan levert een zwaartekracht analyse een beeld op dat een spoorverbinding tussen Groningen en Hamburg wel mogelijk zal zijn. Vraag is alleen hoe dit om te zetten naar de realiteit, de grens blijft zorgen voor die barrière. Nu is de vraag vooral te verwachten vanuit studenten en mensen die over de grens werken of wonen.

Realistisch idee is om een grensoverschrijdende verbinding te maken tussen de netwerken van landen. Niet met als doel om een rechtstreekse verbinding te realiseren maar een koppeling te maken tussen beide netwerken van landen. Hier zit een mogelijkheid om dat goed te exploiteren. Voor Groningen – Hamburg zit ook een knelpunt in het ontbreken van grote steden in het grensgebied, hierdoor zit er minder potentieel in de verbinding en moeten veel meer kilometers worden afgelegd alvorens bij de volgens grote stad te komen. Voor Enschede – Gronau is dat bijvoorbeeld veel minder het geval en wordt er ook meer gebruik gemaakt van de grensoverschrijdende spoorverbinding.

Concluderend kan gezegd worden dat de grens voor een duidelijke barrièrewerking zorgt en grensoverschrijdende samenwerking moeizaam gaat. Voor ProRail is Groningen – Hamburg nog geen project, maar verwacht wordt dat de grootste problemen bij capaciteitsgroei vooral te verwachten zijn op het Duitse netwerk.

Samenvatting 2^e interview Bas Krijgsheld 05-12-08

Allereerst een update van de belangrijkste gebeurtenissen, vanuit Duitsland en vooral in samenwerking met de NHI-partners is er meer interesse ontstaan voor een verkenning van de mogelijkheden voor het betreffende project. De ministerpresident van Nedersachsen, de heer Wulff, aangegeven een verkenning naar de mogelijkheden om de kwaliteit van de spoorlijn te verbeteren te onderschrijven. In nader overleg met de Duitse partners zal de verkenning nader ingevuld worden.

Bedoeling is deze haalbaarheidsstudie op de markt te zetten en voor juni 2009 een resultaat te hebben. Met dit resultaat wordt een symposium georganiseerd met alle betrokken partijen, om dan samen te bekijken wat de mogelijkheden zijn en ook om samen afspraken te maken. Relaties met andere projecten zijn er niet direct, maar door toenemende reizigers aantallen in het treinvervoer wordt het steeds interessanter om te investeren in vervoer over spoor.

Samen met de heer Krijgsheld is de opgestelde scorekaart besproken. Waar vooral opgemerkt wordt dat er nog kansen zijn om meer meerwaarde te realiseren op het gebied van draagvlak en het verbeteren van het imago. Probleem ligt op het vlak van de rol en inbreng van deelnemende actoren. Vraag is vooral wie er aanspreekbaar is voor een dergelijk project. Ieder wijst naar een ander en schuift verantwoordelijkheden van zich af. Dit komt mede door het grensoverschrijdende karakter en de verschillen tussen de landen. Wat is het gewenste niveau van samenwerken en wie moet er met wie praten.

Ook zijn er verschillende mogelijkheden besproken die de provincie ziet in de reistijdverbetering op het traject Amsterdam – Bremen. Er zijn drie mogelijkheden geopperd die qua inzet van middelen verschillende winsten op zullen leveren. De huidige reistijd is 5:06 u en dit zal met verschillende inzet van middelen variëren in een reistijdverbetering naar 4:29u tot maximaal een totale reistijd van 3:30 u. Deze maximale ambitie houdt wel in dat de baanvaknelheid naar 160 km/h moet plus een integrale spoorverdubbeling tussen Zuidbroek en Leer.

Meest realistisch is het minst ambitieuze reistijdwinst, naar een totale reistijd van 4.29u. Dan gaat het om een aanleg van een inhaalspoor tussen Nieuweschans en Leer en het verhogen van de baanvaknelheid waar mogelijk met beperkte middelen en het reduceren van reistijdverlies met overstappen.

Samenvatting Interview Nico Root Ministerie van Verkeer en Waterstaat 19-12-08

Belangrijk is de notitie die het ministerie heeft geschreven naar aanleiding van onder andere de initiatief nota van de kamerleden Koopmans en Cramer, en de vragen van kamerlid Verdaas. Ook hieruit komt al naar voren dat de regionale overheid de verantwoordelijkheid heeft voor het initiëren van een regionale grensoverschrijdende spoorverbinding. Het ministerie van Verkeer en Waterstaat heeft dan ook geen initiërende rol in dit proces en zal dat overlaten aan de desbetreffende provincies.

Mocht er vanuit de provincie aangegeven worden dat ondersteuning wenselijk is, dan is dat zeker mogelijk. Tot op heden is er over de verbinding Groningen – Bremen nog weinig contact geweest met de betrokken partijen. Het ministerie kan onder andere ingeschakeld worden om samenwerking op het juiste niveau te bewerkstelligen. De praktijk leert dat dat voor de regionale samenwerking nog wel eens een struikelblok is als naar samenwerking op het juiste niveau wordt gezocht.

Duidelijk is wel dat de vraag moet komen vanuit de provincie en dan bepaalt het ministerie in welke vorm en samenwerking en of ondersteuning geboden kan worden. Steun is mogelijk voor infrastructurele werken. Welke infrastructurele maatregelen eventueel nodig zullen zijn, zal moten blijken uit de haalbaarheidsstudie. En mocht daaruit komen dat er (kleine) infrastructurele maatregelen genomen moeten worden, dan kan het ministerie daar eventueel een bijdrage in leveren.

Voor de spoorverbinding Groningen – Bremen ziet men zeker mogelijkheden. Kijkend naar het verleden en de bijna sluiting dan ziet de situatie er nu heel anders uit. Er zijn zeker mogelijkheden voor deze verbinding. Ook is er wellicht een mogelijkheid om beroep te doen op Europese subsidies die speciaal gericht zijn op het stimuleren van interregionaal vervoer. Hier moet dan niet aan grote bedragen gedacht worden, maar gebruikelijk is subsidies van 1 á 2 miljoen. Deze subsidiestromen lopen niet via het ministerie, maar moeten rechtstreeks aangevraagd worden. Eventueel is het ook mogelijk om voor studies een subsidie te verkrijgen.

Een andere regionaal grensoverschrijdende spoor verbinding is de verbinding Maastricht – Luik – Brussel. Ook bij dit project is het initiatief vanuit de regio gekomen en heeft het ministerie geholpen toen er wat problemen waren. Ook is een kleine infrastructurele aanpassing gedaan (€600.000)

Qua Europese wet- en regelgeving is het geen probleem meer op grensoverschrijdende verbindingen te rijden. Er is geen internationaal samenwerkingsverband meer nodig. Internationale contacten vanuit het ministerie verlopen via een andere afdeling, alleen op deze afdeling is nog geen contact geweest met Duitse partners.

Concluderend kan gezegd worden dat het initiatief voor regionaal grensoverschrijdende verbinding zal moeten komen vanuit de regio (provincie) Het ministerie zal dan, als daarom gevraagd wordt bekijken welke rol zij daarin kan spelen. Te denken valt in het ondersteunen om op het juiste niveau tot overleg te komen, en in de uitvoering kan een bijdrage voor infrastructurele aanpassingen mogelijk zijn. Het ministerie kijkt positief aan tegen de verbinding Groningen – Bremen en ziet de verbinding als volkomen logisch en er zal dan ook geen strobreedte in weg worden gelegd.