

Amsterdam, 18 juli MMII

PROV. BESTUUR VAN DRENTHE
No.: 2002006004
togek. 23 JUL 2002
Class. nr.
TE BEH. DOOR. BJC

Aan de Provinciale Staten van Drente

Geachte Raad,

Naar verluidt willen GS van Drente geld beschikbaar stellen voor de magneetzwefbaan. Dat is niet goed. Non stop kan een trein de afstand Groningen-Amsterdam in minder dan anderhalf uur afleggen met materieel dat alom verkrijgbaar is. Evenzo is een snelle non stop verbinding met Rotterdam mogelijk indien op het laatste trajectstuk de stoptreinen ietwat gebundeld worden. Assen is een belangrijk opstapstation voor een wijde omgeving en Winsum zou dit kunnen worden indien de lijn tot hier geëlektrificeerd wordt. Een verbinding van het Noorden over rails met Lelystad via Drachten en Heerenveen is niet nodig omdat alle drie plaatsen onbetekenend zijn en de bus erheen niet eens vol raakt. Daarentegen zijn er goede perspectieven voor spoor tussen Enkhuizen en Stavoren over een heuvelige ringwal rondom een voor wilde flora en fauna droog te malen stuk IJsselmeerbodem. Qua biotoop voor vogels en vissen is het bestaande IJsselmeer overmatig groot.

De NS is bepaald niet voorlijk. Over de 87 km tussen Amsterdam en Rotterdam doet haar snelste trein een vol uur terwijl het non stop over het bestaande rechte spoor in 40 minuten kan en een aparte dure tgv lijn minder verkieslijk lijkt dan uitbouw van de stadsgewesten ontsluitend spoor. De directie van de NS is vol onbegrip omtrent de voornaamste taak der spoorwegen, het verzorgen van prima langeafstandsverbindingen voor af en toe reizigers en dat niet alleen richting Randstad. Het forensenvervoer mag hieraan niet gelijk gesteld worden.

In de stad Groningen treft men nog slechts weinig zelfstandige ondernemingen aan en des te meer filialen van Randstedelijke conglomeraten. De managers van deze laatste kunnen per magneetzweftrain in een ommezien nieuwe orders van hun bazen ophalen, maar bij meer regionale autonomie is zulks overbodig.

De tegenwoordige verhoudingen op het spoor maken een nieuwe spoorwegmij mogelijk die de leemten der NS opvult. Zo kan er een vroege ochtendtrein Winsum-Groningen-Assen non stop Rotterdam non stop Gent non stop Lille rijden met aansluitende overstap vanuit een dieselelektrische trein (met terwille van het comfort apart loc gedeelte) Emden-Leer-Winschoten-Assen. Hoewel de situatie er lang niet zo abominabel is als te Winschoten (centrum van regio met tegen de 100.000 inwoners) schiet het station te Assen op belangrijke punten tekort. Indien er geen water uit aparte fontein of kraan in of bij het station te krijgen is hoort de stationschef vervangen te worden. Als de wachtkamer voor de bus op slot zit moet de licentie voor de busmaatschappij ingetrokken worden, etc. Ook in Drente gelden art 60 van het Verdrag van Parijs (1951) en de art 81 + 82 van het oprichtingsverdrag der Europese Gemeenschap. Deze artikelen garanderen dat ieder op zijn wens goederen en diensten kan verwerven voor dezelfde lage prijs als waarop die aan anderen aangeboden worden. Bezwarende voorwaarden zijn verboden. De NS echter biedt momenteel een driedaags zomerabonnement aan voor 29,50 euro op voorwaarde dat men met iemand samen reist die ook zo'n kaartje koopt. Precies hetzelfde ticket wordt geweigerd aan de alleengaande en deze moet bijna 15 euro meer betalen of afzien van zijn reizen. Den Haag wil niet tegen deze schending optreden omdat de regering zelf knoeit en via belastingaftrek welgestelden in staat stelt om eenzelfde huis tientallen procenten goedkoper te verwerven dan mensen met slechts een minimuminkomen. Reducties aan grootgrutters van leveranciers meer dan overeenkomt met afgenomen kwanta hebben zelfstandige kleine winkeliers de das omgedaan en zij verdienen schadevergoeding.

Eerlijke handel met treinkaartjes hoeft allerm minst tot verlies te leiden. Moderne reserveringssystemen kunnen de bezettingsgraad flink doen toenemen en bijgevolg het rendement. Dat het in halflege treinen van en naar Assen

soms moeilijk is om een plaatsje te vinden komt doordat de conducteur geen kaartje-verlangt voor door bagage bezette plek.

Een magneet zweeftrein biedt slechts stumperige verbetering van het reizen naar Londen. Een eigen vliegbedrijf lijkt hier de betere oplossing. Aantrekkelijk is ook een late non stop trein naar Scheveningen-haven met van hier om 01.00 uur een nachtboot naar hartje Londen. Per grote goedkope luchtbus scheelt het drie uren vergeleken met de trein op een retour van Groningen naar regeringsstad Den Haag via Zestienhoven. Hiervoor is wel capaciteit te vinden indien de trein overvol blijft op spitsuren door onvoldoende spreiding van werktijden en slechte tariefdifferentiatie. Eelde-Brussel kan met hetzelfde toestel en nog meer.

Tot slot zij vermeld dat er bij station Assen een fraai hostel met tweehonderd bedden te bouwen ware voor klandizie van individuele low budget reizigers en groepen; dit los van de jeugdherbergenorganisatie omdat die op diverse punten tekort schiet, maar wel met onderlinge samenwerking.

Leidt deze brief tot andere opstelling bij u ten aanzien van de magneet-zweeftrein dan verneem ik zulks gaarne. In dat geval zal ik u een rekening sturen voor advisering.

Hoogachtend,

Jitso Keizer



kantoor ARLEX
planologische advisering
postbus 71344
1008 BH Amsterdam

p.s. In Groningen is men letterlijk kortzichtig. Ze gaan daar een blauwe villawijk bouwen bij een te maken grote plas met bruinig water in het Oldambt. Natuurlijk komen de echte, veel spenderende miljonairs daar niet op af omdat die betere keus hebben. Maar dat die Groningers niet voorbij de dijk kijken en het prachtige stromende water van het Eems-estuarium ontdekken voor de zeilsport (je kunt er zelfs een speciaal scheepstype voor ontwikkelen) en nog minder beseffen dat er bij Rottum het lekkerste water van de hele Noordzee voorhanden is, want bij felle zon opgewarmd op de ondiepe Wadden! Ik heb een plan ontwikkeld voor ophoging en vergroting van Rottum met aan de westzijde natuurgebied en aan de oostkant een badplaats, een jachthaven, een terp met recreatie boerderijen en een winterkoepel voor sport, congressen, etc. aan een slurfter. Voorzien van enige duizenden bedden zal dit internationaal toerisme aantrekken, ook al gezien de aantrekkelijke omgeving tot en met Drente onder zon en wolken in variërende, niet schadelijke distributie.

Gelet op het bijbehorende transport, de vervoersvraag in Ostfriesland en transformering van sommige dijken langs de Eems tot heuvelachtige beboste waterkeringen met gehuchten en dorpon valt dan te overwegen om vliegveld Eelde te vervangen door een lange startbaan annex zakelijk centrum op de op te hogen plaat in de Eems voor Delfzijl.

Tussen haakjes is ook vliegveld Leeuwarden bruikbaar te maken voor burgerluchtvaart en niet ongunstig gelegen langs een eventuele expresse spoorweg die het IJselmeer tussen Stavoren en Enkhuizen passeert)met kans om dat stuk opgenomen te krijgen op het lijstje van interessante spoorwegtrajecten in Thomas Cook's European Time table (waarop Nederland tot dusver niet voorkomt.

(Enkel spoor tussen Groningen en Enkhuizen lijkt voldoende en ook is er geen elektrische bovenleiding nodig omdat er goede diesels en moderne stoomlocomotieven zijn. De aandacht dient veeleer gericht te zijn op verbreding van de 1,40 m wijde rails naar de Russische breedte van 2 meter, daar dit net als bij autos betere stabiliteit verschaft).