

TRANSPORTUDVALGET

REJSERAPPORT

AF STUDIEBESØG TIL HOLLAND OG TYSKLAND DEN 30 OKT. – 2. NOV
2023

FOLKETINGET



Tid: 30. okt. – 2. nov. 2023
Sted: Holland og Tyskland
Deltagere: Fmd. Rasmus Prehn (S), Jens Meilvang (LA), Peter Have (M),
Kenneth Fredslund Petersen (DD), Mette Reissmann (S), Sofie
Lippert (SF), Thomas Jensen (S)
Ledsaget af: Udvalgssekretær Gry Nielsen, udvalgsassistent Per Movritsen

8. november 2023

1. Formål

Formålet med Transportudvalgets (TRU) udvalgsrejse til Holland og Tyskland var at få indsigt i forskellige innovative løsninger inden for den grønne omstilling af transportsektoren, herunder hyperloop teknologi, zero emission zoner og tiltag inden for fremme af grøn luftfart og skibsfart. Derudover besøgte udvalget Hovedbanegården i den hollandske by Utrecht, der bl.a. ved hjælp af forenkling af spornettet samt investeringer i Europas største cykelparkeringskælder har øget brugen af den kollektive transport og fremmet cyklisme. Endelig mødtes udvalget med tyske parlamentarikere i Hamborg og Berlin for at drøfte forskellige politiske tiltag og problemstillinger, herunder bl.a. "Deutschland-Ticket" (flat-rate billet), tog over grænsen samt sikring af tysk infrastruktur ifm. etableringen af Femern Bælt-forbindelsen.

2. Væsentligste punkter fra besøget

Holland

Besøget indledtes på **Utrecht Hovedbanegård**, hvor udvalget mødtes med repræsentanter fra ProRail (jernbaneinfrastrukturforvalter) og NS (togdriftsudbyder), der præsenterede resultaterne af moderniseringen af banegården samt forenkling af spornettet, der stod færdig i 2016. I forbindelse med ombygningen af banegården havde man prioriteret af etablere en cykelparkeringskælder med plads til 12.500 cykler (Europas største), der blev forvaltet i samarbejde mellem ProRail, NS og Utrecht kommune. Parkeringskælderens, der var bygget i flere etager og med direkte adgang fra cykelstierne på gadeniveau til sporene, rummede både en cykelmekaniker og en cykeludlejningstjeneste. Derudover havde man investeret i udviklingen af en app, der gjorde det muligt at købe en billet, der rummede flere forskellige former for transport (delebil, bus, tog) og cykelparkering. Formålet var at sikre en samlet "dør til dør" løsning for borgerne. Investeringerne havde betydet en

markant stigning i antallet af rejsende/passagerer samt togenes punktlighed. I dag rejser 300.000 passagerer dagligt via Utrechts hovedbanegård og togene kører med højere punktlighed. Derudover fik udvalget også indblik i de hollandske erfaringer med ibrugtagningen af de nye ICNG tog samt hvordan borgerne var blevet inddraget i moderniseringsprojektet af banegården.

Udvalget besøgte herefter **Hardt Hyperloop**, der er en af verdens førende firmaer inden for udviklingen af den bæredygtige hyperloop-teknologi – en emissionsfri transportform hvor køretøjerne svæver på magnetiske felter og bevæger sig gennem lavtryksrør ved meget høj hastighed. Målet er, at det kan være et alternativ til flyrejser og højhastighedstog for både personer og gods. Under besøget på Hardts hovedkontor blev udvalget præsenteret for teknologien bag hyperloop-transportsystemet. Endvidere fik udvalget indblik i virksomhedens arbejde med at indføre den på det europæiske marked og markeder uden for EU. Hardt havde blandt andet taget initiativ til etableringen af et European Hyperloop Center i det nordlige Holland, der er et åben testcenter for hyperloop-virksomheder i hele verden. Udvalget besøgte derudover Rotterdams Future Mobility Park, hvor medlemmerne – udover en testopstilling af et hyperlooprør – også blev præsenteret for forskellige fremtidsløsninger indenfor robotteknologi og førerløse køretøjer.

Under besøget i Holland mødtes udvalget også med den **danske ambassadør Jarl Frijs-Madsen**, der briefede udvalget om den aktuelle politiske situation i Holland, ikke mindst optakten til det kommende parlamentsvalg den 22. november. I residensen afholdtes desuden et møde med Gerben-Jan Gerbrandy, der er leder af Hollands el-opladningsinfrastruktur, National Agenda og kandidat til Europa-Parlamentet for partiet D66 (De Socialliberale). Under mødet drøftes bl.a. de nederlandske erfaringer og udfordringer med sikring af tilstrækkelig opladningsinfrastruktur i hele landet. Hovedudfordringerne omhandlede især elnettets manglende kapacitet, mangel på kvalificeret arbejdskraft samt tilstrækkelig el-lade infrastruktur til transportsektoren.

Derudover besøgte udvalget også **Logistik Hub Stadslogistiek** i Haag, der i forbindelse med etableringen af 30 udledningsfrie zoner i Holland, dvs. områder hvor varevogne og lastbiler ikke må udlede CO₂, har oprettet et lager (hub) i udkanten af Haag. Her modtager de varer fra hele landet, hvorefter det transporteres med e-cykler og e-varevogne til butikker/virksomheder inde i centrum af byen. I første omgang var de fleste kunder offentlige myndigheder men flere og flere private kunder var kommet til. Virksomheden var et godt eksempel på, hvordan et offentligt/privat samarbejde mellem staten, kommunen og en privat virksomhed kunne udvikle sig til at blive en kommerciel og bæredygtig business model.

Sidste stop i Holland omhandlede **udledningsfri indenrigssøfart**. Udvalget besøgte således en af de største nederlandske indlandsterminaler i Alphen aan

den Rijn, hvor Bart Hoevenaars, CEO for Zero Emission Services, præsenterede virksomhedens forskellige produkter, herunder battericontainere, opladningsstationer samt E-skibe. Det første e-skib blev søsat i 2021 og sejler dagligt mellem Alphen aan den Rijn og Rotterdams Havn. Det kan få vekslet battericontaineren på kun 15 minutter ved terminalen i Alphen aan de Rijn. I 2022 modtog firmaet 50 mio. Euro fra den nationale vækstfond til at udvikle 75 battericontainere, 14 opladningsstationer samt 45 e-skibe.

Tyskland

Fokus for den tyske del af programmet omhandles også tiltag til at fremme den grønne omstilling af sø- og luftfart. Udvalget deltog bl.a. i en sejltur i Hamborg Havn med deltagelse af Hamborgs havneoperatør, **Hamburger Hafen und Logistik (HHLA)**. Her fik de indsigt i havnens grønne tiltag, der skulle sikre opnåelse af HHLAs mål om at blive klimaneutral inden 2040. Det angik særligt dekarbonisering af alle havnens processer, hvor havnen især satsede på brint som løsning. Under besøget drøftedes også den delvise privatisering af Hamborg Havn.

Udvalget besøgte også **Rolls Royce' flymotorfabrik i Dahlewitz** ved Berlin, hvor de blev præsenteret for virksomhedens indsatser inden for udviklingen af fremtidens luftfart. Det omhandles både optimering og udvikling af eksisterende flymotor teknologi samt forskning i fremtidige teknologier, herunder el- og brintdrevne fly. Rolls Royce arbejdede således på at øge brændstofs-optimering af deres motorer og gøre flymotorproduktionen klar til fremtidens grønne krav. Der var dog fortsat lange udsigter til, at det var muligt at kunne flyve på brint (forventet tidligst i år 2046). Bl.a. grundet manglende teknologi til opbevaring og transport af brint, design af nye typer af fly, brandsikkerhed m.m. Budskabet fra Rolls Royce var derfor at øge produktionen markant af biobrændstof til fly, såkaldt SAF (Sustainable Aviation Fuels), der allerede kan anvendes i de eksisterende fly. Der var i den henseende behov for politisk handlekraft til sikring af dette, da der ellers ikke ville blive investeret nok i SAF til at dække behovet i branchen.

Derudover mødtes udvalget med hhv. **Transportudvalget i Hamborgs delstatsparlament og i Forbundsagen i Berlin**, hvor de drøftede en lang række aktuelle transportpolitiske sager, herunder hindringer for modulvogntog på de tyske veje, erfaringsudveksling vedrørende borgerinddragelse ifm. store infrastrukturprojekter, fremme af cyklisme og kollektiv transport, sikring af tog over den dansk/tyske grænse samt tyske erfaringer med indførelsen af "Deutschland-Ticket (flatrate billet til 49 Euro). Derudover blev der fra dansk side spurgt ind til, hvordan man fra tysk side arbejdede for at øge punktligheden af tyske tog. Der blev i svarene henvist til, at man nu skiftede store dele af det nedslidte spornet ud. Det ville i første omgang betyde yderligere forsinkelser men "at det desværre skulle gøre ondt, før det blev godt". Derudover havde

man fortsat store udfordringer med mangel på togførere samt manglende koordinering mellem de tyske delstater, hvorunder togdriften hørte. Endelig påpegede flere det problematiske i opdelingen af Deutsche Bahn i flere datterselskaber, hvilket gjorde det uigennemsigtigt, hvor man skulle sætte ind, for at forbedre punktlighed, kvalitet og passagertilfredshed. Deutschland Ticket havde dog gjort det lettere for borgerne at krydse delstatsgrænser, da billetten gælder i hele landet. Sidst men ikke mindst blev bekymringerne vedrørende forsinkelser i forbindelse med etableringen af Femern-bælt forbindelsen rejst. Der var enighed om at presse på på begge sider af grænsen for at sikre, at anlæg på den tyske side stod færdig til tiden.

Under besøget i Hamborg deltog den danske generalkonsul, Jakob Andersen. Endelig mødtes udvalget også med den **danske ambassadør i Tyskland, Susanne Hyldelund og Mikkel Hagen Hess, Handelschef** på ambassaden i Berlin, der briefede udvalget om aktuelle transportpolitiske emner samt om den generelle politiske situation i landet.

3. Opfølgning

TRU fortsætter med at følge etableringen af de tyske landanlæg ifm. med Femern Bælt-forbindelsen tæt. Udvalget har desuden planlagt at afholde en åben konference om fremtidens kollektive transport i starten af 2024, hvor flere af de nederlandske og tyske besøgelementer vil indgå som inspirationskilde.