

From: [Frank Menger](#)
To: [Statengriffie](#); [Drents parlement](#); [statengriffie@fryslan.nl](#); [statengriffie@overijssel.nl](#); [Griffie](#); [griffie@leeuwarden.nl](#); [griffier@assen.nl](#); [Raadsgriffie](#); [griffier@noordoostpolder.nl](#)
Subject: Snelle treinen kunnen uit "Toekomstbeeld Openbaar Vervoer 2040"
Date: vrijdag 3 februari 2017 10:45:44
Attachments: [image.png](#)
[image.png](#)
[Beantwoording raadsadres over vervoermarktanalyse.pdf](#)
[1805677Bundestag29072015verlagerungSchiene.pdf](#)
[1808027BundestagAntwortRegierung04042016.pdf](#)
[Eindrapport+Noordwest-Europese+Metropolen+"Niveau+1"+verbinden+richting+2040.pdf](#)

Geachte leden van raden en Staten,

In onze regio zijn we onderbedeeld met internationale treinverbindingen. Ook in het internationale perspectief wordt over Noordoost-Nederland op de juiste wijze heen gekeken. De beantwoording volgde op mijn reactie mail van 9 september 2016 aan de Gemeenteraad van de stad Amsterdam:

Geachte leden van de raad,

Met belangstelling heb het antwoord van uw college van B&W gelezen op het verzoek dat u aan het college gericht heeft tijdens de raad van 2 juni 2016. Deze week ontving ik de brief onder het volgende kenmerk: *V&OR/MAIL/2016002557*, waarvan u een afschrift heeft gekregen. In deze brief zitten een aantal onderdelen die voor u om verdere verdieping vragen. Vanaf een bepaald moment lijkt het qua antwoord of het eerder een *Kamerbrief die is geschreven in opdracht van Sharon Dijksma* Staatssecretaris Infrastructuur & Milieu dan echt door de Gemeente Amsterdam zelf?

Op pagina 2 van de brief kom ik de volgende opmerking tegen:

Uit vervoermarktanalyses van het ministerie I&M blijkt dat er grote verschillen zijn in het aantal verplaatsingen (auto, trein en vliegtuig) tussen de Randstad en de verschillende metropolen. Veruit de grootste vervoermarkten zijn de Vlaamse Ruit en het Rijn-Ruhr gebied. Vervolgens zijn Londen, Parijs en Frankfurt van waarde. Daarna pas volgen Berlijn en de metropoolregio Hamburg.

Bij deze brief ontbreken blijkbaar nog een paar andere analyses die ik ook daarbij zou moeten ontvangen, maar dit betreft niet de vervoermarktanalyse van het Rijk. Wat voor u als leden van de raad vele malen interessanter is zijn de economische relaties van zowel de stad Amsterdam en de Metropoolregio Amsterdam met de Stad Hamburg en de Metropoolregio Hamburg. Nationaal goed voor 8 miljard Euro per jaar op de handelsbalans; hoeveel komt daarvan in Amsterdam of in de Metropoolregio terecht? Daarbij ontbreekt dan ook nog de analyse van de economische relaties met de tussenliggende stad Bremen en de Metropoolregio Bremen - Oldenburg. Weet de stad Amsterdam zelf eigenlijk wel hoe zwaar zij economisch verbonden is met Hamburg? Ik wijs u hierbij op een vrij recent artikel van 2015: <https://duitslandinstituut.nl/artikel/10628/hamburg-en-amsterdam-gaan-elkaar-aan-toeristen-helpen>. Is het niet wijzer deze stroom op de snelle trein te zetten in plaats dat korte afstandje met de meest vervuulende modaliteit af te laten leggen. Daarbij wijs ik ook op het EU streven van meer hogesnelheidslijnen tot een lengte van 600 kilometer per blok. Dus de afstand van de shorthaul vluchten. Daarbij zijn de Chinezen gewend

aan een hoogwaardig hogesnelheidslijnen netwerk. Dit kan anders uitgelegd worden zoals het in het project Tristate city: <http://www.tristatecity.nl/> benoemd wordt. Daarbij mag een bezoek uit het recente verleden aan Hamburg niet vergeten worden: <http://www.iamsterdam.com/nl/amsterdam-marketing/client-relations/metropool-amsterdam-club/metropool-amsterdam-club-op-bezoek-in-hamburg> waarbij de heer Van der Laan ook aanwezig was. *Als dit het antwoord van het Ministerie is met betrekking tot de Rijn - Ruhr waarom is de HSL - Oost Amsterdam - Utrecht- Duisburg al niet in bedrijf of al in aanbouw?* Dat u vanaf Amsterdam CS in een klein uur per trein op Düsseldorf Hauptbahnhof staat.

Blijkbaar is een subtiële onderliggende vraag ook niet begrepen door het College van B&W, waarop ik dus geen antwoord heb gekregen en u als meelezende partij ook niet. De stad Amsterdam is naast het Rijk de grootste aandeelhouder van Schiphol met **22%** van de aandelen. Het Rijk en de luchthaven zijn blijkbaar zelf veel te druk met de intercontinentale luchtvaartmarkt dat men vergeet op de concurrentie te letten op het Europese continent zelf. Een aantal van deze concurrenten zal zich op de luchthavenmarkt gaan onderscheiden door van "Plane to plane" meer in te zetten op "Plane to highspeedtrain". Daarbij mist het Ministerie nog een belangrijk economisch element sinds de val van het IJzeren Gordijn de opleving van de tweede economische en industriële zone van het Europese continent van Berlijn tot Zagreb. Deze zone is net zo belangrijk als de Rijn - Ruhr. Deze luchthavens kunnen zich stevig positioneren door een ander type areacatchment door middel van HSL. Dan worden de volgende luchthavens snel interessanter: *Halle - Leipzig, München en Schwechat bij Wenen* . Daar deze luchthavens in staat zijn het tussenliggende gebied veel beter aan de landzijde te bedienen. Heeft de stad Amsterdam als aandeelhouder ooit zelf een onderzoek in opdracht gegeven over de dubbele positionering van Schiphol als zowel draaischijf in van de luchtvaart en als draaischijf binnen het Europese hogesnelheidslijnen netwerk? Plus wat de gevolgen kunnen zijn voor de dividenden op middellange termijn die de stad Amsterdam van Schiphol ontvangt van Schiphol? Heeft het niet voldoende aangesloten zijn van Schiphol op het Europese hogesnelheidsnetwerk inclusief de snelle verbinding met Hamburg via Groningen invloed op de toekomstige winstgevendheid van de luchthaven Schiphol op middellange termijn? Heeft de stad Amsterdam dit punt ooit wel ingebracht tijdens een aandeelhoudersvergadering over Schiphol?

Een ander opvallende opmerking die juist voor de stad Amsterdam een belangrijke rol zal spelen in dit dossier is:

Uit deze analyses blijkt tevens dat een rechtstreekse verbinding met Hamburg over het spoor alleen effectief is bij een technologische systemsprong. Dit vraagt om zeer grote investeringen en risico's die bij dergelijke nieuwe technieken horen. Een van de conclusies uit het onderzoek is dat het perspectief op reizen over grote afstanden met nieuwe systemen (waaronder Hyperloop) nader onderzoek verdient.

Mag ik u wijzen op een ander opwaarderingsproject dat nu in uw regio speelt en de economie van Amsterdam van profiteert: <http://www.parool.nl/amsterdam/bouw-zeesluis-ijmuiden-valt-veel-goedkoper-uit~a4372140/> Deze sluis stamt uit 1929. Voor u ook beter om te dat de meest Noordelijke spoorverbinding heel lang voor Amsterdam haar 'handel' ook goed was. Deze spoorlijn is al 150 jaar oud en raad u aan het artikel daarover in het Dagblad van het Noorden te lezen:

<http://www.dvhn.nl/groningen/Spoorlijn-Leeuwarden-Groningen-150-jaar-oud-21351532.html> Voor de stad Amsterdam is dit de meest slechte landverbinding per trein geworden de afgelopen 70 jaar. Daarbij kan rustig de opmerking geplaatst worden dat sinds de opening daarvan amper iets veranderd is sinds het stoomtijdperk? Sinds het einde van Wereld Oorlog 2 is de verbinding per spoor vanuit Amsterdam naar het Noorden stevig verwaarloosd. Dan is na 150 jaar een flinke systeemsprong toch nodig?

De presentatie die u ontvangen heeft hangt samen met dit project 8 milion city: <http://www.8millioncity.com/> Daarbij raad ik u ook aan de bijbehorende publicatie te lezen: http://www.8millioncity.com/assets/files/100928_8million_publication.pdf . Het filmpje geeft duidelijk weer hoe onze Scandinavische vrienden de materie benaderen met betrekking tot HSL. <https://www.youtube.com/watch?v=GHXxQxsB3iU> Daar het gebied Metropoolregio Amsterdam tot en met de Metropolregion Hamburg hiermee zeker te vergelijken is boven de lijn Amsterdam - Hannover. Grofweg een populatie van 10 miljoen mensen. Graag wil ik u als raad verzoeken deze openstaande vragen en opmerkingen door deze antwoordbrief weer bij het College van Burgemeester en Wethouders neer te leggen, daar het eerste antwoord ontoereikend was in de beantwoording.

Met vriendelijke groet,

Frank Menger
Groningen

Het bovenstaande geeft ook feitelijk aan dat ook bij het Ministerie van Infrastructuur & Milieu als er al kennis over Duitsland is dit alleen Nordrhein-Westfalen (Rijndelta) betreft. In plaats van een visie te hebben om integraal en op directe wijze met de verschillende economische centra verbonden te zijn die er voor onze economie toe doen. Uit eigen ervaring sprekend is dat ook bij het Ministerie van Infrastructuur & Milieu ook de algemene basiskennis over Noord-Duitsland amper aanwezig is. In dit geval zouden zowel de Provincies als de steden veel nauwer met de Noord-Duitse deelstaten en grote steden moeten samenwerken. Dit ook via de andere lijn gericht op het Ministerie van Economische Zaken. Door niet goed verbonden te zijn met Noord-Duitsland laten Nederland collectief veel geld liggen op de handelsbalans. Daarbij spelen goede evenwichtige spoorverbindingen zeker een rol in.

Uit de bijgevoegde stukken van de Duitse Bundestag (Tweede Kamer) blijkt nu ook dat als het gaat om kennis en kunde over HSL verbindingen plus de bijbehorende MKBA er in Den Haag de juiste kennis niet aanwezig is. Ook in het dossier 'Zuiderzeelijn' is de juiste vraagstelling nooit aan de orde geweest in de MKBA over het vervangen van de korte vluchten (200 - 600 kilometer range) door HSL. Daarbij lijkt mij een stevige bestuurlijke en ambtelijke samenwerking in het Noordoosten van Nederland hoognodig. U kan de onderliggende documenten gebruiken voor schriftelijke vragen. Dit zeker in context met het "Eindrapport Noordwest Europese Metropolen" uit de studies voor het nationale "Toekomstbeeld Openbaar Vervoer 2040".(
<https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2016/12/15/toekomstbeeld-ov-overstappen-naar-2040-flexibel-en-slim-ov>)

Hoe gaat u zich als raden en Staten positioneren ten opzichte van deze voorstellen vanuit het Rijk? Verlangt u van uw colleges van B&W en GS een duidelijke schriftelijke stellingname over dit dossier "Toekomstbeeld Openbaar Vervoer 2040"?

Met vriendelijke groet,

Frank Menger
Groningen