

Onderwerp Beantwoording vragen ex artikel 41 RvO 100% Groningen
inzake nieuwe regering, nieuwe kansen

Steller Menno Oedekerk



De leden van de raad van de gemeente Groningen
te
GRONINGEN

Telefoon (050) 367 69 50 Bijlage(n) 2

Ons kenmerk 6694181

Datum 13-12-2017 Uw brief van

Uw kenmerk -

Geachte heer, mevrouw,

Hierbij doen wij u toekomen ons antwoord op de door de mevrouw M.E. Woldhuis van 100% Groningen gestelde vragen over nieuwe regering nieuwe kansen? De brief van de vragensteller treft u aan als bijlage 1.

- 1. Heeft u kennis genomen van de geciteerde stukken en zo ja, deelt u onze mening dat de inhoud daarvan dwars staat op onze ambitie een snelle treinverbinding met de Randstad te realiseren en in het algemeen weinig redenen geven voor een optimistische kijk op het realiseren van onze bereikbaarheidsdoelstellingen?? Zo nee, waarom niet?*

Ja, hier hebben wij kennis van genomen. Onze ambitie blijft onverminderd overeind. Wij willen een snelle treinverbinding naar de Randstad en andere landsdelen/steden zoals o.a. opgenomen in het OV Toekomstbeeld en de OV Ontwikkelagenda 2025. Wij voeren daarom constant gesprekken hierover met het rijk in o.a. de landelijke en landsdelige OV -en spoorafel en het Bestuurlijk Overleg Spoor. Daarnaast hebben we in een brief 'mobiliteitsopgaven in Noord-Nederland, aanvullend NMCA' aan de minister (en in afschrift aan Vaste Kamercommissie Infrastructuur en Milieu) laten weten dat de Nationale markt- en capaciteitsanalyse (NMCA) te beperkt is en wij ook nog andere opgave zien (zie bijlage 2).

2. *Heeft u kennis genomen van de uitspraken van de heren Jetten en Rutte en zo ja, deelt u onze mening dat deze dwars staan op onze ambitie een snelle treinverbinding met de Randstad te realiseren? Zo nee, waarom niet?*

Uit navraag blijkt dat de uitspraak van de heer Jetten anders is dan geciteerd. De uitspraak van de heer Rutte op RTV Drenthe verbaast ons want in het o.a. samen met het Rijk opgestelde OV toekomstbeeld 2040 wordt het sneller verbinden van economische kerngebieden waaronder Groningen genoemd als vertrekpunt.

3. *Heeft u kennis genomen van het regeerakkoord en zo ja, deelt u onze mening dat het inzetten van extra sprinters op de lijn Zwolle – Groningen de mogelijkheden om snellere intercity's naar de Randstad en weer terug te laten rijden danig in de weg kunnen zitten? Zo nee, waarom niet?*

Wij hebben kennis genomen van de inzet om tot een regionaal geïntegreerd aanbod van trein, tram/metro en bus te komen en meer sprinterdiensten op het hoofdrailnet toe te voegen aan regionale OV-concessies. Daarbij richt het Rijk zich op één of meer van de lijnen Apeldoorn-Enschede, Zwolle-Groningen/Leeuwarden en Dordrecht-Breda (in combinatie met de Merwede-Lingelijn). NS mag net als alle andere marktpartijen aan deze regionale concessies meedoen.

Wij denken niet dat het inzetten van extra sprinters op de lijn Zwolle – Groningen de mogelijkheden om snellere intercity's naar de Randstad en weer terug te laten rijden elkaar danig in de weg staan. Wij denken dat er een dienstregeling mogelijk is met het inzetten van extra sprinters en tegelijkertijd het versnellen van de intercity's. Met het maken van de juiste keuzes en het nemen van de juiste maatregelen zoals inhaalsporen en het juiste type materieel is dit mogelijk.

4. *Bent u het met onze fractie eens dat voor een gedragen visie op bereikbaarheid ook de betrokken gemeenteraden er meer bij betrokken moeten worden? Noot: Dat is geen kritiek op het college, de raad kan zich zelf meer in het middelpunt zetten.*

Wij denken dat de politieke inzet vanuit de stad niet het knelpunt is in het realiseren van de ambitie voor snellere OV-verbindingen. Het gaat om een project dat grote kosten met zich meedraagt en bovendien een

lange politieke geschiedenis heeft. Dat vraagt een tactiek die onze wensen duidelijk agendeert, maar ook met een zekere omzichtigheid moet worden uitgevoerd. Het luidkeels herhalen van onze boodschap, is niet altijd de beste tactiek om onze ambities gerealiseerd te krijgen.

Wij vertrouwen erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders van Groningen,

A handwritten signature in black ink, appearing to read "Peter den Oudsten", written over a horizontal line.

de burgemeester,
Peter den Oudsten

A handwritten signature in black ink, appearing to read "Peter Teesink", written over a horizontal line.

de secretaris,
Peter Teesink



Schriftelijke vragen ex. Art. 41 RVO

Nieuwe regering , nieuwe kansen?

Geacht College,

Eindelijk is het zover, we hebben een nieuwe regering en een regeringsverklaring. Logisch dat we vanuit Groningen een kritisch gaan kijken wat er voor ons in het vat zit. Dat moet het college ook gedacht hebben toen ze in de begroting van 2018 met het voorstel kwam om een Haagse lobbyist in dienst te nemen. Een citaat hierover van wethouder Schroor: 'We worden als Groningen steeds beter herkend in Den Haag, maar we zitten fysiek echt ver weg van Den Haag. Als je het momentum wil pakken, dan heb je iemand nodig die dat verhaal vaker vertelt dan wij dat kunnen.' De lobbyist gaat zich inzetten op de volgende gebieden: klimaat, energie, zorg, duurzaamheid en onderwijs. De ironie wil dat bereikbaarheid, juist het gebied waardoor de lobbyist nodig is vanwege de fysieke afstand naar Den Haag, geen onderdeel uitmaakt van zijn of haar takenpakket. Wellicht is het college van mening dat er op dat gebied al genoeg werk wordt verzet of dat er weinig inzet nodig is omdat Den Haag Groningen scherp in het vizier heeft zitten? Laten we eens met dat laatste beginnen:

Hoe kijkt Den Haag naar Groningen? Een opsomming:

In het programma toekomstbeeld OV richting 2040 (december 2016) en de daarbij horende onderzoeksrapporten is enkel de ambitie uitgesproken om de verbinding tussen Groningen en Amsterdam met 15 minuten te verkorten door sneller te gaan rijden.

Tevens wordt de wens van Groningen om deel uit te maken van de verbinding Amsterdam – Hamburg niet gehonoreerd met de vaststelling dat Hamburg met conventionele spoortechniek buiten bereik is. Men moet het vliegtuig maar nemen.

In een nieuwsbericht van het ministerie van Infrastructuur en Milieu, d.d. 1 mei jl. over verkeer- en vervoeranalyse lezen we het volgende:

De opgaven voor de langere termijn liggen in de stedelijke gebieden en op de (achterland) verbindingen vanuit de Randstad. In het personenvervoer doen de grootste opgaven zich voor in de regio's Amsterdam, Den Haag, Rotterdam, Utrecht en Eindhoven op zowel de weg als in het openbaar vervoer. Verder gaat het om de verbindingen vanuit de Randstad richting Amersfoort, Zwolle, Breda, Tilburg, Den Bosch en Arnhem-Nijmegen.

U leest het goed, Groningen wordt daarbij niet genoemd. Als we onszelf al willen terugvinden dan is het in de volgende context:

In krimpgebieden, zoals Zeeland, Limburg en Noord-Nederland, neemt de mobiliteit af. Dit brengt weer andere opgaven met zich mee, bijvoorbeeld het bereikbaar houden van voorzieningen met het openbaar vervoer.

Moeten we dan maar al onze hoop vestigen op de autobereikbaarheid?

De wegen naar de stad Groningen toe en tussen Heerenveen en Groningen laten in beide scenario's files zien, evenals de wegen tussen Assen en Groningen en tussen Hoogeveen en Meppel. Het landsdeel Noord bevat echter geen hoofdwegen waarvan de verlieskosten in de top 50 van Nederland staan. (Nationale markt- en capaciteitsanalyse 2017)

Nieuwe treinverbindingen?

De groei van het treinvervoer laat voor Noord Nederland geen opgaven op het railnet zien. (Nationale markt- en capaciteitsanalyse 2017)

Tenminste enige aandacht voor onze knelpunten?

De regionale overheden uit Noord Nederland signaleren daarnaast een specifiek knelpunt op de Oosterhamrikbrug in de stad Groningen. Hier komen OV en vaarweg samen en leiden brugopening tot verliestijd voor het OV. In de NMCA is deze confrontatie niet gemaakt. (Nationale markt- en capaciteitsanalyse 2017)

Laten we dan onze hoop vestigen op de nieuwe regering en de regeringspartijen. Eens kijken wat zij te zeggen hebben:

De volgende uitspraak van het 'verse' D66 kamerlid Jetten over mogelijke investeringen in het OV beloofd echter weinig goeds:

'Voor de Tweede Kamer wordt het een nieuwe uitdaging om aan de slag te gaan met de beschikbare capaciteit in de Nederlandse mobiliteit. "Dit kan betekenen dat we in de Randstad meer investeren in infrastructuur en in Noord-Nederland niets beschikbaar stellen voor infrastructuur en alleen voor Mobility as a Service (MaaS)".'

Het laatste restje hoop wordt door niemand minder dan Mark Rutte zelf weggeslagen tijdens zijn bezoek aan Drenthe half september jl.:

Op een snelle treinverbinding naar de Randstad hoeft het Noorden voorlopig niet te rekenen. Het idee is in het verleden vaker ter sprake gekomen, maar steeds werd duidelijk dat een dergelijke verbinding niet rendabel zou zijn. De ideeën daarover zijn niet veranderd.

Moeten we het dan van onze gezamenlijke Noordelijke inbreng hebben? Zo was er begin oktober een gezamenlijke oproep van de gedeputeerden Verkeer en Vervoer van resp. Fryslân, Groningen en Drenthe en de wethouders Verkeer en Vervoer van resp. Leeuwarden, Groningen, Assen en Emmen. De strekking: verhoog de snelheid van treinen op bestaand spoor door gebruik te maken van nieuwe innovatieve technieken. Ook de SER Noord-Nederland laat recent in een advies weten dat een snelle treinverbinding met de Randstad voordelen biedt voor zowel het Noorden als de Randstad zelf.

Zal dat afdoende zijn om de Haagse focus op Groningen te richten?

Het regeerakkoord biedt daarvoor echter weinig toekomstperspectief. Men is van plan o.a. op het traject Groningen – Zwolle meer sprinters in te zetten en de exploitatie te gunnen aan regionale aanbieders. Dat zou de zo gewenste snelle treinverbinding met het Noorden wel eens ernstig in de weg kunnen zitten.

Wat verder opvalt is dat er sprake is van een grote achterstand in betrokkenheid bij een bereikbaarheidsvisie van de gemeenteraad in Groningen. Er worst steevast geweest op The next city, de omgevingsvisie voor stad en regio 2030. Daar lezen we het volgende:

Groningen scherper op de kaart, ook in Den Haag en Brussel.

De gewenste aanscherping van onze concurrentiekracht noopt tot een sterk, eigen verhaal

waarmee we ons profileren en de juiste lobby kunnen voeren in Den Haag en Brussel, in het belang van behoud en groei van onze werkgelegenheid. We willen ons duidelijker op de kaart zetten in Noordwest Europees verband.

Dat gewenste sterke eigen verhaal is er echter nog niet en daarmee ontbreekt een breed maatschappelijk draagvlak. De lobby lijkt nu meer op een hobbyproject van goedwillende bestuurders. Hierover hebben we de volgende vragen:

1. Heeft u kennis genomen van de geciteerde stukken en zo ja, deelt u onze mening dat de inhoud daarvan dwars staat op onze ambitie een snelle treinverbinding met de Randstad te realiseren en in het algemeen weinig redenen geven voor een optimistische kijk op het realiseren van onze bereikbaarheidsdoelstellingen?? Zo nee, waarom niet?
2. Heeft u kennis genomen van de uitspraken van de heren Jetten en Rutte en zo ja, deelt u onze mening dat deze dwars staan op onze ambitie een snelle treinverbinding met de Randstad te realiseren? Zo nee, waarom niet?
3. Heeft u kennis genomen van het regeerakkoord en zo ja, deelt u onze mening dat het inzetten van extra sprinters op de lijn Zwolle – Groningen de mogelijkheden om snellere intercity's naar de Randstad en weer terug te laten rijden danig in de weg kunnen zitten? Zo nee, waarom niet?
4. Bent u het met onze fractie eens dat voor een gedragen visie op bereikbaarheid ook de betrokken gemeenteraden er meer bij betrokken moeten worden? Noot: Dat is geen kritiek op het college, de raad kan zich zelf meer in het middelpunt zetten.

Marjet Woldhuis
100% Groningen

Bronnen:

<http://www.rtvnoord.nl/nieuws/185586/Waarom-geeft-Stad-tonnen-uit-aan-lobbyist-in-Den-Haag>
(Citaat wethouder Schroor)

<https://www.rijksoverheid.nl/documenten/kamerstukken/2016/12/15/toekomstbeeld-openbaar-vervoer-2040-overstappen-naar-2040>

<https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2016/12/14/rapport-noordwest-europese-metropolen-niveau-1-verbinden-richting-2040>

<https://www.rijksoverheid.nl/ministeries/ministerie-van-infrastructuur-en-milieu/documenten/rapporten/2016/12/14/eindrapport-stedelijke-regio-s-niveau-2-verbinden-richting-2040>

<https://www.rijksoverheid.nl/ministeries/ministerie-van-infrastructuur-en-milieu/nieuws/2017/05/01/verkeer-en-vervoeranalyse-op-lange-termijn-nieuwe-opgaven-om-groei-mobiliteit-op-te-vangen>

<https://www.rijksoverheid.nl/ministeries/ministerie-van-infrastructuur-en-milieu/documenten/rapporten/2017/05/01/nationale-markt-en-capaciteitsanalyse-2017-nmca>

<http://www.rtdrenthe.nl/nieuws/125853/Rutte-Drenthe-is-niet-meer-alleen-natuur-en-fietsen>

<http://www.lc.nl/opinie/Opinie-Verhoog-nu-snelheid-op-spoor-22547489.html>

<http://www.sernoordnederland.nl/onze-adviezen/Infrastructuur%20na%202023>

<https://www.ovpro.nl/trein/2017/10/10/regeerakkoord-ns-mag-meebieden-op-regionale-concessies/>

<https://gemeente.groningen.nl/sites/default/files/4a.%20Voorjaarsbrief%202017%20BIJLAGE%201%20BR%20RAAD%20Toelichting%20Stand%20van%20stad.pdf>

Ministerie van Infrastructuur en Milieu
T.a.v. minister M.H. Schultz van Haegen
Postbus 20901
2500 EX DEN HAAG

Groningen 24 mei 2017

Behandeld door Bestuurszaken
E-mail bestuur@snn.eu
Briefnummer UP-17-07663
Onderwerp mobiliteitsopgaven in Noord-Nederland, aanvullend aan de NMCA

Geachte mevrouw Schultz van Haegen,

Op 1 mei 2017 heeft u de Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse aangeboden aan de Tweede Kamer. De analyse kan de suggestie wekken dat hiermee een compleet beeld van de mobiliteitsopgaven in Nederland wordt geschetst. Dit is in onze ogen niet het geval, al is de analyse uitgebreider dan vier jaar geleden. Met deze brief willen wij onder de aandacht brengen welke andere dan de gesignaleerde capaciteitsopgaven wij zien, vanuit de invalshoeken duurzaamheid, leefbaarheid en veiligheid. Maar er zijn ook een capaciteitsproblemen die in de NMCA onderbelicht blijven.

Opgave verduurzaming openbaar vervoer en goederenvervoer

Wij zijn er van overtuigd dat bezien vanuit duurzaamheid andere verbindingen rood oplichten dan vanuit capaciteit. Willen we het in Parijs gesloten Klimaatakkoord tot uitvoering brengen, dan ligt er een groot knelpunt in het Noorden. Er is nog geen oplossing voor de dieseltreinen en ook niet voor het busvervoer. De huidige beschikbare technologie is wel geschikt om buslijnen in het stedelijk gebied te elektrificeren, maar deze is (nog) niet geschikt voor de lange streeklijnen.

Ook het goederenvervoer kan veel duurzamer. Steeds meer bedrijven zetten, vanuit milieutechnisch of economisch oogpunt, in op een modal shift van wegtransport van goederen naar rails of binnenvaart. Dit is kansrijk in Noord-Nederland, waar spoor- en vaarwegen elders in het land overbelast raken. Voor een betrouwbare en vlotte logistiek is het tijdig aanpakken van zwakke schakels en het optimaliseren van terminals cruciaal voor succesvol synchromodaal vervoer.

Opgave bereikbaarheid landelijk gebied

In Noord-Nederland bepalen groei en krimp de komende decennia het ruimtelijk beeld. Terwijl de positie van steden als economische motor sterker wordt, staat in de omliggende gebieden de leefbaarheid onder druk door bevolkingsdaling, economische tegenwind en aardbevingen. De opgave voor het functioneren van de economie in Noord-Nederland ligt in het verbinden van het landelijk gebied met de economische dynamiek en bovenlokale voorzieningen in de steden. Een goede, innovatieve en betaalbare bereikbaarheid is daarbij essentieel.

Opgave verkeersveiligheid

De ongunstige ontwikkeling van de verkeersveiligheid baart ons ernstig zorgen. Het aantal verkeersdoden is nu voor het tweede jaar op rij toegenomen en het aantal ernstig verkeersgewonden blijft ver achter bij de doelstelling. Een aantal nieuwe ontwikkelingen, zoals vergrijzing en afleiding door smartphonegebruik beïnvloedt de verkeersveiligheid nog negatief.

Wij vragen u de opgaven aan de verduurzaming van het personen- en goederenvervoer, de bereikbaarheid van het landelijk gebied en de aanpak van de verkeersonveiligheid eenzelfde belang toe te kennen als aan de capaciteitsknelpunten in de NMCA. En dat u deze thema's in het vervolg eveneens analyseert en onder de aandacht brengt van de Tweede Kamer.

Beperkingen NMCA

De capaciteitsanalyse in de NMCA kent haar beperkingen. Wij hebben bij de totstandkoming van de NMCA in de landelijke en regionale OV- en spoortafel gemeld dat de OV-prognoses voor het stad- en streekvervoer in Noord-Nederland veel te voorzichtig zijn. De realiteit is dat de groei die de NMCA tussen 2014 en 2030 verwacht, in ons gebied nu al is opgetreden. Mogelijk speelt de specifieke situatie met groei en krimp een rol. Dit signaal is wel overgenomen in de regionale paragraaf in de NMCA, maar er was geen gelegenheid de prognoses met het Landelijk Model Systeem hierop te corrigeren. Deze constatering vraagt om een nadere analyse en uitdieping van de huidige NMCA-prognose. Wij verwachten dat de nog komende groei op grotere schaal tot knelpunten gaat leiden. Betere prognoses kunnen ook helpen om scherper te krijgen wat de opgave is voor de Slimme bereikbaarheidsmaatregelen 2018-2021.

De NMCA geeft verder geen uitsluitsel over de knelpunten die het gevolg zijn van de interactie tussen weg-, spoorweg- en vaarverkeer. Zo leiden brugopeningen in diverse OV-corridors in Noord-Nederland tot onacceptabele vertraging voor openbaar vervoer. Ook problemen bij spoorwegovergangen of veerbootterminals zijn in de NMCA niet in beeld.

Concreet vragen wij u om met ons de analyse van het OV-busvervoer uit de NMCA uit te diepen en te onderzoeken wat een realistische prognose is voor dit vervoer in Noord-Nederland. Op basis van die prognose wordt in kaart gebracht wat de te verwachten knelpunten richting 2030 zijn. De uitkomsten zouden wij willen bespreken in het BO-MIRT dit najaar. Omdat in Noord-Nederland de rol van HOV bus soms even belangrijk is als rail, zullen wij daarnaast in de komende netwerkstudies in het kader van Toekomstbeeld OV hiervoor uitdrukkelijk aandacht vragen.

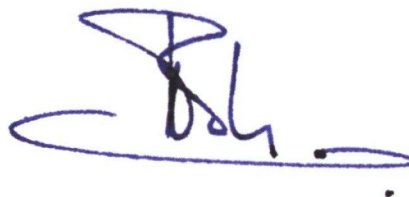
Een afschrift van deze brief is gezonden aan de leden van de Vaste Commissie voor Infrastructuur en Milieu van de Tweede Kamer.

Hoogachtend,

het Dagelijks Bestuur van het
Samenwerkingsverband Noord-Nederland,



F.J. Paas,
voorzitter



H.J. Bolding,
secretaris