



## 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 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 gewezen 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>