

# Mobiliteit en Openbaar Vervoer visie 2040 ambitieus genoeg?

Geachte leden van de raad,

Zelf ben ik blij dat er eindelijk een reeks documenten als dit er ligt. Maar feitelijk anderhalf jaar te laat is dit gereed. Dit had u tijdens de laatste gemeenteraad van de vorige periode moeten behandelen simultaan met de Next city, Op 20 november 2019 was het MIRT met het Rijk, maar het college heeft zich nog steeds niet aan de toezegging gehouden over de motie 'De raad mee op reis' om haar te betrekken bij het BO-MIRT. Intussen heeft Utrecht de jackpot getrokken met haar tweede 'centraal station'. Door wel tijdig op het 'Toekomstbeeld openbaar vervoer 2040' in te spelen. Utrecht was al in de zomer 2018 klaar. Maar nu het gebrek aan ambitie.

1: Groningen het internationale station tussen Randstad en Hamburg, Berlijn, Keulen en Scandinavië.

- Wat voor station hebben we nodig om een ICE4 of Flixtrain te kunnen afhandelen?



- Uitvoering van uw motie 25 juni 2008 over Groningen – Bremen en de motie in de Staten van juni 2012 Groningen – Nedersaksen 1,2,3 in 1 uur 23 minuten per trein Groningen – Bremen. Helaas zie ik dat deze lobby verzand, wat gaat u doen?
- Groningen als een van de 5 echte internationale stations van Nederland in het rijtje: Groningen, cluster Hengelo/Enschede, Arnhem, Eindhoven en Breda. Een ambitie die volledig ontbreekt. Ook in combinatie met de *Nedersaksenlijn*.
- Ambitie voor de hogesnelheidsverbinding TEN-T Amsterdam – Groningen – Bremen – Hamburg ontbreekt totaal in het document gecombineerd met een te softe lobby. Amsterdam Hamburg kan in 2 uur 15 minuten per trein via de snelle *Lelylijn*.
- Groningen in het nachttreinen netwerk van Nederland.
- Groningen aanhaken op de Noord-Zuid verbindingen in Duitsland zoals ook in coalitieakkoord provincie Groningen staat; per trein via de Emslandstrecke naar midden en zuidelijk Duitsland per directe verbinding.

2: Ambitie in de participatie gemeenteraad neem uw eigen rol echt serieus, door middel van:

- Een expert meeting in het eerste kwartaal te organiseren met Barth Donners, Paul Peeters, Jannie Visscher en Arthur Kamminga van Flixbus/Flixtrain.
- Jannie Visscher om u als raad een spiegel voor te houden hoe de raad in Eindhoven bij dit soort processen betrokken is. Vanuit haar wethouderschap Verkeer en ook

# Mobiliteit en Openbaar Vervoer visie 2040 ambitieus genoeg?

vanuit het lid zijn van de gemeenteraad in Eindhoven.

[https://nl.wikipedia.org/wiki/Jannie\\_Visscher](https://nl.wikipedia.org/wiki/Jannie_Visscher)

- Barth Donners door zijn onderzoek en ook bezoek aan de gemeenteraad van Amsterdam: <https://www.royalhaskoningdhv.com/nl-nl/nederland/nieuws/nieuwsberichten/trein-is-goed-alternatief-voor-korte-vluchten-vanaf-schiphol/8122> en <https://www.parool.nl/amsterdam/kan-de-internationale-trein-terrein-winnen-in-amsterdam~bboac874/> Groningen is voor Amsterdam de noordelijkste aansluiting op het TEN-T netwerk.
- Paul Peeters over internationale treinen die ook de Brabantse visie kan duiden: <https://eurekarail.net/blog/2018/vliegtuig-niet-automatisch-sneller-en-goedkoper/>
- Gemeenteraad vraag de inwoners om Raad! Via uw eigen discussie rondes met de inwoners; ook bij Let's Gro 2020. U bent teveel toeschouwer bij Let's gro in plaats van actief deelnemer.

3: Ambitie om de rol van de Nederlandse Spoorwegen te herzien in het bereikbaar houden van Groningen. U moet zich deze periode de juiste politieke vraag stellen over de Nederlandse Spoorwegen als dienstverlener met de volgende redenen:

- Hoeveel heeft de Nederlandse Spoorwegen gedaan tijdens de afgelopen 25 jaar, sinds 1995, om de reistijd tussen Groningen en de Randstad flink te reduceren.
- De Nederlandse Spoorwegen zit in haar derde zogenaamde HRN concessie (1995 – 2005), (2005-2015) en (2015 – 2025). Pas in 2023 gaat er mogelijk 4 minuten reistijd af. Tussen nu en 2023 praat de kamer over de concessie wat gaat u doen?
- Overname sprinters door de regio in 2024 zou ik meteen doen, maar eigenlijk zou ook het InterCity verkeer Noorden Randstad door een andere partij moeten gebeuren. Waarom wordt de raad hierover niet structureel geïnformeerd?
- Nederlandse Spoorwegen overduidelijk de grootste tegenstander van de Zuiderzeelijn geweest! In haar persbericht samen met Prorail waar haar prioriteiten liggen de Telegraaf 13-11-2019.



- De enige juiste conclusie de Nederlandse Spoorwegen vindt de reizigers in en naar Noord-Nederland totaal niet interessant. Bent u in staat de juiste politieke consequenties te trekken?

Dank voor uw aandacht, Frank Menger