Van:	Frank Menger
Onderwerp:	Aanhaken of de aansluiting met de snelle trein weer missen?
Datum:	vrijdag 28 september 2018 11:53:17
Bijlagen:	Groningen hamburg hsl 28 september 2018.docx TEN-T Core Network Missing Link_FM,OK.pdf

---

Geachte leden van raden en Staten,

In Den Haag vindt ook een 'klimaatverandering' plaats die politiek gunstig is om voor ons uit te buiten. Maar dan moet ons huiswerk en netwerk wel kloppen. Doordat in Den Haag gaat bewegen kan u er niet meer omheen om de snelle spoorverbinding Hamburg - Groningen - Randstad niet meer te agenderen. De omstandigheden buiten uw regio dwingen u volgens mij om het opnieuw op de agenda te zetten.

Voor verdere verdieping verwijs ik u naar de twee bijlagen.

Met vriendelijke groet,

Frank Menger

F.R Menger

Groningen, 28 september 2018

Onderwerp: Wunderline fase 1 echt gereed in 2035; HSL Hamburg - Groningen - Randstad in 2050

Geachte leden van raden en Staten binnen het SNN,

Met verbazing zag ik weer het kaartje van het Europese hogesnelheidsnetwerk bij een reportage van de NOS: https://nos.nl/artikel/2251533-gaan-we-ooit-door-heel-europa-met-de-trein-in-plaats-van-het-vliegtuig.html. Vooral de inleidende alinea was interessant:

"*Hoeveel sneller kun je met de trein naar Berlijn? NS en ProRail hebben deze week met hun Duitse collega's afgesproken om komend half jaar te bekijken hoe de trein tussen Amsterdam en Berlijn sneller kan. De rit duurt nu 6 uur en 22 minuten, met maar liefst vijftien tussenstops onderweg. Daar moeten volgens NS minstens twee uur af.*"

Voor uw eigen politieke kennis als raadslid en Statenlid, de verbinding naar Hamburg duurt vanaf Amsterdam net zo lang als die van Amsterdam – Berlijn. Voor het eerst sinds jaren is er zo'n zware delegatie vanuit politiek Den Haag naar Berlijn gereisd. Want ook de Minister van Infrastructuur & Waterstaat(Cora van den NieuwenHuizen) en Staatssecretaris (Stientje van Veldhoven) waren met de heren Van Boxtel en Eringa meegereisd tijdens de Innotrans 2018 bijeenkomst. *Dit is het voorspel wat op termijn tot een nieuw Staatsverdrag gaat leiden tussen Nederland en Duitsland op het gebied van grensoverschrijdende doorgaande spoorverbindingen*. Dit als opvolger van de oude van 1992: 'Verdrag van Warnemünde'. In dit nieuwe verdrag moet N

Druk Tweede Kamer voor opnieuw agenderen snelle treinen naar Duitsland

Voor het einde van het jaar en het MIRT debat staat bij uw collega's in de Tweede Kamer onder de volgende kop een debat gepland: '*Internationaal reizigersvervoer per spoor mede in relatie tot de luchtvaart'*. Met dit debat heeft u politiek alles te maken met het positioneren van Noord-Nederland in de snelle internationale treinverbindingen. Politiek is het gewoon de snelle verbinding Hamburg – Groningen(Noord-Nederland) – Randstad die een prominente plek in deze internationale agenda geven. Want ook Berlijn speelt een belangrijke rol in dit geheel. Wat dit gaat betekenen op termijn leest u in de samenvatting aan het einde van deze brief.

Wunderline

Technisch gezien beschouw ik de lobby voor de Wunderline als een fase 1 project. Waarbij eigenlijk dezelfde dienstverlening op deze lijn zou moeten zijn zoals Groningen - Schiphol. Daar rijden 4 treinen per uur; 2 sprinters tot Zwolle en 2 Intercity verbindingen. waarvan 1 naar Utrecht - Rotterdam de andere Zwolle - Schiphol - Den Haag. Een verbinding die voor heel Noord-Nederland van belang is. Dit slaat ook neer in het nationale MIRT! In dit geval is de Wunderline een goed leerproces, maar zit nog lang niet op het niveau die het al had moeten hebben. Waarbij in gemeenschappelijk economisch belang ook de andere provincies en steden dit plan financieel en met manuren te horen ondersteunen.

Lessen van lobby Zuiderzeelijn?

Perifere ligging en noordelijke ontwikkel as(Wunderline). Onder het kopje CMPR/North Sea Commission viel mij de volgende zin op*: Samen met de CPMR/ North Sea Commission werken we o.a. aan mobiliteit en grensoverschrijdende infrastructuur in perifere regio's,*

het behoud van het cohesiebeleid en het realiseren van de Energie Unie. Met als steen des aanstoots: *grensoverschrijdende infrastructuur in perifere regio's*.

Als er al sprake is van een totaal verkeerde positionering in Brussel is deze het wel. Wij liggen niet perifeer in Noordwest Europa, juist centraal op de as Amsterdam (Randstad) - Scandinavië. Deze zogenaamde perifere ligging heeft een andere achtergrond. Waar dus geen visie op gevormd wordt om van perifeer naar Core Network TEN-T te gaan.

Dit is mede omdat in zowel Den Haag als Utrecht (NS & Prorail) als het internationale doorgaande treinverkeer gaat het denken op de lijn Amsterdam - Berlijn ophoudt. Bij haar collega's van de Deutsche Bahn is dit in Bremen om dan af te buigen naar Osnabrück om zo in Amsterdam te komen.

Achtergrond perifere ligging

Maar verzinnen hier niet een slimme list om alsnog de snelle spoorverbinding Hamburg - Groningen - Randstad voor elkaar te krijgen. Beide partijen NS en de Deutsche Bahn AG vinden in hun arrogantie *deze hoek niet commercieel interessant* en dat is de reden dat wij 'Perifeer' liggen. Wij als regio worden er moedwillig buitengehouden in de internationale doorgaande treinverbindingen. Dit al sinds de jaren ’50 vorige eeuw ten tijde van de Trans Europa Express(https://nl.wikipedia.org/wiki/Trans_Europ_Express).

Dit is ook de crux geweest vanuit die hoek waarom de 'Zuiderzeelijn' gesneuveld is. Maar de andere kant van het falen van deze lobby lag echt in de analyse, huiswerk maken en gebrek aan Europees ondersteunend netwerk van Noord-Nederland. Daarom vind ik het vreemd dat nooit een echte bestuurlijke analyse gemaakt is van het falen van de lobby voor de 'Zuiderzeelijn'. Want ook de commissie 'Grote projecten' in de wandelgangen genaamd 'Commissie Duijvesteijn' liet feitelijk zien dat het Ministerie van V&W toen en nu I&W geen kaas had gegeten als opdrachtgever van hogesnelheidslijnen. Die kennis hebben ze tot op heden niet opgebouwd. Hierdoor hoeven wij toch niet ‘bang’ te zijn voor Den Haag. Dit kan je ook omkeren door gemeenschappelijk de kennis op te bouwen om dit type projecten wel te laten slagen. Wat mede door het IPO en VNG gespeeld kan worden vanuit de regio’s grenzend aan Duitsland.

Dit was een dominosteen in het proces van de vele die de hoogwaardige ontsluiting van Groningen en ook dus geheel Noord-Nederland vanuit het Rijk onthouden.

Netwerken in Brussel?

Als er mij iets al jarenlang opvalt dat Groningen de echte afwezige is in de verschillende aanvullende netwerken in Brussel of bepaalde Europese samenwerkingen. Het gaat om de netwerken naast de North Sea Commission zoals POLIS: https://www.polisnetwork.eu/ . Het wordt nog leuker als de leden genoemd worden:

https://www.polisnetwork.eu/members/members-2 . De enige actieve deelnemer uit de regio is de gemeente Emmen! Ook in verband met de Eemsdelta is dat al geen slimme actie. Momenteel is ons netwerk te klein in Brussel om Den Haag tot werkelijke actie te bewegen. *De lobbyprofessor Rinus van Schendelen noemt het Den Haag klem rijden via Brussel*. Dat Den Haag aan haar nationale verplichtingen gehouden wordt door het af te dwingen via Europese afspraken waar het Rijk (Den Haag) haar handtekening onder gezet heeft. Zoals het Witboek Transport 2050.

Witboek Transport 2050

Het Rijk houdt zich niet aan de afspraken gemaakt in het 'Witboek transport 2050' waarbij de stedelijke centra zoals Groningen - Assen ook snel met de zware economische clusters aan verschillende kanten moet kunnen bereiken. Hier de betreffende link: https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2011:0144:FIN:NL:PDF

TEN-T en spoorgoederenvervoer

Zoals u zag zit er een gat van een rechtstreekse diagonale verbinding tussen Amsterdam - Groningen - Bremen. Door alle toekomstige plannen ook in Duitsland op het spoor wordt Osnabrück een majeur knelpunt wat niet eenvoudig op te lossen is. Ook het niet goed aangesloten zijn van de Groninger Havens op het Europese spoornetwerk schaadt de economie van onze regio. Te zien in het vestigingsklimaat. Bepaalde gewenste ondernemingen komen niet omdat de gewenste spoorinfrastructuur Europa in ontbreekt. Levert dus geen extra werkgelegenheid en banen op.

China en zijderoute naar Noord-Nederland?

Kansen economisch met de hernieuwde Zijderoute (https://nl.wikipedia.org/wiki/Nieuwe_Zijderoute) in de banden met China. Hoe maken wij het mogelijk met Chinese import of onze export naar China dat dit via de Railport Veendam en Dryport Emmen - Coevorden afgehandeld wordt in plaats via Rotterdam of Tilburg? Hoe kunnen de banden van de gemeente Groningen. Provincie Drenthe, Gemeente Emmen, Provincie Friesland met haar Chinese steden en regio's dit ook ondersteunen? Dit vraagt om een gemeenschappelijke China agenda met goede bestuurlijke afspraken dat ook in China een eenduidig verhaal als TopDutch regio verteld gaat worden.

Samenwerking Noord-Duitsland

Een ander punt van mijn zorgen is dat er wel op de juiste plaatsen de juiste woordvoering plaatsvindt. In dit geval mis ik enige visie op Berlijn; dus de Bund. Juist ook in een casus als de Wunderline is het van belang dat ook een Groninger in Berlijn het zelf doet. Dat komt authentieker over dan dat een Duitser het doet. Maar dan moet wel het hele spectrum bestreken worden van Bundesverkehrsministerium tot de logische alliantiepartners naast de Noordelijke Deelstaten. Aangezien feitelijk de Bund voor 60% van de investeringen verantwoordelijk is. Niet het Land Niedersachsen(20%) of Deutsche Bahn(20%). Wie is vanuit Groningen wekelijks meerdere dagen in Berlijn?

Noord-Duitsland onzichtbaar in Den Haag

Noord-Duitsland in Den Haag is ook zoiets, want via mijn netwerk in die regio weet ik dat vooral bij het Ministerie van I&W marginale kennis is van Noord-Duitsland. Ook daar houd het denken op bij Osnabrück. Verschillende andere Duitse deelstaten hebben intussen in het buurland ook een *Landesvertretung* opgezet naast Berlijn en Brussel. De combinatie van Niedersachsen en Bremen zou er ook logischer wijs een horen te hebben. Gezien de vele gedeelde belangen naast de Wunderline zoals de Waddenzee. Dit ook ter voeding van de verschillende rijksambtenaren en leden van de Tweede Kamer. Kortere lijntjes zorgen voor snellere processen in de lobby.

Voeren wij wel de juiste lobby?

Een van de factoren van een goede lobby is voldoende persoonlijk aanwezig zijn, waar het spel gespeeld wordt. Anders wordt over je 'hoofd' heen gepraat terwijl je het onderwerp bent, maar niet aan tafel zit. Dit aangevuld met een goed bureau op de thuisbasis die de analyse en het huiswerk mede organiseert namens de uitvoerende politici in de Staten en

gemeenteraden. Onder deze noemer valt ook aanwezig zijn bij relevante (inter)-nationale beurzen, symposia en congressen per sector waaronder mobiliteit. Waar het eigen verhaal goed verteld moet worden. De praktijk heeft intussen uitgewezen dat alleen praten met de Haagse topambtenaren onvoldoende werkt. Iets wat Brabant gesnapt heeft en intussen de 'Vierde mainport' is geworden via de 'REOS deal' met het Rijk. Link Rijksoverheid: https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2017/11/23/uitvoeringsprogramma-van-de-ruimtelijk-economische-ontwikkelstrategie-reos Door het bevriende netwerk van de Haagse topambtenaren via congressen, symposia op de juiste manier te bewerken.

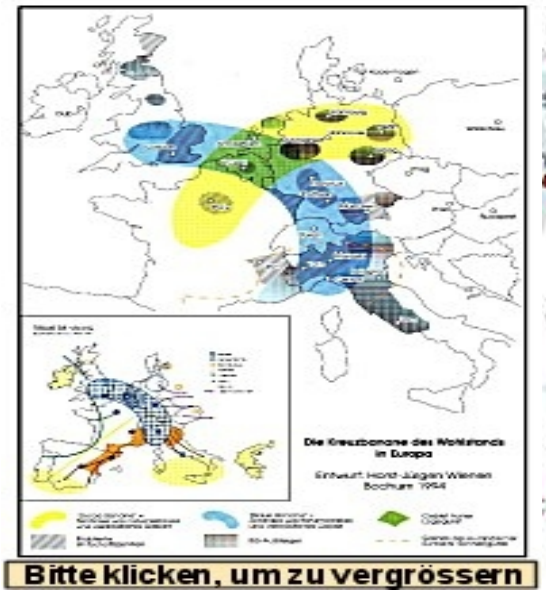
Conclusie:

- *Tweede Kamer thema 'Internationaal reizigersvervoer per spoor mede in relatie tot luchtvaart' heeft invloed op de hoogwaardige en snelle internationale bereikbaarheid per trein van Noord-Nederland.*
- *Casus snelle trein Amsterdam – Berlijn is voorspel naar nieuw Staatsverdrag over grensoverschrijdende snelle spoorverbindingen tussen Nederland – Duitsland*
- *Voor economisch overleven Noord-Nederland is de snelle verbinding Hamburg – Groningen(Noord-Nederland) – Ransdstad(Amsterdam) van levensbelang.*
- *Spoorgoederenvervoer economisch net zo relevant als de snelle personentreinen. Dit onder andere in combinatie met Chemport Europe.*
- *De lobby Europees gespeeld moet worden op de Noordelijke Ontwikkelas in Brussel en Duitsland (Berlijn) zijn de Denen en Zweden van belang. Vanwege aansluiting op hun grensoverschrijdend netwerk Nordic Rail.*
- *Noord-Nederland moet nationaal actief acteren op het veranderende beleid daarbij zwaar haar stem laten horen bij alle relevante bijeenkomsten van de Tweede Kamer in het dossier 'Internationaal reizigersvervoer per spoor mede in relatie tot de luchtvaart' , want Amsterdam – Groningen – Hamburg kan onder de 3 uur per trein.*
- *Welke politieke opdracht geeft u zichzelf ook na de verkiezingen van maart 2019?*

Met vriendelijke groet,

Frank Menger

TEN-T Core Network missing link: The gap Amsterdam – Groningen – Hamburg



The Core Network TEN-T has a gap and services only the southern part of the economic zone Paris – Hamburg. The Northern part of the Netherlands has been left out of the framework TEN-T and this gapping region does not benefit of the core network and its economic benefits.

The gap in the framework does not comply with the White Book Transport of the European Union, stating, that all European regions must be connected through a TEN-T core line. And stating, that the rural areas in between have a direct connection to the major economic centers on both sides. For the North of The Netherlands the major economic centers are Amsterdam-Rotterdam and Bremen-Hamburg.

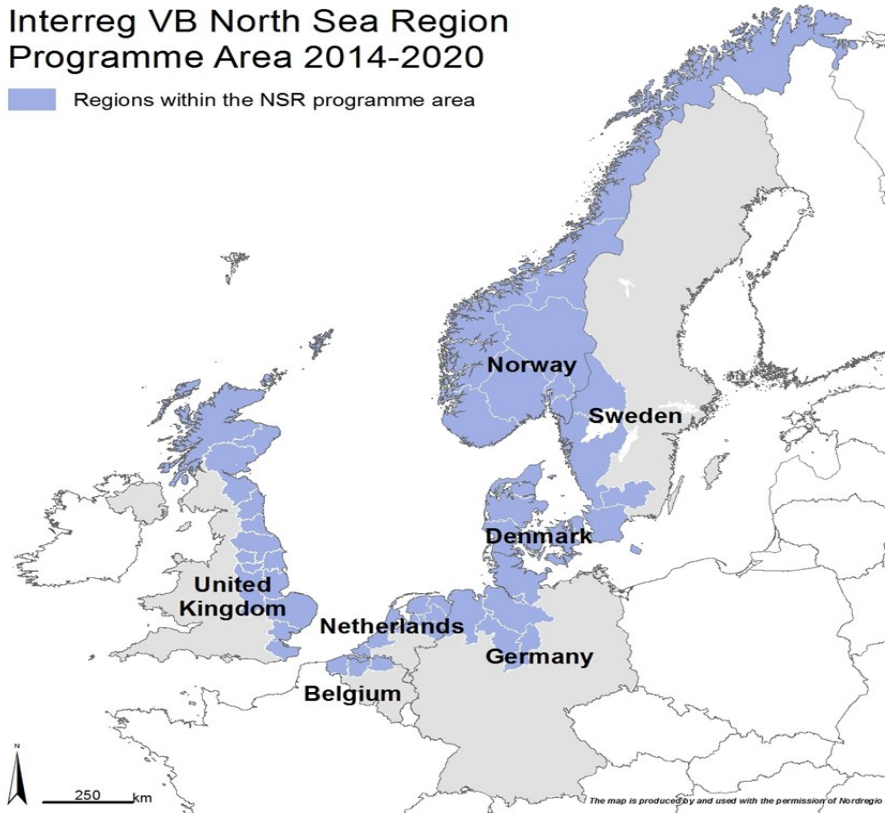
The average transport time between Amsterdam and Hamburg by train is 6 hours. The transport time can be reduced with 50%, building a direct Core Network line with Highspeed rail via the North of The Netherlands and Northwest Germany. In logistic term the most efficient design for the Core Network.

As you can see on the top map on the left, there is an economic zone from Paris to Hamburg and Kiel. On the top map on the right with the TEN-T Core network, you can see that this does not comply with the whole economic zone Paris – Hamburg. The direct line Amsterdam to Hamburg is missing.

Taking a closer look to several TEN rail projects that do comply with the economic zone like : https://www.rfc-northsea-med.eu/.

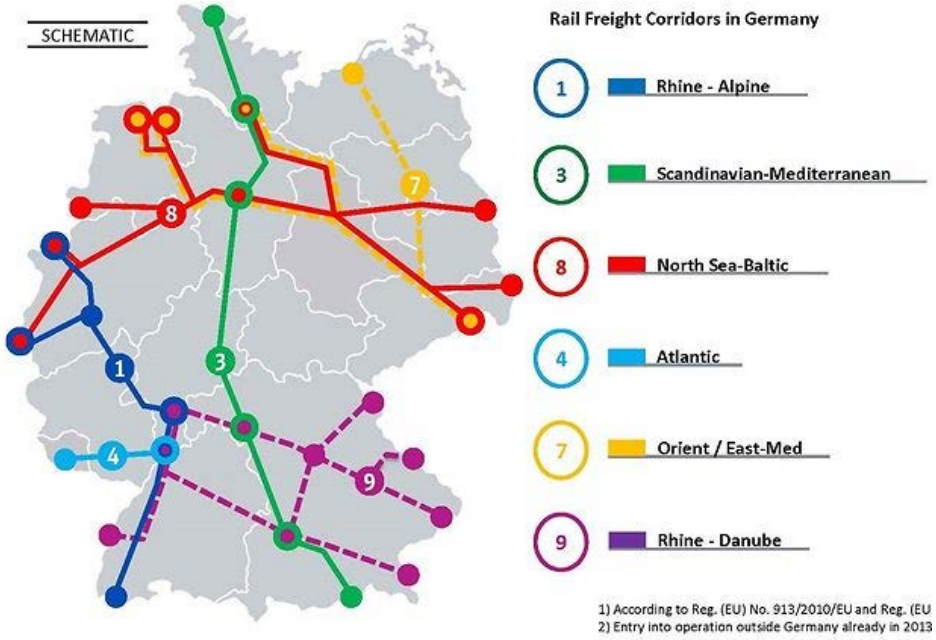
A direct line Amsterdam – Hamburg fits also within the mapping of the European Regional Development Zone Northsea Region: http://www.northsearegion.eu/ (see map below).

TEN-T Core Network missing link: The gap Amsterdam – Groningen – Hamburg



As you can ss on the map of the Rail Freight Corridor Med – North Sea below, the line ends in the southern part of the Northsea Region. The same happened with the Highspeed Line Paris – Amsterdam. The line stops in Amsterdam and is not extended to Hamburg.

On the map below, you can see how the TEN-T Core Network is processed within the German Rail Freight Corridors map of Deutsche Bahn's DB Netze.



This German Corridors map shows that the European Railfreightcorridor Med – North Sea or number 2 is missing. Why is that corridor not extended t0 Denmark? The logistic smartest corridor is via the North of the Netherlands, connecting in economic zones in the North or The Netherlands and Germany, in a German view: the East – West axle from Hamburg – Bremen/Bremerhaven – Wilhelmshaven to Emden by crossing the Ems and connect with the Dutch Rail Freight Network in Delfzijl.

On above map, the red line is the existing Rail Freight Corridor from Amsterdam to Germany. The **green line** is the missing Rail Freight Corridor between Amsterdam/Rotterdam and Northern Germany, which connects further with Scandinavia.

An alternative green line will connect Groningen to Hamburg on the line with industrial and logistic sites of Delfzijl, Emden, also bi-connecting Aurich, Wilhelmshaven and Bremerhaven.

The rail tunnel under the Ems between Delfzijl and Emden should not be an issue, looking at the rail tunnel which Denmark and Sweden are planning now in between Helsingør (DK) and Helsingborg (S).

The realisation of the green line via the North of the Netherlands has extra benefits for Europe. Because of re-routing between Scandinavia through The Netherlands, freight capacity will fall free to arrange more freight on rail to the south and southeast of Europe from Duisburg.

Groningen, September 2018, Frank Menger, Onno van der Kuip