

F.R. Menger
Vondellaan 29
NL-9721 LA GRONINGEN

Groningen, 22 september 2008

Ger Koopmans
P/A CDA fractie Tweedekamer
Postbus 20018
2500 AE DEN HAAG

Onderwerp: Hogesnelheidslijnen en Overeenkomst van Warnemünde 1992

Geachte heer Koopmans,

In de dossiers van de hogesnelheidslijnen ben ik een groot aantal visie en ook onderzoeksfouten tegengekomen. Binnen het blikveld van de NS vallen alleen het zuiden en zuidoosten. De lijn voor deze hoogwaardige verbindingen ligt maximaal op de lijn Utrecht-Arnhem. De rest van het land wordt niet als markt gezien. Het agidium voor het noorden is nog steeds binnen kringen van de NS en V&W “**boemeltjes voor boertjes**”. Ook de reistijd is een crime. In het dossier “Zuiderzeelijn” zijn twee dingen met elkaar verbonden die niet met elkaar vergeleken hadden mogen worden! Dit is dus de vermenging van SAAL en de Zuiderzeelijn.

- 1; SAAL is een hoogfrequente verbinding tussen Schiphol en Lelystad op regionaal niveau.
- 2; De “Zuiderzeelijn” is altijd als hoogwaardige interregionale as gepromoot door het noorden. Evenals de HSL oost al vanuit de 1^e HSL nota door de NS zelf.

Onderzoeksfouten van het CPB en ECORYS in connectie met hogesnelheidslijnen.

- 1: In beide onderzoeken kom ik niet iets tegen van een goed vergelijkend warenonderzoek tussen de verschillende modaliteiten en routes. Dus auto/bus/trein/vliegtuig. De zogenaamde **0 meting** is puur gebaseerd op [computermodellen](#), maar een echte *fysieke meting* heeft nooit plaatsgevonden. Terwijl de kritische vraag wel luidt wat is **0**? Per onderdeel verdere verdieping. Had een bijlage moeten zijn.
- 2: In een zin genoemd bij CPB HSL oost: De klanten zijn landelijk, maar nergens een meting te vinden. Hetzelfde gaat op voor Schiphol.
- 3: Het voorbijgaan aan de mogelijkheid van het ontstaan van een vrachtdienst op de HSL lijnen door heel de EU. Al genoemd in CPB HSL oost van 2002.
- 4: Kans om een bottleneck analyse op de trajecten los te laten, door fysieke analyse. Dus weer geen deskresearch, waar de vele onderzoekers dol op zijn. Dus ook in bijlage meenemen in de probleemstelling.
- 5: Nergens een goede Wheel & Spoke analyse te vinden. Dit is zeker van belang in alle casu.

Hieronder volgt een verdere uitwerking per casus:

HSL-oost:

F.R. Menger
Vondellaan 29
NL-9721 LA GRONINGEN

- A: Geen opname parkeerkosten bij de vliegvelden Schiphol, Frankfurt/Main, Düsseldorf en Köln.
- B: Geen transfertijden vanuit verschillende steden in Nederland en Duitsland naar de bovengenoemde vliegvelden.
- C: De Check-in tijden zijn niet meegenomen in de weging. Is ook een factor van belang.
- D: Effect van de HSL-oost op vliegvelden Köln en Düsseldorf vergeten, terwijl het wel op de route ligt.
- E: Overstappers vanuit de verschillende steden trein-trein niet meegenomen.
- F: Mix van vliegtuig en trein niet genoemd.
- G: Geen vergelijking van de verschillende routes die per auto mogelijk zijn.

Zuiderzeelijn:

- A: Vergelijk autoroutes vanuit noorden naar transferpunt Schiphol nergens genoemd. De 3 hoofdroutes zijn Utrechtse heuvelrug, Flevopolderroute en de afsluitdijkroute.
- B: Vergelijking van routes OV heeft niet plaatsgevonden. Dus route trein Schiphol-Groningen, Schiphol-Lelystad en Q-liner of streekbus en de route naar Schiphol-Hoorn en dan Q-liner.
- C: Link tussen HSL-zuid en Zuiderzeelijn en het randstedelijke regionale net niet opgenomen. Nergens iets genoemd van overstappers trein-trein. Dit was wel toegestaan bij tegenonderzoek van de NS programma Noordlink. Bij ECOFYS Schiphol keihard eindpunt!
- D: lusje naar Utrecht niet opgenomen. Wel genoemd door Arco Sierts. Planningsfout van de Flevolijn al begin jaren '80 vorige eeuw.
- E: effecten op de vrijgekomen sporen niet opgenomen. Dit is in één bijzin genoemd.
- F: De hele casus als een op zich zelfstaand geval genomen en nooit gezien als onderdeel van een groter geheel. De TEN-T highspeed volledig buitenspel gezet.
- G: Markt was een fopspeen binnen dossier.

Zuiderzeelijn + Hamburg:

- A: Wel onderzoeken naar geweest. Maar met een zeer beperkt blikveld. Elk onderzoek waar de NS bij betrokken was een reflex naar de eigen verbinding die al loopt. Niet denken aan ontwikkeling van een nieuwe markt en routes. Dit betreft [Amsterdam-Bad Bentheim-Berlijn](#).
- B: Hier dus effecten op de vliegvelden van Bremen en Hamburg nergens iets van te vinden.
- C: In elk onderzoek genoemd voor doortrekken de brug over de Fehmarnbelt.
- D: breekpunt in dit dossier [Overeenkomst van Warnemünde](#). Dit heeft effect bij Duits ministerie van Verkeer. Onder noemer géén vraag naar route over Groningen wordt dit afgedaan. Hoofdoorzaak is dat Groningen nooit binnen een [TEE](#) of [Eurocity](#) verbinding heeft gezeten. Ook de staat van onderhoud van de verbinding Groningen-Oldenburg een probleem geval in de jaren '70, '80 en '90 van de vorige eeuw. Dit trekt ook geen klanten als de gemiddelde snelheid lager is als 45km/h.

Dit is een schriftelijke toelichting op het onderhoud van 24 september 2008.

Hoogachtend,

Frank Menger