

Besluitenlijst extra raadsvergadering Overbetuwe d.d. 16 april 2019

Aanwezig: De dames C.E.M. de Boer, J.J. van Brakel-Huijgen (wnd. Voorzitter), C.J. Bruinsma, J.T.A. Hanekamp-Janssen, C.J.T. van Kerkhof, D. Kloosterman-van Kamperdijk, E.C. Patalias-Pieks, J. Rouwenhorst, D.J.M. Vennis, M.A.C. de Vries en D.E. van der Kamp (griffier) en de heren R.B.H. Beune, L. Consoli, A.T.L van den Dam, R. Eefting, E. Elbers, K. Grimm, D.J.T. Janssen, F.H.J.A. van der Linden, M. Markus, J.J.M. van den Moosdijk, A.H. Post, H.W.G.M. Vreman, P.R. de Vries, P.W. de Waard en G.J.M. op de Weegh.

Afwezig: Mevrouw J. Versluis en de heren M. van Baak, H. Krijgsman en H.J. Mulder.

Ook aanwezig: wethouders J.A.M. van Baal, R.W.M. Engels, W.H. Hol en D.E.W. Horsthuis-Tangelder en secretarissen M.F.H. Knaapen en M. Vincent.

Nr.	Onderwerp	
1.	Opening.	De <u>wnd. voorzitter</u> opent deze extra vergadering om 21.00 uur.
2.	Vaststelling agenda.	De <u>wnd. Voorzitter</u> deelt mee dat er een verzoek is binnengekomen van BOB voor een interpellatiedebat over de milieustraat. De raad gaat akkoord met behandeling hiervan bij agendapunt 8. Ook is er een motie binnengekomen van GBO en GL over treinverkeer Arnhem-Tiel. De raad gaat ook akkoord met behandeling hiervan bij agendapunt 7. Verder wordt deze agenda conform voorstel vastgesteld.
3.	Ingekomen stukken en mededelingen	De <u>wnd. voorzitter</u> deelt mee dat bericht van verhindering is binnengekomen van mevrouw Versluis en de heren Van Baak, Krijgsman en Mulder.
4.	Ontwerp inpassingsplan Railterminal Gelderland.	<u>VVD</u> geeft aan dat de belangen van de inwoners bij dit ontwerp inpassingsplan nog niet voldoende zijn gewaarborgd. Daarom is er raadsbreed een amendement met aanbiedingsbrief en zienswijzen tot stand gekomen. Zij geven hierbij een toelichting hierop (bijlage 1). Dit is dus een manier om tot een beter plan te komen, waarbij een constructieve samenwerking met de Provincie gewenst blijft. De belangrijkste aandachtspunten zijn o.a. infrastructuur en parkeren, fietsveiligheid, geluidsoverlast en de hogere geluidswaarden op Rijksweg-Zuid. <u>GL</u> geeft aan achter het ingediende amendement met bijlage te staan, omdat zij de mening van het college over dit plan niet deelden. Wel willen zij, naast de inhoud van dit amendement extra aandacht vragen voor de risico's met betrekking tot veiligheid. Zij zouden het liefst alle plannen voor een RTG schrappen. <u>PvdA</u> geeft ook aan dat een RTG wat hun betreft niet gewenst is in Overbetuwe. Ook zij steunen dit goed geformuleerde amendement met bijlagen, wat een goed en duidelijk signaal afgeeft richting de Provincie. Het standpunt van het college in deze begrijpen zij daarom niet. Door middel van een motie (bijlage 2), welke wordt toegelicht, willen zij meer bouwpercelen in het buurtschap Reeth. <u>BOB</u> geeft duidelijk aan tegen een RTG te zijn. Zij menen dat toezeggingen aan betrokken inwoners niet zijn nagekomen, zoals o.a. de uitkoopregeling. Zij hebben daarom ook weinig begrip voor de Provincie in deze materie. <u>Wethouder Van Baal</u> geeft aan dat in samenwerking met

		<p>college, betrokken bewoners en raad constructief is gewerkt aan deze plannen voor een RTG. Ook met de Provincie is hier over constructief samengewerkt. Hij deelt mee dat het college het amendement met bijlagen zal omarmen en men zal er met goede moed mee aan de slag gaan.</p> <p>Na enige discussie besluit <u>de wnd. voorzitter</u> achtereenvolgend het amendement, het collegevoorstel en de motie in stemming te brengen.</p> <p><i>Amendement:</i> <u>CDA</u> geeft als stemverklaring dat zij menen dat een goede compensatieregeling dient te komen. Ook zal hun fractie niet unaniem stemmen over dit onderwerp. <u>GBO</u> geeft als stemverklaring dat zij hiermee hopen dat de overlast tot een minimum zal worden beperkt. <u>D66</u> geeft als stemverklaring dat zij het resultaat van dit amendement zeer op prijs stellen. <u>GL</u> geeft aan dat zij hopen dat deze zienswijzen zullen worden verwerkt door de Provincie in het belang van onze inwoners.</p> <p>De uitslag van de stemmingen luiden: voor: de dames De Boer, Van Brakel-Huijgen, Bruinsma, Hanekamp-Janssen, Van Kerkhof, Kloosterman-van Kamperdijk, Patalias-Pieks, Rouwenhorst, Vennis en De Vries en de heren Beune, Van den Dam, Eefting, Elbers, Grimm, Janssen, Van der Linden, Markus, Van den Moosdijk, Post, Vreman, De Vries, De Waard en Op de Weegh. tegen: de heer Consoli; zodat dit amendement met 24 stemmen voor en 1 stem tegen is aangenomen.</p> <p><i>Collegevoorstel:</i> voor: de dames De Boer, Bruinsma, Hanekamp-Janssen, Van Kerkhof, Kloosterman-van Kamperdijk, Patalias-Pieks, Rouwenhorst, Vennis en De Vries en de heren Beune, Van den Dam, Eefting, Elbers, Grimm, Janssen, Van der Linden, Markus, Van den Moosdijk, Post, Vreman, De Vries, De Waard en Op de Weegh. tegen: mevrouw Van Brakel-Huijgen en de heer Consoli; zodat dit voorstel met 23 stemmen voor en 2 stemmen tegen is aangenomen.</p> <p><i>Motie:</i> Deze motie wordt unaniem door de raad aangenomen.</p>
5.	Nota integrale veiligheid.	<p><u>CDA</u> licht hun motie toe (bijlage 3) <u>GL</u> licht hun motie toe (bijlage 4) <u>Wethouder Hol</u> geeft aan dat het college beide moties wil omarmen. *Hij zegt toe voor de kadernotaraad een RTG over deze materie te zullen houden, zodat de integrale veiligheidsnota in het 4^e kwartaal van 2019 kan worden vastgesteld. <u>De wnd.voorzitter</u> brengt achtereenvolgend het collegevoorstel en de 2 moties in stemming. Alle drie worden unaniem door de raad aangenomen.</p>
6.	Concept Meerjaren-beleidsplan politie 2019-2022 Oost Nederland en concept Veiligheidsstrategie 2019-2022.	<p>VVD licht de motie toe (bijlage 5), waaruit blijkt dat de bezetting van de politie in Overbetuwe verhoogd dient te worden. <u>GL</u> wil weten wat de gevolgen zijn voor de bezetting in de regio bij de politie als we deze motie aannemen. <u>Wethouder Hol</u> geeft aan deze motie te kunnen omarmen.Hij niet wat hierdoor de gevolgen voor de regio zijn. De zienswijze, gevolg van een eerder aangenomen motie, zal hij morgen doorsturen. <u>De wnd.voorzitter</u> brengt achtereenvolgend het collegevoorstel en de motie in stemming. Beide worden unaniem door de raad aangenomen.</p>

7.	Motie GBO over spoorlijn Arnhem-Tiel.	<p><u>GBO</u> licht de ingediende motie toe (bijlage 6). Dit naar aanleiding van een magere beantwoording van schriftelijke vragen over deze materie.</p> <p><u>VVD</u> vindt dat deze motie te prematuur is en is daarom benieuwd naar de reactie van de portefeuillehouder.</p> <p><u>D66</u> vindt deze motie een stimulans voor de Provincie om aan deze materie extra aandacht te besteden.</p> <p><u>CDA</u> meent dat van extra onrust bij de inwoners nog geen sprake is. Ook menen zij dat het college al een aantal varianten aan het onderzoeken is. Deze motie is dus overbodig.</p> <p><u>Wethouder Horsthuis</u> is voornemens de aandachtspunten in de motie aan te dragen bij de Provincie, dus omarmt hij deze motie.</p> <p><u>CDA</u> geeft aan tegen deze motie te zullen stemmen maar wel de punten te ondersteunen waartoe het college wordt opgeroepen. <u>De wnd.voorzitter</u> brengt de motie in stemming, waarvan de uitslag luidt:</p> <p>voor: de dames Bruinsma, Hanekamp-Janssen, Van Kerkhof, Patalias-Pieks, Vennis en De Vries en de heren Van den Dam, Eefting, Van den Moosdijk, Post, Vreman, De Vries en Op de Weegh.</p> <p>tegen: de dames De Boer, Van Brakel-Huijgen, Kloosterman-van Kamperdijk en Rouwenhorst en de heren Beune, Consoli, Elbers, Grimm, Janssen, Van der Linden, Markus en De Waard; zodat deze motie met 13 stemmen voor en 12 stemmen tegen is aangenomen.</p>
8.	Interpellatiedebat milieustraat.	<p><u>BOB</u> geeft aan dat het artikel in De Gelderlander over de medewerkers van de milieustraat aanleiding was voor dit interpellatiedebat. De uitlatingen over de medewerkers van de milieustraat van de portefeuillehouder waren uiterst kwetsend. Zij gaan er van uit, mede naar aanleiding van het statement van het college, dat de wethouder hiervoor zijn excuses zal aanbieden. Duidelijk is dat de milieustraat op vele zaken niet aan de wettelijke vereisten voldoet. Zij vragen zich daarom ook af of er iets gedaan is met de bevindingen van de ODRA. Zij menen dat het voormalig college en het huidig college ernstig tekort schiet bij het zorgen voor een milieustraat die aan alle wettelijke eisen voldoet. Zij hopen daarom dat de reactie hierop van de portefeuillehouder hun op andere gedachte kan brengen, zodat zij met betrekking tot de milieustraat weer vertrouwen kunnen krijgen in het college en met name dan de portefeuillehouder.</p> <p><u>D66</u> geeft aan dat de toezeggingen die zijn gedaan, om de milieustraat per 1 januari 2019 aan alle wettelijke vereisten te zullen voldoen, niet zijn nagekomen. Er blijken nu nog 28 overtredingen te zijn volgens de ODRA. Zij willen weten of de milieustraat in Andelst ook door de ODRA onderzocht gaat worden.</p> <p>Over de voortgang voor een milieustraat die aan de wettelijke eisen voldoet zouden zij graag maandelijks geïnformeerd willen worden door de portefeuillehouder.</p> <p><u>CDA</u> meent dat dit interpellatiedebat niet alleen richting portefeuillehouder zou moeten gaan, maar ook onderling binnen de raad, omdat de raad mede verantwoordelijk is voor de tot stand houding van 2 milieustraten.</p> <p><u>GBO</u> geeft aan dat dit interpellatiedebat wat hun betreft niet nodig is. Zij menen dat de huidige portefeuillehouder er alles aan heeft gedaan om de milieustraat weer aan de wettelijke eisen te laten voldoen. Zij zien bij de kadernota graag een financieel overzicht van wat het gaat kosten om weer een toekomstbestendige milieustraat te krijgen.</p>

		<p><u>PvdA</u> meent dat de raad in het verleden al middelen beschikbaar heeft gesteld om de milieustraten aan de wettelijke eisen te laten voldoen. Zij menen dat het college eerder de raad had moeten informeren over het feit dat de milieustraat in Elst nog niet aan de wettelijke vereisten voldoet.</p> <p><u>GL</u> geeft aan dat de excuses van de portefeuillehouder richting medewerkers van de milieustraat pas gedaan zijn na de aanvraag voor dit interpellatiedebat. Deze excuses waarderen zij zeer.</p> <p><u>Wethouder Horsthuis</u> is blij met dit debat, ten behoeve van een toekomstbestendige milieustraat. Liever had hij dit op een later tijdstip gehouden, wanneer het plan van aanpak hiervoor gereed is. Dan had hij enkele vragen beter kunnen beantwoorden. Hij betreurt het dat het artikel in de Gelderlander aangaf dat hij geen vertrouwen zou hebben in de medewerkers van de milieustraat. Dit is zeer zeker niet het geval en daarom heeft hij betrokken medewerkers hiervoor al zijn excuses aangeboden en duidelijk aangegeven dat hij zeker wel vertrouwen in hun heeft. Hij merkt op dat de inrichting en aanpassingen van de milieustraat verricht had moeten worden door externe deskundigen. Dit is echter niet gebeurd. Wel is duidelijk dat de huidige milieustraat veilig is voor zowel bezoekers als ook voor de medewerkers.</p> <p>*Na enige discussie geeft hij aan dat er zo snel mogelijk, in ieder geval binnen 3 maanden, een plan van aanpak voor aanpassingen aan beide milieustraten komt, welke aan de raad zal worden aangeboden.</p> <p><u>BOB</u> vraagt om 5 minuten schorsing, waar mee de raad akkoord gaat</p> <p>Na 5 minuten heropent <u>de wnd.voorzitter</u> de vergadering. <u>BOB</u> merkt op dat het zeker niet de bedoeling is geweest om de huidige portefeuillehouder af te rekenen op dat wat door het vorig college niet is nagekomen met betrekking tot afspraken over de milieustraat. Zij vragen bij deze of de Rekenkamercommissie een onderzoek kan instellen hoe deze problematiek met betrekking tot de milieustraat heeft kunnen ontstaan.</p> <p><u>GL</u> deelt de complimenten uit aan de portefeuillehouder, dit omdat hij wel 3 keer zijn excuses heeft aangeboden aan de medewerkers van de milieustraat naar aanleiding van het krantenartikel.</p>
9.	Sluiting.	<u>De wnd.voorzitter</u> sluit de vergadering om 22.43 uur

Aldus vastgesteld ter openbare vergadering van 7 mei 2019

DE RAAD VOORNOEMD

De griffier,

Drs. D.E. van der Kamp

De voorzitter,

R.P. Hoytink-Roubos.

Toezeggingen staan vermeld op iBabs bij Actielijst

Bijlage 1:

Amendement

Registratienummer:

Agendapunt : 4. Ontwerp inpassingsplan Railterminal Gelderland

Datum : 16 april 2019

De raad in vergadering bijeen, gelezen het raadsvoorstel van burgemeester en wethouders van 19 maart 2019 en gehoord het advies van de voorbereidende vergadering van 26 maart 2019 en 9 april 2019; stelt voor om in het raadsbesluit

te schrappen:

“Constaterende dat in het ontwerp Inpassingsplan RTG voldoende rekening is gehouden met de eerder door de Raad en het college ingebrachte reactie ziet de Raad af van het indienen van een zienswijze tegen het ontwerp Inpassingsplan RTG.;

en te vervangen door:

“Door middel van bijgevoegde brief zienswijze tegen het ontwerp inpassingsplan Railterminal Gelderland van het college van Gedeputeerde Staten van de provincie Gelderland in te dienen;”

Ondertekening en naam:

VVD, Peter de Waard

BOB, Ard op de Weegh

CDA, Richard Beune

GBO, Paul de Vries

GL, Hanneke Bruinsma

D66, Hans van den Moosdijk

PvdA, Elbert Elbers

CU, Hanny van Brakel

Dit amendement is *aangenomen* / *verworpen* in de vergadering van:

Stemverhouding:	<u>Fracties voor:</u>	<u>Fracties tegen:</u>

.....
drs. D.E. van der Kamp	mevr. J.J. Van Brakel-Huijgen
griffier	wnd. voorzitter

Gedeputeerde Staten van Gelderland
Postbus 9090
6800 GX ARNHEM

Zienswijze gemeente Overbetuwe op ontwerp inpassingsplan Railterminal Gelderland en ontwerp besluit hogere waarde Wet geluidhinder

Geacht college,

Van donderdag 21 maart 2019 tot en met donderdag 2 mei 2019 heeft u het ontwerp inpassingsplan van de Railterminal Gelderland ter inzage gelegd. Gelijktijdig heeft de omgevingsdienst Regio Nijmegen (ODRN) namens u het ontwerp besluit hogere waarde Wet geluidhinder, met de bijbehorende stukken, ter inzage gelegd.

De raad en ons college hebben kennis genomen van dit inpassingsplan en dit besluit en geven met bijgevoegd schrijven hun zienswijze. De belangrijkste punten uit deze zienswijze zijn:

- dat de benodigde aanpassing van de infrastructuur en de benodigde truckparkeerplaatsen en overnachtingsvoorzieningen, gerealiseerd dienen te zijn alvorens de Railterminal in gebruik wordt genomen.
- dat de fietsveiligheid gewaarborgd dit te zijn en het gelet op de ontwikkelingen die het plan beoogt mogelijk te maken ter plaatse noodzakelijk is om te voorkomen dat de ontsluitingsweg door de grote stroom fietsers tussen Elst en Nijmegen gelijkvloers moet worden gekruist.
- dat aanvullend onderzoek noodzakelijk is naar beperking van blootstelling aan piekgeluid ter plaatse van alle relevante geluidgevoelige bestemmingen in de omgeving.
- dat met de direct betrokkenen bij het besluit hogere waarden nader overleg moet plaatsvinden over hoe de overlast van de ontwikkelingen voor hen kan worden beperkt.

Daarnaast zijn er een aantal door de raad gestelde kaders dat niet kan worden vertaald in dit inpassingsplan of besluit, maar gemeentelijke verantwoordelijkheden betreffen of op andere wijze met u nog nader zullen worden uitgewerkt. Hierop wordt in deze zienswijzen alleen ingegaan als er een directe relatie is met elementen uit het inpassingsplan.

Ontwerp inpassingsplan Railterminal Gelderland

Zienswijze Gemeente Overbetuwe –

Zoals vastgesteld in de raadsvergadering van 16 april 2019

Inleiding

De gemeenteraad van Overbetuwe heeft in meerderheid ingestemd met het aangaan van een samenwerking met de Provincie Gelderland en het daarvoor op 16 januari 2018 ondertekenen van de Overeenkomst Knoop 38 (verder de overeenkomst) door haar college van burgemeester en wethouders met de Provincie Gelderland (verder de Provincie). Dat is gebeurd in de overtuiging dat samenwerken in het traject na het aangaan van de overeenkomst in belang is van Overbetuwe en haar inwoners.

Op 15 januari 2019 heeft de gemeente Overbetuwe (verder Overbetuwe) besloten in het kader van het wettelijk vooroverleg een reactie te geven op het voor ontwerp inpassingsplan Railterminal Gelderland. In de Nota beantwoording 3.1.1 overleg (verder de nota), zoals door Gedeputeerde Staten vastgesteld op 12 maart 2019 antwoordt de Provincie op de reactie van Overbetuwe.

Overbetuwe heeft kennis genomen van de beantwoording en ziet die zowel inhoudelijk als ook wat betreft het proces als een gemiste kans om de maatschappelijke acceptatie van de voorgenomen inpassing te vergroten. Aan de inhoudelijke aspecten van Overbetuwe is door de Provincie slechts in beperkte mate gehoor gegeven. De oproep om naast de formele procedures ook via een overleg met een vertegenwoordiging van de gemeenteraad vorm en inhoud te geven aan het overleg voortkomend uit de overeenkomst tussen Overbetuwe en Provincie, is helaas niet opgepakt.

De Provincie doet daarmee geen recht aan de essentie en intentie van de overeenkomst. Overbetuwe voelt zich daarmee helaas genoodzaakt om zienswijze in te dienen tegen het ontwerp inpassingsplan Railterminal Gelderland. De zienswijze zijn onderstaand nader aangegeven.

Wij achten het indienen van zienswijze niet in strijd met de overeenkomst. Sterker nog, zolang de Provincie de realisatie van een Railterminal wenselijk acht, blijft de intentie van Overbetuwe om door constructieve samenwerking te komen tot een Railterminal, die zodanig wordt uitgevoerd en ingepast dat er sprake is van een maatschappelijk evenwicht. Bij onze afwegingen om een zienswijze in te dienen, heeft tevens mee gespeeld dat wij denken dat het volgen van de zienswijze zal leiden tot een maatschappelijk evenwichtiger plan dat daarmee ook op meer draagvlak kan rekenen.

Financiële aspecten

1. Zoals een goede ruimtelijke ordening vereist, zijn er voor het plan verschillende alternatieven overwogen. Door verschillende organisaties, inwoners en partijen worden er vragen gesteld over: de economische haalbaarheid, over de business case van de Railterminal Gelderland - zeker nu er nog geen overeenkomst is met de beoogde exploitant - en over de vraag of Overbetuwe daadwerkelijk de beste locatie is. Wij constateren dat die vragen in het voortraject niet weg genomen zijn. Gelet op de overeenkomst vormen die vragen niet de basis voor deze zienswijze.
2. Uitgaande van een Railterminal in Overbetuwe zijn in het plan inrichtingsvarianten met drie verschillende locaties en meerdere ontsluitingen beschouwd. Daarbij is de zuidvariant tussen de Betuweroute en de A15 gepositioneerd. Voor deze variant is in het ontwerp inpassingsplan niet gekozen. Dit terwijl er vanuit ruimtelijk oogpunt sterke overwegingen zijn om dat wel te doen.
Zienswijze ontwerp inpassingsplan Railterminal Gelderland – 16 april 2019 P. 2/8
3. Indien wij de zuidvariant beoordelen zien wij een aantal voordelen zoals een bundeling van logistieke functies in plaats van een ruimtelijke uitbreiding daarvan. Daarbij ligt de locatie van de zuidvariant verder van de meest gevoelige objecten en juist dicht bij infrastructuur en het bedrijventerrein Park15. Bovendien zou de zuidvariant de bestaande zorg dat op termijn aan de noordzijde van de Railterminal een uitbreiding van bedrijfsfuncties gerelateerd aan de Railterminal zal worden gerealiseerd, voor een groot deel wegnemen.
4. Het is ons bekend dat deze variant nadelen kent, zoals de ligging van het reeds aanwezige spoor en de aanwezigheid van hoogspanningsleidingen. Hoewel deze aspecten bij een keuze voor de zuidvariant een extra investering vereisen, is ons niet duidelijk geworden dat dit alternatief daarmee onmogelijk is geworden. Dit alternatief lijkt uitsluitend of tenminste in hoofdzaak op financiële gronden afgewezen te zijn. De toelichting op het inpassingsplan bevestigt dit.

5. Nu wij constateren dat de zuidvariant en daarmee mogelijk de vanuit ruimtelijk oogpunt beschouwd beste variant vanwege de bijbehorende extra investering (“meer investering van ca. 30 miljoen euro”) niet is geselecteerd, achten wij het niet alleen reëel, maar ook noodzakelijk dat er meer wordt geïnvesteerd in een goede ruimtelijke inpassing dan tot op heden het voornemen van de Provincie is. Ten opzichte van andere plannen in de Provincie, bieden deze overwegingen tevens een legitimatie voor verdergaande investering: door de gekozen variant beter in te passen, kan de duurdere zuidvariant worden vermeden. Tot slot zou daarmee ook invulling worden gegeven aan de ambitie zoals die door verschillende partijen tijdens de campagne voor de Provinciale Staten verkiezingen is uitgesproken.

Aansluiting A15

6. De realisatie van een Railterminal leidt tot een intensivering van de vervoersbewegingen in de directe omgeving. Dit vindt plaats in een gebied waar reeds sprake is van intensief verkeer. Bovendien zijn er naast de Railterminal ook andere ontwikkelingen die bijdragen aan de groei van de verkeersbewegingen. Vanwege die ontwikkelingen is het voornemen dat de A15 wordt verbreed en afslag 38 aangepast.

7. In het kader van een goede ruimtelijke ordening van de Railterminal is de aansluiting op infrastructuur en een goede logistieke afhandeling een essentieel punt. Vast staat dat juist door de komst van een Railterminal de al langer wenselijke aanpassingen van afslag 38, nu onontkoombaar worden. In de nota erkent de Provincie deze relatie, haar rol en verantwoordelijkheid in deze. Uitgangspunt is de in september 2017 door de gemeenten Nijmegen en Overbetuwe, in samenwerking met Rijkswaterstaat en de Provincie opgestelde pré-verkenning. Tegelijkertijd stellen we vast dat er geen enkele garantie, noch binnen het inpassingsplan, noch daarbuiten is dat deze aanpassingen daadwerkelijk plaats zullen vinden en voor zover ze al plaats zullen vinden wanneer die dan gereed zouden zijn.

8. Vanwege het belang voor meerdere overheden, mag ook verwacht worden dat die overheden gezamenlijk de financiële lasten zullen dragen. Vanwege de onmiskenbare impact van de Railterminal draagt de Provincie een grote verantwoordelijkheid om de aanpassingen te waarborgen.

9. Wij zijn van mening dat de benodigde aanpassing van de infrastructuur, waaronder nadrukkelijk de aanpassingen van afslag 38, gerealiseerd dienen te zijn alvorens de Railterminal in gebruik wordt genomen. Indien en voor zover dat binnen het inpassingsplan niet kan worden vastgelegd, dient op een andere manier gewaarborgd te zijn dat die benodigde aanpassingen voor ingebruikname van de Railterminal gerealiseerd zullen worden. Nu van beide geen sprake is, schiet de ruimtelijke ordening en de onderbouwing van het plan tekort.

Zienswijze ontwerp inpassingsplan Railterminal Gelderland – 16 april 2019 P. 3/8

Ontsluitingsweg

10. Bij de keuze van de ontsluitingsweg zijn verschillende alternatieven onderzocht per variant. De samenvatting milieueffecten RTG en ontsluiting is opgenomen op pagina 125 van de milieu-effectenstudie Railterminal Gelderland, een van de bijlagen bij het inpassingsplan. Hierbij is voor de uiteindelijk gekozen ontsluiting een “+” opgenomen voor het effect op bodemkwaliteit, omdat ‘werkzaamheden ter plaatse van de stortplaats zouden resulteren in een verbetering van de bodemkwaliteit en derhalve als positief zijn beoordeeld (alternatief 1A dienstweg en 1B nieuwe weg)’. Nadat de gemeenteraad van Overbetuwe mede op basis hiervan had ingestemd met de gekozen ontsluitingsweg, is dit element echter geschrapt door de ontsluitingsweg in enige mate te verleggen. Daarmee was de bodemsanering niet langer noodzakelijk en wenst de Provincie vanuit financiële overwegingen de bodemsanering niet langer uit te voeren.

11. Door het niet uitvoeren van de eerder aangegeven bodemsanering, vervalt een positief aspect uit de afweging tussen de verschillende alternatieven van de ontsluitingsweg. Ten onrechte staat de “+” nog in het samenvattend overzicht, zonder aantekening in de toelichting op het inpassingsplan dat deze inmiddels is vervallen door een wijziging in de keuze van het wegtracé. Met het wegvallen van dit afwegingsaspect dient de afweging opnieuw gemaakt te worden en de aangepaste afweging correct vermeld te worden in het inpassingsplan.

12. Nu de bodemsanering onderdeel uitmaakt van de situatie die ten grondslag lag aan de overeenkomst, mag bovendien verwacht worden dat de financiële middelen elders in het plan worden besteed om de ruimtelijke inpassing te verbeteren.

Parkeren

13. Het is te verwachten dat er door de komst van de Railterminal, ook een toenemende behoefte ontstaat aan vrachtwagenparkeerplaatsen en overnachtingsvoorzieningen in de directe omgeving van de Railterminal (naast de op de Railterminal zelf voorziene parkeerplaatsen). Tussen de corridorpartijen zijn afspraken gemaakt om te bewerkstelligen dat er binnen vijf jaar een samenhangend netwerk van truckparkeerplaatsen (met een gewenst minimum veiligheids- en serviceniveau) gerealiseerd is en daarmee het tekort aan truckparkeerplaatsen is opgeheven. Echter hoe de toenemende behoefte als gevolg van de komst van de Railterminal concreet wordt opgevangen, is onduidelijk.

14. Wij zijn van mening dat de benodigde parkeerplaatsen en overnachtingsvoorzieningen gerealiseerd dienen te zijn alvorens de Railterminal in gebruik wordt genomen. Indien en voor zover dat binnen het inpassingsplan niet kan worden vastgelegd, dient gewaarborgd te zijn dat die benodigde aanpassingen voor de ingebruikname van de Railterminal gerealiseerd zullen worden (desnoods door te starten met een tijdelijke voorziening, bijvoorbeeld op het toekomstige bedrijventerrein De Grift). Nu van beide geen sprake is, schiet de ruimtelijke ordening en de onderbouwing van het plan tekort.

Verkeersveiligheid

15. Het staat niet ter discussie dat het in gebruik nemen van de terminal zal leiden tot een toename van verkeersbewegingen in het plangebied en de omgeving daarvan. Verkeersbewegingen waarbij ongelijkwaardige verkeersdeelnemers elkaar zullen kruisen. Voor de effecten op de verkeersveiligheid en in het bijzonder de fietsveiligheid op deze ‘hoofd fietsroute plus’ van de grote stroom middelbare scholieren uit Overbetuwe naar Lent en Nijmegen (en vice-versa) heeft Overbetuwe eerder en herhaaldelijk aandacht gevraagd.

Zienswijze ontwerp inpassingsplan Railterminal Gelderland – 16 april 2019 P. 4/8

16. In de nota van de Provincie staat:

“Op termijn, en in lijn met de in de toekomst verwachte groei, wordt in het kader van Afslag 38 voorzien in ongelijkvloerse kruisingen voor fietsers of daarmee gelijkwaardige oplossingen. De provincie zet zich samen met de gemeenten Overbetuwe en Nijmegen in om dergelijke toekomst vaste oplossingen zo spoedig mogelijk gerealiseerd te krijgen.”

Daaruit blijkt de noodzaak om de fietsveiligheid verder te waarborgen dan de maatregelen die nu in het inpassingsplan zijn opgenomen. Uit het plan wordt niet duidelijk waarom op dit moment niet gekozen wordt voor ongelijkvloerse kruisingen en besluitvorming daarover naar de toekomst wordt doorgeschoven.

17. Daarbij komt dat de Provincie (mede) inzet op hoogwaardige fietsverbindingen tussen Nijmegen en Arnhem. De aanpassingen geven de Provincie de ruimte om die ambitie verder vorm te geven en bij te dragen aan de (toekomstige) noodzaak om de fietsveiligheid te vergroten door bijvoorbeeld een tweerichtingen fietspad aan te leggen aan één zijde van de Rijksweg van Elst (rotonde Olympiasingel) naar Nijmegen (rotonde Oosterhout), waardoor gelijkvloerse kruisingen van fietsers met de Rijksweg en aanpalende wegen zoveel mogelijk worden beperkt.

18. Nog los van de verkeersveiligheid in bredere zin rond het plangebied, betreft het in concrete zin ook de kruising tussen de ontsluitingsweg van de Railterminal en de Rijksweg Zuid. Het is gelet op de ontwikkelingen die het plan beoogt mogelijk te maken, ter plaatse noodzakelijk om te voorkomen dat voor fietsers sprake is van een gelijkvloerse kruising met de ontsluitingsweg van de Railterminal.

19. Nu deze ongelijkvloerse kruising niet is voorzien en overigens in de bredere omgeving van het plan onduidelijk blijft of en wanneer de ongelijkvloerse kruisingen worden aangelegd, schiet de ruimtelijke ordening en de onderbouwing van het plan tekort.

Planschaderisicoanalyse

20. Bij de ter inzage gelegde stukken ontbreekt een planschaderisicoanalyse. Aangezien dit mogelijk invloed heeft op de haalbaarheid van het plan, is dit een omissie. Tevens dient er voor de vaststelling van het inpassingsplan ten behoeve van de concretisering van de door Overbetuwe aan de omwonenden aangekondigde aankoopregeling duidelijkheid te bestaan rondom de voorzienbaarheid.

Geluid

21. Naast het ruimtelijk beslag en de impact op de bereikbaarheid, is geluid een van de belangrijkste omgevingsaspecten. Mede gebaseerd op ervaringen bij andere railterminals bestaat in de omgeving ernstige zorg ten aanzien van geluidsoverlast. In de stukken behorende bij het ontwerp inpassingsplan is uitvoerig op dit onderwerp ingegaan. Er wordt landelijk erkend dat geluidsoverlast als gevolg van weg- en spoorvervoer extra aandacht verdient en in het kader van het Meerjarenprogramma Geluidsanering (MJP) starten Rijkswaterstaat en Prorail vanaf 2020 met het uitvoeren van geluidmaatregelen. In het amendement van 24 oktober 2017 staat bovendien dat er gezorgd dient te worden dat er geen in redelijkheid vermijdbare overlast voor de omgeving optreedt.

22. Bij de beoordeling van een goede ruimtelijke ordening op het gebied van geluid zijn in het akoestisch onderzoek behorende bij het ontwerp inpassingsplan drie woonclusters beschouwd, te weten 1. Eimerensestraat, 2. Reethsestraat en 3. Rijksweg-Zuid. Geluidgevoelige bestemmingen in Valburg en ten zuiden van het plangebied in onder meer Oosterhout en Slijk-Ewijk zijn in het geheel niet beschouwd. Er kan niet volstaan worden met de constatering dat deze verder weg zijn gelegen van het plangebied. Onderdeel van de beoordeling is immers de cumulatie van geluid en die is op genoemde plaatsen anders dan in de gebieden, die wel zijn

Zienswijze ontwerp inpassingsplan Railterminal Gelderland – 16 april 2019 P. 5/8

beschouwd. Mondeling wordt wel gesteld dat de hallen ten zuiden van de A15 een afschermdende werking hebben richting Oosterhout, maar deze stelling wordt in het akoestisch rapport of in de verdere toelichting op het inpassingsplan niet cijfermatig onderbouwd .

23. Nu niet alle relevante (geluids)gevoelige locaties zijn beschouwd, is er geen sprake van een goede onderbouwing van het plan.

Piekgeluid

24. Het maximale geluidniveau L_{Amax} (RTG + rangers diesellocomotieven) bedraagt ten hoogste 60 dB(A) in de dag-, avond- en nachtperiode. Dit komt overeen met de bovengrens van 70 dB(A) etmaalwaarde en ligt daarmee 15 dB(A) boven het ambitieniveau. Deze zeer forse overschrijding wordt niet beperkt door de eerder genoemde optionele afscherming. In het akoestisch onderzoek zijn geen aanvullende maatregelen overwogen om de maximale geluidwaarden te reduceren. De Provincie stelt zich in de Nota op het standpunt dat ondanks deze zeer hoge waarden er nog sprake is van een goed woon- en leefklimaat. Teven wordt door de Provincie gesteld dat een maximaal geluidniveau van 70 dB(A) etmaalwaarde toelaatbaar en vergunbaar is.

25. Uit de overeenkomst volgt dat de gemeente Overbetuwe het bevoegde gezag is voor het verlenen van de Omgevingsvergunning. Doordat de Provincie in de Nota op het standpunt stelt dat 70 dB(A) aan maximaal geluidniveau vergunbaar is, tast zij daarmee de autonomie en bevoegdheid van de gemeente op dit punt aan. Door deze positie in te nemen, ontnemt de Provincie de gemeente immers de mogelijkheid om van aanvrager van de omgevingsvergunning aanvullende maatregelen te verlangen om het maximale geluidniveau te beperken. Dit is in het kader van de onderlinge samenwerking niet alleen onwenselijk, het is in het kader van de wettelijke opdracht om in het kader van de omgevingsvergunning het effect op de omgeving zoveel mogelijk te beperken ook onjuist.

26. Wij menen dat bij een overschrijding van 15 dB(A) van de ambitiewaarde voor het maximale geluidniveau er niet zonder meer sprake is van een goede ruimtelijke ordening. Er is nagelaten om de mogelijkheden te onderzoeken om die maximale waarden te reduceren. Dit is niet alleen vanuit een goede ruimtelijke ordening vereist, het zou ook invulling geven aan de afspraken tussen de gemeente Overbetuwe en de Provincie om ervoor te zorgen dat er geen in redelijk vermijdbare overlast voor de omgeving optreedt. Nu dit niet gedaan is, kan er ten aanzien van geluid alleen na aanvullend onderzoek een goede afweging plaatsvinden.

Wegverkeerslawaaï en lichthinder

27. In het inpassingsplan is verder geconstateerd dat bij het wijzigen van de weg sprake is van een reconstructie in het kader van de Wet geluidhinder. In de toelichting wordt aangegeven dat 'het niet mogelijk is om een geluidreducerende wegdekverharding op het te wijzigen wegvak van de Rijksweg Zuid toe te passen of een doelmatig geluidscherm aan te leggen.' Dit wordt niet nader onderbouwd, zoals de gemeente bijvoorbeeld wel voorschrijft in de nota hogere grenswaarde (juni 2009). Direct betrokkenen hebben inmiddels aangegeven graag in gesprek te gaan over de mogelijkheid van een circa 1,20 m hoog geluidscherm en maatregelen om de lichtoverlast te beperken van vrachtwagens die het kruispunt oprijden.

28. Wij menen dat maatregelen getroffen moeten worden om lichthinder van de ontsluitingsweg en de hogere geluidswaarden te voorkomen. Zonder die maatregelen schiet de ruimtelijke ordening en de onderbouwing van het plan tekort.

Zienswijze ontwerp inpassingsplan Railterminal Gelderland – 16 april 2019 P. 6/8

Electrische kranen

29. In het inpassingsplan is geregeld dat vanaf 30.000 laadeenheden gebruikt moeten worden gemaakt van laad- en losvoorzieningen die niet met fossiele brandstof worden aangedreven (bijvoorbeeld elektrische portaalkranen). In de Nota stelt de Provincie terecht dat dit niet uitsluit dat elektrische kranen ook bij minder dan 30.000 laadeenheden kunnen worden ingezet.

30. De inzet van bijvoorbeeld de elektrische portaalkranen hebben een voordeel ten aanzien van onder meer geluid en emissies naar de lucht boven met fossiele brandstof aangedreven laad- en losvoorzieningen. Anderzijds hebben dergelijke kranen een beduidend grotere visuele impact op de omgeving. Deze verschillende omgevingsaspecten laten zich nu nog moeilijk ten opzichte van elkaar beoordelen. Om die reden verzoeken wij de Provincie om in het inpassingsplan de mogelijkheid te bieden dat naast de hoofdregel dat vanaf 30.000 laadeenheden gebruikt moeten worden gemaakt van laad- en losvoorzieningen die niet met fossiele brandstof worden aangedreven (bijvoorbeeld elektrische portaalkranen) in onderling overleg tussen de gemeente Overbetuwe en de exploitant van de Railterminal overeengekomen kan worden dat deze overstap reeds bij een lager aantal laadeenheden dan wel pas bij een hoger aantal laadeenheden wordt gemaakt. De hoofdregel is dan van toepassing tenzij in overleg anders wordt overeengekomen.

Omgevingsfonds en omgevingstafel

31. Overbetuwe acht het gewenst dat de provincie bijdraagt aan en participeert in een Omgevingstafel waarbij in een beperkt aantal sessies met alle betrokkenen uit het gebied tussen Valburg, Elst, Slijk-Ewijk en Oosterhout de voortgang bij de verdere detaillering van de plannen wordt besproken en zo nodig tijdig kan worden bijgestuurd. Het gaat dan om de verschillende plannen in verband met de Railterminal, maar ook de andere plannen en ontwikkelingen in het gebied. Op dit moment is sprake van een participatie per onderdeel en - zoals de Provincie in de nota aangeeft - het op geschikte momenten de omgeving buiten de normale procedure benaderen voor concrete inbreng of extra informatie. Overbetuwe vraagt om een ruimhartiger benadering, waarbij ook de omwonenden een inbreng hebben in de planning en agendering van het overleg.

Werk- en openingstijden

32. Overbetuwe heeft in de reactie op het voorontwerp inpassingsplan aangegeven bij de verlening van de omgevingsvergunning door de gemeente te zullen uitgaan van een redelijke afweging tussen het bedrijfsbelang en het belang van de omwonenden binnen de geldende juridische kaders, inclusief het toepassen van de Best Beschikbare Technieken. Daaraan gekoppeld is aangegeven dat een extra bescherming van de avonden, nachten en weekenden noodzakelijk is. In de nota neemt de Provincie dit voor kennisgeving aan. In de communicatie naar de omwonenden wordt tegelijk benadrukt dat een van de belangrijkste uitgangspunten voor de onderzoeken is geweest dat “op de Railterminal 24 uur per dag en 365 dagen per jaar wordt gewerkt” en dat “de terminal voor vrachtverkeer tijdens werkdagen (ma t/m vrij) geopend zal zijn gedurende een groot deel van de dag en het begin van de avond”. Overbetuwe vraagt de Provincie om in de communicatie duidelijk te maken dat het uitgangspunt van 24/7 wel geldt voor het onderzoek, maar dat de gemeente binnen de geldende juridische kaders de grenzen zal stellen aan de werkzaamheden op de Railterminal.

Zienswijze ontwerp inpassingsplan Railterminal Gelderland – 16 april 2019 P. 7/8

Landschappelijke inpassing

33. Overbetuwe acht het voor het maatschappelijke draagvlak noodzakelijk dat de landschappelijke inpassing goed en tijdig wordt uitgevoerd. De Provincie heeft een verantwoordelijkheid ten aanzien van de groenstrook en de grondwal van tenminste 5 meter hoog. Bepanting van die grondwal met bomen is een essentieel onderdeel van het tegengaan van visuele hinder. De geuite zorg dat op een grondwal van tenminste 5 meter hoog de daar geplante bomen zich niet volwaardig kunnen ontwikkelen is in de nota niet weggenomen.

34. Ten eerste wordt niet duidelijk of de Provincie onderschrijft dat de bomen op de waldelen 5 tot 5,5 meter moeten halen. Een aanzienlijke hoogte hoeft niet per definitie de eerder aangehaalde hoogte te zijn. Bovendien blijkt onduidelijk of de bomen afdoende kunnen wortelen om zich volwaardig te kunnen ontwikkelen.

35. Door in het inpassingsplan een voorwaardelijke verplichting van een grondwal van 5 meter op te nemen wordt die als zodanig aan de exploitant voorgeschreven. Van de overheid mag verlangd worden dat het plan zodanig is opgesteld dat de begroeiing zich zal ontwikkelen zoals voorzien. Nu op dit voor de ruimtelijke inpassing essentiële onderdeel onduidelijk blijft of bomen van 5 tot 5,5 meter mogelijk zijn op de waldelen, schieten de ruimtelijke ordening en de onderbouwing van het plan daarmee tekort.

Laadeenheden en Twenty foot Equivalent Unit (TEU)

36. In het ontwerp inpassingsplan wordt gebruik gemaakt van zowel het begrip laadeenheid als TEU. ProRail wijst in haar reactie terecht op de samenhang en de verschillen tussen deze eenheden. Vast staat dat 30.000 laadeenheden maximaal overeenkomt met 60.000 TEU. In de Nota onder punt 2.6.4 reageert de Provincie hierop door te stellen dat er uit is gegaan van een eindfase met 90.000 laadeenheden. Voor de bepaling en toetsing van de milieueffecten is naast het type laad-, los- en vervoersmateriaal ook het aantal bewegingen relevant. Met name het lossen, maar ook het aan- of afvoeren van twee laadeenheden van een TEU vergt meer bewegingen dan die van een laadeenheid van twee TEU. In ondermeer het akoestisch onderzoek in bijlage 12 van de toelichting is uitgegaan van maximaal 45.000 laadeenheden en 90.000 TEU.

37. Nu er in de onderliggende studies niet, of ten minste niet overal is uitgegaan van een eindsituatie met maximaal 180.000 TEU is er sprake van een onvolledige beoordeling en daarmee met een onvoldoende onderbouwing van het plan.

Duurzaamheid

38. Met het realiseren van een Railterminal beoogt de Provincie ook bij te dragen aan het realiseren van doelstellingen op het gebied van duurzaamheid. Waar het gebruik van het spoor het vervoer met een vrachtwagen vervangt, kan inderdaad doorgaans een reductie van CO₂-emissie worden bereikt. Voor Overbetuwe ligt de situatie echter anders. De komst van de Railterminal zal leiden tot meer aan- en afvoerbewegingen met vrachtwagens en daarmee tot meer luchtmissies. In het kader van de landelijke en zelfs mondiale doelstellingen kan de afweging worden gemaakt om deze lokale effecten te accepteren. Dit laat onverlet dat die lokale effecten wel aandacht verdienen.

39. Overbetuwe kent immers ook haar eigen duurzaamheidsambities. Bovendien heeft de gemeenteraad op 24 oktober 2017 Motie 6 aangenomen die een relatie legt tussen de Railterminal en duurzaamheid. Deze motie wordt net als andere stukken verondersteld ten grondslag te liggen aan de overeenkomst.

40. In de motie wordt opgeroepen dat de Provincie in praktische en financiële zin bijdraagt aan duurzaamheidsprojecten met een relatie tot vervoer. Als voorbeeld is een waterstofstation

Zienswijze ontwerp inpassingsplan Railterminal Gelderland – 16 april 2019 P. 8/8

genoemd waar duurzaam opgewekte energie omgezet en opgeslagen wordt ten behoeve van transport. Daarmee zou een positieve bijdrage worden geleverd aan de lokale duurzaamheidseffecten en de luchtkwaliteit.

41. Wij hebben geen initiatieven in het kader van de Railterminal gezien die een positieve bijdrage leveren aan de lokale duurzaamheidseffecten. Overbetuwe vraagt de Provincie op dit punt alsnog toezeggingen te doen om daarmee de lokale negatieve effecten zoveel mogelijk weg te nemen, dan wel zelfs een positieve bijdrage te leveren.

Wij vertrouwen erop u hiermee voldoende geïnformeerd te hebben.
Hoogachtend,
Mede namens de raad,
burgemeester en wethouders,

de gemeentesecretaris (a.i.),
mr. M.F.H. Knaapen

de loco burgemeester,
J.A.M. van Baal

Bijlage:
Zienswijze van Gemeente Overbetuwe aan de Provincie Gelderland
op voorontwerp inpassingplan Railterminal Gelderland
Zoals vastgesteld in de raadsvergadering van 16 april 2019

Bijlage 2:

Motie

Registratienummer:

Onderwerp: bouwpercelen in buurtschap Reeth

De raad van de gemeente Overbetuwe in vergadering bijeen d.d. 16 april 2019,
agendapunt 4: Ontwerp inpassingsplan Railterminal Gelderland:

Overwegende dat:

- De Raad zienswijzen heeft opgesteld inzake het 'Ontwerp inpassingsplan Railterminal Gelderland';
- De Raad het belangrijk vindt gehoor te geven aan de wens van inwoners van het buurtschap Reeth om het verlies aan woningen in het buurtschap te compenseren door in het buurtschap de mogelijkheid te creëren voor nieuwe (bouw)percelen;
- Hiervoor nog nadere kaders moeten worden gesteld;
- In de 'Nota beantwoording 3.1.1. overleg - Behorend bij het Ontwerp inpassingsplan Railterminal Gelderland, onderdeel 5' er door de Provincie vanuit gegaan wordt, dat dit alleen gaat om compensatie van de twee woningen die verloren gaan door de komst van de Railterminal;
- Er in het overleg tussen Overbetuwe en omwonenden eerder is gesproken over zeven percelen, ook gelet op woningen die in het verleden verloren zijn gegaan.

Verzoekt het college om:

1. te onderzoeken, welke behoefte er op dit moment in het buurtschap Reeth wordt gevoeld ten aanzien van het aantal bouwpercelen dat er zou moeten komen, als de aanleg van de Railterminal Gelderland doorgaat en aan de hand van de uitkomst van dat onderzoek aan de raad een plan voor te leggen op welke wijze, die aanwezige behoefte het best kan worden ingevuld (planologisch en financieel); en
2. indien noodzakelijk, hiervoor medewerking te verzoeken van de Provincie, als initiatiefnemer voor de Railterminal Gelderland, om het voor te leggen plan mogelijk te maken;

En gaat over tot de orde van de dag.

Ondertekening en naam:

PvdA	Elbert Elbers
ChristenUnie	Hanny van Brakel
BOB	Ard op de Weegh
D66	Hans van den Moosdijk
VVD	Peter de Waard
GroenLinks	Hanneke Bruinsma

Toelichting

In een gesprek van 22 november 2017 tussen een aantal raadsleden en Leefbaar Reeth, in het bijzijn van de verantwoordelijk wethouder, is gesproken over het door de gemeente en inwoners van Reeth opstellen van een stappenplan met als uitgangspunt om te komen tot zeven bouwpercelen bij zeven verschillende eigenaren.

Aangegeven is dat het ook denkbaar om bijv. te kiezen voor een aantal tiny houses op een relatief grote kavel. Geconcludeerd is dat hiervoor waarschijnlijk pas echt stappen gezet zouden kunnen worden om die te realiseren, als de overige plannen onherroepelijk zijn geworden. Op basis van een aantal basisafspraken gaf Leefbaar Reeth destijds aan bij dit proces het voortouw te willen nemen. Dit verslag is gedeeld met de aanwezigen bij het gesprek en later ook met de gemeenteraad.

Bijlage 3:

Registratienummer

Onderwerp: 'Kaders voor veiligheid in Overbetuwe'

De raad van de gemeente Overbetuwe in vergadering d.d. 16 april 2019

Overwegende dat:

- het college voorstelt om de lokale veiligheidsnota te verlengen tot 2020
- er een duidelijke relatie is tussen de meerjarenbeleidsagenda van de politie en de lokale veiligheidsagenda van Overbetuwe
- Er is voorgesteld om de Veiligheidsnota 2020 – 2022/2023 samen met Lingewaard te ontwikkelen.

Roept het College op om:

- Voor de kadernota 2020 de raad actief te informeren over de regionale en lokale aanpak van veiligheid en zorg (door middel van het organiseren van een ronde tafel gesprek met politie, zorginstellingen en andere ketenpartners
- De volgende volgende speerpunten mee te nemen in de te ontwikkelen nota:
 - **Overtredingen** waarvan onze inwoners het meest last hebben **in hun gevoelens van veiligheid** zoals a-sociaal (verkeers) gedrag, met prioriteit worden opgepakt
 - **Verward gedrag** gaat om zorg en veiligheid en samenwerking tussen Ggz, politie, veiligheidshuis, etc. Hierin mee te nemen de rol die de kernteams en de lokale toegang spelen. Aandacht te hebben voor actieve signalering in onze dorpen betreffende het verward gedrag!

- **Afvaloverlast.** Hierbij ook denken aan drugsafval dumping van gewoon afval en de wijze waarop gebruik gemaakt van de inzet van bijzondere opsporingsambtenaren van de gemeente zelf.
- De aanpak van **zorgfraude** expliciet toe te voegen aan de aanpak van ondermijning. Er gaat veel geld in om de zorg en de politie heeft niet altijd de capaciteit heeft om zaken op te pakken. Dat geldt ook voor het Openbaar Ministerie.
- Te bewerkstelligen in overleg met Lingewaard om de veiligheidsnota vast te stellen voor 3 jaar zodat daarna zowel de veiligheidsnota als de meerjarenbeleidsagenda van de politie vanaf 2022 synchroon lopen

En gaat over tot de orde van de dag
CDA Overbetuwe Dorien Kloosterman

VVD Overbetuwe: José Rouwenhorst

D66 Overbetuwe: Roel Eefting

De motie is aangenomen / verworpen in de vergadering van: 16-04-2019

Stemverhouding:	Fracties voor:	Fracties tegen:

.....
drs. D.E. van der Kamp
griffier

.....
J.J. van Brakel-Huijgen
wnd voorzitter

Bijlage 4:

Motie

Registratienummer:

Onderwerp: Samenwerking wijkagenten en sociale teams

De raad van de gemeente Overbetuwe in vergadering d.d. 16 april 2019

Overwegende dat:

1. de Raad akkoord gaat met uitstel van een nieuwe Nota Integrale Veiligheid tot 2020;
2. in de raadsvergadering van 26 februari 2019 de Raad besloten heeft goedkeuring te geven aan de hernieuwde visie Sociaal Domein;
3. deze visie onder meer inhoudt dat er professionele teams gevormd gaan worden welke bestaan uit vertegenwoordigers van diverse organisaties uit de 1ste en 2e lijn hulpverleningsorganisaties en de reeds bestaande kernteams;
4. deze teams o.a. de maatschappelijke opdracht hebben tot vroeg signalering en preventie van sociale problematieken;

5. wijkagenten een prominente rol spelen bij vroeg signalering en preventie van een deel van deze problematieken;
6. voor een adequate aanpak van genoemde problematieken intensieve samenwerking tussen wijkagenten en de sociale teams van uitermate belang is;
7. dat daarvoor faciliterend beleid nodig is vanuit zowel de visie Sociaal Domein als de visie Integrale Veiligheid.

Verzoekt het college om:

1. er zorg voor te dragen dat er verbindingen worden gelegd tussen de visie sociaal domein en de Nota Integrale Veiligheid;
2. met als doel het stimuleren en faciliteren van samenwerking tussen wijkagenten en de sociale teams op uitvoeringsniveau.

Ondertekening en naam:

Carla van Kerkhof GroenLinks Overbetuwe

Dia Vennis Burgerbelangen Overbetuwe

De motie is aangenomen / verworpen in de vergadering van: 16-04-2019

Stemverhouding:	Fracties voor:	Fracties tegen:
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....

.....
 drs. D.E. van der Kamp
 griffier

.....
 J.J. van Brakel-Huijgen
 wnd voorzitter

Bijlage 5:
Motie

Registratienummer

Onderwerp: 'Politiecapaciteit in Overbetuwe'

De raad van de gemeente Overbetuwe in vergadering d.d. 16 april 2019: overwegende dat:

- Wij kennis hebben genomen van het Meerjarenbeleidsplan politie 2019–2022 Oost Nederland en van de herverdeling van de politiemiddelen in de politie-eenheid Oost-Nederland. Wij hierover onze zorgen hebben.
- De herverdeling betekent dat het team in Overbetuwe (Rivierenland-West) in de komende jaren met 15% capaciteit afneemt.
- Er geenzins sprake mag zijn van onderbezetting in onze regio door inlevering van politiecapaciteit
- De veiligheid van onze inwoners topprioriteit is
- Overbetuwe nu heel goed samenwerkt met de politie

- Preventie voor ons van groot belang is in onze dorpen, in het buitengebied én op de bedrijventerreinen;
- Nauw contact en bekendheid met onze burgers door wijkagenten van blijvend belang is;
- In onze gemeente intensief contact bestaat met de politie bij o.a. calamiteiten en evenementen;
- Er door Overbetuwe al steeds meer in bijzondere opsporingsambtenaren (BOA's) wordt geïnvesteerd;

Verzoekt het College op om:

Bij vaststelling van het "regionaal meerjarenbeleidsplan politie 2019-2022" door het bestuurscollege Oost-Nederland van de politie erop aan te dringen dat ook in de toekomst de gemeente Overbetuwe de beschikking heeft over het huidige basisteam politie en waakt over de aan ons toebedeelde politiecapaciteit voor nu en in de toekomst zodat het veiligheidsrisico voor de Overbetuwse inwoners tot een minimum beperkt blijft.

En gaat over tot de orde van de dag

VVD Overbetuwe: José Rouwenhorst
 CDA Overbetuwe: Dorien Kloosterman
 GBO : Henk Vreman
 D66: Roel Eeffing
 CU: Hanny Van Brakel-Huijgen

Toelichting:

Ter bekrachtiging van het raadsbreed uitgebrachte persbericht over de politiesterkte in de gemeente Overbetuwe, dienen we deze motie in om het belang van voldoende politiecapaciteit in Overbetuwe nogmaals te benadrukken.

De motie is *aangenomen* / *verworpen* in de vergadering van:

Stemverhouding:	<u>Fracties voor:</u>	<u>Fracties tegen:</u>

.....
 drs. D.E. van der Kamp mevr. J.J. Van Brakel-Huijgen
 griffier wnd.voorzitter

Bijlage 6:

Motie

Registratienummer:
Onderwerp: spoorlijn Arnhem-Tiel

De raad van de gemeente Overbetuwe in vergadering d.d. 16 april 2019

constaterende dat:

- Door de fractie van Gemeentebelangen Overbetuwe zijn naar aanleiding van een informatiememo (19inf00027, 12 februari 2019) vragen gesteld over de studie van de provincie naar een snelbus verbinding Arnhem-Tiel v.v. in plaats van de treinverbinding;
- Dat door wethouder van Baal, voorafgaand aan de uitkomsten van deze studie in verschillende media al voorlopige standpunten verwoord resp. zijn opvattingen zijn weergegeven;
- Dat dit bij veel van onze inwoners tot onrust heeft geleid;
- Dat de fractie van Gemeentebelangen de antwoorden op de gestelde vragen erg mager vindt;

Verzoekt het college om:

- 1.) de raad van alle tussentijdse ontwikkelingen en proces stappen van resp. rijk, provincie, het college of andere organisaties via memo's of mondeling steeds te informeren resp. mee te nemen;
- 2.) de provincie te bewegen in de studie resp. het afwegingsproces zeker te betrekken de mogelijkheid om de treinverbinding te elektrificeren door middel van bv. accu's en om de mogelijkheid te onderzoeken voor een snelfietspad;
- 3.) de provincie te bewegen in de studie de mogelijkheid mee te nemen het station Valburg in de treinverbinding weer operationeel te laten zijn;

En gaat over tot de orde van de dag.

Henk Vreman, Gemeentebelangen Overbetuwe
 Hanno Krijgsman, Groen Links
 Roel Eefting, D66 Overbetuwe

De motie is *aangenomen* / *verworpen* in de vergadering van:

Stemverhouding:	<u>Fracties voor:</u>	<u>Fracties tegen:</u>

.....
 drs. D.E. van der Kamp mevr. J.J. Van Brakel-Huijgen
 griffier wnd. voorzitter