

Vragen vanuit de raad aan het college:

A. Schriftelijke vragen als bedoeld in artikel 36 Reglement van Orde (beantwoording binnen 30 dagen)

B. Schriftelijke vragen ter mondelinge beantwoording in de raads- of commissievergadering

C. Technische vragen over onderwerpen geagendeerd voor een commissie- en/of raadsvergadering

D. Overige technische vragen (vragen die geen betrekking hebben op een voorliggend raadsvoorstel of onderwerp op de commissieagenda; beantwoording binnen 30 dagen)

Categorie: A / B / C / D (doorhalen wat niet van toepassing is)

Onderwerp: Noordtak van de Betuweroute

Naam en fractie: Tjeerd Boekhorst, Lokaal Belang

Datum indienen: 6 januari 2022

Afdeling: Ruimtelijke Ontwikkeling

Contactpersoon: Gijs Nederstigt

Inleiding/Aanleiding:

Zowel op 15 oktober 2021 als op 6 januari 2022 hebben wij in De Gelderlander gelezen dat volop gesproken wordt over een mogelijke Noordtak van de Betuweroute. We gaan ervan uit dat binnen de regio Arnhem Nijmegen – waarin onze gemeente ook bestuurlijk participeert (Groene Metropoolregio) hierover gesproken is. Op 25 november 2020 heeft Lokaal Belang in de raad haar bezorgdheid uitgesproken over de Noordtak. Toegezegd is dat de raad tijdig geïnformeerd wordt over ontwikkelingen m.b.t. de Noordtak.

Vraag/Vragen:

1. Waarom heeft het college de raad niet geïnformeerd over de huidige ontwikkelingen zoals wij die uit de krant vernemen?
Als u doelt op de motie dan was dat bij ons ook niet bekend. Ook bij de Groene Metropool regio was de motie niet bekend. Het variantenonderzoek loopt al enige tijd en daar bent u van op de hoogte. De nut en noodzaak van een Noordtak is wel genoemd, maar wordt nu als variant genoemd in de motie.

2. Is het college bekend met de motie van de Tweede Kamer welke met uitzondering van het lid Omtzigt door de volledige Kamer is aangenomen, waarin de regering verzocht is de maatschappelijke en economische meerwaarde van de zogenaamde Noordtak van de Betuweroute te onderzoeken, te bekijken op welke wijze deze gerealiseerd kan worden?
Zie vraag 1.
3. Heeft het college een standpunt ingenomen omtrent de Noordtak van de Betuweroute over het grondgebied van de gemeente Zevenaar? En zo ja wat is dit standpunt en wanneer is daartoe door het college besloten?
Het college heeft nog geen standpunt ingenomen omtrent de Noordtak variant van de Betuweroute. De Noordtak van de Betuweroute betreft één van de vijf varianten die onderzocht wordt. De onderzoeksresultaten dienen allereerst inzicht te geven in de nut en noodzaak, het tracé en de haalbaarheid van de Noordtak variant. Door aan tafel te zitten kunnen we de consequenties van de Noordtak voor het voetlicht brengen.
4. Onze gemeente is bestuurlijk vertegenwoordigd in de Groene Metropoolregio (Dagelijks Bestuur en Bestuurlijk Opgaveteam “Verbonden Regio”). In welke bestuurlijke overleggen wordt/is het standpunt van het college omtrent de Noordtak van de Betuweroute kenbaar gemaakt? *Zowel bestuurlijk als ambtelijk is onze gemeente bij overleggen vertegenwoordigd om de ontwikkelingen m.b.t. het goederenvervoer Oost-Nederland te volgen en eventuele risico's en/of gevolgen tijdig te signaleren. In deze overleggen heeft de gemeente o.a. aangedrongen om een 5^{de} variant 'een aftakking van de Betuweroute over de grens via Duitsland naar Bad Bentheim' in de variantenstudie op te nemen.*
5. Kan eventueel aangegeven worden of, hoe vaak en bij welke bestuurlijke overleggen dit standpunt van het college omtrent de Noordtak van de Betuweroute kenbaar is gemaakt? Wellicht te onderbouwen met data? Kunnen de verslagen van de overleggen waarin dit onderwerp ter sprake is gekomen aan de raad beschikbaar gesteld worden?
We hebben naar aanleiding van de overleggen als Groene Metropoolregio een reactie opgesteld naar het Rijk. Deze reactie kunt u zien als resultante van de gesprekken, ik zal die aan de griffie mailen om met u te delen.
6. Hoe verhoudt zich dit standpunt van het college omtrent de Noordtak van de Betuweroute over het grondgebied van Zevenaar met de planontwikkeling van BusinessPark 7Poort II?
Het is momenteel nog onbekend of het mogelijke tracé van de Noordtak variant van de Betuweroute gevolgen heeft voor de planontwikkeling op BusinessPark 7Poort II. Indien noodzakelijk dan neemt het college een duidelijk standpunt in t.b.v. de doorgang van de planontwikkeling op BusinessPark 7Poort II.
7. De meeste genoemde route is een traject langs de autoroute N18. Wat is de impact (gevolgen) van de aanleg van de Noordtak van de Betuweroute over het grondgebied van Zevenaar als deze ten westen van de N18 komt te liggen? En wat is de impact (gevolgen) als deze ten oosten van de N18 komt te liggen?
De onderzoeksresultaten moeten uitwijzen wat de mogelijke impact op de omgeving is.
8. Meerdere gemeenten in de Achterhoek geven nu (ook bestuurlijk) al blijk van bezorgdheid over de ontwikkelingen. Zoekt het college contact met de collega's in de Achterhoek om hierin in een vroeg stadium al gezamenlijk op te kunnen trekken?
Het College heeft contact met collega's in de Achterhoek om de ontwikkelingen te bespreken en indien nodig gezamenlijk op te kunnen trekken.

Reactie Regio's op conceptnotitie OAO-GNOE

Aan: APPM

CC: Ministerie I&W, provincie Gelderland

Betreft: Reactie conceptnotitie OAO-GNOE door Regio Achterhoek (8RHK Ambassadeurs), Regio Twente en Groene Metropoolregio Arnhem-Nijmegen

23 december 2021

Geachte [REDACTED],

Naar aanleiding van de stakeholderbijeenkomsten en de door u opgestelde conceptnotitie OAO-GNOE geven wij, zoals u ons tijdens de laatste bijeenkomst op 14 december heeft verzocht, onze aanvullingen en zienswijze mee voor deze notitie.

Vanuit de Groene Metropoolregio Arnhem-Nijmegen, Regio Twente en Regio Achterhoek zijn wij voor een gedegen onderzoek naar toekomstbestendig goederenvervoer over spoor. Daarom vinden we het van belang dat allereerst twee onderdelen goed worden onderbouwd en uitgewerkt. Dat betreft ten eerste het goed onderbouwen en aantonen van nut en noodzaak voor een GNOE, zoals de verwachte toename en stromen van goederenvervoer over spoor, en dit te betrekken, dan wel vooraf te laten gaan, aan het onafhankelijke onderzoek van alle¹ tracés. Ten tweede betreft dit het belang van een goede governance structuur.

1. Nut en noodzaak

In de OAO-notitie wordt naar onze mening te makkelijk aangenomen dat nut en noodzaak voor een GNOE aannemelijk is. Het onderzoek moet echter nog maar uitwijzen of dit daadwerkelijk zo is. Er heeft, op in onze ogen elementaire punten, nog geen gedegen onderzoek plaatsgevonden waaruit dergelijke conclusies kunnen worden getrokken. Er worden in het stuk onder meer aannames gedaan met betrekking tot het personenvervoer op basis van cijfers van voor 2018. Daarnaast is de groei en het belang van spoorgoederenvervoer alsmede het idee dat uitbreiding goederenspoor leidt tot afname wegverkeer nergens goed onderbouwd. In de bijlage treft u vragen die wat ons betreft beantwoord moeten worden om tot een helder standpunt over nut en noodzaak te komen.

Ook de volgende passage in h.5 toont de vooringenomen conclusie van deze notitie: "De OAO-notitie geeft de input voor het trekken van een gezamenlijke conclusie in de vorm van een uitgesproken commitment dat er een brede noodzaak is en ook een brede meerwaarde kan worden bereikt met een robuuste interventie op de Spoorgoederencorridor Noordoost Europa." (Conceptnotitie OAO-GNOE, p.21)

De notitie moet wat ons betreft niet input geven om bij die conclusie uit te komen, maar input om op heldere wijze alle factoren mee te nemen in het onderzoek naar nut en noodzaak en welke tracés in het geval van die nut en noodzaak dan in aanmerking zouden kunnen komen voor een aanpassing. Dat moet wat ons betreft goed gefundeerd en onafhankelijk gebeuren.

¹ De vijf tracés zoals genoemd in de TBOV 2040, zie bijlage 1B

2. De governance

We willen u erop wijzen dat een goede governance in dit traject erg belangrijk is. Dat gaat enerzijds over het betrekken van alle relevante stakeholders voor wie een eventuele GNOE gevolgen en impact kan hebben. Anderzijds is dit bij uitstek een onderzoek dat breder is dan alleen een mobiliteitsvraagstuk. Het raakt nadrukkelijk aan woonaspecten, economische, natuur & landschap en grensoverschrijdende aspecten.

Met betrekking tot eerstgenoemde punt merken wij op dat de regio's in een zeer laat stadium bij de totstandkoming van deze notitie betrokken zijn. Dat is uiteindelijk op nadrukkelijk verzoek van de regio's zelf gebeurd. Van een breed proces was daardoor aanvankelijk geen sprake. En dat terwijl dit juist de gebieden betreft waar een eventuele GNOE flinke consequenties zou kunnen hebben.

De volgende passage zien we dan ook graag verbeterd: *“APPM heeft allereerst twintig stakeholders individueel gesproken over wat voor hen de opgaven en knelpunten zijn en wat belangrijk is voor de OAO-notitie en voor de Goederencorridor Noordoost-Europa. De lijst van betrokken stakeholders en de essentie van hun inbreng in de gesprekken staat in de bijlage. Vertegenwoordigers van deze twintig organisaties vormden samen een klankbordgroep voor de OAO-notitie.”* (Conceptnotitie OAO-GNOE, p.11)

In het vervolgtraject is het wat ons betreft belangrijk om het gesprek breder te trekken dan alleen de mobiliteitsopgave. Wanneer we het GNOE-vraagstuk in de breedte trekken en meerdere ministeries aanhaken, dan zijn vragen als “Waar liggen de kansen, waar liggen mogelijkheden en hoe past dit in het (nu nog) regionale en afgebakende ministeriële beleid?” veel beter te beantwoorden. Wij zien daarom graag de ministeries: Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties (BZK), Buitenlandse Zaken (BZ), Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening (VRO) en Economische Zaken en Klimaat (EZK) aangehaakt bij het GNOE-proces.

Conclusie

We willen als Groene Metropoolregio Arnhem-Nijmegen, Regio Achterhoek (8RHK Ambassadeurs) en Regio Twente graag het proces voortzetten zoals deze bestuurlijk is afgesproken.

Wel wijzen we u erop dat de vragen rondom de nut en noodzaak nog moeten worden beantwoord en meegenomen in het onderzoek naar een eventuele GNOE. Vervolgens kunnen de tracés gelijkwaardig aan elkaar worden onderzocht. Om vooruitlopend op dat proces al conclusies te trekken rondom de komst van de GNOE is in dit stadium veel te voorbarig.

Daarnaast willen we u meegeven het onderzoek en dit vraagstuk breder te trekken dan mobiliteit. De nieuwe bestuurscultuur in Nederland, die we zo hopen te bereiken met elkaar, vraagt ook hier om een integrale aanpak, als 1 overheid, samen met alle stakeholders.

██████████
Opgavemanager Groene Metropoolregio Arnhem-Nijmegen

██████████
Programmaregisseur Mobiliteit en Bereikbaarheid 8RHK Ambassadeurs

██████████
Adviseur regionale bereikbaarheid Twente

Bijlage 1:

1a. Verdiepende vragen bij nut en noodzaak

De noodzaak voor GNOE wordt voor een elementair deel gekoppeld aan de noodzaak om meer reizigerstreinen te gaan rijden in en naar en van de Randstad. Het is dan ook gelet op de nieuwe stand van zaken noodzakelijk om ook die noodzaak tegen het licht van de huidige ontwikkelingen opnieuw te bekijken. Het is niet uitgesloten dat op grond daarvan de mobiliteit in de Randstad zich anders zal ontwikkelen als tot 2020 verwacht werd. Als bijvoorbeeld de hyperspits wel komt, maar tussen de spitsen als gevolg van andere vergader- en anders werken-cultuur de vraag lager wordt, zijn andere oplossingen voor de inpassing van goederentreinen denkbaar.

Daarnaast is er mogelijk ook een verandering van reizigersvervoer van de Randstad naar de Randstad en van de Randstad vanuit de landsdelen. Dit als gevolg van grotere spreiding van de inwoners in Nederland en een verhuisbeweging van werkende mensen naar de regio die dan slechts enkele dagen per week naar de Randstad reizen.

- *Erkent u dat er een transitie/Modal Shift plaatsvindt?*
- *In welke mate wordt deze transitie/Modal shift meegenomen in het onderzoek?*

Er is nog geen onderzoek gedaan naar de ontwikkelingen in het bestemmingsgebied van de GNOE in Duitsland en verder Noordoost Europa.

- *Heeft de lijn Bad Bantheim – Osnabrück – Hannover voldoende capaciteit voor extra goederentreinen uit Nederland? In het toekomstplan ‘Tact für Deutschland 2030’ van DB Netz wordt slechts rekening gehouden met 1 x per uur een goederentrein vanuit Nederland in Bad Bentheim, Bij Emmerich zijn er dat 4 per uur en in Venlo 2 x uur. Duitsland rekent dus kennelijk niet op een toename van goederentreinen via een Nederlandse GNOE.*
- *Gaat uitbreiding van de capaciteit daar ook jaren duren zoals het derde spoor Emmerich – Oberhausen, waardoor effectief gebruik verder naar achteren door schuift dan de nu geplande start medio 2040?*
- *Gaan Hamburg en de Oostzeehavens zich ook niet voorbereiden om deze goederenstroom te verwerken. Gaan zij wachten tot na 2040 op onze GNOE? Wat gaat daar de komende 20 jaar gebeuren in de bestemmingsgebieden in Noord Oost Europa gebeuren?*
- *Komen goederenstromen niet meer vanuit het oosten (China) naar de bestemmingsgebieden in Oost Europa?*
- *Heeft Duitsland ruimte voor GNOE?” (zie het kaartje op blz 5. → De verbinding vanaf de Betuwelijn en de GNOE komen voor Hannover bij elkaar en gaan dan gezamenlijk naar het oosten.)*
 - o *Waarom kan het vervoer naar Noordoost Europa dan niet via de Betuwelijn en derde spoor Emmerich – Oberhausen?*

Wij vragen ons af of overheden straks daadwerkelijk gaan sturen op het omzetten van vrachtverkeer van de weg naar het spoor. Wij denken dat die sector veel sneller zal reageren met waterstof als alternatieve schone brandstof.

- *Is de transitie naar schone vormen van brandstof niet veel eerder realiseerbaar dan de aanleg van een GNOE?*
- *Zal thuiswerken, online vergaderen en online congresbezoek impact hebben op de vraag naar reizigersvervoer? (De uitbreiding van de trein dienstregeling m.u.v. de spitsuren zal dan*

wellicht niet nodig zijn. Hierdoor zal buiten de 4 spitsuren ruimte voor goederentreinen beschikbaar blijven.

Daarnaast hebben we vragen m.b.t. de samenhang van vrachtwagens en goederentreinen.

- *Hoeveel vrachtwagens op de Nederlandse wegen gaat het straks daadwerkelijk schelen, mocht de GNOE worden gerealiseerd?*
- *Trekt de komst van een extra spoorlijn met de bijbehorende capaciteiten niet juist veel meer bedrijvigheid en dus meer vrachtwagens aan? Bijvoorbeeld bij de first en last-mile van en naar de productielokaties?*

Wij constateren een toename van local to local, digitale transportmogelijkheden en andere innovatie om containervervoer terug te dringen.

- *Welk invloed heeft de transitie offshoring naar reshoring / local to local?*
- *In welke mate wordt dit meegenomen in dit onderzoek?*

In de notitie wordt op pagina 17 aangegeven dat de komst van een GNOE Goederenvervoer over het spoor een grote bijdrage gaat leveren aan het behalen van de duurzaamheids- en klimaatdoelen, omdat het (in relatie tot vervoer via de weg) een duurzamere manier is om goederen te vervoeren.

- *In hoeverre wordt hier rekening gehouden met huidige en toekomstige bewoners rondom bestaand en nieuw spoor? (Dit m.b.t. trillingen, geluiden, veiligheid, natuur & landschap en leefbaarheid?)*
Is dit een niet te voorbarige conclusie om te trekken, nog voordat alle tracés en diens voor- en nadelen onderzocht zijn?

1b. De vijf tracés die onderzocht worden

1. Betuwelijn – Elst -Arnhem – Deventer – Hengelo – Bad Bentheim.
2. Betuwelijn – Elst – Arnhem – Boog Deventer Bathmen – Hengelo – Bad Bentheim.
3. Betuwelijn – Arnhem - Twentekanaal Een lijn (Zutphen - Lochem - Hengelo) - Bad Bentheim.
4. Betuwelijn – Zevenaar – N18 tracé / Achterhoek – Enschede – Bad Bentheim.
5. Betuwelijn – Zevenaar – Emmerich – Bocholt – Borken - Dülmen met aansluiting tussen Rheine en Osnabrück.

2: Governance, redenen om andere ministeries aan te haken:

- BZK t.a.v. verbinding van de diverse overheden en partners om in co-creatie beleidsrichtingen te bewerkstelligen.
- VRO t.a.v. de mogelijke gevolgen voor ruimtelijke ordening, de woningbouwopgave, waar een spoorlijn voor reizigers en goederen kan juist een spreiding van woningbouw over het land kan bevorderen.
- BZ t.a.v., ontwikkelingen in de bestemmingsgebieden, Hamburg en de Oostzeehavens. En bij het helpen van het beantwoorden van de vraag: Kan het Duitse Netwerk de extra goederentreinen wel aan?
- EZK t.a.v. het maken een afweging van de enorme investering in een nieuwe spoorlijn tegen de voordelen en het beantwoorden van de vraag of investeringen elders in het spoorwegnet niet effectiever zijn. Immers, voor het hele Toekomstbeeld OV is nog geen volledige dekking of toegezegde bedragen.