

Per mail:

Aan de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat
T.a.v. mevrouw Vivianne Heijnen
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Doetinchem : 2 juni 2022
Onderwerp : Reactie Achterhoek op OAO-notitie GNOE
Zaaknummer : 1691288/DavdDon/AnZwe
Kenmerk : 2022-u-00027

Geachte mevrouw Heijnen,

De afgelopen maanden is onder leiding van APPM gewerkt aan een 'OAO-notitie' (Opgave, Afbakening en Omgeving) voor de Goederenrouting Noordoost Europa. Deze notitie heeft als doel om de opgaven en doelstellingen rondom goederenvervoer nader te omschrijven, de belangen van stakeholders in kaart te brengen en richting te geven voor een mogelijke vervolgstap voor verder onderzoek. Met deze brief willen wij namens de Achterhoek Board ons advies geven over eventuele volgende stappen naar aanleiding van deze notitie.

In onderstaande reactie vatten we eerst kort ons advies samen, schetsen we vervolgens de belangrijkste conclusie en vervolgens onze inhoudelijke reactie en adviezen op de OAO-notitie en welke stappen wat ons betreft gewenst en noodzakelijk zijn.

Advies Achterhoek

Met deze reactie vanuit de Achterhoek willen we u adviseren om de koers voor het GNOE-proces naar aanleiding van deze OAO-notitie te wijzigen door de aanpak van overlast op bestaande tracés voorrang te geven en volledig in te zetten op het afbouwen van het derde spoor. Wij zien graag een aanpak die de komende jaren knelpunten wegneemt en meer synchroon loopt met andere opgaven (zoals verstedelijking) in Oost-Nederland. Vanuit de Achterhoek - en in breder verband via de Kracht van Oost - bouwen we de komende jaren graag met u verder aan onze innovatieve, welvarende en krachtige regio. Om met elkaar te werken aan de opgaven waar Nederland voor staat.

Conclusies OAO-notitie: nut en noodzaak (nog) onvoldoende aangetoond

In de OAO-notitie wordt geconstateerd dat om nut en noodzaak te kunnen onderbouwen er voorafgaand aan een vervolgproces voor GNOE nadere verdieping en uitwerking nodig is. In de OAO-notitie wordt een aanpak voorgesteld waarbij, na instemming met de OAO-notitie, kan worden gestart met het uitvoeren van een onderzoeksprogramma. Hiervoor worden in de notitie meerdere onderzoeksvragen voorgesteld, waarbij het onderzoeksprogramma GNOE is gegroepeerd rond drie hoofdthema's:

1. Nut en noodzaak / probleemanalyse: Over welke (spoor)goederenstromen hebben we het? Wanneer treden er problemen op, waar treden deze problemen op, hoe groot zijn ze en voor wie is het een probleem? Met het beantwoorden van deze vraag moet het nut en de noodzaak van een mogelijk andere goederenrouting op een navolgbare manier worden onderbouwd en de (verwachte) problemen worden geëxpliciteerd (in tijd, locatie, etc.).

2. Oplossingsrichting: Is een robuuste routing voor GNOE de enige en juiste oplossingsrichting? Welke effecten kennen mogelijke oplossingsrichtingen? Met het beantwoorden van deze vraag moet duidelijk worden of en zo ja welke (andere) goederenrouting(en) daadwerkelijk de passende oplossing kan zijn bij het probleem en de opgaven die worden gezien.

3. Invulling GNOE-proces: Hoe kan een vervolgproces passend worden ingevuld? Met het beantwoorden van deze vraag moet de scope (inhoudelijk en procesmatig, maar ook gericht op organisatie, besluitvorming en omgevingsmanagement) worden bepaald van de nadere invulling van het GNOE-proces.

Reactie Achterhoek

Aanleiding voor deze OAO-notitie was het TBOV2040, waarin eerder zeer optimistische groeicijfers/prognoses zijn gesteld voor het goederenvervoer (daterend van vóór 2019). Wij willen benadrukken dat, ondanks dat hier veel nadruk op wordt gelegd in de managementsamenvatting, dit in onze ogen géén onderbouwing is en mag zijn voor nut en noodzaak van een noordelijke aftakking van de Betuweroute. Wij delen dan ook de conclusie uit de OAO-notitie dat nut en noodzaak tot op dit moment onvoldoende en niet breed is aangetoond. Deze conclusie brengt twee mogelijkheden met zich mee: een koerswijziging toepassen in het GNOE-proces of een verder onderzoek in gang zetten naar nut en noodzaak. Het is duidelijk dat de notitie zelf richting geeft aan verder onderzoek naar nut en noodzaak. Voor de Achterhoek is dit vervolg op de huidig voorgestelde wijze niet vanzelfsprekend. Wij delen de insteek van de staatssecretaris dat er een gedegen afweging gemaakt moet worden of en zo ja, op welke wijze het GNOE-proces een vervolg moet krijgen.

Eerste mogelijkheid: koerswijziging in het GNOE-proces

De eerste mogelijkheid is dat op basis van de conclusies in dit OAO-rapport het onderzoek wordt afgerond. In dit geval stellen wij een koerswijziging voor met betrekking tot het vervolg. We adviseren u om de overlast aan bestaande tracés in Oost-Nederland zo snel mogelijk aan te pakken. Voor de Achterhoek zijn bij dit besluit de volgende zaken van belang:

1. Zet nadrukkelijker in op aanleg derde spoor: Op dit moment loopt de aanleg van het derde spoor van de Betuweroute. De vertraging op de aanleg hiervan is de belangrijkste veroorzaker van de toenemende druk en hinder van goederen op het bestaande spoor en het feit dat de Betuweroute zelf nog lang niet de gewenste capaciteit benut. Buiten het feit dat dit de prognoses en cijfers beïnvloedt die gebruikt zijn voor de OAO-notitie vragen wij het Rijk om te focussen op het afbouwen van het derde spoor. Hiermee neemt de overlast op het bestaande spoor op de langere termijn voor een aanzienlijk deel af, kan de Betuweroute meer capaciteit aan en heeft de Rotterdamse Haven een betere doorvoer naar het achterland per spoor.

2. Hinder aanpakken en synchronisatie met andere beleidsterreinen:

Spoorgoederenvervoer in Oost-Nederland gaat – behoudens de Betuweroute - over gemengd spoor en loopt vaak door stedelijk gebied. Dit gaat nu al gepaard met veel hinder bij omwonenden en veiligheids- en milieurisico's. Dezelfde urgentie betreft de stedelijke ontwikkeling langs het spoor die momenteel speelt en om snelle besluitvorming vraagt. Verschillende ministeries werken met andere snelheden en nemen besluiten die niet op elkaar zijn afgestemd, maar wel in elkaars invloedssfeer liggen. De huidige routes horen binnen de vergunde risicoruimte te blijven, maar bij de huidige vervoersaantallen wordt die risicoruimte sinds de invoering van het Basisnet jaarlijks overschreden. Mede gezien de lange duur voor de aanleg van het derde spoor zijn er direct nieuwe onderzoeken en snelle implementatie van passende maatregelen nodig voor het tegengaan van hinder, veiligheids- en milieurisico's.

3. IJskasteffect voorkomen: Wij hebben de afgelopen maanden ervaren dat de voorstudie naar nut en noodzaak veel onrust genereert bij inwoners in de Achterhoek (en Oost-Nederland) en op meerdere ambtelijke processen invloed heeft uitgeoefend. De impact op zowel onze inwoners, onze economie als op de omgeving, natuur en landschap van zowel de huidige routes als de mogelijk te onderzoeken toekomstige routes zijn hoog. Alleen al een studie naar nut en noodzaak voorafgaand aan een langduriger onderzoek naar tracé varianten zal veel onrust geven bij inwoners in het gebied en zet een rem op onze duurzame, economische ontwikkelkracht. Wij verzoeken u dan ook om een duidelijk signaal af te geven wanneer u dit proces niet voortzet. Dit om te voorkomen dat het dossier over een paar jaar opnieuw wordt doorlopen en dus uit de ijskast wordt gehaald, waardoor dezelfde onrust opnieuw opspeelt.

Tweede mogelijkheid: onderzoek nut en noodzaak in gang zetten

Wanneer besloten wordt om wel een vervolg te geven aan een onderzoek naar nut en noodzaak gelden - gezien de lange doorlooptijd - wat ons betreft nog steeds de bovengenoemde overwegingen en adviseren wij u zo snel als mogelijk te starten met aanpak van hinder, het verbreden naar andere opgaven en de afbouw van het derde spoor. Daarnaast willen wij in dit geval ook de volgende punten aan u meegeven:

1. Heldere knip tussen nut en noodzaak en tracé studies: Terecht wordt wat ons betreft in de OAO-notitie gesteld dat er voorafgaand aan een eventueel vervolgproces nader onderzoek nodig zal zijn. Gezien de vele vragen die nog ten grondslag liggen aan nut en noodzaak, de eventuele oplossingsrichtingen die ook buiten de vijf voorgestelde tracés kunnen liggen, vinden wij het van belang dat we een tracéstudie en een onderzoek naar nut en noodzaak niet in elkaar vervlechten. Nog los van het feit welke onrust dit in de Achterhoek (en Oost-Nederland) teweeg zou brengen onder inwoners. Daarom adviseren wij dat eerst enkel onderzoek gedaan wordt naar nut en noodzaak, alvorens verder wordt gegaan met het vervolgproces.

2. Gesprekken met en perspectief vanuit Duitsland: Een goede afstemming tussen Nederland en Duitsland is essentieel om dit dossier tot een goed einde te brengen. Tot nu toe is er nog geen contact gezocht met Duitsland en is daarop het perspectief vanuit Duitsland niet in deze discussie ingebracht. De Achterhoek heeft dat contact wel gezocht. Bij navraag bij DB Netz is ons gebleken dat hun toekomstvisie Takt für Deutschland uitgaat van het leggen van de focus voor goederenvervoer op het nu in aanbouw zijnde derde spoor

tussen Oberhausen en Emmerich in aansluiting op de Betuwelijn en juist het grensoverschrijdende goederenvervoer in Bad Bentheim willen verminderen om de IC Berlijn te kunnen versnellen.

Vragen die het huidige proces bij ons oproept: waarom zoekt het Rijk de concurrentie met de Duitse havens in plaats van inzet plegen op bilaterale/Europese samenwerking om optimaal gebruik te maken van het bestaande netwerk? Wat is de nut en noodzaak vanuit Europees perspectief?

3. Relatie met personenvervoer en verstedelijking: Dit moet specifiek voor Oost-Nederland goed in beeld worden gebracht. Oost-Nederland heeft veel ambities op het gebied van groei van het personen OV, mede in relatie tot verstedelijkingsambities. Wij zijn van mening dat afstemming met andere corridorstudies erg belangrijk is omdat keuzes in de ene studie effect hebben op uitkomsten van een andere studie. Dit is tot nu ondermaats geweest en heeft tot gecompliceerde, inefficiënte en dubbelsporige processen geleid.

4. Breder discussie dan spoordiscussie: Voor het aantonen van nut en noodzaak is meer nodig dan (met name) verkeerskundige analyses en groeiprognoses van het goederenvervoer over het spoor. In de onderzoeksopzet wordt onder vraag 2 gesteld of GNOE wel de enige en juiste oplossingsrichting is. Uiteraard is dit een bijzonder breed vraagstuk om te beantwoorden. In dit perspectief zou wat ons betreft veel breder en ook op Europese schaal gekeken moeten worden naar mogelijke alternatieven via zeehavens dicht bij de eindbestemming en of überhaupt op de lange termijn nog een dergelijke groei in transporten valt te verwachten. Ook bij de mogelijke oplossingsrichtingen wordt naar onze mening te smal naar (andere) goederenrouteringen gekeken. Er zijn ook heel andere oplossingen denkbaar om de goederenstromen over het spoor te beperken. Zoals doorvaren naar andere zeehavens, een *modal shift* naar water, of meer inzet op het beperken van consumptie en transport richting 2050.

Kortom: doe daadwerkelijke realistisch onderzoek naar groeicijfers en geen prognoses die op ambities zijn gesteund. Onderzoek de modal shift. Onderzoek vanuit bilaterale/Europese samenwerking i.p.v. concurrentie en stel uzelf de vraag of de Rotterdamse Haven wel ten koste van alles moet blijven groeien de komende decennia.

Tot slot

De afwikkeling van goederenvervoer per spoor is een ingewikkeld dossier. Dat vraagt om een zorgvuldig proces. De OAO-notitie heeft al gedurende het opstellen daarvan in de ambtelijke fase de gemoederen flink beziggehouden. Zowel vanuit verschillende stakeholders, Tweede Kamerleden, belanghebbenden, inwoners en media. Vanuit de Achterhoek is het bezoek van staatssecretaris Heijnen en de manier waarop zij de zorgen van inwoners, gemeenteraden, ondernemers en bestuurders ter harte heeft genomen, zeer gewaardeerd.

Wij gaan ervan uit dat wij bij de besluitvorming en een eventueel vervolgonderzoek intensief betrokken zullen worden. Een heldere en transparante communicatie over het proces van besluitvorming en het vervolg daarna is essentieel. Richting onze inwoners, gemeenteraden, ondernemers en bestuurders.

Hoogachtend,
namens de Achterhoek

Mark Boumans,
Voorzitter Regio Achterhoek
Voorzitter Achterhoek Board
Burgemeester Doetinchem



Mirjam Koster-Wentink
Vicevoorzitter Achterhoek Board
Voorzitter CvB Graafschap College



Koen Knufing
Vicevoorzitter Achterhoek Board
Voorzitter VNO-NCW Achterhoek
DGA Marku Bouw

