



Stand van zaken goederenvervoer en mogelijke Noordtak

Beste mensen,

Jullie hebben de afgelopen tijd weinig van ons gehoord. Dat betekent echter niet dat er weinig is gebeurd of dat wij stil hebben gezeten. Integendeel.

We hebben de afgelopen periode talloze brieven geschreven aan bestuurders en alle wethouders in de regio bezocht die het goederenvervoer in hun portefeuille hebben. Inmiddels naderen we een voorlopige ontknoping: de staatssecretaris heeft aangekondigd op **14 januari 2027** een beslissing te nemen over de verdere gang van zaken.

Korte samenvatting

De afgelopen periode zijn verschillende, veelal kostbare, onderzoeksbureaus bij het proces betrokken: **APPM, Goudappel, Rebel en Panteia**. Deze partijen werken samen in het consortium dat de onderzoeken uitvoert.

1. Het OAO-onderzoek

De eerste stap was een verkenning door APPM: het **OAO-onderzoek (Opgaven, Afbakening en Omgeving)**.

Wij hebben hier uitgebreid op gereageerd, omdat wij vonden dat de afbakening van het onderzoek veel te nauw was. Zo was er volgens ons:

- te weinig aandacht voor de inpassing in de **Parijse klimaatakkoorden**;
- te weinig aandacht voor andere vormen van vervoer;
- onvoldoende aandacht voor **circulariteit** en de bredere ontwikkeling van het goederenvervoer.

2. Onderzoek naar Nut en Noodzaak

Daarna volgde een rapport waarin werd beschreven hoe het **Nut en Noodzaak-onderzoek** zou moeten worden opgezet.

Inmiddels was ook een **klankbordgroep** ingesteld waarin wij als stakeholders vertegenwoordigd zijn. Aan deze klankbordgroep nemen verschillende organisaties en overheden deel, waaronder:

- RONA;
- gemeenten;
- Rover;
- ProRail;
- Regio Achterhoek;
- en andere betrokken partijen.



Tot nu toe zijn er drie bijeenkomsten van de klankbordgroep geweest in Utrecht. Wij zijn bij alle bijeenkomsten aanwezig geweest.

Vanaf het begin hebben wij twee belangrijke punten naar voren gebracht:

1. Koppel het onderzoek naar Nut en Noodzaak los van potentiële tracés.

2. Maak samen met Duitsland een toekomstbestendig plan voor het goederenvervoer in Noordoost-Europa.

De 'knip' is er gekomen

Op het eerste punt hebben we daadwerkelijk invloed gehad. De gewenste '**knip' tussen Nut en Noodzaak enerzijds en mogelijke tracés anderzijds** is inmiddels aangebracht.

Bij het tweede punt bleek het consortium aanvankelijk slechts twee opties te hebben:

- Nederland maakt een plan en wacht af wat Duitsland gaat doen.
- Duitsland maakt een plan en Nederland wacht af wat het daarmee kan.

Wij hebben daar een **derde optie** aan toegevoegd:

Nederland en Duitsland maken samen een toekomstbestendig plan voor het goederenvervoer.

Deze derde optie is inmiddels aan het onderzoek toegevoegd. Helaas krijgen we tot op heden geen duidelijkheid over wat de samenwerking met Duitsland concreet inhoudt.

We hebben hierover meerdere keren schriftelijk en mondeling om duidelijkheid gevraagd, maar krijgen vooralsnog vooral vage antwoorden.

Het Derde Spoor in Duitsland

Een belangrijk onderdeel van het goederenvervoer is het **Derde Spoor in Duitsland**, dat noodzakelijk is voor voldoende capaciteit voor het doorgaande goederenvervoer.

De aanleg hiervan wordt door Duitsland steeds verder uitgesteld. In het **Verdrag van Warnemünde uit 1992** was deze uitbreiding al toegezegd. Na eerdere verschuivingen van de planning naar 2020, 2026 en 2030, is de meest recente melding dat het op zijn vroegst **2036** wordt.

Dat betekent dat omwonenden mogelijk nog jarenlang met extra overlast te maken krijgen wanneer de Betuweroute niet of slechts verminderd kan worden gebruikt.

Over deze ontwikkeling hebben wij een brief gestuurd aan de staatssecretaris, Tweede Kamerleden en andere betrokken bestuurders. Zie bijlage 1.

We hebben regelmatig contact met de **Achterhoek ambassadeurs (Regio Achterhoek)**. We wisselen dan informatie uit en worden bijgepraat over de ontwikkelingen die spelen. Daarnaast werken we samen met **Natuur en Milieu Gelderland**, waarbij Maarten Witberg ons met kennis en expertise ondersteunt. Hij helpt ons bij de inhoudelijke beoordeling van de ontwikkelingen en stukken.



Ook houden we contact met de **RONA** met als doel onze gemeenschappelijke belangen duidelijk naar voren te brengen. Hoewel er verschillen kunnen zijn in de belangen en invalshoeken van de verschillende partijen, willen wij uiteindelijk hetzelfde: **een toekomstbestendige oplossing voor het goederenvervoer met zo weinig mogelijk overlast voor omwonenden.**

Het is belangrijk dat we ons richting de overheid niet tegen elkaar laten uitspelen als partijen met tegenstrijdige belangen.

Het Nut en Noodzaak-onderzoek

Intussen is het onderzoek naar **Nut en Noodzaak** uitgevoerd en mogelijk inmiddels afgerond. Helaas wil men de resultaten nog niet met ons delen.

Dat vinden wij zorgelijk, zeker omdat de staatssecretaris heeft aangekondigd op **14 januari 2027** een besluit te nemen over de verdere gang van zaken.

Op **28 september** jl. zou er een werkbezoek van de staatssecretaris aan de regio plaatsvinden. Wij waren hiervoor uitgenodigd en hadden ons goed voorbereid op onze inbreng.

Begin september kregen we echter het bericht dat het werkbezoek was **geannuleerd**, zonder dat daarvoor een reden werd gegeven.

Dat is voor ons teleurstellend. Juist zo'n werkbezoek bood de mogelijkheid om de situatie in de regio rechtstreeks onder de aandacht van de staatssecretaris te brengen. Gelukkig is er een nieuwe datum, maar het werkbezoek is ingekort tot slechts één uur.

De klankbordgroep komt 12 november weer bijeen in Utrecht. Hopelijk worden daar:

- de resultaten van het Nut en Noodzaak-onderzoek met ons gedeeld;
- meer duidelijkheid gegeven over de concrete samenwerking met Duitsland;

Als we de informatie niet krijgen, gaan we onderzoeken of we deze via juridische procedures kunnen afdwingen.

Wijzigingen in het bestuur

We zijn inmiddels al enkele jaren actief en in die periode hebben verschillende wijzigingen in het bestuur plaatsgevonden.

Michael Sijbom is burgemeester van Dalfsen geworden en **Thom Weterings** kon zijn werkzaamheden voor ons door zijn andere bezigheden niet langer combineren. Ook **Paul Wallerbos** (adviseur), die zich in de beginfase intensief met de ontwikkelingen heeft beziggehouden, is gestopt. Alle drie willen we hartelijk bedanken voor hun inzet en inbreng.

Het huidige bestuur:

- **Carmen Vreman** – voorzitter (*Achterhoek*)
- **Hugo de Vries** – secretaris (*Achterhoek*)
- **Peter van Heek** – penningmeester (*Achterhoek*)
- **Gerben Koopmans** – bestuurslid (*Twente*)
- **Sjoerd Nijhuis** – bestuurslid (*Twente*)



Tot slot

De komende periode wordt belangrijk. We blijven de ontwikkelingen nauwlettend volgen, blijven aandringen op openheid en duidelijkheid en zullen ons blijven inzetten voor een **toekomstbestendige oplossing voor het goederenvervoer, met zo weinig mogelijk overlast voor de mensen die langs de spoorlijnen wonen.**

We houden jullie uiteraard op de hoogte van de verdere ontwikkelingen.

Met vriendelijke groet,

Het bestuur

Stichting Stop de Noordtak

Bijlage 1

Stichting Stop de Noordtak

Uit een vreselijk gevoel van onmacht over de impact van de geplande Noordtak ontstond Stichting Stop de Noordtak: een initiatief vanuit de samenleving, waarin inwoners, ondernemers en maatschappelijke organisaties de krachten bundelden om gezamenlijk invloed uit te oefenen op de besluitvorming en een stem te geven aan de mensen. Al decennia lang wordt er over onze leefomgeving waar natuur, leefbaarheid, hechte gemeenschappen en landbouw van groot belang zijn gesproken terwijl nog nooit is aangetoond dat er enige nut en noodzaak is een Noordtak aan te leggen. Dat zorgt voor zoveel onrust en frustratie van omwonenden. Daarbij is al verschillende malen aangetoond dat de Noordtak nooit rendabel zal zijn.

In de statuten van onze stichting staat onder andere,

De stichting heeft als doel:

- a. het voorkomen dat de Noordtak van de Betuwelijn het Achterhoekse en Twentse landschap doorsnijdt, waardoor de leefbaarheid, het landschap, de natuur, de waterlopen en de landbouw onherstelbaar wordt ondermijnd

Achtergrond

Over de Betuweroute en de mogelijke Noordtak wordt al tientallen jaren gesproken. In 1992 sloten Nederland en Duitsland het *Verdrag van Warnemünde*, waarin beide landen zich verplichtten het goederenvervoer via de Betuweroute goed te faciliteren. In de praktijk is dit niet gebeurd.

Problemen aan Duitse zijde

- Duitsland stelt de aanleg van het noodzakelijke *Derde Spoor* steeds opnieuw uit.
 - Oorspronkelijke oplevering: **2003**
 - Later uitgesteld naar **2030**
 - Nu opnieuw verschoven naar **minstens 2036**
- Duitsland wil zich niet vastleggen op een definitieve datum.
- Volgens onderzoek DeutschlandTakt heeft Duitsland plannen om het Duitse spoor zodanig aan te passen dat er 2 grote hubs komen, waaronder in Duisburg en Hannover. Dit ligt dichterbij **Hamburg en Bremen**, waardoor de positie van hen versterkt word en doorvaren aannemerlijker worden de verbinding naar Noord- en Europa voor goederenvervoer.



- **Situatie aan Nederlandse zijde**
- De haven van Rotterdam dringt aan op snelle optimalisatie van de Betuweroute vanwege vermeende groei. Die groei blijkt echter niet te bestaan: het goederenvervoer via Rotterdam daalt al vier jaar (2023: -6%, 2024: -0,7%, 2025: -1,7%).

De Noordtak

- In 1999 schrapte minister Netelenbos de Noordtak:
 - Duitsland had geen behoefte aan deze verbinding.
 - De kosten van **5 miljard euro** stonden niet in verhouding tot de verwachte opbrengst.
- In 2026 is deze situatie onveranderd:
 - Hamburg en Bremen blijven tegenwerken.
 - Er is geen enkel onderzoek dat aantoont dat de Noordtak rendabel zou worden.

Gebrek aan overleg

Stop de Noordtak en Natuur en Milieu Gelderland hebben herhaaldelijk aangedrongen op overleg op ministerieel niveau om een gezamenlijk plan te maken voor het goederenvervoer. Tot nu toe is er **geen duidelijkheid** over de stand van dit overleg. Duitsland investeert in eigen infrastructuur en vaart daarmee een eigen koers vaart (DeutschlandTakt) Dat heeft voor Nederland vergaande gevolgen. Vervolgens gaat Nederland daarover niet met Duitsland in gesprek. Ondertussen werken drie kostbare onderzoeksgroepen aan rapporten, terwijl onduidelijk blijft wat Duitsland überhaupt wil. Dit leidt tot **onnodige verspilling van Nederlands belastinggeld**.

Verbeteringen aan het bestaande spoor

Minister Netelenbos beloofde destijds ook geld om de overlast langs het bestaande spoor te verminderen. Zolang het Derde Spoor niet functioneert, is daar nog veel te verbeteren. De bewoners die overlast ervaren langs het bestaande spoor raken gefrustreerd. Er zijn talloze gesprekken en goede bedoelingen maar de overlast vermindert niet structureel. Deze investeringen in leefbaarheid staan los van de Betuweroute en moeten **op korte termijn** worden uitgevoerd.

Conclusie

1. **Stop met doormodderen.** Ontwikkel samen met Duitsland een toekomstbestendig plan voor het goederenvervoer.
2. **Investeer nu** in het verbeteren van de leefbaarheid langs het bestaande spoor.

Documentaire: Nachtmerrrie van de Achterhoek

https://www.bing.com/ck/a?!&&p=1ffd22a27fa4eff826ad556a03f518db95da03ed21cf72579cf8198961a8b346JmltdHM9MTc4Nzg3NTlwMA&ptn=3&ver=2&hsh=4&fclid=2c43ee4d-ea6c-68cd-1eec-f8b6eb176969&psq=nachtmerrrie+van+de+achterhoek&u=a1aHR0cHM6Ly93d3cueW91dHVhZS5jb20vd2F0Y2g_dj1KS0o0dzdfVmZlcw

Stelling die Stop de Noordtak in wil brengen is als volgt:

We moeten op het hoogste niveau met Duitsland samenwerken aan een toekomstbestendig plan voor goederenvervoer met contractafspraken waar we elkaar aan moeten houden.