

# STOP DE NOORDTAK

GEEN GOEDERENVERVOER DOOR TWENTE EN DE ACHTERHOEK



TEKEN OOK DE PETITIE OP [WWW.GEENNOORDTAK.NL](http://WWW.GEENNOORDTAK.NL)

Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat

Mw. V. Heijnen

Postbus 20901

2500 EX DEN HAAG

Afschrift aan:

- Colleges van Gedeputeerde Staten en Provinciale Staten van Gelderland en Overijssel
- Besturen 8erhk en Regio Twente, Achterhoek board, Twente board
- Colleges en raden van gemeenten Losser, Oldenzaal, Enschede, Hengelo, Haaksbergen, Berkelland, Oost Gelre, Oude IJsselstreek, Doetinchem, Zevenaar en Montferland

Betreft: Reactie op OAO-notitie GNOE

Enschede, 23 mei 2022

Excellentie,

Stichting 'Stop de Noordtak' vertegenwoordigt meer dan 60 maatschappelijke instellingen en bewonersorganisaties uit de Achterhoek en Twente die zich ernstige zorgen maken over de overlast van het spoorgoederenvervoer in Oost-Nederland en in het bijzonder de verkenning naar de aanleg van de Noordtak van de Betuwelijn. Wij hebben kennis genomen van de OAO-notitie GNOE, die is opgesteld door onderzoeksbureau APPM. In deze reactie willen wij een aantal onderwerpen behandelen, te weten:

- verbazing over het feit dat wij en onze achterban niet betrokken zijn bij het opstellen van de notitie,
- de oproep om de Noordtak als onrealistische oplossing niet verder te betrekken in onderzoek en besluitvorming en
- enkele inhoudelijke opmerkingen bij de notitie en nut en noodzaak.

## **Eenzijdige betrokkenheid bewoners**

In de methodische verantwoording van de notitie geeft APPM aan dat zij intensief heeft gesproken met belanghebbenden, waaronder bewonersorganisaties, zoals RONA en LPOGT. Er is echter geen contact geweest met Stichting Stop de Noordtak of één van de organisaties die zij vertegenwoordigt. Dit is een grote omissie omdat RONA en LPOGT op geen enkele wijze verbonden zijn met de streek waarin het tracé is ingetekend. Zij hebben daardoor geen zicht op de lokale belangen, laat staan dat zij deze kunnen vertegenwoordigen. Wij vinden het dan ook een grote misstap in het onderzoeksproces dat de bewoners en maatschappelijke instellingen in de Achterhoek en Twente niet betrokken zijn bij de verkennende studie, temeer omdat wij al sinds december 2021 op allerlei manieren ons hoorbaar en zichtbaar hebben gemaakt. Dit maakt dat de OAO-notitie GNOE eenzijdig en onvolledig is.

## **Noordtak geen serieuze optie**

Wij kunnen ons deze omissie wel voorstellen als je bekijkt hoe de Noordtak uiteindelijk onderdeel van het debat is geworden, namelijk door een oproep van de Tweede Kamer om ook onderzoek te doen naar deze variant. Uit reacties van vele Kamerleden begrijpen we dat zij indertijd onvoldoende beseften welke grote onrust dit onder vele inwoners heeft veroorzaakt. Zonder verder onderzoek naar nut en noodzaak of varianten is nu al helder dat door de hoge kosten, - een reden om eerder deze spoorlijn al in een vroegtijdig stadium in 2014 niet verder uit te werken -, de onherstelbare schade aan natuur en landschap en de maatschappelijke implicaties de Noordtak geen serieuze optie is. Daarom stellen wij voor dat de staatssecretaris of de Tweede Kamer dit nu ook uitspreekt, waardoor verdere brede langdurige onrust onder bewoners, landbouwers en natuurorganisaties vermeden wordt. Het is in niemands belang deze optie nog gedurende lange tijd te laten bestaan.

## **Inhoudelijke opmerkingen**

We hebben een aantal inhoudelijke opmerkingen op de notitie

- Een groot aantal maatschappelijke organisaties, Duitse EUREGIO-partners en brancheorganisaties over de grens hebben zich lopende het onderzoek kritisch uitgelaten over de spoorambities in Oost-Nederland. Deze geluiden staan niet in het rapport en dat is een tekortkoming, omdat alleen de geluiden van belanghebbende anderen (havenbedrijf, RONA, LOPGT, spoorvervoerders) wel een plek hebben gekregen. De keuze om direct belanghebbende inwoners uit de Achterhoek en Twente niet te betrekken in de verkennende studie moet in een afzonderlijke paragraaf verantwoord worden en in de samenvatting nadrukkelijk worden genoemd. Daarbij moet in ieder geval antwoord worden gegeven op de volgende twee vragen:
  - wat waren de overwegingen om de bovengenoemde partijen niet in het onderzoek te betrekken?
  - wat zegt het ontbreken van deze partijen over de opgehaalde knelpunten, oplossingsrichtingen en aanwijzingen voor vervolgonderzoek?
- In het stuk ontbreekt een afweging voor de gekozen probleemafbakening. Door de capaciteit op het spoor als probleem te definiëren en het vanuit de bedrijfskunde en transport en logistiek te benaderen, wordt als vanzelf gekeken naar de uitbreiding van spoorweginfrastructuur. Het resultaat is een marginaal instrumenteel debat waarbij de belangen van bewoners aan het huidige spoor lijnrecht tegenover de belangen van bewoners langs een eventuele Noordtak van de Betuweroute geplaatst. Naar ons idee moet in de discussie het accent niet worden gelegd op 'waar' er goederen over het spoor worden vervoerd. Het moet gaan over de vraag 'of' het in het publiek belang om kostbare ruimte en het welzijn van Nederlandse burgers op te offeren voor de overslag in Rotterdam en het transporteren van goederen naar andere delen van Europa of zelfs daarbuiten. En zo ja; hoe het verlies van goed functionerende gemeenschappen, authentieke landschappen en Europees beschermde natuur kwantitatief wordt gewogen ten opzichte van een ongestoorde logistieke operatie.
- De voorgestelde ontwikkeling van het goederenvervoer zijn ontleend aan bedrijfseconomische wensbeelden van bedrijven, brancheorganisaties en lobbyisten. Het zijn allerm minst serieuze prognoses. In het rapport moet dan ook een betere weergave komen van hoe deze wensbeelden cq ambities zich uiteindelijk hebben verhouden tot hoe de werkelijkheid zich de afgelopen decennia heeft aangediend.
- Naast de inhoudelijke en methodische kanttekeningen, zou ook een procesmatige reflectie over de aanpak van dit onderzoek wenselijk zijn. De uitkomst hiervan moet een aanbeveling zijn over hoe deze studie vanaf de start op een andere wijze had kunnen worden aangepakt.
- In het rapport wordt gesteld dat spoorambities in Oost-Nederland zich laten verbinden met een aantal maatschappelijke ontwikkelingen, zoals duurzaamheid, gezondheid en verstedelijking. Deze ontwikkelingen worden niet uitgewerkt, waardoor het niet eenvoudig is om deze

samenhang te reconstrueren. Ook worden niet alle doelen en ambities die genoemd worden op pagina 5 meegenomen. Zo wordt nadrukkelijk genoemd op pag. 11 dat de EU-Green deal niet is meegenomen waarmee het rapport onvolledig is. Ook modal shift en toekomstige andere strategische keuzes van vervoerders zijn niet meegenomen. Recentelijk nog werd bekend dat bij de realisatie van grote infrastructurele werken niet wordt gekeken naar de Klimaatdoelen op langere termijn. Eén zo'n klimaatdoel is volledig fossielvrij te zijn in 2050. Rond de 50% van de huidige overslagcapaciteit van zeehavens wordt gevormd door fossiele brandstoffen (kolen en olie)! Het maakt duidelijk dat ambities en prognoses door elkaar worden gehaald en de prognoses absoluut bijgesteld dienen te worden.

- Evenmin zijn, zoals hierboven al betoogd, vertegenwoordigers van deze maatschappelijke ontwikkelingen (zoals Stichting Stop de Noordtak) betrokken in de studie. Gelet op de in de projectgroep betrokken organisaties, de in de stakeholderanalyse bevroegde partijen en de in de documentstudie geanalyseerde stukken, ligt het voor de hand dat dit rapport gaat over het bevorderen van goederenvervoer en niet over hoe goederenvervoer zich verhoudt tot deze maatschappelijke ontwikkelingen. Dat moet worden aangepast in het rapport.
- Het is goed dat in het rapport een onderscheid wordt gemaakt tussen drie typen interventies; routevarianten, niet-infrastructurele maatregelen en no-regret maatregelen.
- Bij de niet-infrastructurele maatregelen moet er nadrukkelijk aandacht zijn voor de publieke sturingsmogelijkheden en handhavende bevoegdheden om overlast op het bestaande spoor te verminderen. En er moet aandacht zijn voor nieuwe beperkende beleidsrichtlijnen ten aanzien van de bedrijfseconomische activiteiten van logistieke partijen. De kosten van de overlast die zij veroorzaken worden nu vermaatschappelijkt. Het is logischer dat deze voor rekening komen van de overlastgever. Hierbij gaat het in ieder geval om maximale beladingen, maximale treinlengten en materiaalkeuzen ten aanzien van locomotieven en wagons.
- De oplossingsrichting dat er gezocht moet worden naar mogelijkheden om treinen te verlengen tot 740 meter (onder no-regret maatregelen), verhoudt zich niet tot de aanleiding van de studie en de oplossingsrichtingen die moeten worden gezocht in het reduceren van overlast door een actieve overheidsbemoediging (zie bovenstaande punt). Deze denkrichting moet dan ook uit het onderzoeksrapport worden gehaald of beter worden onderbouwd.
- We missen een aantal zaken nl.
  - de erkenning dat de rol van Duitsland cruciaal is bij het verder vervoer van goederen en zonder met hen echt goede afspraken te maken het niet mogelijk is een beslissing te nemen over de groei van goederenvervoer;
  - de noodzaak om te kijken naar alternatieve mogelijkheden om te vervoeren naast het spoorvervoer over binnenvaartwegen en/of zee;
  - de meer principiële vraag of onze economie wel moeten blijven groeien, gezien onze andere grote opgaven waar we voorstaan zoals het klimaat en de circulaire economie.

Wij hebben vertrouwen dat u verdere vervolgstappen zet, die zowel een einde maken aan de onrust over de Noordtak als een keuze maken voor een spoorvervoer waar ook inwoners langs het bestaande spoor zo min mogelijk overlast hebben.

Hoogachtend,  
namens de Stichting "Stop de Noordtak",



Carmen Klein Goldewijk, voorzitter

Mede namens: Hugo de Vries, Thom Weterings, Peter van Heek



Michael Sijbom, bestuurslid

Bijgevoegd: lijst met ondersteuners van "Stichting Stop de Noordtak"

**Bijlage 1: Lijst met ondersteuners van “Stichting Stop de Noordtak”, stand 23-5-2033**

1.	Stichting Twenteroute PLUS	29.	Buurtvereniging Giezenveld
2.	<a href="#">St. Behoud Twents Landschap (SBTL)</a>	30.	Buurtvereniging 't Loo
3.	<a href="#">De Groene Waaier</a>	31.	St Leven met de Aarde
4.	<a href="#">Heelwegs Belang</a>	32.	St Behoud Kemnade en Waalse Water
5.	<a href="#">Stichting Mooi Groenlo</a>	33.	St. Douane Expeditie gebouw De Lutte
6.	Kernen Oost Gelre	34.	St. een Brug te Weing De Lutte
7.	Bomenstichting Achterhoek	35.	St. Natuur en Milieu Ootmarsum
8.	St. Dorpsbelangen De Lutte	36.	Stichting Anpak'n
9.	Stichting Dorpsraad Losser	37.	Sinderens Belang
10.	<a href="#">Museum Natura Docet</a>	38.	Buurtkring Driene
11.	<a href="#">Stichting Halfweg</a>	39.	Overijssels Particulier Grondbezit
12.	Gemeenschapsraad Rietmolen	40.	Landgoed Twickel
13.	Weidevogelvereniging Achterhoek	41.	Dorpsraad Boekelo
14.	Zieuwents belang	42.	Stichting Wijkraad Hasseler Es
15.	LTO Oost Achterhoek	43.	Stawel (St. Duurzame Plattelands-ontwikkeling Enschede)
16.	Westendorps belang	44.	Vereniging behoud Tweekelo
17.	Natuur en milieu Overijssel	45.	Brammelo en Holthuizen (belangengemeenschap de Hoeve)
18.	<a href="#">Stichting Landschap Overijssel</a>	46.	Buurt Hagmolenbeekweg/Grevenpaalweg
19.	St. Achterhoek weer Mooi (StAM)	47.	Varssevelds Belang
20.	St. Natuur- en Milieuraad Enschede	48.	"Laat de Hoeve niet zakken"
21.	Landgoed Lankheet	49.	Vereniging Behoud Hoge Boekel en Omgeving
22.	Stichting Geen Windmolens Hier	50.	Cultuurstichting Eeuwig erbarmen
23.	Stichting Natuur en Milieu Aalten	51.	St. Natuur- en milieuraad Hengelo e.o
24.	Belangenver. Voor-Beltrum & Avest	52.	Landgoed Bovenslinge
25.	IVN Oost Achterhoek	53.	Landgoed Hoenderbosch
26.	Raad van Overleg Beltrum	54.	Landgoed Hof te Boekelo
27.	Gemeenschapsraad Neede		
28.	DorpsCoöperatie Rekken		