

Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat
Mw. V. Heijnen
Postbus 20901
2500 EX DEN HAAG

In afschrift: College van Gedeputeerde Staten van Gelderland, provincieloket@gelderland.nl
College van Gedeputeerde Staten van Overijssel, postbus@overijssel.nl
Bestuur 8erhk, info@8rhk.nl
Bestuur Regio Twente, info@regiotwente.nl

Datum: 17 mei 2022
Betreft: gezamenlijke reactie op OAO-notitie GNOE
Kenmerk: 220054.MW
Behandeld door: Maarten Witberg

Geachte mevrouw Heijnen,

Deze dagen vinden de bestuurlijke overleggen plaats over de OAO-notitie GNOE die de opmaat vormt voor verdere verkenning van de opgave en oplossingen voor het spoorgoederenvervoer, waarbij de nadruk zal liggen op het spoornetwerk in Oost-Nederland.

Wij maken graag van de gelegenheid gebruik om onze wensen en bedenkingen omtrent dit proces en de mogelijke uitkomsten kenbaar te maken. Wij hebben onze reactie afgestemd met de Stichting Natuur en Milieu Overijssel, Landschap Overijssel, Natuurmonumenten, Stichting Het Geldersch Landschap en de Stichting Landschapsbeheer Gelderland. Deze organisaties onderschrijven de inhoud van deze brief.

Los bestaande problemen op, maar creëer geen nieuwe

Het goederenvervoer door Oost-Nederland wordt voor een belangrijk deel afgewikkeld via bestaand spoor. Wij erkennen dat dit een moeilijk houdbare situatie is. De uitbouw van het personenvervoer per spoor wordt belemmerd door het medegebruik voor goederentreinen. Overlast en gevaar vanwege goederentreinen door dichtbevolkt gebied moeten aangepakt worden. In de OAO-notitie wordt nu een vijftal varianten geïdentificeerd die mogelijk een infrastructurele oplossing bieden.

Als belangenbehartigers van natuur en landschap en als beheerders van waardevolle en onvervangbare landschappen en natuurgebieden spreken wij onze zorg uit dat deze varianten onherstelbare en niet compenseerbare schade aan landschap, natuur en cultuurhistorie in Oost Nederland kunnen toebrengen. In de regio zullen landschappen verder doorsneden worden. Lokaal worden dorpsgemeenschappen in tweeën gedeeld en dreigen unieke natuurgebieden te verdwijnen.

Wij zijn van mening dat het gestelde op blz. 21 van de OAO-notitie, namelijk dat bij inpassing zorgvuldig moet worden omgegaan met natuurwaarden en landschappelijke kwaliteiten, hier geen rekenschap van geeft. Zorgvuldige inpassing in het landschap en behoud en versterking van natuur moeten uitgangspunt en niet slotsom van het beleid vormen.

- Wij vragen u om aan de hoofddoelstelling toe te voegen dat bij uitbouw van de Goederencorridor, landschap en natuur als ondergrens geen vermijdbare en onherstelbare schade mogen lijden.

Nut en noodzaak is nog in het geheel niet aangetoond

Niettegenstaande de bestaande knelpunten, is nut en noodzaak van de voorgestelde varianten over nieuwe infra nog lang niet aangetoond.

Goederenvervoer over water en spoor is weliswaar veel milieuvriendelijker dan vervoer over de weg, maar goederenvervoer over spoor bedraagt maar een fractie van het wegvervoer, en dan nog voor specifieke segmenten van de goederenmarkt. Wij zijn er niet van overtuigd dat een nieuwe spoorlijn dat beeld wezenlijk gaat veranderen.

De volwaardige aansluiting van de Betuweroute op het spoornet in Duitsland is al meer dan tien jaar vertraagd. Dit vormt een rem op de benutting van de Betuweroute zelf, die nog niet aan de volledige capaciteit zit. Daardoor is het gebruik door goederentreinen van het gecombineerde net veel intensiever dan ooit de bedoeling is geweest.

De gehanteerde prognoses voor de groei van het goederenvervoer zijn ontleend aan de WLO-scenario's die in 2015 zijn vastgesteld. Wij constateren dat in de tussentijd de EU-green deal is vastgesteld waarmee naast hoge klimaatambities, ook de transitie naar een circulaire economie vormgegeven zal moeten worden. Krachtens de Green Deal moet in 2030 het gebruik van primaire grondstoffen met de helft zijn gereduceerd en in 2050 moet een geheel circulaire economie een feit zijn. Wat dit betekent voor transport en infrastructuur is nog nauwelijks verkend. Volumes, goederensoorten en herkomsten en bestemmingen zullen sterk veranderen. Daarbij komt dat de WLO-scenario's niet geschikt geacht worden voor een analyse over circulaire economie¹.

- Wij pleiten ervoor eerst en vooral in te zetten op optimaal gebruik van recent ontwikkelde infrastructuur en een definitief besluit over aanleg van nieuwe infrastructuur niet te nemen voordat met name de Betuweroute geheel en al benut is.
- Wij vragen u om de gehanteerde prognoses over ontwikkelingen in het goederentransport te herijken aan de hand van de opgave voor een overgang naar een circulaire economie, met inachtneming van de doelstellingen uit de EU-Green Deal en daarbij nadrukkelijk te kijken naar de rol en (kosten)effectiviteit van verschillende modaliteiten (weg, water, spoor, buis en luchtvaart).

Niet-infrastructurele maatregelen

Het verheugt ons dat een deel van de oplossing gezocht wordt in niet-infrastructurele maatregelen. Wij maken daarbij nog een enkele kanttekening.

Terecht is het vervoer van gevaarlijke stoffen aan strenge regels gebonden en leidt beheersing van externe veiligheid tot de doelstelling om dichtbevolkte gebieden te vermijden. Flankerende maatregelen kunnen hierin echter een belangrijke rol spelen: zo rijden er sinds vorig jaar geen chloortreinen meer door

¹ CPB en PBL, "Nederland in 2030 en 2050: Twee referentiescenario's", blz 20

Nederland dankzij aanpassing van de productieprocessen. In de OAO-notitie wordt aangegeven dat ook niet-infrastructurele ingrepen beschouwd zullen worden.

- Wij pleiten ervoor in de verdere verkenning het doelbereik van maximale inzet op niet-infrastructurele maatregelen goed in kaart te brengen.
- Wij pleiten ervoor bij verdere verkenning, wat betreft transport van gevaarlijke stoffen niet alleen regelgeving, maar ook beperking van volumes door aanpassingen van logistiek en bedrijfsprocessen te betrekken.

Wij spreken de hoop uit dat u onze wensen als wezenlijke en noodzakelijke aanvulling op een eventuele verdere verkenning ziet en deze dan ook zult vertalen in de kaders daarvoor.

Wij zijn altijd bereid om deze brief mondeling of schriftelijk nader toe te lichten.

Mede namens

M. Nijboer, Directeur Stichting Natuur en Milieu Overijssel,

M. Sijbom, Directeur-bestuurder Landschap Overijssel,

L. Berris, Provinciaal ambassadeur Natuurmonumenten Gelderland en Utrecht,

P. van den Tweel, Directeur-bestuurder Stichting Het Geldersch Landschap,

A. Vriend, Directeur-bestuurder Stichting Landschapsbeheer Gelderland

Hoogachtend,



D.H. van Uitert

Voorzitter Vereniging Natuur en Miliefederatie Gelderland