

Aan lid van Provinciale Staten
De heer T. van Kesteren

Datum : **15 MEI 2019**
Documentnr. : 2019-039068/20/A.14
Dossiernummer : K13623
Behandeld door : E. Stuij
Telefoonnummer : (050)316 4509
Antwoord op : uw brief van 25 april 2019
Bijlage :
Onderwerp : Schriftelijke vragen over het mobiliteitsbeleid van de provincie Groningen

Geachte heer Van Kesteren,

Hierbij beantwoorden wij uw schriftelijke vragen over bovengenoemd onderwerp, zoals u die ons heeft gesteld in uw brief van 25 april 2019.

- 1. Kan het college uitleggen waarom bij de planontwikkeling voor infrastructuur het 'Witboek transport 2050' Vervoer 2050 (een brede strategie vastgesteld door de Europese Commissie om de mobiliteit toe te laten nemen en emissies doen afnemen) niet is meegenomen?**
<https://europadecentraal.nl/onderwerp/overige-onderwerpen/vervoer/vervoer-en-milieu/vervoer-2050/>

U refereert aan het Witboek transport 2050 uit 2011. Inderdaad hebben wij in ons beleid niet letterlijk verwezen naar dit Witboek. Doorvertaling van dergelijk strategisch beleid volgt logischerwijs de volgende stappen: EU => nationaal beleid (via de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte) => provinciaal beleid (Omgevingsvisie Groningen) => gemeentelijk beleid (gemeentelijke verkeers- en vervoerplannen).

In ons beleid, dat de Staten met het besluit over de Omgevingsvisie zelf hebben vastgesteld, kunt u veel beleidslijnen herkennen, die ook in het Witboek worden aangedragen. Zoals een sterke inzet op CO2-reductie, een sterke inzet op duurzame mobiliteit (verbetering van openbaar vervoer en fiets, gedragsbeïnvloeding met mobiliteitsmanagement, stapsgewijs steeds schonere en zuiniger vervoermiddelen in de openbaar vervoersconcessies) en verbetering van de modaliteiten spoor en water.

- 2. In het Witboek transport is over het goederenvervoer het volgende afgesproken: – een verschuiving van 50% van het middellange passagiers- en goederenvervoer van de weg naar het spoor en het water. Onder middellange afstand wordt internationaal verstaan tussen de 300 en 600 kilometer vanaf het startpunt. Omdat we de afgelopen jaren hiervan in Groningen onvoldoende hebben terug gezien in beleidsnota's en/of verkeersprojecten, vraagt onze fractie aan het College van GS waarom we dergelijke afspraken niet concreet terug zien in het mobiliteitsbeleid?**

Het Rijk refereert in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte aan deze Europese doelstelling en baseert mede hierop zijn investeringen in het (inter)nationaal mobiliteitsnetwerk. Als provincie zien wij met name kansen voor het personenvervoer per trein van/naar de Randstad en Bremen/Hamburg en voor goederenvervoer over water.

Vandaar onze inzet op versnelling van de verbinding Randstad-Groningen, de Wunderline en de Hoofdvaarweg Lemmer-Delfzijl (inclusief Zeesluis). Op het spoor constateren wij dat het huidige aanbod aan spoorcapaciteit voor goederenvervoer groter is dan de vraag vanuit de markt. Anders gezegd, de markt maakt richting en binnen Noord-Nederland maar mondjesmaat gebruik van de capaciteit die er is. In de toekomstscenario's van de Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse blijft op het traject tussen Zwolle en Groningen steeds nog een onbenut goederenpad per uur per richting voor het goederenvervoer beschikbaar.

Overigens zijn de investeringen die wij samen met het rijk doen voor vergroting van de spoorcapaciteit, zoals de aanpak van het knelpunt Herfte, gunstig voor zowel personen- als goederenvervoer.

Voorts hebben wij in 2015 een regeling ingesteld voor subsidie op de meerkosten van goederentreinen die tussen Veendam en Duitsland moeten omrijden via Onnen. Hiermee wilden wij zicht krijgen op het effect van aanleg van de Oostboog Veendam op de marktvrage. Helaas gooide het ongeluk met de Friesenbrücke al snel roet in het eten.

3. Bij de ingekomen stukken van derden zat het volgende rapport: Quick scan potentie clusteraanpak spoorvervoer gevaarlijke stoffen (1 dec 2018).

<https://www.rijksoverheid.nl/ministeries/ministerie-van-infrastructuur-en-waterstaat/documenten/rapporten/2018/12/20/bijlage-2-spps-quick-scan-potentie-clusteraanpak>
(Zie bladzijde 10: 4.5.3 Mogelijke oplossingen) *Het cluster Delfzijl is van economisch belang voor onze provincie, maar voor het cluster Delfzijl zijn geen directe voor de hand liggende oplossingen denkbaar. Vervoersstromen naar bestemmingen van leveranciers en klanten zijn niet/nauwelijks bekend. Op welke wijze betreft het College van GS dergelijke informatie in het mobiliteitsbeleid?*

Aanleiding voor het betreffende rapport is dat er jaarlijks diverse overschrijdingen zijn van de risicoplafonds van het landelijke Basisnet spoor. De centrale vraag van de quick scan is om te onderzoeken welke vervoersstromen per spoor van en naar de grote chemische clusters zich zouden lenen voor een aanpak gericht op het verleggen of voorkomen van vervoer per spoor. Gedachte is dat zowel het verleggen als het voorkomen binnen een cluster kansrijker kan zijn indien meerdere bedrijven actief zijn met dezelfde stoffen. Uit de Monitoringsrapportage Basisnet Spoor 2017¹ in opdracht van het rijk blijkt dat er in Noord-Nederland geen overschrijdingen van de risicoplafonds zijn of dreigen. De overschrijdingen elders liggen op tracés waarin vervoer naar Delfzijl nauwelijks een rol speelt. Er zijn kortom ten aanzien van het vervoer van gevaarlijke stoffen op het spoor geen knelpunten in of buiten onze provincie waarop wij met ons mobiliteitsbeleid invloed kunnen uitoefenen.

4. In 2013 hebben de Staten het volgende vastgesteld: 'Economische visie Eemsdelta 2030'

https://www.provinciegroningen.nl/fileadmin/user_upload/Documenten/Downloads/rapport_eemsdelta_lowresversie_voor_19nov.pdf. Hierin werd ook over ontsluitende infrastructuur esproken. Het volgende citaat: *Aansluiting Delfzijl met spoorverbinding Groningen – Nieuweschans. Voor de veiligheid en de leefbaarheid van elf kernen (onder andere Winschoten, Hoogezand-Sappemeer, Groningen, Appingedam en Delfzijl) is het goed om het spoor vanaf Oosterhorn een andere route te laten volgen. De verkeersdruk op dit spoor is nu nog beperkt, maar zal gaan toenemen. De verwachting is echter dat in 2030 ca. 21% van het goederenvervoer het transport van gevaarlijke stoffen voor het chemiepark Oosterhorn betreft. Knelpunt daarbij is dat de treinen die de gevaarlijke stoffen vervoeren tussen de reizigerstreinen door rijden en dat kan problemen opleveren voor de dienstregeling. Tevens leidt dit tot een extra geluidsbelasting van 3-7 dB(A). Ook vanwege de landelijke ambities om het vervoer via de weg steeds meer via spoor en water te laten verlopen kan het tracé steeds drukker worden.*

Doel: verbetering van de externe veiligheid en leefbaarheid

Termijn: vervolgaanpak voor 2025 bepalen

Eerste vervolgstap: de gemeente Delfzijl neemt het initiatief voor het uitvoeren van een onderzoek naar de noodzaak en de haalbaarheid

Product: een haalbaarheidsonderzoek

Ziet het College van GS een dergelijk onderzoek niet als een provinciale taak omdat het niet alleen om de gemeente Delfzijl gaat maar ook over het grondgebied van Midden Groningen? En

¹ Te vinden op: <https://www.infomil.nl/onderwerpen/veiligheid/basisnet-0/spoor/#h979c1e76-d694-4b59-bd38-5da9d74158a9>

zo nee waarom niet? Is dit haalbaarheidsonderzoek al gereed? En zo ja, waarom hebben de Staten dit nog niet ontvangen?

Zoals in de Economische visie Eemsdelta is aangegeven, ligt voor de Eemsdelta de prioriteit van de gezamenlijke overheden tot 2030 bij projecten als de verdubbeling van de N33 Midden, de spoorverbinding Roodeschool-Eemshaven, de aanpak van de N360 en de Hoofdvaarweg Lemmer-Delfzijl. Bij vraag 3 hebben wij al aangegeven dat er qua vervoer van gevaarlijke stoffen in onze provincie geen knelpunten zijn. Voorts constateren wij dat voor het goederenvervoer de Hoofdvaarweg Lemmer-Delfzijl vele malen belangrijker is dan het spoor. Om een idee te geven, van het goederenvervoer tussen Rotterdam en de Eemsdelta vindt 58% plaats over het water en 3% over het spoor. Vandaar dat wij geen aanleiding zien om te tornen aan de afspraak dat de gemeente Delfzijl het initiatief neemt voor het uitvoeren van een haalbaarheidsonderzoek naar een spoorverbinding Groningen-Nieuweschans en dat dit onderzoek er voor 2025 ligt.

- 5. Kan het college van GS verklaren waarom er 6 jaar na de definitieve vaststelling van de economische visie Eemsdelta nog steeds geen standpunt bekend is over de haalbaarheid van deze spoorverbinding. Kan het College van GS aangeven wanneer PS het standpunt van GS hierover tegemoet kunnen zien?**

Zie het antwoord op vraag 4.

- 6. In vergelijkbare regio's wordt werk gemaakt van het ontsluiten ervan (bijvoorbeeld de spoorlijn Gent – Terneuzen (<http://gentsekanaalzone.be/spoorlijn-gent-zelzate-terneuzen/>) Daar hebben volksvertegenwoordigers vergelijkbare vragen. Het eerder genoemde project (Aansluiting Delfzijl met spoorverbinding Groningen – Nieuweschans) is begroot op meer dan 112 miljoen Euro, en is daarmee 'MIRT waardig'. Kan het college verklaren waarom dit niet in het MIRT staat?**

In ons antwoord op vraag 4 hebben wij aangegeven waarom dit project voor ons geen prioriteit heeft. Verder wijzen wij u erop dat voor een MIRT-waardig project meer nodig is dan een inschatting dat een project meer dan € 112,5 miljoen zal gaan kosten. Er zal sprake moeten zijn van een stevige nut en noodzaak die een rijks- en regionale investering van een dergelijke omvang rechtvaardigt. En er zal hoe dan ook sprake zijn van een groot beslag op regionale financiële middelen: de eerste € 112,5 miljoen zal uit de regio (lees provincie en gemeenten) moeten komen en ook voor het deel boven de € 112,5 miljoen zal dan nog vanuit de regio cofinanciering moeten komen.

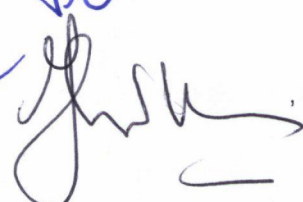
Wij vertrouwen erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Groningen:



, voorzitter.



, locosecretaris.