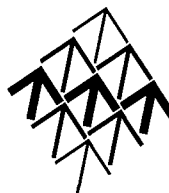


Dryport Emmen-Coevorden

Raadhuisplein 1
7811 AP Emmen
t. 14 0591
f. 0591 685599

Postbus 30001
7800 RA Emmen
e. gemeente@emmen.nl
i. www.emmen.nl

**Gemeente
Emmen**

Aan de raad van de gemeente Emmen

Afdeling Beleid en Regie

team
Ruimtelijk Beleid

ons kenmerk
12.441663

uw kenmerk

bijlage
1 (brief)

behandeld door
H. de Jong

BSN

datum
12 december 2012

telefoon
14 0591

fax
(0591)685599

e-mail
gemeente@emmen.nl

onderwerp
Beantwoording schriftelijke vragen ex art. 38 RvO

Geachte leden van de raad,

Aan u is gezonden de door de fractie van Wakker Emmen met toepassing van artikel 38 van het Reglement van Orde voor de vergaderingen van de raad gestelde schriftelijke vragen, ingeboekt op 16 november 2012.

Overeenkomstig de gedane toezegging treft u bijgaand aan een afschrift van de brief die is gezonden ter beantwoording van de gestelde vragen.

Hoogachtend,
burgemeester en wethouders van Emmen,
de gemeentesecretaris,

A.J. Mewe

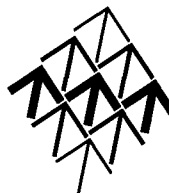
de burgemeester,

C. Bijl

Dryport Emmen-Coevorden

Raadhuisplein 1
7811 AP Emmen
t. 14 0591
f. 0591 685599

Postbus 30001
7800 RA Emmen
e. gemeente@emmen.nl
i. www.emmen.nl

**Gemeente
Emmen**

Aan de raadsfractie Wakker Emmen
T.a.v. de heer R. van der Weide
Hunenoord 10
7822 BP EMMEN

Afdeling Beleid en Regie

team
Ruimtelijk Beleid

ons kenmerk	uw kenmerk	bijlage	behandeld door	BSN
12.441662	15 november 2012	-	H. de Jong	
datum	telefoon	fax	e-mail	
13 december 2012	14 0591	(0591)685599	gemeente@emmen.nl	

onderwerp

Vragen ex artikel 38 van het Reglement van Orde voor de vergaderingen van de raad

Geachte heer Van der Weide,

Voorafgaande aan de beantwoording van de vragen, door uw raadsfractie met toepassing van artikel 38 van het Reglement van Orde voor de vergaderingen van de raad gesteld bij brief van 15 november 2012, hechten wij er aan om op te merken dat Dryport Emmen-Coevorden een initiatief betreft dat vanuit regionaal denken is ontstaan. Met regionale samenwerking op het gebied van transport & logistiek kan meer kritische massa en een krachtiger profilering gerealiseerd worden. Verschillende regio's in Nederland presenteren zich al actief als logistiek knooppunt en ontwikkelen gezamenlijk activiteiten. Deelnemende steden voegen ieder hun specifieke kenmerken toe op het gebied van transport & logistiek die in samenhang en cumulatief de regio krachtig positioneren als aantrekkelijke vestigingsregio. Voorbeelden zijn onder meer de aan GOLD¹ deelnemende regio's Venlo-Venray, Arnhem-Nijmegen, Sittard-Geleen, Twente en Meppel-Zwolle-Kampen. Met Dryport wordt ingespeeld op het transitiedenken in de transportsector, waarbij het Rijk een grotere rol binnen de modal shift² toekent aan het spoor- en watervervoer. Volumegroei, congestievrije bereikbaarheid, arbeidsmarkt en milieu zijn daarbij de belangrijkste aandachtspunten voor het Rijk.

Antwoorden op de door u gestelde vragen:

1a: Welke functie moet de terminal gaan vervullen en op welke locatie moet de terminal gerealiseerd worden?

Functie: Overslag, warehousing³ en daaraan gerelateerde diensten door Emmtec Services en mogelijk voor het gehele bedrijfsgebied van Emmen en omgeving.
Locatie: In de directe omgeving van Emmtec.

¹ GOLD: Samenwerking grensregio's met terminals in Gelderland, Overijssel, Limburg en Drenthe

² Modal shift: overgang van wegvervoer naar ander vervoer zoals spoor, water en lucht

³ Warehousing: laden/lossen, orderpicken, palletiseren, omstapelen en/of foliën, klimaatcontrole en coderen.

1b: Welke bedrijven zijn ondergebracht in de Coöperatieve Vereniging?

De Vereniging is nog in oprichting. Er heeft nog geen werving van leden plaatsgevonden.

1c: Op welke wijze kunnen bedrijven in de gemeente Emmen profiteren van het Dryport concept?

Het Dryportconcept biedt bedrijven meer keuzemogelijkheden en voordelen wat betreft modal shift⁴ en value added logistics⁵

1d: Kan het vestigen van een satellietterminal ook nadelige gevolgen hebben voor de Emmer economie?

We verwachten geen nadelige gevolgen voor de Emmer economie. Activiteiten op een railterminal genereren doorgaans directe en indirecte werkgelegenheid.

2a: Welke conclusies zijn getrokken en zijn veelbelovend?

De onderzoekers constateren onder meer dat de goederenstromen op en langs onze regio van voldoende omvang zijn. De regio bewijst internationale spelers aan te kunnen trekken en actief te zijn in voor Nederland belangrijke economische sectoren. Door bundeling van goederenstromen en samenwerking kunnen meer efficiënte en dikkere vervoerstromen worden gerealiseerd.

Bedrijven uit Emmen verwachten dat de regio op economisch en logistiek gebied een belangrijke rol gaat spelen binnen Nederland, waardoor er behoefte zal ontstaan aan een satelliet railterminal.

2b: Binnen hoe zo'n termijn kan de gemeente Emmen profiteren van het Dryport concept?

De contacten die we nu hebben met Rijk, provincies en bedrijfsleven elders in Nederland laten een belangrijk verschil zien met enkele jaren terug. Men heeft inmiddels een beeld van deze regio en wat deze te bieden heeft op het gebied van transport & logistiek. Dit is een voorwaarde om organisaties te interesseren om economische activiteit in deze regio te gaan starten.

2c: Hoeveel werkgelegenheid moet dit gaan opleveren

Door actief in te spelen op de transitie opgaven in de transportsector willen wij een bijdrage leveren aan behoud van de werkgelegenheid in Emmen. In de huidige macro-economische situatie is dit een belangrijke opgave.

2d: Wat voor type bedrijven dienen naar Emmen te worden getrokken?

Het NEA rapport noemt onder meer bedrijven die zich richten op verpakken en ompakken, containercleaning, stoffen/strippen (meerdere kleine partijen in één container stoppen of verwijderen) en regionaal voor- en natransport.

2e: Welke resultaten heeft de externe kwartiermaker opgeleverd en wat zijn de kosten van deze kwartiermaker en hoeveel heeft de gemeente Emmen hieraan bijgedragen?

Door inzet van een 'kwartiermaker' is commitment en samenwerking tot stand gebracht met de Nederlandse zeehavens, met andere logistieke regio's (GOLD)⁶, met verladers en vervoerders in de regio (Ondernemersplatform) binnen het Topteam Logistiek met de Rijksoverheid.

De investering in deze activiteiten ad totaal € 125.630,- is gedekt uit het Interreg (IV-B)-budget voor Dryport.

⁵ Value added logistics: inpakken, ompakken, labelen, sorteren, kwaliteitscheck, assemblage, facutering, volgsystemen (track&trace), douanefaciliteiten, transport e. d.

2f: Het voorliggende rapport dateert van 2012, maar lezing leert dat het nog steeds is gebaseerd op inzichten van voor 2008. Wat is de verwachte economische groei voor Emmen uit de aannames en verwachtingen die in de rapportage opgediend worden?

Over verwachte economische groei zijn geen uitspraken gedaan. Consolidatie en versterking van vestigingsvoorwaarden voor het huidige bedrijfsleven is belangrijk.

2g: Er is al ruim drie en een halfjaar onderzoek en zogenaamd voorwerk gedaan; wat is er werkelijk en feitelijk bereikt met de inzet in die drie en een halfjaar?

Zie ook het antwoord op vraag 2^e .

Er ligt een breed gedragen visie op de logistieke mogelijkheden van onze regio (ondernemers en overheden), Emmen-Coevorden is een logistieke hotspot en heeft de Duitse GVZ-status verkregen. Ondernemers in de regio werken actief mee aan de realisering van het Dryport concept en wij werken samen met onze GOLD-partners aan de positionering van onze regio in Rijks- en Europese beleidskaders.

2h: Er wordt in de rapportage verwezen naar verschillende onderzoeken. Onderzoeken van Ecorys, NEA en ISM Stenden. De genoemde rapporten zijn niet als bijlage te vinden bij de rapportage RIS.5747. Controle op de bevindingen is dus niet mogelijk. De wethouder wordt verzocht deze rapporten alsnog te verstrekken.

De genoemde rapporten worden in de raadsportefeuille ter inzage gelegd.

3a: Op welke wijze kan de gemeente Emmen profiteren van de ontwikkeling van de haven van Coevorden indien de binnenvaart ontwikkeld wordt en er meer over het water wordt getransporteerd?

Gezien de onderlinge afstanden zijn de binnenhavens van Coevorden, Meppel en Haren (Duitsland) aanvullend op elkaar interessant voor het Emmense bedrijfsleven.

3b: Het Gold convenant spreekt over "Hotspots" van formaat. Hoe wordt de beperkte Infrastructuur van de regio Zuidoost Drenthe een plaats toegedacht in de verwezenlijking van de term "Hotspot"?

Dryport levert argumenten aan de lobby van SNN en ander partijen, gericht op de verbetering van de huidige infrastructuur . Daarbij gaat het vooral om de sporen Emmen-Zwolle en Coevorden-Nordhorn/Rheine en het deel van de autoweg E233 tussen de A31 en Cloppenburg.

3c: Voorafgaand aan de aan het Gold convenant heeft de gemeente Emmen een samenwerkingsovereenkomst gesloten met 12 grote verladers en vervoerders. Welke vervoerders en verladers zijn dat. Hoeveel van deze bedrijven zijn in Emmen gevestigd of gaan zich hier vestigen.

Aan het Ondernemersplatform nemen deel Draka Energy& Infrastructure, Lubbers Transport, Fresenius Kabi Hemocare, Brinkman Trans-Holland, Euroterminal Coevorden, Transpa Emmen, Norit Nederland, Graaco Logistics, Procter&Gamble Pet Care, Green Whale Logistics, Bentheimer Eisenbahn en Nijhof Wassink Transport. Hiervan zijn er zeven in Emmen gevestigd.

3d: Zijn uit de afspraken die voortvloeien uit de samenwerkingsovereenkomst, het Gold convenant en uit de contacten die zijn gelegd met het netwerk "Zeehavens, Transport en Logistiek" van de kwartiermaker Rob Spiering, harde toezeggingen over arbeidsplaatsen voortgekomen?

Dergelijke documenten hebben niet de functie om uitspraken te doen over arbeidsplaatsen.

3 e: Indien er geen harde toezeggingen uit deze overeenkomsten en contacten zijn voortgekomen, kan de wethouder dan harde toezeggingen geven dat er door deelname aan de uitvoering van het nu voorliggende plan Dryport geen arbeidsplaatsen in de gemeente Emmen verdwijnen?

De arbeidsmarkt in Emmen wordt niet uitsluitend bepaald door de ontwikkeling van het Dryport concept. Factoren als vestigingsmotieven, internationale arbeidsverhoudingen in de transportsector en de macro-economische situatie hebben elk een autonome invloed.

3f: Op welke wijze kan Emmen hiervan profiteren, terwijl Emmen geen plaats heeft op de spoorverbinding en Coevorden wel?

Zowel Coevorden als Emmen hebben onafhankelijk van elkaar onvoldoende transportvolume om zich te kunnen ontwikkelen tot een Dryport. Samenwerking is daarom een voorwaarde om supply-chain activiteiten naar deze regio te halen en daardoor onze concurrentiepositie te versterken. De omvang van het huidige wegtransport speelt daarbij een belangrijke rol. Overigens rijden er nu reeds dagelijks goederentreinen van en naar Emmtec.

3g: Welke investeringen en op welke termijn moeten gedaan worden in de spoorverbinding Zwolle - Coevorden - Emmen om 10 goederentreinen dagelijks heen en terug op het baanvak richting Zwolle en 20 treinen heen en terug op het baanvak richting Duitsland kunnen rijden?

De mogelijkheden op het baanvak Emmen Zwolle zijn afhankelijk van de verdere invulling van het personenvervoer. Aanpassingen bij Herfte en de aanleg van passeerspoor is op korte termijn nodig om conflicten tussen het goederen- en het personenvervoer te voorkomen.

Aan Duitse zijde wordt het spoorvak alleen voor goederenvervoer gebruikt.

Als hier ook personentreinen gaan rijden moeten alle onbeveiligde overgangen worden opgeheven en is de aanleg van een spoorboog bij Bentheim gewenst.

3h: Welke partijen moeten deze investering gaan doen en wat zijn de indicatieve bedragen die hiervoor nodig zijn?

Investeringen aan het (openbare) spoor worden door ProRail gedaan.

Omdat er nog geen concrete plannen liggen kunnen de benodigde investeringen ook nog niet concreet worden weergegeven.

3i: Welke investeringen en op welke termijn moeten gedaan worden in de spoorverbinding Zwolle - Coevorden - Emmen om de 40 tot 80 treinen te kunnen verwerken via het spoor en wat zijn de indicatieve bedragen die hiervoor nodig zijn??

In het plan van aanpak "Doorstart Dryport Emmen-Coevorden" wordt een globaal beeld geschetst van de effecten indien de oost-west corridor (TEN-T) geheel of gedeeltelijk langs Emmen zou worden uitgevoerd. Aangezien het Rijk deze route over Twente heeft gepland hebben verdere bespiegelingen over een zogenaamde noordroute geen toegevoegde waarde.

(3f): Hoeveel treinen hebben hiervan de bestemming Emmen en voor wie zijn deze goederenstromen hoofdzakelijk bestemd?

Zie vorige antwoord.

(3g): Wat is de verwachting hoeveel treinen ervan uit Emmen zullen vertrekken en op welke wijze moet Emmen profiteren van de toename van dit aantal treinen?

Zie vorige antwoord.

4a: Deelt het college de mening dat de verwachtingen van het toenemende aantal treinen in combinatie met de aanwezige spoorinfrastructuur, de doelstelling om van 2,5 % naar 20% te vervoeren over het spoor en de aanwezigheid van een haven en de ontwikkeling van de binnenvaart een groter voordeel hebben voor Coevorden dan voor Emmen?

Wij hebben met Coevorden een gezamenlijk belang om werkgelegenheid in onze regio te behouden en waar mogelijk te verbeteren. Daarin hebben wij ieder een eigen (unieke) rol en vullen we elkaar aan met het oogmerk om onze gezamenlijke positie te versterken.

4b: Indien het college deze mening deelt, deelt zij dan ook de mening dat hiermee de economische positie van Coevorden wordt versterkt t.o.v. Emmen?

Zie voorgaande antwoord.

4c: Indien de economische positie van Coevorden wordt versterkt, is het college van mening dat daarmee het vestigingsklimaat in Coevorden wordt verbeterd ten koste van het vestigingsklimaat in Emmen?

Zie voorgaande antwoord.

4d: Leidt een verbeterd vestigingsklimaat van Coevorden in combinatie met een versterkte economische positie tot minder werkgelegenheid, of een bedreiging voor de werkgelegenheid in Emmen.

Zie voorgaande antwoord.

5a: Hoeveel capaciteit heeft het spoor dan wel? Waar blijft de resterende 12,5 miljoen ton? En als er 1 miljoen ton naar de zeehavens gaat waarvan, zoals op blz. 4, 350.000 over het spoor, dan gaat er dus 650.000 ton naar de zeehavens of er gaat 14 miljoen minus 350.000 is 13.650.000 miljoen ton over de weg. Is de Infrastructuur van de regio, met name de gemeente Emmen daarop voldoende uitgerust?

Door Ecorys en NEA is in beeld gebracht dat de captive⁷ goederenstromen in 2008 totaal 14 mln. ton omvatten en dat daarvan slechts 1 mln. van- en naar de havens ging. Van de totaal 14 mln. ton ging ook inderdaad maar 350.000 ton over het Nederlandse spoor. De infrastructuur in de regio Zuidoost Drenthe is hierop toegerust.

5b: Waarom is er geen inzicht in de "non captive"⁸ goederenstroom? Er wordt wel naar verwezen en als belangrijk opgevoerd maar waarom wordt geen inzicht gegeven van welk belang deze goederenstroom voor de regio is? Of is deze stroom in het geheel niet van belang omdat het slechts een doorvoer als grensverkeer is. Als dat laatste het geval is, waarom dan de vermelding?

De opgevoerde non-captive goederenstromen hebben een directe relatie met de zeehavens en zijn daarom belangrijk voor het Dryport-concept. Of en hoe Emmen-Coevorden daarin een rol kan vervullen is afhankelijk van de wijze waarop andere partijen, vooral de zeehavens, de in 2020 beoogde modal shift gaan invullen.

5c: In het zogenaamde "Missie statement" wordt het geven van een stimulans aan de regionale economie en werkgelegenheid als een van de vier punten genoemd. Verder is daar te lezen dat Dryport zich nadrukkelijk richt op een multimodaal vervoersysteem als essentiële vestigingsfactor voor het bedrijfsleven. In hoeverre is onderzocht wat de voordelen voor de gemeente Emmen zijn en welke resultaten heeft dit onderzoek opgeleverd? Hoeveel bedrijven zullen zich gezien het concept in de gemeente Emmen gaan vestigen?

⁷ Captive goederenstromen: staan in directe relatie tot de genoemde regio (in casu Emmen-Coevorden)

⁸ Non-captive goederenstromen: gaan langs de genoemde regio, bijv. richting Scandinavië

Dit missiestatement vloeit rechtstreeks voort uit onze visie dat de regio zich door de strategische grensligging tussen de grote economische centra Randstad en Hamburg-Bremen, de congestievrije bereikbaarheid, de aanwezigheid van een omvangrijke maakindustrie met bijbehorende goederenstromen, de ruimtelijke mogelijkheden en de aanwezigheid van grensoverschrijdende spoor en snelwegverbindingen kan ontwikkelen tot een logistieke hotspot van formaat.

6a: Is het vestigen van een logistieke overslag/overlaad plaats in Coevorden een bedreiging voor het EMMTEC terrein

Coevorden beschikt al vele jaren over een terminal voor de overslag van weg naar spoor v.v.. Hier vinden vooral verladingsrichting het Duitse spoor plaats. De benutting van deze faciliteit voor het Nederlandse goederentransport is een logische keuze. Door Coevorden te combineren met een eventuele satellietterminal bij het Emmtec-terrein beogen we tegelijk het totale transportvolume via het spoor naar en vanuit onze regio te optimaliseren en de overslagfuncties dicht bij de belangrijkste producerende bedrijven, in casu DSM, Teijin etc. te behouden.

6b: Is er vanaf de zijde van het college contact geweest met het EMMTEC terrein over het concept Dryport?

Het Dryport concept is in verschillende bestuurlijke contacten met de directie van Nuon-Emmtec aan de orde geweest.

6c: Is ervan uit het college overleg geweest met de EMMTEC over werkgelegenheid?

De effecten op werkgelegenheid zijn steeds een belangrijke drijfveer voor ons overleg met Nuon-Emmtec.

6d: Welke positie kan het EMMTEC terrein volgens het college gaan innemen in het Dryport concept en de aanwezige verwachtingen van extra bewegingen op het spoor?

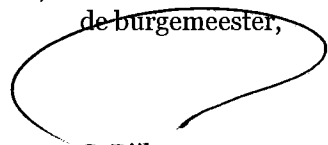
De mogelijkheden voor realisering van een satellietterminal bij het Emmtec-terrein en de aanrijdmogelijkheden over het spoor middels een directe verbinding zijn verkend. Hoe dit gaat uitwerken naar een praktische invulling is afhankelijk van de keuzes van Nuon-Emmtec hieromtrent

De met de beantwoording van uw vragen gemoeide kosten bedragen € 1776,-.

Wij gaan er van uit u met voorgaande naar wens te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,
burgemeester en wethouders van Emmen,
de gemeentesecretaris,


A.J. Mewe

de burgemeester,

C. Bijl