

## RONA Scan Goederenvervoer Oost Nederland.

De Scan, zie op [de site van het RONA](#), is een onderzoek naar de mogelijkheden van:

- het aanpassen van bestaand spoor zodat er wellicht meer goederenvervoer over plaats kan vinden, of...
- het realiseren van een nieuwe Noordtak voor spoorgoederenvervoer die min of meer parallel lopend aan de A18/N18 via de Achterhoek vanaf de Betuweroute naar een punt oostelijk van Oldenzaal (in Nederland of Duitsland).

Het bestaande spoor tot een volwaardige goederenroute? Een omschrijving van een volwaardige goederenroute zijn de uitgangspunten die gebruikt zijn bij de aanleg van de Betuweroute. Het zoveel mogelijk realiseren van die uitgangspunten aan de bestaande route komt berekend dan neer op 2,4 miljard opknapkosten. En dan voldoe je met Arnhem – Rheden – Zutphen – Deventer – Rijssen – Almelo – Hengelo en Oldenzaal (om maar enkele plaatsen te noemen) nog niet aan een van de uitgangspunten: *Woonkernen moeten zoveel mogelijk worden vermeden. Is mede van belang bij het vervoer van gevaarlijke stoffen.*

Een nieuwe Noordtak door de Achterhoek? De ligging van deze route is nog maar globaal bekend, maar slechts zeer weinig woonkernen worden doorsneden. En de kosten bij een enkel spoor zijn berekend op 1,5 miljard. (Je zou natuurlijk kunnen zeggen dat enkel spoor nog niet volwaardig is).

De provincies Overijssel en Gelderland en het Havenbedrijf Rotterdam hebben in 2014 een Quick scan gemaakt voor deze nieuwe Noordtak, welke is gebruikt voor ons onderzoek, [inclusief het tracékaartje](#). De toenmalige regering besloot evenwel te kiezen voor de huidige route met Kopmaken te Deventer. Even later werd er in de Tweede Kamer een motie aangenomen waarin bepaald werd dat in 2020 opnieuw gekeken moet worden naar een eventuele nieuwe Noordtak, mochten de vervoerscijfers daartoe aanleiding geven.

Die vervoerscijfers vertonen wat spoorgoederenvervoer betreft weinig groei. Maar de uitstoot van CO<sub>2</sub> stijgt mede als gevolg van het goederentransport over de weg. Tevens hebben we een energie- en NO<sub>x</sub> probleem.

De totale hoeveelheid goederenvervoer neemt toe. Niet per trein, maar wel over de weg, door de lucht en via het water. Juist het internationale vrachtvervoer groeit. De snelwegen raken mede daardoor overvol met files als gevolg. Er zijn plannen om er voor te zorgen dat meer vracht per trein i.p.v. per vrachtwagen vervoerd wordt. Het aantal treinreizigers neemt fors toe. NS wil dan ook steeds meer treinen laten rijden die ook steeds sneller moeten zijn. Het rijritme van een goederentrein is echter geheel anders dan van een personentrein. Goederentreinen zullen het personenvervoer juist hinderen. Dan is scheiding van personen- en goederenvervoer noodzakelijk.

CO<sub>2</sub> vermindering wordt met een nieuwe Noordtak 50% minder dan via het bestaande spoor. Daar waar goederentreinen en personentreinen over dezelfde route rijden moet de goederentrein zich aanpassen aan de personentrein. Dat is na afremmen en stilstaan, telkens weer opnieuw optrekken, en juist dat kost veel energie en dus ook veel CO<sub>2</sub>. Er wordt geëxperimenteerd met vrachtwagens op elektriciteit of waterstof, maar voorlopig zit de Europese commissie enkel op het streven dat vrachtwagens in 2025 25% minder CO<sub>2</sub> moeten uitstoten.

Daarnaast wordt bij een nieuwe Noordtak het voor goederenvervoerders aantrekkelijker om (van de auto) – al of niet via een overlaadstation – goederen van de vrachtwagen op de trein te zetten.



Het RONA heeft het rapport inmiddels aangeboden aan de staatssecretaris Mw. van Veldhoven. De dag daarna werd het gepresenteerd en besproken op het ministerie van I&W. Daar was ook de leidinggevende die OV-2040 doet. De scan werd goed ontvangen en de nodige complimenten werden uitgedeeld voor het gedegen onderzoek en de onderliggende data base.

Toegezegd is dat na het reces er weer een afspraak wordt gemaakt om de diepte in te gaan. Tevens werd meegedeeld dat er gekeken wordt om betreffende burgerorganisaties te betrekken bij de toekomstplannen.

Het doet het RONA bestuur en de leden van de expertisecommissie, die enkele jaren intensief met deze scan zijn bezig geweest, genoeg en u dit rapport 25 jaar na onze oprichting te presenteren. Via link site.

## Werkbezoek D'66 kandidaat voor Europees parlement

Raoul Boucke stond als tweede op de kandidatenlijst van D'66 voor het Europees parlement. Verkiezingskandidaten komen graag kennis maken en leggen in verkiezingstijd veel werkbezoeken af. Zowel om kennis te maken alsmede om zich beter te oriënteren op problematiek die zich in de diverse regio's afspeelt. In het kader van duurzaamheid wil Raoul uitdrukkelijk werken aan een drastische vermindering van de CO2 uitstoot: geen uitstoot meer in 2050 (Bron: zijn eigen website). Transport speelt een belangrijke rol in de CO2 uitstoot en in dat kader werkt hij o.a. aan verkeerszaken. Transport is internationaal en dus speelt de EU een belangrijke rol in de verbeteringen van het openbaar vervoer en met name in het goederenvervoer. Voor het RONA reden om hem te ontvangen voor een werkbezoek.



Gesprekken met NoRail en RONA.

Op 4 mei was hij aanwezig in Hengelo. In eerste instantie gesprekken met het de werkgroep NoRail uit Hengelo en het RONA en daarna met name een schouw bij de Emmastraat in Hengelo, alwaar de sporen van de treinen vanuit Almelo en vanuit Delden bij elkaar komen.



Emmaweg Hengelo, Gerard Gerrits en Raoul Boucke links.



Emmaweg Hengelo, Gerard Gerrits met verslaggever.

De gespreksonderwerpen gingen bepaald niet alleen over geluid, trillingen en vervoer gevaarlijke stoffen, maar evenzeer, dat in het kader van OV 2040 met steeds meer personentreinen, het noodzakelijk is om dedicated spoorlijnen aan te leggen voor het internationale goederenvervoer. Niet alleen vanwege de grote overlast en risico's die het spoorgoederenvervoer heeft, maar ook omdat goederentreinen en personentreinen een geheel ander rijritme hebben waardoor ze elkaar hinderen. Wethouder Gerard Gerrits stelde dat de Berlijntrein van groot economisch belang is voor Twente. Een nieuwe Noordtak voor het goederenvervoer is eveneens van economisch belang voor Twente.

Henk Derks, Informatiemanager RONA,  
[derks.sr@chello.nl](mailto:derks.sr@chello.nl), 026-4952367 en 06-19603261

Vereniging Regionaal Overleg Noordelijke Aftakking (RONA).  
Ingeschreven bij KvK te Enschede, nr. 40104732.

Rabobank rekeningnummer: NL32RABO 0155 682.636 t.n.v. RONA. Email [ronaspoor@gmail.com](mailto:ronaspoor@gmail.com)

Website: [www.rona-info.nl](http://www.rona-info.nl)