

Algemene Ledenvergadering RONA

24 april 2018 van 20.00 - 22.00 uur

Gemeentehuis Gemeente Borne

Rheineplein 1, 7622 DG Borne

Aanwezig: Vertegenwoordigers uit

Borne	3
De Steeg	1
Epse	3
Holten	1
Joppe	1
Oosterbeek	1
Velp	1

Afmelding: Bathmen	1
Deventer	2
Enschede	1
Hengelo	1
Rheden	1
Velp	2
Vorden	1

Voorzitter: Leendert Stutvoet

Notulist: Twan Willems

Agenda

1. Opening
2. Agenda
3. Verslag vorige ALV d.d. 20 april 2017
4. Bestuurswisseling
 - aftredend Wander Brouwer, voorstel kandidaat Peter Vriezen
5. Financieel jaarverslag boekjaar 2017, inclusief verslag kascommissie
6. Begroting boekjaar 2018
7. Samenstelling kascommissie
8. Verslag lobbycommissie
9. Verslag expertisecommissie
10. Stand van zaken / vooruitblik
- Pauze
11. Presentatie Carl Bieker; projectleider Mobiliteit en Openbaar Vervoer bij de provincie Gelderland.
12. Sluiting

1. Opening

Voorzitter opent de algemene ledenvergadering en heet de aanwezigen welkom.

2. Agenda

Er worden geen wijzigingen aangebracht op de agenda.

3. Verslag vorige ALV

Geen vragen of opmerkingen naar aanleiding van de notulen van de ALV van 2017. De notulen worden goedgekeurd.

4. Bestuurswisseling

Wander Brouwer treedt af.

Peter Vriezen wordt benoemd als bestuurslid.

5. Financieel jaarverslag boekjaar 2017, inclusief verslag kascommissie

RONA's uitgaven en inkomsten zijn in balans.

De penningmeester geeft een toelichting op de financiële stukken van het boekjaar 2017.

Verslag kascommissie

Fred van Daalen en Frits Schutte hebben de financiële boeken gecontroleerd en een goedkeuringsverslag afgegeven.

De ALV keurt de jaarrekening goed.

6. Begroting boekjaar 2018

De begroting voor 2018 wijkt niet veel af van die van het afgelopen jaar. Wij gaan uit van een gelijkblijvend ledenaantal.

De contributie blijft gehandhaafd op €120 per jaar.

7. Samenstelling kascommissie

Huidige kascommissie bestaat uit:

- Fred van Daalen
- Frits Schutte

Positie van Frits Schutte komt na twee termijnen vacant.

Benoeming nieuw kascommissielid. De ALV stelt Koos Bleeker aan als nieuw kascommissielid en volgt daarmee Frits Schutte op.

8. Verslag lobbycommissie

De lobbycommissie doet aan netwerken in brede zin. Zij houdt contacten met politici, ministeries (BZ, I&W), regionale bestuurders, ambtenaren, veiligheidsregio's, media. Voor de Tweede Kamer lag het zwaarte punt bij de parlementsverkiezingen van 2017. Na de verkiezingen is kennisgemaakt met de nieuwe woordvoerders van de diverse partijen. Voor elke algemeen overleg, gerelateerd aan de commissieagenda, wordt er een RONA-info verstuurd aan de commissieleden en provincies en gemeenten.

Verder worden er nieuwsbrieven verstuurd naar sympathisanten. De 20 leden ontvangen ledenbrieven. Hierin wordt wat dieper op de materie ingegaan dan in de nieuwsbrief.

Dankzij de expertisecommissie kunnen wij een waardevolle gesprekspartner zijn om de problematiek van de bewoners langs het spoor daar neer te leggen waar de beslissingen voorbereid cq genomen worden.

De merknaam RONA staat goed aangeschreven in Den Haag.

9. Verslag expertisecommissie

Elke tweede maandag van de maand vergadert de expertisecommissie. Binnen de expertisecommissie zijn er specialisaties naar geluid, trillingen en gevaarlijke stoffen.

Carl Bieker meldt dat er 16 km aanleg van raildempers aan de IJssellijn en Twentellijn naar voren wordt gehaald. De gemeenten moeten hiervoor nog benaderd worden.

Vraag: worden er ook raildempers aangelegd op het tussen Bornerbroeksestraat – Azelosestraat in Borne? Carl Bieker gaat dit navragen.

Een opmerking over raildempers.

Raildempers zijn effectief voor personentreinen (dempen ongeveer 2,5 à 3 dB).

Goederentreinen hebben meer geluid in de lage frequenties. Daarvoor werken geluidsdempers minder effectief.

Vraag uit Borne: Is RONA op de hoogte van de gevolgen van Stuttgart 21?

Stuttgart 21 is een spoorweg- en stadsontwikkelingsproject in Stuttgart, Duitsland. Het maakt deel uit van de nieuwe en opgewaardeerde spoorweg Stuttgart en Augsburg en de Magistrale for Europe (Parijs-Wenen) in het kader van de trans-Europese netwerken. De kern ervan is een vernieuwd Stuttgart Hauptbahnhof, tussen 57 kilometer nieuwe spoorwegen, waaronder tunnels en 25 kilometer hogesnelheidslijnen.

Het project werd officieel aangekondigd in april 1994. De bouwwerkzaamheden begonnen op 2 februari 2010. Vanaf 2017 worden de totale kosten officieel geraamd op 8,6 miljard euro, de vorige schatting was 4,5 miljard euro in 2009.

De consequentie hiervan kan zijn dat het doortrekken van de Betuweroute naar Emmerich-Oberhausen op de lange baan geschoven wordt.

Deutsche Bahn heeft elke ontwikkeling in Stuttgart stopgezet, omdat het geld op is.

Een ander probleem in Duitsland is de verzanding van de havens van Hamburg en Bremen. In Wilhelmshaven is een nieuwe containerhaven gebouwd. Voor de ontsluiting van deze haven wordt de spoorlijn van Wilhelmshaven naar Hannover verlengd. Vanuit concurrentie oogpunt met de haven van Rotterdam doet de DB zo weinig mogelijk aan de verlenging van de Betuweroute.

10. Stand van zaken / vooruitblik

RONA heeft het afgelopen jaar veel werk gemaakt van een lange termijnvisie voor het spoor.

Jaren geleden zijn de subvarianten van Zutphen naar Hengelo bekeken. De besluitvorming over het traject van Elst - Oldenzaal komt steeds verder in de toekomst te liggen.

RONA moet voor het komend jaar kijken hoe in politiek de hazen lopen.

Geluidsoverlast

De uitgangspunten waarmee gerekend wordt onderschatten fundamenteel de geluidsoverlast. De Europese regelgeving is beter dan de Nederlandse wetgeving.

Nu begint de discussie over de lange termijn spooragenda en hoe Nederland voor de toekomst het spoorgoederenvervoer willen organiseren. Volgens RONA ontbreekt het daarbij aan een goede visie.

Het is lastig om vanuit het oosten van Nederland de politiek in Den Haag te beïnvloeden.

RONA heeft er voor gekozen om onze gedachten te delen met de provincies Gelderland en Overijssel. Omdat wij denken dat dat een krachtiger kanaal is om samen op te trekken richting Den Haag. Onze gedachten en berekeningen gaan wij pas delen als we het eens zijn over de uitgangspunten. En wanneer de tijd rijp is om de discussie aan te gaan.

Wat is deze visie en de lange termijn spooragenda komen aanbod na de pauze

Pauze

10. Presentatie Carl Bieker

Carl Bieker is projectleider Mobiliteit en Openbaar Vervoer bij de provincie Gelderland.

Hij is verantwoordelijk voor het programma spoor en stations mede voor de provincie Overijssel. Zoals niet veel mensen weten heeft de provincie hierin wel degelijk een rol. De economische en sociale bereikbaarheid van de provincie moet in orde zijn. Dat betekent dat de kwaliteit van het spoor en de stations goed is. Daarnaast is de provincie subsidie verlener voor een aantal grote projecten. Verder is de provincie ook opdrachtgever voor het regionaal spoor (alleen reizigersvervoer) en contractverlener naar de private partijen Connexion, Arriva etc.

Twee keer per jaar zijn er overleggen in de vorm van zogenaamde spoortafels (provincies, gemeente Zwolle, Enschede, Arnhem, Nijmegen, ProRail, ministerie I&W, NS, vertegenwoordigers van regionale vervoerders en vertegenwoordigers van reizigersorganisaties). Er worden niet echt beslissingen genomen. Elke deelnemer moet weer terug naar zijn eigen bestuur.

Een keer per jaar is er een landelijke spoortafel. Daar gaat de gedeputeerde heen.

Gisteren is er door de staatssecretaris een nieuwe kamerbrief gestuurd. In verband met de vele ergernissen gaat ze steviger inzetten op omgevingslawaaï, trillingen etc. veroorzaakt door het goederenvervoer. De staatssecretaris gaat in overleg met de verladers en ProRail om wat te doen aan overlading van de aslasten of scheeflading. Om effecten op geluidsoverlast en trillingen te voorkomen.

Als bijlage is toegevoegd het onderzoeksrapport met metingen op diverse locaties o.a.

Oldenzaal over het effect van verminderde snelheid en de overlast. (gedifferentieerd rijden)

Vooraf bij Oldenzaal is gebleken dat vermindering van de rijnsnelheid een groot effect heeft op het geluid. In de nacht kan hier winst behaald worden. Deze kamerbrief van de staatssecretaris is een vrucht van de lobby inspanningen.

Naast de spoortafels is er een nog een regulier overleg (contactgroep oost) met ambtenaren en bestuurders van de gemeenten langs de IJssellijn en Twentelijn. Dit heeft geleid tot een verzoek van alle wethouders om het piekgeluid aan te kaarten bij het ministerie en de Tweede Kamer.

Provincies zijn niet verantwoordelijk voor het goederenvervoer. Het Rijk zet de lijnen uit voor het goederenvervoer.

Aparte noordtak als goederenlijn. Een corridor in brede zin. Omvang is 1,4 tot 1,7 miljard.

Het ministerie zegt snel dat het te duur is.

Kan hiervoor gebruik gemaakt worden van Europese subsidies?

Als er nieuwe besluitvorming voor het goederenvervoer Elst - Oldenzaal overwogen gaat worden dan gaat er in ieder geval gekeken worden naar een nieuwe goederenlijn.

RONA is voor verantwoord goederenvervoer binnen randvoorwaarden. RONA probeert te sleutelen aan de randvoorwaarden.

Van het totale vervoer gaat 3% over het spoor, 20% binnenvaart en de rest is wegvervoer.

Het gaat maar over een klein deel van het totale vervoer. Maar wel een deel dat veel overlast veroorzaakt.

Basisnet overschrijdingen van het aantal wagons. Dit betekent nog niet dat we met een risico overschrijding te maken hebben.

Als de rijksoverheid de risicoplafonds op bepaalde trajecten wil aanpassen zodat er meer gevaarlijke stoffen over bepaalde trajecten vervoerd kunnen worden. Het moet binnen de risicocontouren blijven. Dan moet daar iets tegenover staan. Bijvoorbeeld geluidreductie door langzaam rijden.

Visie/beleid op spoorgoederen vervoer. Dit wordt besproken aan de spoorgoederen tafel. Zij zijn bezig om een visie te maken op het spoorgoederenvervoer op de lange termijn. Deze visie zal getoetst worden aan de visie die in Duitsland is opgesteld. Dit wordt gebruikt voor de lange termijn spooragenda (Toekomstbeeld openbaar vervoer 2040). Er wordt nu nagedacht hoe het netwerk van reizigers en goederenvervoer aan de groei moet voldoen in de periode 2030 – 2040.

Hoe is het mogelijk om deze visie te ondersteunen/ beïnvloeden? De spoortafels van 2019 zullen hierin belangrijk zijn. Eind 2019 moet er een soort voorkeursvariant liggen. Daar moeten de bestuurders een keuze uitmaken.

Voor dit hele traject is een bedrag beschikbaar tussen de 3 en 15 miljard.

Wordt aan de spoortafels over quota gesproken, welke stoffen wel en welke stoffen niet?

Veiligheidsregio's weten vaak pas achteraf wat er is vervoerd. Bijvoorbeeld in september en

oktober 2016 zijn er grote partijen aard aardalkalimetalen vervoerd.

Op de spoortafels wordt er niet over categorieën gevaarlijke stoffen gesproken. Het ministerie legt deze zaak neer bij ProRail en de inspectie. Binnen 10 minuten moeten de veiligheidsregio's weten wat er is vervoerd. Op de snelwegen is het probleem nog groter dan op het spoor.

Wie stelt de uitgangspunten vast voor het toekomstbeeld openbaar vervoer 2040? In opdracht van I&W is dat een combinatie van Goudappel Movares en APPM. Zij doen een studie naar het personenvervoer voor de periode 2030 - 2040. Van de verladers is niet bekend bij wie zij ondersteuning hebben gezocht bij het formuleren van hun spoorvisie. Tarifiering is een manier om de goederenstroom te beïnvloeden.

Spoorgoederenvervoer is maar een klein deel van het totale vervoer, maar zorgt wel voor de meeste overlast.

Waar of door wie worden de omwonenden vertegenwoordigd?

De randvoorwaarden waarbinnen het goederenvervoer zich ontwikkeld is heel belangrijk. Trillingen zijn heel lastig. Geluid is wel te meten. Provincies doen al een paar jaar geluidsmetingen.

Hoe kijk jij tegen het beïnvloeden van de regelgeving? Geluid kunnen we meten maar wordt berekend. In de brief aan de staatssecretaris wordt gevraagd hoe het piekgeluid kan worden terug gedrongen. Door middel van wetgeving of convenanten.

Carl Bieker gaat ons op de hoogte houden wat er uit de ambtelijke besprekingen komt over het routeringsbesluit. Als er niets uitkomt dan moeten wij daar iets mee in de richting van het AO spoor.

ProRail moet gaan meten wat het effect is van de nieuw aangelegde raildempers.

De voorzitter bedankt Carl Bieker.

De voorzitter beëindigt de ALV en bedankt iedereen voor ieders aanwezigheid.