

Ontwikkeling spoorplannen

Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en ook ProRail zijn daar volop mee bezig. Ze betrekken daar provincies en gemeenten bij, maar ook belanghebbenden als het havenbedrijf Rotterdam, spoorvervoerders en vertegenwoordigers van omwonenden. De bijeenkomsten welke gaan over die spoorplannen worden aangeduid met de term: spoortafel. Er is een landelijke spoortafel en er zijn regionale spoortafels. Zo vormen Gelderland en Overijssel samen de spoortafel Het RONA heeft aan twee van deze bijeenkomsten dit jaar deelgenomen. Apart zijn er nog een ambtelijke spoortafel en een bestuurlijke spoortafel Oost Nederland.

Het RONA is met name uitgenodigd vanwege het spoorgoederenvervoer. Het RONA had in 2019 al de RONA-scan Goederenvervoer Oost Nederland ingediend. Die werd positief ontvangen door het ministerie. Mede daardoor werd het RONA uitgenodigd aanwezig te zijn bij diverse overleggen en de spoortafel, waarbij de nadruk lag op het goederenvervoer per spoor.

Voor de Bentheimroute (dat is de laatste twee jaar de gebruikelijke naam voor het Goederenvervoer (door) Oost-Nederland, verder genoemd GON richting Duitsland) worden vier ideeën, bouwstenen genaamd, verder uitgewerkt. Die vier bouwstenen zijn:

- 103, GON via Weesp,
- 104, GON via Twentekanaallijn,
- 105, GON via kopmaken Deventer,
- 106, GON via de Achterhoek.

Bouwsteen 103, GON via Weesp, heeft weinig kans van slagen, aldus de plannenmakers. Deze route leidt goederentreinen vanaf Rotterdam via de zuidas van Amsterdam en zo via Amersfoort, Apeldoorn, Deventer, Hengelo en Oldenzaal goederen richting Duitsland. Weinig kansrijk daar deze een behoorlijk deel door de Randstad rijdt en juist daar het personenvervoer per trein fors moet groeien. De andere drie verschillen aanzienlijk op de punten overlast, duurzaamheid, en tijdswinst. Bij de Twentekanaallijn wordt ook gedacht aan elektrificatie en een intercity Arnhem – Twente. Het RONA heeft kenbaar gemaakt uiteraard te kiezen voor 106, GON via de Achterhoek. Daartoe hebben we de volgende motieven aan ons standpunt toegevoegd:

Motief 1.

Spoorgoederenvervoer zal een belangrijkere rol gaan vervullen in het goederentransport in de toekomst. Het gebruikt veel minder energie en veroorzaakt veel minder emissie (waaronder stikstofoxiden), dan wegtransport. Het vraagt minder ruimte, veroorzaakt minder ongevallen en kan congestie op de weg verminderen. Bovendien verstrekt het zekerheid in het goederenvervoer op het moment dat de rivieren te hoge dan wel te lage waterstanden hebben.

Motief 2.

In allerlei plannen en toekomstvisies komen overheden, en vervoerders tot de stelling dat leefbaarheid rondom het spoor hoogst noodzakelijk is. Daar wordt veel over nagedacht, onderzoeken verricht, veel over gepraat met tot nu toe maar heel weinig resultaat.

Spoorgoederenvervoer over bestaand spoor veroorzaakt de meeste overlast aan geluid, trillingen en mogelijk trillings- en gezondheidsschade. Spoorgoederenvervoer veroorzaakt weinig ongevallen, maar bij een ongeval met gevaarlijke stoffen kunnen de gevolgen daarvan veel ernstiger zijn met name in bewoond gebied

De Tweede Kamer heeft op 7 december een MIRT gepland. MIRT staat voor Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport. In die bijeenkomst komen de keuzes aan bod en worden de aankomende budgetten vastgesteld. Het RONA probeert – afhankelijk van covid-19 – dan aanwezig te zijn in Den Haag.

Meer landelijke samenwerking.

Problemen met overlast en het risico van gevaarlijke stoffen veroorzaakt door het spoor, en met name veroorzaakt door het spoorgoederenvervoer, doen zich niet alleen bij ons, langs de Bentheimroute, maar ook elders voor. Er rijden ook veel goederentreinen van Rotterdam en Kijfhoek naar België en van



Rotterdam, Kijfhoek en Amsterdam via de Brabantroute, de Betuweroute met IJssellijn en Twentelijn en de Benthemroute via Weesp naar Duitsland. Daar komt in de toekomst bij de route van Meteren (aan de Betuweroute in de buurt van Geldermalsen naar Den Bosch en zo naar Eindhoven en Venlo naar Duitsland.

Met name spooromwonenden van Moerdijk tot en met Helmond, Van Tricht bij Meteren tot en met Boxtel hebben zich verenigd in een vrij groot aantal belangengroepen. RONA met haar 22 ledengroepen en zelfs groepen elders in het land zijn erbij betrokken. Er wordt gewerkt aan een manier om social media goed in te zetten. Er zijn al drie resultaten bereikt:

- een intentieverklaring tot samenwerking,
- het aanbieden, samen met de Havenbedrijven en goederenvervoerder RailGood, van een [Openbrief aan de minister en de leden van de Tweede Kamer](#), met daarin o.m. vragen om:
 - te investeren in het aanleggen en verbeteren van spoorverbindingen tussen de Betuweroute en de grensovergangen Oldenzaal (Noordtak) en Venlo (Zuidtak) in een Grand Design spoor,
 - een leefbare en een nog veiligere omgeving voor spoorbewoners met beperking van omgevingseffecten door treinverkeer.
- het indienen bij verkiezings- of programmacommissies van politieke partijen welke zitting hebben in de Tweede Kamer, van wensen, ideeën die alle groepen gezamenlijk hebben t.a.v. spoorvervoer in het document [Mobiliteit Spoor!](#). Zie verkiezingen hierna.

Verkiezingen

Mobiliteit Spoor! is de naam van het document dat wij naar die commissies gestuurd hebben. Daarin schrijven we o.m.

- We omarmen al het spoorvervoer. We vervoeren steeds meer personen en goederen. Het spoorvervoer verbruikt veel minder energie en veroorzaakt veel minder emissie (waaronder stikstofoxiden), dan wegtransport. Het vraagt minder ruimte, veroorzaakt minder ongevallen en kan congestie op de weg verminderen. Bovendien verstrekt het zekerheid op het moment dat de rivieren te hoge dan wel te lage waterstanden hebben.
- De aanleg van nieuwe spoorlijnen speciaal voor goederen vergt hoge investeringen. Maatregelen om op bestaand spoor geluidsoverlast terug te dringen tot aanvaardbare niveaus gaan gepaard met hoge kosten. Trillingen beheersen tot aanvaardbare niveaus is niet eenvoudig en leidt tot hoge kosten. Maatregelen om de risico's van het vervoer van gevaarlijke stoffen te verkleinen zijn eveneens kostbaar.

Onze conclusie is dan:

De vraag dringt zich op, of er geen betere oplossing is, dan personenvervoer en goederenvervoer op bestaand spoor door elkaar heen te laten lopen?

Joint Fact Finding trillingen.

Gedurende een tien- of twaalfstal bijeenkomsten rondom het jaar 2020 wordt er per onderwerp gesproken over het trilling probleem. Het is een initiatief van het ministerie I&W op verzoek van de Tweede Kamer. Aanwezig zijn het ministerie, ProRail, NS, vertegenwoordigers van de GGD, en vertegenwoordigers van enkele gemeenten langs het spoor, spoorgoederenvervoerders, omwonenden. Het wordt georganiseerd door Public Mediation.

Het is bedoeld om al luisterend naar elkaar steeds meer inzicht te krijgen in de problematiek rondom spoortrillingen. Bij elke bijeenkomst komen ook externe deskundigen aan het woord, niet alleen om inzicht in trillingen te verkrijgen, maar ook kwam aan de orde de steeds grotere belasting van het spoorwagennet in Nederland door steeds meer vervoer van personen en goederen.

Velen krijgen trillingsschade (clubs als Oisterwijk trilt, Rijen trilt, Dorst trilt) als gevolg van goederentreinen en een bepaalde passagierslocomotief. Dat probleem werd in desbetreffende bijeenkomst niet opgelost.

Een bijeenkomst later ging het om nieuwbouw langs het spoor. Daarin (kwam) werd gesteld dat juist trillingen met lage frequenties de meeste overlast veroorzaken. Die komen vooral van goederentreinen. Gebouwen bestand maken betekent het meten van die treintrillingen in de grond en een heel nieuwbouwplan moet dan zo gemaakt worden dat de trillingen van het gebouw niet het ritme over nemen van de treintrillingen in de bodem. Dat beoordelen, bouwplannen aanpassen, maakt bouw langs het spoor duur. En onze overheden willen dat we steeds meer gaan wonen, werken, studeren en uitgaan langs en in de buurt van het spoor en van stations.

Henk Derks, Informatiemanager RONA,
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

Website: www.rona-info.nl