

Verkiezingen.

Naast onderwerpen als inkomens, werk, onderwijs, zorg, etc. is er ook aandacht voor het spoor.

Toekomstbeeld OV 2040.

Voor de uitbraak van corona piepte en kraakte het op het spoor. Steeds meer mensen gebruikten het spoor en verwacht werd zonder meer, dat die groei fors zou doorzetten. Dus verscheen het document "[Contouren Toekomstbeeld OV 2040](#)". Ook het spoorgoederenvervoer is daarin opgenomen. Het RONA en ook vele andere spooromwonenden van spoorlijnen met veel goederenvervoer zijn daar blij mee. Deze ontwikkeling biedt kansen dat er voor spoorgoederenvervoer aparte lijnen worden aangelegd.

Die nieuwe lijnen dienen dan wel uitdrukkelijk buiten bewoonde gebieden te worden aangelegd. Op deze wijze kan pas echt de overlast van geluid, trillingen en het risico op een ernstig incident met gevaarlijke stoffen worden opgelost.

Factoren die een rol spelen bij deze ontwikkelingen.

- Klimaat, stikstof, steeds vollere wegen spelen een rol. Vliegtuigen en wegverkeer leveren een belangrijke bijdrage aan de klimaat- en stikstof problematiek. Elektrische auto's minder dan fossiel aangedreven auto's, maar de elektriciteit moet wel op een duurzame manier opgewekt worden. Op waterstof rijdende vrachtwagens zijn eveneens gunstig, maar er rijden zoveel vrachtwagens met gemiddeld een tragere snelheid, dat in spitsen (ook na corona?) grote files ontstaan. Dat telkens weer opnieuw optrekken vereist dan weer meer energiegebruik. Dus goederenvervoer per spoor zou juist een forse en ook duurzamere verbetering zijn. Ook goederenvervoer via het water is natuurlijk goed, maar juist het klimaat dat meer en meer zeer hoge, dan wel veel te lage waterstanden veroorzaakt is minder betrouwbaar.
- De ruimtelijke ordening van Nederland is er op gericht om steeds meer mensen te laten wonen, werken, studeren en uit te laten gaan bij het spoor en stations. Als je omwille van problemen met klimaat, stikstof en overvolle wegen mensen meer gebruik wil laten maken van het spoor is die ontwikkeling van veel mensen bij stations laten wonen, werken, studeren en uitgaan prima. Maar is het dan verantwoord om goederentreinen met gevaarlijke stoffen, waarvan er dan ook steeds meer komen, door gebieden te laten gaan waar dag en nacht veel mensen vertoeven? Kun je het dan maken dat aan woningen en gebouwen voor werk, studie en uitgaan, veel kostbare uitgaven gemaakt dienen te worden om het probleem van de trillingen en geluidsoverlast te voorkomen? Juist goederentreinen zorgen voor de meeste overlast aan trillingen. En of de getroffen maatregelen juist zijn blijkt ook pas na de bouw.

Aandacht bij politieke partijen t.a.v. het spoor.

Van die partijen welke zitting hebben in de huidige Tweede Kamer hebben we de verkiezingsprogramma's bekeken naar de voornemens, ideeën die zij hebben t.a.v. het spoor. We hebben gezocht op basis van de zoekwoorden: **Spoor, leefomgeving, goederen, transport, geluid, gevaarlijke stoffen, en trilling.**

Ze staan in de bijlage die behoort bij deze nieuwsbrief.

Het LPOGT.

Het RONA is bepaald niet meer de enige organisatie die zich namens vele belanggroeperingen druk maakt omtrent de spooroverlast veroorzaakt door goederentreinen. Dat zijn inmiddels ook spooromwonenden – al of niet in belangengroepen verenigd - van de West-Brabantroute of ROBEL-route (Rotterdam – Breda – Antwerpen), de Brabantroute (Breda – Eindhoven – Venlo) en de route Meteren – Boxtel (onderdeel van het spoor Amsterdam – Utrecht – Eindhoven). Ook een groep van de Piet Heinkade te Amsterdam hoort erbij. Al deze groepen hebben gezamenlijk het Landelijk Platform Overlast Goederen Treinen (Het LPOGT) opgericht. Ze willen allemaal af van de trillingen, de trillingsschade, de gezondheidseffecten door geluidsoverlast, en de risico's van het vervoer van gevaarlijke stoffen. Ze achten allen spoorgoederenvervoer beter dan vervoer per vrachtauto's en ook veel veiliger. Maar willen vanwege de problemen niet meer dat de goederentreinen door dicht bewoonde gebieden rijden, of dat deze in een centrum geparkeerd worden. Het LPOGT heeft een [twitteraccount](#), een [facebookaccount](#) en een [site](#). Van de huidige 150 Kamerleden zitten er 149 op een Twitteraccount, **dus bij deze de oproep aan allen om te liken!**

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

Spoor in verkiezingsprogramma's.

CDA

Het reguliere spoornetwerk kan intensiever worden gebruikt, ook door extra maatregelen voor stiller en veiliger spoor. We maken afspraken over de mogelijkheid om de Duitse en Belgische hogesnelheidslijnen door te trekken naar Hengelo, Venlo, Maastricht en Groningen en bestaande internationale verbindingen te verbeteren.

Wij willen op termijn een hervorming van de autobelasting, zodat ook elektrische auto's gaan bijdragen aan de aanleg en onderhoud van wegen en spoorwegen. Voorwaarde is dat het totaal aan autobelastingen niet stijgt.

DENK

Het realiseren van extra spoorlijnen met sneltreinen

PVV

SGP

Snel en duurzaam goederenvervoer

Het lijkt vanzelfsprekend: volle winkels en gestage aanvoer van grondstoffen en materialen. Dat dit niet vanzelfsprekend is, bleek tijdens de coronacrisis. Dit onderstreept het vitale belang van de bedrijven die werkzaam zijn in transport en logistiek. De mensen die in deze sector werken verdienen daarom onze steun, ook bij het verduurzamen van dit goederenvervoer.

De modal shift komt maar niet van de grond. De verhoudingen weg-spoor-binnenvaart zijn de afgelopen jaren nauwelijks veranderd. Het Rijk moet samenwerking stimuleren: tussen kleinere verladers en vervoerders, tussen spoorvervoerders die nog te veel vanuit het systeem en niet vanuit de klant denken, en verladers. Ladingstromen moeten worden gebundeld waardoor meer goederen geheel of gedeeltelijk over het water of het spoor vervoerd kunnen worden

CU

Sterke en schone binnenvaart.

De ChristenUnie wil het gebruik van schonere motoren in de binnenvaart bevorderen, het aantal ligplaatsvoorzieningen uitbreiden en naast de grote ook de kleine vaarwegen open houden. De realisatie van overslagterminals voor water, weg en spoor wordt gestimuleerd.

Actieplan Spoor

Kortere reistijden.

De reistijd tussen Noord-, Oost- en Zuid-Nederland en de Randstad moet korter. Het spoor wordt hiervoor waar mogelijk en stapsgewijs geschikt gemaakt voor hogere snelheden. De spoorknooppunten Zwolle en Eindhoven worden verbeterd zodat treinen niet onnodig op elkaar hoeven te wachten.

Directe verbindingen.

Bij een hoge vervoersvraag worden directe verbindingen de norm. De ChristenUnie zet zich in voor het realiseren van een nieuwe spoorlijn Utrecht-Breda.

Grensregio's beter ontsluiten.

De verbindingen Groningen-Bremen, Eindhoven-Düsseldorf, Heerlen-Aken en Roosendaal-Antwerpen worden in samenwerking met de buurlanden versneld. Een kink in de kabel voor de realisatie van een snelle treinverbinding tussen Groningen en Duitsland is de kapotte spoorbrug Friesenbrücke over de Ems in Duitsland. Wij maken ons sterk voor een snel herstel.

Meer stations.

Door innovatieve, metro-achtige vervoerstechnieken, waardoor treinstellen korter achter elkaar kunnen rijden, kan er meer ruimte komen voor stadsgewestelijk vervoer op het spoor.

Capaciteitsuitbreiding.

Slimme infrastructurele oplossingen (passeersporen, ERTMS) kunnen de vervoerscapaciteit op het spoor vergroten. Drukke enkelsporige regionale spoorlijnen zoals Barneveld-Ede, Leeuwarden-Groningen, Leiden-Woerden, Winterswijk-Arnhem, Zwolle-Emmen en Zwolle-Almelo worden opgewaardeerd door (gedeeltelijke) spoorverdubbeling en elektrificatie. In de Randstad moeten de drukke trajecten Amsterdam-Almere, Gouda-Woerden, Utrecht-Veenendaal, Rotterdam-Delft, Breda-Tilburg en Nijmegen-Arnhem viersporig worden. In de Randstad moeten de drukke trajecten ook capaciteitsvergroting kunnen krijgen.

Elektrificatie van het spoor.

Dieseltreinen worden zoveel mogelijk vervangen door elektrische treinen. Dit is beter voor het milieu en de reistijd.

Goederencorridors.

Bij groeiend transportvolume moet ingezet worden op aparte goederencorridors om steden en dorpen te ontlasten. Wij zijn daarom voor de Noordtak van de Betuweroute over een nieuw tracé tussen Zevenaar en Oldenzaal en de VEZA spoorboog voor vervoer tussen Vlissingen en Antwerpen. De ChristenUnie is tegen een spoorboog bij Deventer, omdat dit geen toekomstvaste oplossing is die bovendien ten koste gaat van de capaciteit voor het reizigersvervoer in deze regio.

Capaciteitsuitbreiding spoor.

Inhaalsporen of spoorverdubbeling, extra perrons en ongelijkvloerse kruisingen zijn op een aantal punten noodzakelijk, zodat intercity's en sprinters elkaar niet in de weg zitten en de frequentie kan worden verhoogd. Waar mogelijk vindt elektrificatie van het spoor plaats. Bij een voldoende hoge vervoersvraag worden directe verbindingen de norm.

Nieuwe spoorbeveiliging en energiesysteem.

Het nieuwe beveiligingssysteem ERTMS wordt snel ingevoerd, zodat treinen korter op elkaar kunnen rijden, de spoorveiligheid verbetert en op langere termijn onderhoudskosten worden bespaard. Ook wordt de bovenleidingspanning verhoogd na naar 3 kilovolt zodat treinen sneller kunnen optrekken en energie wordt bespaard.

VVD

Verschuiven van goederenvervoer van de weg naar het water en het spoor. Hierdoor vermindert de druk op het wegennet.

Groen Links

De coronacrisis treft het openbaar vervoer hard. De reguliere budgetten zijn en blijven hard nodig om de dienstregeling op peil te houden. We investeren extra in trein- en spoorcapaciteit en goede stations. Daarnaast verhogen we de capaciteit door de hoeveelheid eerste-klasse coupés te verminderen. Onze ambitie is om heel Nederland beter bereikbaar te maken met het openbaar vervoer. We streven daarbij onder andere naar een nieuwe rechtstreekse verbinding tussen Groningen en de Randstad (de Lelylijn) die op termijn kan worden doorgetrokken naar Hamburg. Ook kijken we naar een snelle trein tussen Eindhoven en het Duitse ICE-netwerk (waaronder Düsseldorf en Aken) en uitbreiding van het openbaar vervoer rond de steden. Daarnaast streven we naar minimaal één busverbinding per dorpskern.

SP

Niet concurrentie, maar samenwerking is de beste manier om het spoorvervoer te organiseren. Spoorvervoer en binnenvaart moeten een beter alternatief worden voor het vervoer over de weg. De NS en ProRail voegen we samen in één publiek spoorbedrijf. We zetten in op méér en betere treinverbindingen (inclusief een nachtnet) vanuit Nederland met de grote Europese steden. We willen ook de Lelylijn aanleggen.

Partij voor de Dieren

Duurzaam goederenvervoer

Goederenvervoer wordt stiller, schoner en klimaatneutraal. Of het nu gaat om vervoer per trein, over de weg, over water of per leiding. Zo gaan we verantwoord om met de openbare ruimte.

FvD.....

50Plus.....

PvdA

Wonen langs het spoor. Door toename van het aantal goederentreinen staat het woongenot op veel plekken, zoals langs de Brabantroute en de Meterenboog, onder druk. Toename van geluid, trillingen en vervoer van risicovolle stoffen staat ook op gespannen voet met de wens om langs het spoor meer woningen te bouwen. Dat vraagt om maatregelen tegen geluid en trillinghinder en goede waarborgen voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. Na jarenlange onenigheid is het hoog tijd om samen met alle direct belanghebbenden, de gemeenten en de bewoners langs het spoor, tot een oplossing te komen.

In Brabant maakt de PvdA zich hard voor de uitvoering van het Bidbook OV 2040 van de drie zuidelijke provincies en voegt daar de ambitie van een rechtstreekse OV verbinding tussen Eindhoven en Nijmegen aan toe. In heel Brabant gaan we de overlast van giftige treinen tegen. De bewoners verdienen meer veiligheid en woningen. We zetten in op de transitie van de intensieve veehouderij in de Peel en de Kempen.

D66

Beter openbaar vervoer

Het openbaar vervoer is een duurzame manier om van A naar B te komen. D66 is voor uitbreiding van het spoor. In heel Nederland - van Groningen tot Maastricht - gaan treinen, trams en (elektrische) bussen vaker rijden.

We investeren in het spoor om treinen vaker te laten rijden. Met betere veiligheidssystemen (ERTMS) en bovenleidingen met hogere spanning (3 kV) kunnen treinen korter achter elkaar aan rijden. We scherpen de normen voor geluid en trillingen trein railinfra met name binnen de bebouwde kom aan.

Om Nederland bereikbaar te houden, moet goederenvervoer meer over het water en het spoor plaatsvinden. Door goederenvervoer te concentreren komt op andere sporen meer ruimte vrij voor personenvervoer, bijvoorbeeld tussen Brabantse steden. Goederenvervoer per spoor moet in 2025 volledig elektrisch zijn.

Het (internationaal) vervoer van gevaarlijke stoffen dient plaats te vinden over tracés die daarvoor geschikt en bestemd zijn. D66 wil geen vervoer van gevaarlijke stoffen door woonkernen en een dedicated spoortraject of zone in West-Brabant voor het vervoer van gevaarlijke stoffen.

We zetten in op een Schoon Water Akkoord en Geluidshinder Akkoord met provincies en gemeenten. Net als met het Schone Lucht Akkoord wil