

## GNOE?

Een **gnoe** is een groot krachtig dier dat met grote snelheid heel veel kilometers aflegt en is beschermd. Maar het staat ook als metafoor voor een plan voor spoorgoederenvervoer richting Bad Bentheim:

**Goederenroutering Noord Oost Europa.** Het gaat om het vervoer van goederen vanuit Rotterdam, Antwerpen, Vlissingen in de richting van Noord Oost Europa via Bad Bentheim naar Noord-Duitsland, Polen, Tsjechië en het sluit aan op de spoorroutes naar Denemarken en Zweden en op de Zijderoute via Rusland naar China. Over bestaande spoorlijnen langs veelal onbeschermd burgers.....

### Hoe rijden die treinen nu?

Er is een route vanuit Rotterdam via Gouda naar Weesp (even ten zuiden van Amsterdam) en verder via Hilversum, Amersfoort, Apeldoorn, Deventer, Almelo, Borne, Hengelo en Oldenzaal naar Bad Bentheim. Een tweede route vanuit Antwerpen, Vlissingen via Brabant en Nijmegen over de IJssellijn en Twentelijn naar Bad Bentheim en/of via de Betuweroute, over de bocht bij Elst door Arnhem en over de IJssellijn en Twentelijn. Hier is wel enige onduidelijkheid mede door een arrest van de Raad van State in de negentiger jaren dat de bocht bij Elst niet gebruikt zou mogen worden. Alles dus dwars door woonkernen!

### Te onderzoeken routes.

Dat zijn de route via Weesp, Betuweroute en/of via Utrecht richting Arnhem en dan via IJssellijn en Twentelijn of via Duitsland in noordelijke richting of via een nieuw tracé. Misschien vaag geformuleerd, maar zo staat het min of meer in een voorlopige notitie. Het lijkt er sterk op dat met het nieuwe tracé een route via de Achterhoek wordt bedoeld.

De route via Weesp wordt steeds problematischer door het groeiend personenvervoer vanuit Amsterdam naar Almere, de Lelylijn richting Groningen en de route naar Oost Nederland. Utrecht-Arnhem en Nijmegen-Arnhem hebben ook steeds meer te maken met personenvervoer. Duitsland lijkt duidelijk te zijn in een afwijzing van een verzoek om via hun gebied meer goederentreinen te laten rijden.

### Te bereiken doelen met GNOE.

De te bereiken doelen zijn onderdeel van de volgende algemene doelen, citaat:

Doel van de Goederencorridor Noordoost Europa is om **efficiënt, betrouwbaar en duurzaam goederenvervoer** te faciliteren dat zo **min mogelijk omgevingshinder** veroorzaakt, daarmee voldoet aan de wet- en regelgeving voor **leefbaarheid en gezondheid** en bijdraagt aan een **duurzaam en klimaatneutraal Nederland**.

Het door ontwikkelen van deze spoorgoederencorridor naar **het Europese en Euraziatische achterland** biedt **ruimte voor verstedelijking** en kan de **groei van vervoer op het spoor** voor zowel personen als goederen **verder faciliteren**. Met als bovenliggende motivatie dat we **innoveren voor een sterke economische positie van Nederland** in een dynamische wereld.

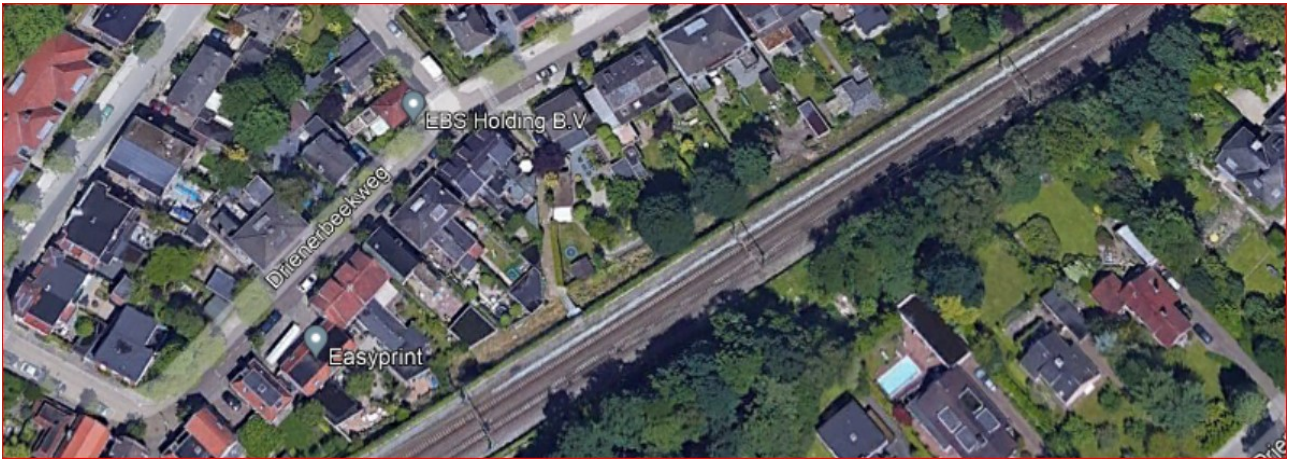
Om omgevingshinder zoveel mogelijk te beperken een citaat:

“Spoorgoederenvervoer mag geen afbreuk doen aan een gezonde en veilige leefomgeving.”  
“Spoorgoederen-vervoer zorgt lokaal voor hinder door geluid en rillingen. Ook is het onwenselijk om gevaarlijke stoffen door dichtbebouwde omgeving te vervoeren in verband met de externe veiligheid.

*Foto spoor achter de huizen van de Drienerbeekweg, te Hengelo.*

*Foto van Marcel Kistemaker:  
[info@fotogaleriekistemaker.nl](mailto:info@fotogaleriekistemaker.nl)*





Opname Google Earth van de Drienerbeekweg in Hengelo.

Het RONA is destijds in het leven geroepen om die omgevingshinder zoveel mogelijk te beperken. Zoveel mogelijk beperken kan volgens het RONA en het LPOGT, waarmee het RONA in groter verband samenwerkt, enkel bereikt worden door de spoorlijnen met vrij veel spoorgoederenvervoer 1 km buiten de bewoonde gebieden aan te leggen. Enkel dan zijn ze in een stille omgeving te horen, zul je van de trillingen niets merken en zijn de gevolgen van een ernstig incident met gevaarlijke stoffen wel heel erg klein. Daarnaast is aanleg van nieuw spoor met hogere eisen aan de geluidsuitstoot, en dan ook met nieuwe wetgeving op het gebied van trillingen, veel goedkoper dan bestaand spoor telkens weer opnieuw te moeten aanpassen aan nieuwe eisen op het gebied van geluid en trillingen. Terwijl het nog steeds door centra gaat!

#### **Een mogelijke nieuwe reizigersspoorroute vanwege spoorgoederenvervoer.**

In het planonderzoek wordt mede gekeken naar de mogelijkheid van mede reizigersvervoer op diezelfde spoorlijn. Voor stoptreinen of sprinters lijkt dit wat minder mogelijk. Die haltes of stations dienen meer in de bewoonde gebieden te liggen. Maar intercity's stoppen enkel bij grotere stations. Die kunnen evenwel 1 km buiten een grote woonplaats liggen met voorzieningen als parkeerterrein (P+R), fietsenstalling, OV-bussen vanaf het woongebied naar dit station, wachtruimte met op zijn minst een kopje koffie erbij. Nog aantrekkelijker maar misschien moeilijker haalbaar: horeca, vergaderterrein, deelfietsen, deelscooters, deelauto's, etc. Een HUB wordt dat wel genoemd.

#### **Activiteiten in het kader van GNOE.**

Er is het onderzoeksbureau APPM ingeschakeld voor dit onderzoek. Het moet een beslisdokument opleveren over GNOE eind 2022. Dat is nog geen besluit over hoe we het gaan doen. Het is slechts een stap in de richting van een zorgvuldig onderzoek in het kader van vele ontwikkelingen als, klimaatproblemen, extra woningbouw op een klein grondgebied als Nederland, de uitdrukkelijke wens om meer goederen en personen juist per spoor te vervoeren i.p.v. de auto, en natuurlijk ook de economie van Nederland. In het huidige stadium zijn er velen betrokken. We noemen: Ministerie van I&W, ProRail, NS, goederenvervoerders, Havens Rotterdam en Amsterdam, provincies Gelderland, Overijssel, Brabant, Limburg, Zeeland, Flevoland, Noord Holland, ambtenaren uit Twente, Achterhoek, Arnhem, een reizigersorganisatie en vertegenwoordigers van omwonenden als het LPOTG (Landelijke Platform Overlast Goederentreinen) en het RONA.

#### **De mogelijke rol van de politiek in GNOE.**

In de periode van de vorige Tweede Kamer hebben drie Kamerleden, Rutger Schonis (D66), Mustafa Amhaouch (CDA) en Eric Ziengs (VVD) met het RONA een bezoek gebracht aan Hengelo, De Steeg en Velp. Zij dienden 24-12-2020 een [motie in die Kamerbreed werd aangenomen en waarin uitdrukkelijk verzocht werd het spoorgoederenvervoer mee te nemen in het Toekomstbeeld OV 2040, met daarin speciale aandacht voor het vervoer van gevaarlijke stoffen \(Basisnet\), geluid- en trillingsoverlast.](#)

In de huidige Tweede Kamer diende op 21 november 2021 het huidige VVD-lid Peter de Groot, te samen met Fahid Minhas (VVD), Faissal Boulakjar (D66) en Mustafa Amhaouch CDA een motie in met o.m. de volgende passage::

verzoekt de regering de maatschappelijke en economische meerwaarde van de zogenaamde Noordtak van de Betuweroute te onderzoeken, te bekijken op welke wijze deze gerealiseerd kan worden en de Kamer hierover in Q1–2022 te informeren, en gaat over tot de orde van de dag.

Met 148 stemmen voor, 1 tegen en 1 afwezig aangenomen. Alles dus op democratische wijze.

### **Het Joint Fact Finding Trillingen.**

Ingaande eind 2019 werd het JFF Trillingen in het leven geroepen op initiatief van het ministerie van Verkeer & Waterstaat. Onder leiding van een gespecialiseerd bureau gingen vertegenwoordigers van het ministerie, ProRail, NS, goederenvervoerders, GGD's, ambtenaren uit enkele gemeenten langs het spoor, en omwonenden van de Brabantroute, de route Meteren Boxtel en het RONA aan de slag met het thema trillingen. Trillingsschade, gezondheidsproblemen ten gevolge van trillingen, de aanpak om nieuwe gebouwen en woningen bij het spoor trillingvrij te maken en hoe in de nabije toekomst de trillingen bij bestaande woningen en gebouwen te verminderen, een rekenmodel voor trillingen i.v.m. komende wetgeving en een pilot om te onderzoeken wat het effect is op trillingen als goederentreinen langzamer gingen rijden kwamen aan bod. Specialisten op gezondheid, het trilling probleem, etc. kwamen aan het woord.

U kunt [het eindrapport lezen](#). Vooral interessant is de reflectie op het JFF: Hoe mensen die tegenstrijdige belangen hebben toch tot elkaar komen, en gezamenlijk van mening zijn dat dit probleem echt moet worden aangepakt.

Het JFF had nog een paar gevolgen. RONA kwam in nauwer contact met de omwonenden van de Brabantroute en de route Meteren-Boxtel. Daaruit ontstond het Landelijk Platform Overlast Goederentreinen LPOGT. Zo wordt de overlast die spoorgoederenvervoer veroorzaakt steeds duidelijker in beeld gebracht. En voortaan heeft het LPOGT 6 x per jaar overleg met ProRail t.a.v. allerlei problemen door het spoorgoederenvervoer veroorzaakt in de leefomgeving van spooromwonenden. Wachten nu is op het vervolg van bevindingen JFF!

### **RONA heeft het zeer druk.**

De weinige bestuursleden van het RONA zijn druk bezet met alle activiteiten. Heel graag zouden we aanvulling willen hebben op expertise maar vooral op secretariael gebied. Wie daartoe bereid is kan zich bij ons aanmelden.

### **Werkbezoek van Cie. I&W. Tweede Kamerleden.**

Op vrijdag 18 maart organiseert Regio Oost, op verzoek van de Kamerleden, een gezamenlijk werkbezoek aan het bestaande spoor in Overijssel en Gelderland. Inmiddels is er al een ambtelijke werkgroep aangevuld met RONA hard aan de slag om hen te laten zien, horen en voelen wat het betekent om aan een drukke spoorlijn te wonen. Maar ook aspecten zoals woningbouw, uitbreiding personenvervoer, natuur en milieueffecten komen in beeld.

### **Spoorvervoer in de Media.**

Er is in korte tijd veel gepubliceerd door kranten en regionale omroep, het is een goede zaak om iedereen de kans te geven zijn mening te geven, of zich te laten informeren. Alles is na te lezen of zien op de RONA site [www.rona-info.nl](http://www.rona-info.nl) of rechtstreeks via [Nieuws](#)

Henk Derks, Informatiemanager RONA,  
[derks.sr@chello.nl](mailto:derks.sr@chello.nl) of [henkderks56@outlook.com](mailto:henkderks56@outlook.com) 026-4952367