

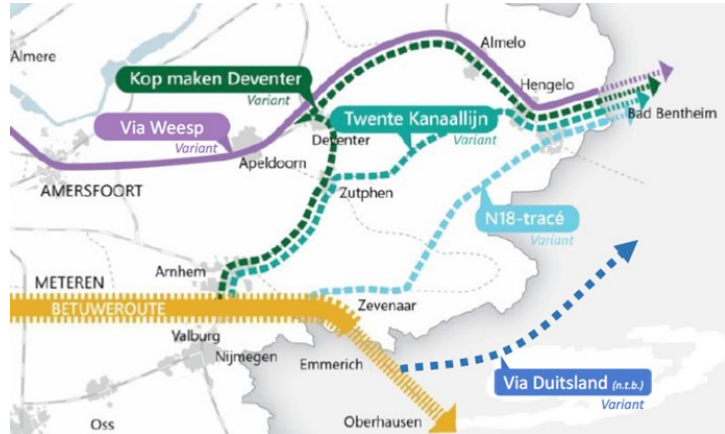
## GNOE, Overleg met ProRail en lopende activiteiten.

### Stand van zaken GNOE.

#### De 5 routes:

In GNOE, Goederenroutering Noord Oost Europa, komt een van de volgende routes aan bod voor het spoorgoederenvervoer.

1. Rotterdam – Weesp– Amersfoort – Deventer – Hengelo – Oldenzaal-Bad Bentheim ( Ook treinen van de Amsterdamse haven).
2. Rotterdam – Betuweroute (Ook van haven Antwerpen) – IJssellijn – Twentekanaallijn – Hengelo – Bad Bentheim.
3. Rotterdam – Betuweroute (Ook van haven Antwerpen) – IJssellijn – Twentelijijn – Hengelo – Bad Bentheim.
4. Rotterdam – Betuweroute (Ook van haven Antwerpen) – Route min of meer parallel aan A18 en N18 – Bad Bentheim
5. Rotterdam – Betuweroute (Ook van haven Antwerpen) – Duitsland en daar over nieuw spoor naar NO Europa.



**5 mogelijke GNOE-routes**

#### Het eerste onderzoek is klaar.

Het eerste onderzoek GNOE, Goederenroutering Noord Oost Europa, is in maart van dit jaar afgerond. Dit onderzoek is uitgevoerd op basis van een breed aangenomen motie in de Tweede kamer. De huidige staatssecretaris, Mw. Vivianne Heijnen, heeft er een besluit over genomen:

“Een complex dossier, ook omdat het hier om veel en soms ook tegenstrijdige belangen gaat. Partijen spraken opnieuw uit het vervolg met betrokkenheid van alle belanghebbenden partijen vorm te willen geven. Om hier voldoende aandacht voor te hebben, is afgesproken een apart bestuurlijk overleg te organiseren over hoe het vervolgproces ingericht kan worden. Uitvoering van de motie De Groot c.s.5, die verzoekt om een onderzoek naar de maatschappelijke en economische meerwaarde van een concreet projectalternatief (de zogenaamde Noordtak van de Betuweroute), is vooralsnog dus niet aan de orde omdat we met bovengenoemde afspraken **samen met belanghebbenden eerst grip en inzicht willen krijgen op de opgave en de nut en noodzaak**. Verder studeren over de routing van goederen richting Noordoost Europa is dan ook nodig.”

Het RONA onderschrijft natuurlijk dat nut en noodzaak moeten worden aangetoond. Je gaat geen spoorlijn aanleggen als die geen nut heeft en het is verstandig om na te gaan of het ook noodzakelijk is. Naar de mening van het RONA is het noodzakelijk, daar men in Nederland juist woningen, studiecentra, kantoren en ook uitgaanscentra steeds meer dicht bij het spoor wil bouwen, en dus ook meer mensen met de trein zullen reizen. Ook streeft men er naar meer vracht van de weg naar het spoor te laten gaan. Dus meer persontreinen, meer goederentreinen en juist die twee hinderen elkaar onderweg heel sterk door het verschil in snelheid en het halteren op stations. Persontreinen met 160 en/of 200 km per uur, naast een goederentrein die meestal 80 rijdt en soms 100.

### Moeten we de ontwikkelingen afwachten?

Er zijn velen die eerst ontwikkelingen willen afwachten om te bekijken of het in de toekomst echt wel nodig is. Vrachtauto's op waterstof misschien, het belang van de Rotterdamse haven wordt in twijfel getrokken, etc. Rona dringt aan op met snelheid het onderzoek te vervolgen. Dit is van belang voor draagvlak, maar geen reden voor uitstel van besluitvorming.

## Hoe lang moeten we wachten op de resultaten van al die ontwikkelingen?

Misschien dat over een paar jaar al heel veel vrachtwagens op waterstof rijden. Daar wordt aan gewerkt. De andere ontwikkelingen kosten jaren. Dus ook een onderzoek naar al genoemde en andere ontwikkelingen. Wanneer de noodzaak voor nieuw spoor is aangetoond kost het weer jaren om een traject uit te zoeken, jaren om een concreet plan te maken, en jaren voor dat het nieuwe traject daadwerkelijk gerealiseerd is. Hoogstwaarschijnlijk zouden er dan meer treinen nodig zijn om heel veel mensen en heel veel vracht per trein te vervoeren, maar de capaciteit van het spoorwegnet is daar dan veel te klein voor. Stel daarom tijdens de periode van onderzoek naar nut en noodzaak ook een onderzoek in naar het traject en de trajecten waar extra spoor dient te worden aangelegd zodra blijkt dat dat noodzakelijks is. Dan kan snel worden begonnen met de realisering van de vereiste trajecten en misschien nog belangrijker: dan weten omwonenden van bestaande trajecten en mogelijk nieuwe trajecten waar ze aan toe zijn. Immers de huidige overlast is al groot, en zal door aangekondigde lange periode van Derde Spoor werkzaamheden in DE, nog groter worden! RONA hamert er dus op, dat er voor die 2 jarige periode vanaf november 2024 tot mei 2026, nu al snel maatregelen uit het Maatregelen pakket (20 miljoen euro) in gang worden gezet. Zo ook met het Minder Hinder pakket Derde Spoor!

## Spoorverdubbeling te Arnhem?

Die verdubbeling gaat dwars door het centrum van Arnhem, vanaf het Centraal Station in oostelijke richting? Dit kunt u lezen in een bericht van de [Arnhemse Courant van woensdag 5 oktober](#).

Waarom dit onderzoek nu is ingezet is niet duidelijk.



Arnhem Centrum, Sonsbeek-singel. Spoor ligt op een hoge spoordijk. De huizen aan de Noordkant van het spoor staan op de kaart hiervoor. De afstand van spoor tot huizen is 20 meter.



*Spoorverdubbeling Arnhem? 20 meter tussen spoor en woningen!*

*Foto: Marcel Kistemaker, Hengelo*

De gemeente Arnhem zelf is er nog niet bij betrokken. Ook dat stond in [de Arnhemse Courant](#), maar dan op 20 oktober.

## Overleg met ProRail.

We schreven al eerder over het Joint Fact Finding Trillingen. Meerdere sessies met afgevaardigden van het ministerie, ProRail, NS, spoorgoederenvervoerders, gemeenten, GGD 's, en spooromwonenden. De trillingen zijn bepaald nog niet opgelost en de eerste pogingen tot verbetering betreffen wat middelen die op bepaalde plaatsen kans hebben op succes. ProRail is daarmee bezig. Het heeft twee andere resultaten opgeleverd. De opkomst van het Landelijk Platform Overlast Goederentreinen (Brabant met drie spoorlijnen waarover goederentreinen rijden) en een regelmatig overleg van het LPOGT (waaronder RONA)

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)

met ProRail. Om de twee maanden. We kunnen daarin zelf onderwerpen aankaarten en ProRail kan dat uiteraard ook. Gastsprekers over die onderwerpen kunnen worden uitgenodigd.

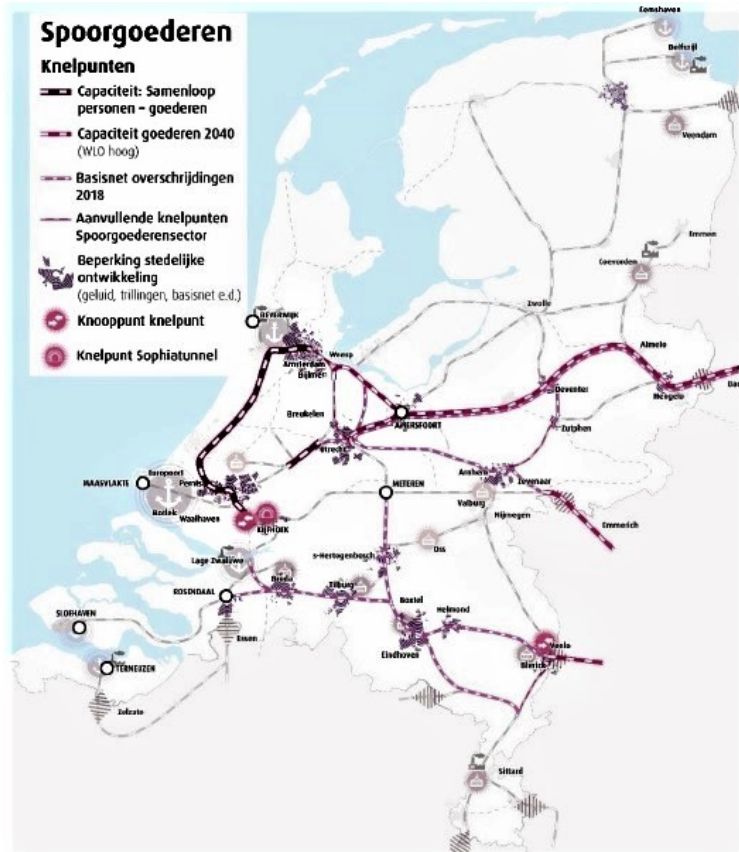
Diverse onderwerpen zijn aan de orde geweest.

Natuurlijk geluid, trillingen en gevaarlijke stoffen. Dat levert nog niet gelijk resultaten op voor omwonenden, maar ProRail werkt in elk geval aan lokale verbeteringen van trillingen. Wij, als vertegenwoordigers van omwonenden, krijgen beter inzicht in de onderwerpen om van daaruit ook concreet met ProRail te gaan werken aan mogelijke verbeteringen. Een probleem blijft dat ProRail wat betreft talrijke zaken afhankelijk is van het ministerie en ProRail zich aan de geluids- en trilling normen van het ministerie moet houden. Verbeteringen vinden plaats in de communicatie. Ook een nogal lang proces daar veel informatie die ProRail aan informatieverzoekers wil geven van allerlei afdelingen afhankelijk is. Tevens krijgen we inzicht in de wat de spoor-goederenroutes in Nederland zijn, zodat we daarop kunnen inspelen. Ook willen we weten wat de capaciteit in het Ruhrgebied is wat betreft het spoor. Daar problemen! Kunnen treinen weer niet over het Derde Spoor door Duitsland.

Al deze informatie kunnen wij weer gebruiken in de richting van Kamerleden. Want ProRail kan politiek weinig, RONA en natuurlijk het LPOGT wel.

### Activiteiten waar het RONA steeds meer betrokken raakt.

- Een bezoek bij het bedrijf Strukton in Zutphen in het kader van geluid/trilling reductie. Meer inzicht in de materie van onderhoud.
- Uitgenodigd bij de start van een proef met Durflex in kader van het maatregelenpakket trillingen in Oostertout.
- Uitnodiging voor een congres over "Geluid, Trillingen en Leefbaarheid" op 9 november voor deelname in de forumdiscussie. Uiteraard de uitnodiging aanvaard.
- Meegewerkt aan een afstudeer documentaire over de Noordtak door een student van de filmacademie.
- Betrokken bij het I&W onderzoek door APPM naar het instellen van een notitie waarin naar voren komt met welke aspecten rekening moet worden gehouden bij het formeren van een platform waarin ook bewoners vertegenwoordigd zijn. Dit aar aanleiding van het D66 Actieplan om gevolgen voor leefbaarheid van spoorbewoners te verbeteren. De kans is aanwezig dat het LPOGT en RONA zo betrokken worden bij de zogenaamde spoortafels, welke provinciaal en landelijk (I&W) gehouden worden.
- Gesprek gehad met Algemene Rekenkamer over MKBA, Maatschappelijke Kosten Baten Analyse, waar onderzoek naar wordt gedaan hoe het zit met infrastructurele werken? Komt 1<sup>e</sup> kwartaal 2023 uit.
- Binnenkort is er overleg met de nieuwe portefeuillehouder spoorgoederenvervoer en veiligheid van ministerie I&W.



*Knelpunten spoor in beeld gebracht.*

### RONA ALV 2022.

**Op woensdag 30 november houdt het RONA haar ALV weer digitaal in Teams om 20:00 uur.**

De leden krijgen een uitnodiging met de bijbehorende stukken en ontvangen na aanmelding de link om in te loggen, als u ook wilt inloggen kunt u een mail sturen naar [Ronaspoor@gmail.com](mailto:Ronaspoor@gmail.com) en krijgt u de link ook toegestuurd.

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