



# Platform Spoorgoederenvervoer

---

Advies

*Definitief | 9 januari 2023*

Opdrachtgever:



Ministerie van Infrastructuur  
en Waterstaat

Adviseur:



## VOORWOORD

---

Voor u ligt het advies over het inrichten van een Platform Spoorgoederenvervoer (hierna: Platform SGV) met bewonersvertegenwoordigers, ProRail, de betrokken ministeries, de spoorgoederensector en de lokale en regionale overheden. Het advies heeft betrekking op de invulling van een informatie-, overleg- en adviesplatform waarbij betrokkenen rond het spoorgoederenvervoer met elkaar in gesprek gaan over het spoorgoederenvervoer in ons land en de relatie daarvan met de bewoners die direct aan het spoor wonen. In de vele bestaande overleggen over het goederenvervoer over het spoor zijn bewoners en direct omwonenden niet of nauwelijks vertegenwoordigd, terwijl in Nederland circa 1,3 miljoen mensen van 16 jaar en ouder minder dan 300 meter van het spoor wonen. Veel meer dan deze 1,3 miljoen mensen heeft baat bij het spoor in de vorm van vervoer, minder files en het vervoer van goederen die zij nodig hebben. Een deel van deze 1,3 miljoen mensen echter heeft dagelijks te maken met de negatieve effecten ervan, onder andere door geluidsoverlast en trillingshinder.

De hoeveelheid goederen die via het Nederlandse spoor wordt vervoerd neemt toe en zal in de toekomst nog verder toenemen. In 2021 werd er in totaal 42,6 miljoen ton aan goederen vervoerd over het spoor in Nederland, een toename van 6,5 % ten opzichte van 2020<sup>1</sup>. Steeds groter wordt de roep om de modal shift: het overhevelen van goederenvervoer van de weg naar het spoor (en naar het water). Dit kan leiden tot een betere bereikbaarheid op de weg, efficiënter vervoer en forse CO2-besparing<sup>2</sup>. In de Green Deal EU staat voor het goederenvervoer per spoor dat een aanzienlijk deel van de 75% van het goederenvervoer dat nu over de weg gaat, moet worden overgeheveld naar het spoor en de binnenvaart. Daarvoor is capaciteitsvergroting erg belangrijk<sup>3</sup>. Gelet op de verwachte groei van het spoorgoederenvervoer zal dan ook de overlast die direct omwonenden ervaren toenemen. Daarnaast is er de woningbouwopgave in Nederland waarbij veel woningen nabij het spoor gebouwd worden.

Bovenstaande benadrukt het belang om een gremium in te richten waarin meerdere partijen met elkaar in gesprek zijn en kunnen adviseren over ontwikkelingen en beleid. Vanuit de gedachte dat de inbreng vanuit de omgeving rondom het spoorgoederenvervoer kan leiden tot kwalitatief beter beleid en een minder grote afstand tussen Rijk, lagere overheden, bedrijfsleven en bewoners. Het gezamenlijk betrekken van bewoners, omwonenden, lagere overheden en de sector spoorgoederenvervoer, en het daarmee gebruik maken van hun kennis en ervaringen is bovendien in lijn met de uitgangspunten van de nieuwe Omgevingswet.

Dit advies geeft nader inzicht in de context en geeft aanbevelingen voor de invulling van een informatie-, overleg- en adviesplatform rondom spoorgoederenvervoer en de relatie daarvan met bewoners die direct aan het spoor wonen. Het advies is opgesteld op verzoek van het ministerie van IenW naar aanleiding van een toezegging van de staatssecretaris van IenW aan de Tweede kamer dat zij een Platform SGV wil opzetten.

---

<sup>1</sup> Bron: Nieuwsblad Transport, Simone van der Lee, 6 juni 2022

<sup>2</sup> Bron: Transport&Logistiek, Anita Hestens, 7 juni 2021

<sup>3</sup> Bron: Rail Freight, Marco Barneveld, 21 september 2021

## INHOUDSOPGAVE

---

### 1 AANLEIDING EN VRAAG 4

- 1.1 Aanleiding 5
- 1.2 Vraag Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat 6
- 1.3 Proces totstandkoming advies 6
- 1.4 Meerdere belangen in een platform 7
- 1.5 Leeswijzer 7

### 2 CONTEXT SPOORGOEDERENVERVOER 8

- 2.1 Spoorgoederenvervoer scoort beter dan andere vormen van goederenvervoer 9
- 2.2 Spoorgoederenvervoer veroorzaakt ook overlast 10
- 2.3 Participatie / Omgevingswet 11

### 3 LEERPUNTEN BESTAANDE OVERLEGGEN EN PLATFORMS 13

- 3.1 Bestaande overleggen spoor(goederen)vervoer zijn zonder bewoners 14
- 3.2 Vergelijkbare platforms gedijen bij onafhankelijkheid 14
- 3.3 Aandachtspunten voor het Platform SGV 15

### 4 ADVIES PLATFORM SPOORGOEDERENVERVOER 16

- 4.1 Doel en taak 17
- 4.2 Deelnemers en bijeenkomsten Platform SGV 18

- 4.3 Secretariaat 18

- 4.4 Jaarplan en jaarverslag 18

- 4.5 Werkwijze 19

- 4.6 Kosten 20

- 4.7 Verankering en evaluatie 20

### 5 OVERWEGINGEN 21

- 5.1 Doel en taak 22

- 5.2 Deelnemers en samenstelling 22

- 5.3 Secretariaat 23

- 5.4 Jaarplan en jaarverslag 23

- 5.5 Werkwijze 23

- 5.6 Kosten 24

- 5.7 Verankering en evaluatie 24

### BIJLAGEN 25

- Bijlage 1: Overzicht overleggen op gebied van spoor(goederen)vervoer 25

- Bijlage 2: Overzicht van een aantal vergelijkbare platforms met een brede samenstelling 29

- Bijlage 3: Overzicht geconsulteerde organisaties bij het advies 31

- Bijlage 4: Aanzet voor eerste jaarplan Platform SGV 32

- Bijlage 5: Begroting Platform Spoorgoederenvervoer 33

*"Het benutten van kennis en ervaring uit de omgeving zorgt voor een ander perspectief op zaken."*

# 1 Aanleiding en vraag



## 1.1 Aanleiding

### Commissiedebat spoor 9 juni 2022

Aanleiding voor dit advies is een toezegging van de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat in het commissiedebat Spoor van 9 juni 2022. In dat debat is door Tweede Kamerlid Lisa van Ginneken een Actieplan Leefbaar Spoor bij goederenvervoer aangeboden.

In het commissiedebat heeft de staatssecretaris vervolgens toegezegd te onderzoeken hoe zij het Platform spoorgoederenvervoer vorm kan geven naar aanleiding van het Actieplan Leefbaar Spoor bij goederenvervoer van D66.

In het Actieplan wordt gesteld dat spoorgoederenvervoer belangrijk is voor Nederland en via een modal shift van wegvervoer naar spoorgoederenvervoer belangrijker wordt.

*"Infrastructuur, zo wordt wel eens gezegd, bouw je voor 100 jaar. Daarom moeten we onszelf afvragen: wat is de invloed van de energietransitie op spoorgoederenvervoer? En dan niet alleen de komende jaren, maar juist ook op lange termijn. Hoe beschermen we de leefbaarheid van omwonenden? Hoe gaan goederen- en personenvervoer samen op een steeds drukker spoor met steeds hogere maximumsnelheden? Hoe kunnen de lusten en lasten van het spoorvervoer het best verdeeld worden? Spoorgoederenvervoer is daarnaast bij uitstek een internationale aangelegenheid, dus afstemming op Europees niveau is ook belangrijk. Hoe stemmen we ons spoornet af op dat van België en Duitsland?"*

*"Tegelijkertijd ervaren mensen die dichtbij het spoor wonen overlast van treinen die lawaai maken en trillingen veroorzaken. Het vervoer van gevaarlijke stoffen op het spoor geeft sommigen bovendien een onveilig gevoel. Langs de belangrijkste routes van goederentreinen zijn dan ook veel maatschappelijke organisaties actief die zich terecht uitspreken over de overlast die zij ervaren. D66 vindt dat de overheid en spoorsector deze zorgen serieuzer moet nemen."*

Deze constatering zijn aanleiding voor elf voorstellen die oproepen tot actie langs drie sporen: een betrokken spoor, een leefbaar spoor en toekomstbestendig spoor. Het voorliggende advies heeft betrekking op voorstel 1 van het Actieplan.

### Voorstel 1 Platform Spoorgoederenvervoer: vast overleg tussen burgers, overheden en de spoorsector

Uit het Actieplan: *"Om enerzijds de ontwikkeling van het spoorgoederen vervoer op te kunnen vangen en anderzijds plezierig langs het spoor te kunnen wonen is goede afstemming essentieel. Daarvoor is dialoog, luisteren en uitleggen belangrijk. Dat vraagt speciale aandacht, zeker als de overlast ingrijpend is en de materie technisch complex kan zijn. In Nederland hebben we hier veel ervaring mee bij onze luchthavens en in energiecoöperaties. Ook waren eerdere ervaringen rondom onderzoeken naar trillingen bij het spoor veelbelovend. Bij het proces rond trillingen waren veel verschillende partijen betrokken, waaronder omwonenden. Deze partijen waren erg tevreden over de samenwerking en de dialoog die ontstond en tot meer begrip vanuit verschillende kanten leidde. Het is daarom ook jammer dat er niet direct een vervolg aan gegeven werd.*

*D66 wil dat er een Platform Spoorgoederenvervoer komt waar alle betrokkenen rond het spoorgoederenvervoer samen afspraken kunnen maken: bewonersvertegenwoordigers, ProRail, het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, spoorvervoerders en lokale en regionale overheden. Onder leiding van een neutrale voorzitter, ondersteund door een ambtelijke staf, kunnen deze partijen hier met elkaar in dialoog. Zo kunnen bewoners oplossingen aandragen en meepraten over ontwikkelingen. ProRail kan de planning van onderhoud voor het komende jaar toelichten zodat bewoners weten waar zij aan toe zijn. Het ministerie kan wensen inventariseren en onderzoeksresultaten presenteren. Het Platform Spoorgoederenvervoer moet een duidelijk mandaat krijgen dat zwaar meeweegt in de besluitvorming."*



## 1.2 Vraag Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

---

In de zomer van 2022 heeft het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (hierna: IenW) aan APPM Management Consultants gevraagd een advies uit te brengen over hoe invulling te geven aan een Platform Spoorgoederenvervoer. Doel van het platform is, volgens de uitvraag van het ministerie van IenW, om alle betrokkenen rond het spoorgoederenvervoer te informeren over beleidsontwikkelingen, mee te laten denken en over beleidsontwikkelingen te laten adviseren. Het ministerie van IenW vraagt om in het advies duidelijkheid te geven over de inhoudelijke en procedurele invulling van het platform, oftewel de 'hoe' en de 'wat'.

In de vraag van het ministerie bevat enkele uitgangspunten:

- Betrokkenheid van een brede groep omwonenden van het spoor moet geborgd zijn (tegenspraak organiseren, advies)
- Ook andere stakeholders moeten een plek krijgen in het platform (vervoerders, verladers, havenbedrijf, medeoverheden)
- Er moet sprake zijn van structureel en regulier overleg (niet 1 x per jaar)

Ook geeft het ministerie enkele aandachtspunten mee voor het opstellen van het advies over het Platform:

- Er zijn veel verschillende gremia, het streven is om geen nieuwe overlegstructuren toe te voegen (onoverzichtelijk).
- Hoe verhoudt het platform zich tot bestaande overlegstructuren als de regionale OV- en spoortafels, BO's goederen, Spoorgoederentafel etc?
- Graag in het advies ook best practices van bijvoorbeeld het LOCOV en andere sectoren betrekken (zoals Alderstafel Schiphol).

Tenslotte werd aangegeven dat het advies tot stand komen in een proces samen met de belangrijkste stakeholders vanuit de overheid, partijen uit de sector en brede omgeving (bewoners).

## 1.3 Proces totstandkoming advies

---

Dit advies over de mogelijke invulling van een Platform Spoorgoederenvervoer is in drie stappen tot stand gekomen.

In **stap 1** is het vertrekpunt voor het advies gedefinieerd met betrokkenen rond het spoorgoederenvervoer. Deze stap bestond ten eerste uit het voeren van interviews met diverse stakeholders, te weten verschillende overheden (Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, provincies Gelderland en Overijssel, gemeente Eindhoven, Groene Metropoolregio, Twente, Achterhoek en Cleantech Regio, IPO, Omgevingsdienst West-Brabant), de spoorgoederenvervoer sector (spoorgoederentafel met o.a. ProRail, NS, DB Cargo, RailGood, ECT) en bewoners (Landelijk Platform Overlast Goederen Treinen). Doel van deze interviews was om te achterhalen hoe de betrokken partijen tegen een Platform SGV aankijken. Vragen zijn gesteld als: is dit een goed idee, op welk niveau van participatie opereert het platform, welke onderwerpen worden behandeld en welke deelnemers nemen zitting in het platform?

Onderdeel van deze stap was ook het in kaart brengen van de bestaande overleggen en gremia rondom het spoorgoederenvervoer, evenals het uitvoeren van een onderzoek naar bestaande vormen van platforms met bewoners.

**Stap 2** omvatte het uitwerken van de opbrengst van stap 1 tot een aantal belangrijke kenmerken van een platform om richting te bepalen voor het platform SGV. Deze richting is vervolgens in een breed rondetafelgesprek besproken met de partijen die geïnterviewd zijn in stap 1. In dit gesprek is de richting getoetst en aangescherpt, waarna in een vervolgbijeenkomst gezamenlijk een verdiepingsslag is gemaakt voor de scope van het platform en de werkwijze van het Platform.

In **stap 3** is het advies opgesteld voor de invulling van een platform. Alle betrokken partijen hebben de mogelijkheid gekregen om te reageren op het eerste en tweede concept van dit advies.

## 1.4 Meerdere belangen in een platform

---

Het voorstel vanuit de Tweede Kamer is gericht op een platform waarin de verschillende belangen rond spoorgoederenvervoer bij elkaar worden gebracht.

Dat zijn belangen van de overheden voor onder andere een vitale en innovatieve economie en transportsector, efficiënte inzet van (schaarse) investeringsmiddelen voor het spoornetwerk, voor meer woningbouw nabij stations, voor een leefbare en gezonde woonomgeving en meer veilig en duurzaam spoorgoederenvervoer (modal shift).

De belangen van de spoorgoederensector liggen bij een congestievrije doorstroming op het spoor tegen acceptabele kosten, en een spoornetwerk dat voldoet aan de TEN-T eisen van de EU<sup>4</sup>.

Daarnaast zijn er de belangen van bewoners aan het spoor van onder andere hun veiligheid en zo min mogelijk overlast en gezondheidsschade als gevolg van spoorgoederenvervoer en een accurate klachtenafhandeling.

De gedachte is dat in een Platform SGV met name de thema's voor Spoorgoederenvervoer aan de orde zijn die de belangen van de bewoners aan het spoor raken.

## 1.5 Leeswijzer

---

Dit advies is gestart met in het eerste hoofdstuk de aanleiding voor dit advies, de vraag van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, een korte beschrijving van het doorlopen proces voor dit advies en een duiding van de belangen rond het thema spoorgoederenvervoer.

In het tweede hoofdstuk volgt de bredere context van spoorgoederenvervoer en participatie met omgevingspartijen in Nederland.

In hoofdstuk drie volgt een beknopte analyse van de diverse overleggen op het gebied van spoor(goederen)vervoer en van vergelijkbare platforms met een brede samenstelling. Dit hoofdstuk sluit af met de leerpunten die hieruit te halen zijn voor de invulling van het Platform Spoorgoederenvervoer.

In hoofdstuk vier volgt het advies voor de invulling van het Platform Spoorgoederenvervoer. In dit hoofdstuk staan alle kenmerken van een Platform SGV beschreven. Het afsluitende hoofdstuk vijf omvat de overwegingen die ten grondslag liggen aan het advies.

---

<sup>4</sup> TEN-T eisen hebben o.a. betrekking op de minimale baanvaksnelheid van 100 km/u voor goederentreinen, treinenlengte 740 m en de aanleg van het spoorbeveiligingssysteem ERTMS.

*"Spoorgoederenvervoer is het beste alternatief voor de klimaat en energietransitie, maar de overlast is een mogelijke spelbreker."*

## 2 Context spoorgoederenvervoer





In dit hoofdstuk beschrijft de verschillende aspecten van spoorgoederenvervoer beknopt. Ook wordt stilgestaan bij het onderwerp participatie.

## 2.1 Spoorgoederenvervoer scoort beter dan andere vormen van goederenvervoer

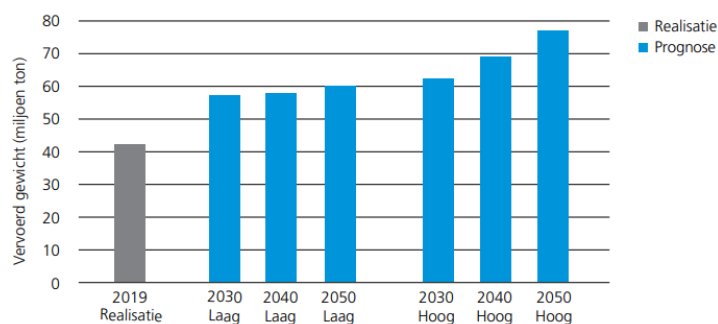
### Spoorgoederenvervoer is belangrijk voor onze economie

Het spoorgoederenvervoer verbindt de Nederlandse economie met Europa. Vanuit onze havens en chemieclusters zijn er goede spoorverbindingen met Europese economische centra. De grootste stromen zijn internationaal en gaan naar Duitsland en deels verder naar Oost en Zuid Europa.

### Groei spoorgoederenvervoer tot 2040

De groei van het spoorgoederenvervoer neemt volgens de vorig jaar verschenen Integrale Mobiliteitsanalyse (IMA 2021) van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat flink toe, met 32 procent (lage prognose) tot 55 procent (hoge prognose) in de periode van 2019 tot 2040 en zelfs 83% in 2050. Het spoor gaat daarmee wat betreft de groeiprognose aan kop van alle vormen van goederenvervoer.

Het coalitieakkoord van het huidige kabinet bevat dan ook de ambitie om méér goederen via het spoor te vervoeren, in plaats van het weg- en luchttransport: de eerder genoemde 'Modal Shift'. Goed voor het klimaat, en tegen de files.



### Spoorgoederenvervoer draagt bij aan klimaatdoelen

#### Meest duurzame vorm van goederenvervoer

Goederenvervoer over het spoor is goed voor het klimaat en milieu. Per ton kilometer genereert dit verreweg de minste uitstoot in CO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub> en fijnstof. Dit geeft het spoorgoederenvervoer een gunstige uitgangspositie in het behalen van klimaatdoelen en daarmee draagt het bij aan de stikstofopgave zoals erkend in het coalitieakkoord.

Modaliteit		CO <sub>2</sub>	PM <sub>v</sub>	NO <sub>x</sub>
Weg	g/tkm	88-256	0,002-0,015	0,22-1,40
Spoor	g/tkm	12-18	0,001-0,0018	0,05-0,08
Binnenvaart	g/tkm	24-38	0,010-0,019	0,26-0,55

Bandbreedte obv bulk- en stukgoederen en containers en verschillende groottes voer-/vaartuigen. Bij spoor wordt uitgegaan van 73% elektrisch en 27% diesel. Bron: CE Delft, 2020

#### Green Deal EU

In de Green Deal EU staat dat om klimaatneutraliteit te realiseren, vervoeremissies tegen 2050 met 90% moeten zijn afgenomen. Een impuls aan multimodaal vervoer vergroot de efficiëntie van het vervoerssysteem. Volgens de EU Green Deal zou een aanzienlijk deel van de 75% van het goederenvervoer dat nu over de weg gaat, voortaan via het spoor en de binnenwateren moeten gebeuren.

#### Modal shift naar spoorvervoer

Klimaatverandering, het klimaatakkoord en de Green Deal leiden alle tot een Modal Shift ten faveure van spoorgoederenvervoer. Overheden hebben zich aan deze afspraken gecommitteerd. Dit kan resulteren in een verdere groei van het spoorgoederenvervoer dan nu is geprognosticeerd in de IMA 2021.

### Spoorgoederenvervoer draagt bij aan een veilig leefklimaat

#### Meest veilige vorm van vervoer

Spoorgoederenvervoer is veilig en ruimte-efficiënt. Spoor is de meest veilige manier voor het vervoeren van goederen en reizigers. De veiligheid van spoorvervoer is vooral zo hoog omdat het spoorstelsel grotendeels over eigen vrij liggende infrastructuur beschikt waarbij kruisend verkeer is geminimaliseerd. Bovendien is het systeem grotendeels geautomatiseerd en is het menselijk handelen tot een minimum beperkt. Tegelijkertijd zijn delen van ons spoornetwerk verouderd, waardoor onder andere de baanstabieleit lokaal afneemt.

Ongeveer 2% van alle gevaarlijke stoffen gaat via het spoor. Goederenvervoer per spoor bestaat voor circa 10% uit gevaarlijke stoffen<sup>5</sup>. Het systeem van het Basisnet voor snelwegen, (hoofd)spoorwegen en binnenwaterwegen bevat de regels voor de infrastructuurbeheerders, de vervoerders en de gemeenten langs deze routes om de veiligheid voor omwonenden te waarborgen.

## 2.2 Spoorgoederenvervoer veroorzaakt ook overlast

### Trillingen

Naast alle positieve aspecten van spoorgoederenvervoer is er ook sprake van overlast. In Nederland zijn circa 845.000 woonadressen met naar schatting 1.347.400 bewoners van 16 jaar en ouder binnen 300 meter afstand van het spoor gelegen. Ongeveer 20% van hen ondervindt ernstige hinder van de trillingen die treinen veroorzaken. Zij klagen over gevoelens van irritatie, boosheid en onbehagen. 's Nachts kan deze hinder zich uiten in ernstige verstoring van de slaap. Verreweg de meeste hinder en slaapverstoring wordt gerapporteerd in relatie met trillingen van goederentreinen<sup>6</sup>.

### Overheden vragen aandacht voor toename gevaarlijke stoffen op het spoor

De Vereniging van Nederlandse Gemeenten en het Interprovinciaal Overleg geven aan dat het kabinet onvoldoende rekening houdt met de groei van het vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor<sup>7</sup>. De kans op een spoorramp neemt hierdoor toe, vooral nu met de bouwopgave en de stedelijke verdichting meer gebieden direct aan het spoor voor bewoning in aanmerking komen, aldus ook een brief van gedeputeerde staten van Noord-Brabant van november 2022<sup>8</sup>

Onder andere de energietransitie is van invloed op de toename van het spoorvervoer. Zo wordt een sterke groei verwacht in de transporten van ammoniak, wat een belangrijke rol kan spelen bij de opslag van overtollige groene stroom.

<sup>5</sup> Marktvisie Ambitienetwerk Spoorgoederenvervoer, 2020

<sup>6</sup> Bron: Wonen langs het spoor Gezondheidseffecten van trillingen door treinen RIVM Rapport 2014-0096

<sup>7</sup> Commissiedebat Spoor Position Paper IPO en VNG, juni 2022

### Bewoners aan het spoor verenigen zich in de LPOGT

Al vele jaren dringen bewoners aan het spoor aan op maatregelen die de overlast en de risico's van reizigerstreinen en van vooral goederentreinen verminderen. Bewoners die niet a priori tegen spoorgoederenvervoer zijn, spreken het kabinet aan op het doen van investeringen in de mobiliteit van morgen. Het Landelijk Platform OverlastGoederentreinen (LPOGT) stelt het onderstaande in een brief aan de informateur<sup>9</sup>:



*“Nog elke dag en nacht rijden er in Nederland treinen met gevaarlijke stoffen door dichtbevolkt gebied. Voor de omwonenden al vele jaren een bron van angst en zorg, vanwege het risico op calamiteiten. Ook zorgt het goederenvervoer op deze trajecten nog altijd voor veel overlast door trillingen en geluidshinder. Daarom vragen wij in het nieuwe regeerakkoord aandacht voor een zodanige herstructurering van het spoorwegnet dat deze problemen tot het verleden gaan behoren. We verwijzen hierbij naar de met steun van de volledige Tweede Kamer aangenomen motie Schonis, Ziengs, Amhaouch van 24-11-2020, waarin de regering gevraagd wordt om in aanvulling op het Toekomstbeeld OV 2040 ook een heldere toekomstvisie te ontwikkelen op het spoorgoederenvervoer, met aandacht voor de hierboven benoemde knelpunten. Wij zouden graag zien dat ook deze visie direct wordt vertaald in concrete plannen en investeringen.*

### Investeren in de mobiliteit van morgen

*Om de beoogde groei van (internationaal) vervoer over het spoor mogelijk te maken, is het belangrijk om goede aansluitingen te realiseren op de internationale infrastructuur, nodig voor hogesnelheidslijnen en Europese goederencorridors. Nederland zal hiervoor op een aantal cruciale punten moeten investeren in robuuste Noord-Zuid-verbindingen, zoals aangegeven op de Ambitiekaart 2040 (zie kaartje volgende pagina). Dat vraagt met name om enkele toekomstvast separate spoorlijnen voor goederenvervoer, minimaal 1 km buiten de bewoonde gebieden om veiligheid en welzijn van burgers te waarborgen. Zo krijgt het goederenvervoer alle ruimte om te groeien, zonder aantasting van het leefmilieu.*

<sup>8</sup> Brief Gedeputeerde staten van Noord-Brabant aan de Tweede Kamer, d.d. 22 november 2022, kenmerk C2298258/5158879

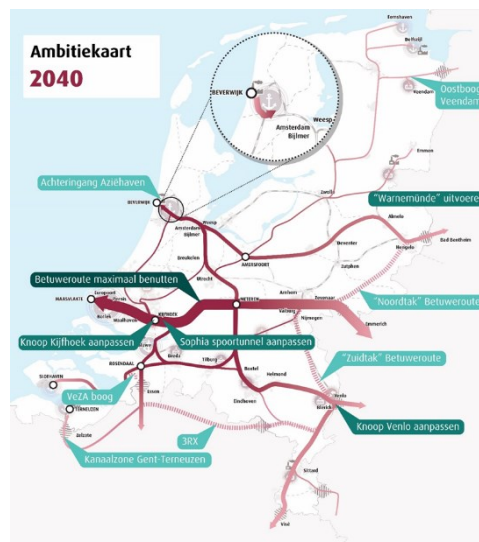
<sup>9</sup> Brief LPOGT aan informateur Hamers, 25 mei 2021

Ook het personenvervoer profiteert van deze beperkte investering door toename van capaciteit en mogelijkheden. Niet langer gehinderd door goederentreinen op hetzelfde traject, kunnen personentreinen frequenter rijden en de snelheden worden opgevoerd tot ca. 200 km per uur. Kostbare voorzieningen als dubbele spoorlijnen en wachtsporen zijn daarvoor dan niet meer nodig.”

De LPOGT erkent in de brief dat het vervoer over het spoor het beste is voor ons klimaat en de ambities uit de Green Deal EU, namelijk als minst belastende modaliteit voor het milieu. Tegelijkertijd is het belangrijk om bewoners aan het spoor te beschermen voor de negatieve effecten van geluid en trillingen op hun gezondheid. Ze doet aan het Kabinet een oproep om te anticiperen op de strengere normen die de WHO (wereld gezondheidsorganisatie) hanteert.

Het LPOGT is in 2020 opgericht. Het is een samenwerkingsverband van een groot aantal lokale en regionale organisaties (zie voor een overzicht bijlage 3).

Het LPOGT is actief in de belangenbehartiging naar de Rijksoverheid en andere overheden. Ze is op dit moment in geen enkel overleg vertegenwoordigd waarin de sector spoorgoederenvervoer (verladers, vervoerders, containerterminals, zeehavens en chemiesector) spreekt met overheden en ProRail. Wel is LPOGT sinds het traject van Joint Fact Finding trillingen regulier in gesprek met ProRail over tal van thema's.



## Basisnet

Om een goede balans te vinden tussen de veiligheid op en rond het spoor, het economisch belang van het vervoer van gevaarlijke stoffen en de mogelijkheid voor ruimtelijke ontwikkelingen nabij het spoor is de Wet Basisnet ontwikkeld. Basisnet is een landelijk aangewezen netwerk voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. Basisnet moet het mogelijk maken dat ook in de toekomst gevaarlijke stoffen op een veilige manier per spoor kunnen worden vervoerd en dat mensen veilig kunnen wonen en werken langs het spoor binnen vergunde risicoplafonds<sup>10</sup>.

## Geluid

Voor de nieuwbouw van woningen geldt de Wet Geluidhinder. Deze wet biedt bescherming tegen geluidhinder van onder andere spoorweglawaai door middel van zonering. Bij spoorweglawaai is de breedte van de zone onder andere afhankelijk van het aantal sporen en de verkeersintensiteit. In de Regeling Zonekaart spoorwegen is per spoortraject de zonebreedte vastgesteld. Deze zonebreedte varieert van 100 tot maximaal 1.300 meter.

De geluidruimte van het spoor wordt gereguleerd met de geluidproductieplafonds uit hoofdstuk 11 van de Wet milieubeheer. Een geluidproductieplafond geeft de toegestane geluidproductie (geluidwaarde in  $L_{den}$ )<sup>11</sup> vanwege een weg of spoorweg aan. Geluidproductieplafonds gelden op referentiepunten langs wegen en spoorwegen.

Voor trillingen zijn nog geen wettelijke kaders.

## 2.3 Participatie / Omgevingswet

Al jaren worden de voorbereidingen getroffen voor de inwerkingtreding van de Omgevingswet. Deze wet heeft onder andere als doel dat overheden en andere initiatiefnemers vroegtijdig de omgeving betrekken bij de ontwikkelingen in de fysieke leefomgeving. Veel van die ontwikkelingen hebben namelijk direct of indirect effect op

<sup>10</sup> Het stelsel van Basisnet werkt helaas niet zoals beoogd, er wordt gewerkt aan een herziening.

<sup>11</sup> De  $L_{den}$  (Engels: *Level day-evening-night*) is een Europese maat om de [geluidsbelasting](#) door omgevingslawaai over een heel etmaal uit te drukken. Met ingang van 2004 werd het gebruik van

de  $L_{den}$  in alle Europese landen verplicht. Dit hing samen met de implementatie van de [Europese Richtlijn Omgevingslawaai](#).

bewoners en gebruikers. De kennis en ervaring van bewoners, bedrijven en maatschappelijke organisaties van hun eigen leefomgeving wordt gezien als waardevol en daarom krijgen bewoners een grotere stem in de vormgeving van hun eigen leefomgeving.

Vooruitlopend op deze wettelijke vastlegging van de ambities ten aanzien van participatie worden zogenaamde omgevingspartijen ook nu al steeds vaker betrokken bij ontwikkelingen in de fysieke leefomgeving. Dit gebeurt bijvoorbeeld door omgevingspartijen mee te laten denken over projecten, maar ook door middel van omgevingsmanagement tijdens de uitvoering van dergelijke projecten.

Op verschillende manieren wordt geprobeerd de belangen, meningen en de creativiteit vanuit de omgeving op tafel te krijgen: door middel van informatiebijeenkomsten, inloopbijeenkomsten, ateliers, werksessies, klankbordgroepen, platforms, maar ook online middelen dragen bij aan het bereiken van de omgevingspartijen om inbreng te verkrijgen. Al deze manieren dragen bij aan het voeren van het gesprek met elkaar over de fysieke leefomgeving waar eenieder in woont, leeft, werkt en recreëert.

*"Een onafhankelijk adviesorgaan met alle betrokken bij het spoorgoederenvervoer ontbreekt."*

## 3 Leerpunten bestaande overleggen en platforms



*In dit hoofdstuk staan de conclusies die uit een analyse van de bestaande overleggen in het spoor(goederen)vervoer en van vergelijkbare platforms. Het doel van deze analyse was om de lessen vanuit andere platforms mee te nemen bij de invulling van het Platform Spoorgoederenvervoer, en om te kijken hoe dit platform zich verhoudt tot de vele overleggen die er al zijn rondom het onderwerp spoorgoederenvervoer. In de laatste paragraaf zijn zes aandachtspunten opgesomd die belangrijk zijn voor het inrichten van een Platform SGV.*

### 3.1 Bestaande overleggen spoor(goederen)vervoer zijn zonder bewoners

---

In de sector openbaar vervoer (OV) en meer specifiek het spoor(goederen)vervoer zijn veel overleggen die telkens met een bepaalde invalshoek onderwerpen behandelen.

Uit het overzicht van de bestudeerde overleggen in bijlage 1 is het volgende te concluderen:

- De brede aspecten van spoorgoederenvervoer en de relatie daarvan met bewoners die direct aan het spoor wonen, zoals beschreven in hoofdstuk 2, komen nergens in een overleg integraal aan de orde.
- In geen enkel overleg zijn bewoners aan het spoor vertegenwoordigd. Zij zijn in beginsel vertegenwoordigd via de bestuurders van lagere overheden, maar die zitten veelal met een bredere agenda aan tafel dan die van de bewoners aan het spoor.
- In de meeste overleggen voert het ministerie van IenW het secretariaat, soms gedeeld met bijvoorbeeld een provincie. Het zijn dan vaak meer overleggen waarin gesproken en 'onderhandeld' wordt naar een gezamenlijk standpunt of compromis binnen de kaders van het beleid van het ministerie. In deze overleggen is nauwelijks sprake van onafhankelijke advisering.
- In een aantal overleggen ligt sterk de focus op de controverse tussen de standpunten van de staatssecretaris en/of het Ministerie van IenW en die van de andere deelnemers. Dit frustriert de onafhankelijke advisering.

- Bestaande overleggen zijn deels regionaal (veelal per landsdeel) of nationaal georganiseerd. Alleen in de overleggen die op landelijk niveau zijn georganiseerd kan integraal naar dossiers worden gekeken.

### 3.2 Vergelijkbare platforms gedijen bij onafhankelijkheid

---

In Nederland zijn er de afgelopen decennia verschillende brede platforms, met overheden, bewoners en de sector, in het leven geroepen rondom uiteenlopende dossiers. In bijlage 2 staat een overzicht van de platforms die ten behoeve van dit advies zijn bestudeerd. Dat levert de volgende inzichten op:

- De meeste platforms hebben een juridische grondslag in een wet of in een reglement. Dat versterkt de positie van het platform en garandeert dat de leden hun adviesrol kunnen invullen.
- De meeste platforms richten zich op beleidsontwikkeling en, waar dat speelt, ook op het mitigeren van hinder.
- De platforms zijn altijd informeel en vaak ook adviserend van aard. Soms is dat advies alleen gevraagd, maar vaak ook ongevraagd.
- Meestal is er sprake van een onafhankelijk voorzitter en een (professioneel) secretariaat.
- Vaak/soms is er sprake van een budget voor inhuur expertise op specifieke onderwerpen.
- Het is wisselend wat er gebeurt met de adviezen van de platforms, in sommige gevallen wordt een advies altijd voorgelegd als bijlage bij besluitvormingsstukken, in andere gevallen is dat een keuze van degene aan wie het advies wordt gericht.

### 3.3 Aandachtspunten voor het Platform SGV

---

Uit de bestudeerde overleggen op gebied van spoor(goederen)vervoer en de vergelijkbare platforms met een brede samenstelling kan voor het succes van een Platform SGV het volgende worden geleerd:

- **Goede informatievoorziening is de basis**  
Open en transparante informatievoorziening over hoe zaken er voorstaan, wat er speelt, het beleid dat wordt ontwikkeld en welke standpunten partijen innemen, levert voor platforms een vertrouwensbasis op voor samenwerking. Het gaat dan om informatievoorziening tussen alle leden van het platform.
- **Integraal adviseren belangrijk**  
Een integrale kijk op alle dossiers voor het spoorgoederenvervoer is nodig voor het leveren van meerwaarde. Bestaande overleggen kijken vaak maar naar een of enkele deelthema's zoals naar de netwerkontwikkeling, het laten voldoen van het spoornetwerk aan de TEN-T-eisen het transport van gevaarlijke stoffen of naar de trillingen. Met een integrale blik spreken en adviseren over spoorgoederenvervoer versterkt de positie van een Platform SGV.
- **Belang van een onafhankelijk voorzitter en secretariaat**  
In geval het voorzitterschap en/of het secretariaat bij het Ministerie van IenW ligt, is het lastig om tot onafhankelijke advisering te komen. Er wordt dan vaak 'binnen de lijntjes gekleurd' van het beleid van het ministerie. Een Platform SGV is gebaat bij onafhankelijkheid.
- **Verankering in wet of regelgeving**  
Om te garanderen dat over alle relevante beleidsontwikkelingen aan een platform advies wordt gevraagd, en om de continuïteit te garanderen, zijn platforms vaak verankerd in wet- of regelgeving. Het LOCOV is bijvoorbeeld verankerd in de Wet Personenvervoer en de platforms rond de burgerluchthavens in de Wet Luchtvaart.
- **Gevraagd en ongevraagd adviseren**  
Het is belangrijk dat een Platform SGV de ruimte heeft voor gevraagde en voor ongevraagde advisering. Zo kan het platform onderwerpen agenderen die naar

de mening van het platform in het bestuur en in de politiek te weinig aandacht krijgen.

- **Zorg voor een positieve insteek**

Een Platform SGV moet zo worden ingericht dat de deelnemers een positieve bijdrage kunnen leveren aan het onafhankelijke gesprek en de onafhankelijke advisering van het platform gericht op toekomstige verbeteringen. Daarmee kunnen ze de ministeries, ProRail of de sector spoorgoederenvervoer aanmoedigen om beleid in een bepaalde richting te sturen of bij te stellen. Het is ongewenst als het platform blijft hangen in negatieve of andere observaties over de stand van zaken van het spoorgoederenvervoer in Nederland.

*"Al doende leert men"*

## 4 Advies Platform Spoorgoederenvervoer





*In dit hoofdstuk staat het feitelijke advies voor een in te richten Platform SGV. Achtereenvolgens worden alle onderwerpen beschreven die voor het functioneren van een platform aan de orde zijn, die vrijwel een-op-een in een huishoudelijk reglement van een Platform SGV kunnen worden overgenomen.*

## 4.1 Doel en taak

Het Platform SGV heeft als doel een goede informatievoorziening voor alle betrokkenen bij het spoorgoederenvervoer, consultatie door de Rijksoverheid en ProRail en het vragen van advies over nieuwe beleidsinitiatieven over spoorgoederenvervoer in relatie tot het belang van de bewoners die in de nabijheid van het spoor wonen.

Met als uiteindelijke doel het leveren van een bijdrage aan een leefbaar (o.a. beperken overlast), efficiënt en duurzaam spoorgoederenvervoer in Nederland.

Het Platform is voor de ministeries van IenW, BZK en EZK en ProRail de plek waar de ze de leden van de platform, en daarmee hun achterbannen, informeren en consulteren over beleidsontwikkelingen en andere zaken die spelen voor het spoorgoederenvervoer.

Tevens is het platform het gremium voor het vragen van advies over nieuwe beleidsinitiatieven met effecten voor het spoorgoederenvervoer en de bewoners die rondom het spoor wonen.

Uit de voorbereiding van dit advies over een Platform SGV kwam naar voren dat de informatievoorziening, consultatie en de advisering kan gaan over onder andere de volgende zes thema's die in meer of mindere mate een relatie hebben met het belang van de bewoners die direct aan het spoor wonen (zie de tabel hiernaast).

Een aandachtspunt voor het Platform SGV is een goede afbakening van de onderwerpen die aan de orde komen in de Spoorgoederentafel en andere overleggen voor het spoor(goederen)vervoer, zoals de OV- en Spoortafels.

**De onderwerpen die in het platform aan de orde komen hebben altijd een relatie met het belang van de bewoners die in nabijheid van het spoor wonen.**

Deze verbijzondering zorgt ervoor dat per onderwerp of thema een heldere afweging gemaakt kan worden over de tafel waarop dit besproken wordt.

In de Spoorgoederentafel gaat het bijvoorbeeld, buiten de hierboven genoemde onderwerpen, met name om het economisch rendabel en efficiënt functioneren van spoorgoederenvervoer in Nederland.

De OV- en Spoortafels zijn overleggen waarin gesproken en 'onderhandeld' wordt naar een gezamenlijk standpunt of compromis binnen de kaders van het beleid van het ministerie. In deze overleggen is nauwelijks sprake van onafhankelijke advisering.

Dit heeft ook geleid tot de conclusie dat met de komst van een Platform SGV er geen andere overleg kan vervallen, gelet op de aard en de specifieke inhoud van elk overleg.

### Zes thema's voor het Platform Spoorgoederenvervoer

Onderwerp	Betrokkenheid platform SGV
1. Nationale visie spoorgoederenvervoer	Consulterend en adviserend
2. Netwerkontwikkeling / corridorstudies TBOV / Inpasbaarheid in omgeving	Informerend voor specifieke studies en adviserend over algemene aspecten voor alle studies.
3. Bouwen langs het spoor	Adviserend.
4. Participatie <ul style="list-style-type: none"> <li>a. Organisatie van de overlast/ klachtenafhandeling</li> <li>b. Organisatie van de participatie bij studies en projecten</li> </ul>	Adviserend over de genoemde elementen (in linker kolom) onder a en b. verder vooral informerend bijvoorbeeld over de jaarlijkse klachtenregistratie.
5. Integratie beleid omgevingseffecten (geluid, trillingen, basisnet)	Adviserend
6. Projecten, Beheer en onderhoudsprogramma ProRail e.d..	Informerend

## 4.2 Deelnemers en bijeenkomsten Platform SGV

---

Het Platform wordt voorgezeten door een **onafhankelijk voorzitter** met een bijbehorend **secretariaat** als ondersteuning.

Daarnaast bestaat het Platform uit vertegenwoordiging vanuit of namens:

- Sector Spoorgoederenvervoer, met drie vertegenwoordigers namens de vervoerders, verladers en zeehavens (drie leden)
- Lagere overheden met vertegenwoordigers vanuit de landsdelen Noordwest, Zuidwest, Oost en Zuid (drie leden, met een reservelid)
- Bewoners en omwonenden via de LPOGT (drie leden), met drie reserveleden

Samen met de voorzitter bepalen zij de inhoud van de adviezen, waarna deze worden uitgewerkt tot een schriftelijk advies.

De deelnemers zijn lid op persoonlijke titel, dus zonder last of ruggespraak.

In de hoedanigheid van hun rol voor de beleidsontwikkeling zijn daarnaast de ministeries van IenW, BZK en EZK vertegenwoordigd bij de vergaderingen van het Platform SGV. Zij zijn vertegenwoordigd door drie vertegenwoordigers, een per ministerie. Voor de ministeries geldt dat IenW altijd vertegenwoordigd is. BZK en EZK zijn agendalid en zijn in elk geval aanwezig als er onderwerpen op de agenda staan die deze ministeries aangaan.

Voor ProRail (één vertegenwoordiger) geldt dat dit een uitvoeringsorganisatie is, en daarmee is ProRail beleidsvolgend. De rol van ProRail zal informerend zijn voor alle partijen, bijvoorbeeld als het gaat om praktijkervaring met bestaande wet- en regelgeving en de geplande beheer- en onderhoudsprojecten

De voorzitter heeft de ruimte om voor onderwerpen deskundigen uit te nodigen, bijvoorbeeld voor het geven van toelichtingen en/of het meeschrijven met adviezen.

De vergaderingen van het platform SGV zijn in beginsel openbaar, waardoor het voor meer vertegenwoordigers van bijvoorbeeld bewonersgroepen mogelijk wordt om kennis te nemen van hetgeen er speelt. Ook moet er de mogelijkheid zijn om in te spreken

---

<sup>12</sup> Insprekers worden bij voorkeur voorafgaand aan de inhoudelijke besprekingen op de agenda gezet.

tijdens bijeenkomsten van het Platform SGV<sup>12</sup>. Zo kunnen ervaringsdeskundigen vanuit de LPOGT hun inbreng leveren.

## 4.3 Secretariaat

---

De voorzitter en het platform beschikken over een eigen onafhankelijk secretariaat. Daarbij gaat het om twee rollen / functies. Een voor de administratieve ondersteuning van de voorzitter en het platform, voor vergaderplanning, verslaglegging e.d. en een voor de beleidsinhoudelijke ondersteuning voor het opstellen van de adviezen.

Daarnaast is het voorstel dat het Platform SGV over een beperkt budget beschikt voor de inhuur van deskundigheid, als dat voor een advies wenselijk is.

Ook is er budget nodig voor het opzetten van een openbare, voor iedereen toegankelijke, website van het Platform SGV voor de agenda en te bespreken stukken en voor de informatievoorziening naar de leden van het platform SGV en hun achterbannen.

## 4.4 Jaarplan en jaarverslag

---

Het Platform SGV stelt jaarlijks een jaarplan op voor het komende kalenderjaar. In dat jaarplan geeft het platform op voorspraak van haar leden aan over welke onderwerpen het dit komende jaar geconsulteerd wil worden of wil adviseren, en over welke onderwerpen het geïnformeerd wil worden.

Ook kunnen in het jaarplan adviestrajecten opgenomen worden over onderwerpen die een van de betrokken ministeries aandraagt.

Per adviestraject wordt aangegeven hoe het advies tot stand wordt gebracht: welke stappen worden doorlopen en welke tijd is daar mee gemoeid (inschatting). Ook wordt

aangegeven welke deelnemers van het platform een trekkende rol zullen vervullen in het betreffende adviestraject.

Voor het komend jaar (2023) is een voorstel gemaakt voor onderwerpen die in een jaarplan aan de orde kunnen komen. Dit voorstel is tot stand gebracht op basis van de onderwerpen die in de verschillende bijeenkomsten zijn genoemd door de deelnemers, maar is met nadruk een eerste aanzet. In bijlage 4 is deze eerste aanzet voor het jaarplan 2023 te vinden.

Na afloop van een jaar stelt de voorzitter, uiterlijk in het eerste kwartaal van het jaar daarop, een jaarverslag op waarin verantwoording wordt gedaan van de inhoudelijke advisering en van de besteding van de financiën in een jaarrekening.

## 4.5 Werkwijze

In beginsel komt het platform vijf maal per jaar bijeen: in (1) januari/februari, (2) maart/april, (3) mei/juni, (4) september/oktober en (5) november/december.

In het platform behandelt onderwerpen op drie manieren:

1. de vorm waarbij informatie wordt gegeven aan de deelnemers over een bepaald onderwerp,
2. de vorm waarbij het platform aan de voorkant van een project of proces door een van de organisaties wordt geconsulteerd of
3. de vorm waarbij er sprake is van een concrete adviesvraag.

In het eerste jaar wordt relatief veel tijd besteed aan de eerste vorm, zodat partijen beschikken over de benodigde basisinformatie over de verschillende thema's. Deze 'inhaalslag' wordt gedaan door verschillende onderwerpen te doorgronden tijdens de overleggen. Voor het verstrekken van informatie verzorgen experts toelichtingen tijdens platform overleggen, en daarnaast worden de deelnemers van informatie voorzien in de vorm van verslagen, nieuwsbrieven en een openbaar digitaal platform zoals de eerder genoemde website waar documenten te vinden zijn ter naslag.

In geval een ministerie het Platform SGV wil consulteren dan is sprake van een redelijk eenvoudige procedure. Deze is hieronder uitgewerkt en resulteert in een notitie vanuit het Platform SGV naar degene die een vraagstuk ter consultatie heeft voorgelegd.



Bij de vorm Advisering moet rekening gehouden worden met twee soorten adviesvragen: advies op eigen initiatief en advies op verzoek, waarbij er nog onderscheid gemaakt kan worden tussen spoed en niet-spoed. In de praktijk zal er verschil zijn tussen langdurige adviestrajecten (bijvoorbeeld het opstellen van een Toekomstvisie) en een korter traject bij spoedvragen.

In hoofdlijn zal er bij adviestrajecten altijd sprake zijn van de volgende opvolging van stappen:

- Vraag van Ministerie IenW (of BZK / EZK) en /of eigen initiatief van platform.
- Opstellen van een plan van aanpak door het secretariaat van het Platform SGV voor het opstellen van het advies.
- Toelichting in het Platform door IenW (of ander ministerie) op de adviesvraag.
- Afstemming met de adviesvrager en akkoord door de leden van het Platform SGV over het plan van aanpak voor de advisering.
- Voorbereiding van het advies in een conceptadvies na een eerste gesprek over de adviesvraag in het platform.
- Verdere uitwerking van het advies door het secretariaat van het Platform SGV.
- Schriftelijke afstemming over het advies met de leden van het Platform SGV.
- Vaststelling advies door het Platform SGV en aanbieding aan IenW (of ander ministerie).

In het plan van aanpak voor een advies staat de procedure tot aan het advies, inclusief de doorlooptijd, deeltappen, penvoering, besprekmomenten in het Platform SGV en eventuele inhuur van expertise. Dit plan van aanpak wordt per adviesvraag opgesteld en

zorgt voor duidelijke afspraken en verwachtingen zijn ten aanzien van inhoud, proces en te volgen procedure.



De adviezen van het Platform SGV zijn niet bindend voor de ontvanger ervan. Deze ontvanger koppelt na afloop terug aan het platform wat er is gedaan met het advies, in welke mate het is opgevolgd en indien het niet is opgevolgd geeft de ontvanger gemotiveerd aan waarom dit niet is gebeurd.

## 4.6 Kosten

Op basis van de bedragen die in andere platforms omgaan is een globale begroting gemaakt voor het Platform SGV. De kosten worden ingeschat op tegen de €140.000,00 per jaar. Alle bedragen zijn excl. BTW.

<b>Kosten Platform Spoorgoederenvervoer</b>	
1. Loon en salaris	€ 70.000,00
2. Bureaunkosten	€ 50.000,00
3. Inhoudelijke advisering	€ 20.000,00
	<b>€ 140.000,00</b>

### Ad. 1. Loon en salaris

Hieronder vallen de kosten voor een onafhankelijk voorzitter voor 80 uur op jaarbasis en secretariële ondersteuning voor ook 80 uur per jaar. Dit is aangevuld met de kosten voor een inhoudelijk adviseur en opsteller van de adviezen tot maximaal 400 uur per jaar. Dat staat ongeveer gelijk aan een dag per week.

### Ad. 2. Bureaunkosten

Hieronder vallen algemene kosten, kosten voor huisvesting en vergaderfaciliteiten, kantoorkosten, kosten vergoeding van deelnemers vanuit de bewonersorganisaties en kosten voor een website. De vergoeding is begroot op €200 per vergadering van het platform, inclusief alle tijd voor voorbereiding, afstemming e.d..

### Ad. 3. Inhoudelijke advisering

Dit is een post voor inhuur van deskundigen die bijdragen aan de adviezen tot maximaal 100 uur per jaar. Ook is voorzien dat het platform eens per jaar een excursie heeft.

In bijlage 5 staat een uitgewerkte opzet van deze begroting.

## 4.7 Verankering en evaluatie

Het voorstel is om het Platform SGV, met een besluit van de staatssecretaris van lenW, voor in eerste instantie drie jaar in te stellen.

Uitgangspunt van het platform is om gedurende haar functioneren continue te evalueren en leren. Na de afronding van een adviestraject wordt gezamenlijk (kort) geëvalueerd hoe het traject verlopen is, wat goed ging en wat er beter kan. Zodat het proces van advisering kan worden bijgesteld en verder kan worden ontwikkeld. Aanvullend hierop vindt na het eerste jaar een tussenevaluatie plaats om te voorkomen dat zaken die in zijn algemeenheid niet goed gaan een belemmering blijven vormen voor de werking van het platform.

Na twee volle jaren functioneren is het goed om de werking van het platform, de meerwaarde voor de beleidsontwikkeling e.d. in zijn totaliteit te evalueren. Voor het einde van het derde jaar kan dan besloten worden of het platform wordt gecontinueerd en of eventuele aanpassingen nodig zijn in de opzet en werkwijze. Deze brede evaluatie wordt begeleid door een onafhankelijke partij.

Tevens kan op dat moment bezien worden of verankering in wet- of regelgeving aan de orde is, vergelijkbaar met bijvoorbeeld het LOCOV of de omgevingsoverleggen rond de burgerluchthavens.

*De basis van kwaliteit.*

# 5 Overwegingen



*In dit hoofdstuk staan de overwegingen die ten grondslag liggen aan de keuzes die gemaakt zijn in dit advies. Deze overwegingen komen voort uit de gesprekken en bijeenkomsten tijdens het opstellen van het advies.*

## 5.1 Doel en taak

---

Alle betrokkenen bij het spoorgoederenvervoer zien in dat een gelijkwaardiger informatie- en kennisniveau de basis vormt voor het voeren van het gesprek over dit onderwerp. Partijen willen beter geïnformeerd worden en daarmee meer zicht krijgen op elkaars belangen en de ontwikkelingen in de spoorgoederenwereld, juist omdat de belangen zo uiteenlopend zijn.

Naast de behoefte aan betere informatie is er bij zowel de sector, de lagere overheden als de bewoners en omwonenden de behoefte aan meer invloed. Hier wordt in het platform invulling gegeven doordat de Rijksoverheid en ProRail het platform raadpleegt en advies vraagt over nieuwe beleidsinitiatieven over spoorgoederenvervoer. Met als uiteindelijk doel het realiseren van een leefbaar (o.a. beperken overlast), efficiënt en duurzaam spoorgoederenvervoer in Nederland. Het platform krijgt bovendien invloed door de mogelijkheid om ongevraagd advies uit te brengen aan de ministeries en ProRail.

Door het platform in te zetten voor het vragen van advies over nieuwe beleidsinitiatieven met effecten voor het spoorgoederenvervoer worden de partijen in het platform tijdig en aan de voorkant geïnformeerd en betrokken.

Gezien de ontstaansgeschiedenis van een Platform SGV is de focus primair gelegd bij de onderwerpen die bewoners aan het spoor direct raken. Daarmee onderscheidt het zich ook van andere overleggen.

## 5.2 Deelnemers en samenstelling

---

De partijen die in het platform vertegenwoordigd zijn hebben uiteenlopende belangen in het dossier Spoorgoederenvervoer. Het belang van een vervoerder, een ministerie en

een bewoner is verschillend en al deze belangen worden bij elkaar gebracht in het platform. Omdat het samenbrengen van deze belangen en het verwoorden daarvan in adviezen nauwgezet moet gebeuren is gekozen voor een onafhankelijk voorzitter.

Het advies is om een brede samenstelling van betrokken organisaties aan te houden, maar met een beperkt aantal afgevaardigden per organisatie of partij. Om het Platform SGV slagvaardig te houden is een deelnemersaantal van meer dan 15 niet aan te raden. Hiermee kunnen de lijnen kort gehouden worden en de overleggen constructief.

Vanwege de brede belangen van spoorgoederenvervoer en vanwege de overlast die omwonenden ervaren adviseren de betrokkenen bij dit advies om meerdere ministeries te betrekken bij dit dossier en een op te richten Platform SGV. Het gaat dan om:

- IenW, vanwege de verantwoordelijkheid voor de nationale railinfrastructuur.
- BZK, vanwege haar rol bij de realisatie van woningen, waarbij er vaak een voorkeur is deze nabij knooppunten van OV en spoorstations te bouwen. Ook gaat BZK bijvoorbeeld over het Bbl (Besluit Bouwwerken Leefomgeving) waarin geluidsnormen zijn opgenomen over o.a. bouwen langs het spoor.
- EZK, vanwege de bijdrage die spoorgoederenvervoer levert aan de economie en de klimaattransitie en de ambities voor een modal shift.

Gekozen is voor een gelijke verdeling met drie leden namens de sector, drie namens de landsdelen en drie namens de bewoners aan het spoor. Om er voor te zorgen dat bewoners in den brede goed geïnformeerd worden, is aanvullend het voorstel dat de drie vertegenwoordigers vanuit bewoners drie achtervangers hebben bij afwezigheid. Tevens zijn de bijeenkomsten openbaar.

Spoorgoederenvervoer speelt met name in de vier genoemde Landsdelen. Om er voor te zorgen dat deze alle vier betrokken zijn bij het Platform SGV is het voorstel dat alle vier Landsdelen een lid aandragen, waarvan er drie lid zijn en een achtervanger is bij afwezigheid van een van de drie leden.

Het succes van het Platform SGV hangt er ook vanaf of het de voorzitter en de deelnemers lukt om zoveel mogelijk vanuit eenzelfde kennisbasis en op gelijk niveau met elkaar te spreken voor de gezamenlijk gedragen advisering. Zie ook 5.5 voor meer informatie over de wijze waarop hier bij de start extra op wordt ingezet.

Deelnemers worden voorgedragen door de sector, de provincies en door de LPOGT, maar nemen op persoonlijke titel zitting in het Platform. Dat versterkt de onafhankelijkheid van het Platform SGV. Ook omdat het onmogelijk is voor de vertegenwoordigers de spreekbuis te zijn van hun brede en diverse achterbannen.

### 5.3 Secretariaat

---

In het platform is sprake van partijen met uiteenlopende belangen. Om te komen tot een objectieve weergave van hetgeen besproken en geadviseerd wordt in verslagen en adviezen is het zaak om de vastlegging en begeleiding neer te leggen bij onafhankelijke ondersteuners van het platform.

De insteek is dat een onafhankelijk Platform SGV een positieve bijdrage levert aan de beleidsontwikkeling. Bij overleggen waar ministeries, bijvoorbeeld in hun rol van secretaris, mede de agenda en de bespreekvoorstellen bepalen, is eerder sprake van een negatieve en reactieve opstelling van de leden van het platform.

Ervaringen van andere platforms en overleggen in de spoor(goederen)sector leren dat een onafhankelijk voorzitter met een eigen secretariaat een belangrijke voorwaarde is om te komen tot een actieve positieve aanpak en discussie in het platform.

Agendering, verslaglegging en het formuleren van adviezen wordt gelet op de voorgaande overwegingen in handen van de voorzitter en het secretariaat gelegd.

### 5.4 Jaarplan en jaarverslag

---

Om ervoor te zorgen dat het platform focus aanbrengt en binnen de gezamenlijke doelstelling optreedt, wordt gewerkt met een jaarplan. Hierin wordt aan het begin van elk jaar aangegeven welke onderwerpen ter tafel komen, en de wijze van bespreking: informerend, consulterend of met een adviesvraag aan het platform.

Uiteraard is de werkelijkheid weerbarstig en kan het platform in aanvulling op het jaarplan gevraagd en ongevraagd onderwerpen agenderen. Gelet op de tijd en inzet die

het platform vraagt van haar deelnemers, de voorzitter en het secretariaat is er echter een grens aan het aantal adviestrajecten en overleggen dat jaarlijks kan plaatsvinden. Door te werken met een jaarplan is het mogelijk zowel op inhoud als op inzet te sturen en ervoor te zorgen dat het Platform zo effectief mogelijk te werk gaat.

### 5.5 Werkwijze

---

In de gesprekken en bijeenkomsten is naar voren gebracht dat de kern voor bewoners en omwonenden ligt in het beter geïnformeerd worden over ontwikkelingen in de spoorgoederenwereld. In het eerste jaar wordt dan ook een inhaalslag gemaakt door verschillende onderwerpen te doorgronden tijdens de overleggen. Hiermee wordt de basis gelegd voor een gezamenlijk informatie- en kennisniveau, wederzijds begrip en een professioneel platform.

Uitzondering hierop in het eerste jaar is de Visie Spoorgoederenvervoer waar het ministerie van IenW in 2023 mee van start gaat. Dit is het eerste onderwerp dat ter advisering op tafel komt bij het platform Spoorgoederenvervoer.

Zodra het platform is geïnformeerd over de belangrijkste thema's en onderwerpen verschuiven de werkzaamheden geleidelijk richting geconsulteerd worden en het daadwerkelijk adviseren. Er is zodoende sprake van een opbouw in de taken en werkzaamheden van het platform. Het jaarplan is hierbij leidend.

Daarnaast zijn er uiteenlopende soorten projecten of processen waarbij de rol van het platform verschillend van aard is. Om de rol van het platform per proces helder te formuleren is gekozen voor een werkwijze met een Plan van Aanpak dat aan de voorkant gezamenlijk wordt opgesteld.

Het aantal overleggen per jaar is gebaseerd op de voorbereidingstijd die nodig is voor de overleggen en de doorlooptijd van adviestrajecten. Indien na het eerste jaar blijkt dat dit aantal te weinig of juist te veel is, wordt dit bijgesteld bij de eerste tussentijdse evaluatie.

## 5.6 Kosten

---

Het budget dat beschikbaar komt voor een Platform SGV wordt uiteindelijk bepaald door het ministerie van IenW, die het Platform instelt. De leden van het platform bepalen zelf in het jaarplan hoe zij het budget besteden of bij het op- en vaststellen van een plan van aanpak voor een op te stellen advies.

Jaarlijks verantwoordt de voorzitter aan IenW de besteding van het budget in het jaarverslag.

## 5.7 Verankering en evaluatie

---

In het gezamenlijk proces om te komen tot dit advies werd partijen duidelijk dat het voeren van het gesprek met alle uiteenlopende belangen aan tafel, maar ook het formuleren van adviesvragen en het uiteindelijk komen tot adviezen, een complexe aangelegenheid is. Vanwege de verschillende belangen en daarmee uiteenlopende blik op de materie luistert de werkwijze, voorbereiding en begeleiding van het platform door de voorzitter nauw om te komen tot een goed functionerend platform.

Om er scherp op te blijven dat het platform haar doel en taak goed uitoefent en er een basis van respect en vertrouwen ontstaat wordt een werkwijze van regelmatig reflecteren en evalueren onderdeel van het platform. Per doorlopen (advies)traject vindt een korte evaluatie plaats met de betrokkenen. Na een jaar wordt een tussenevaluatie gehouden, en na twee volle jaren wordt het functioneren van het platform breed geëvalueerd.

Deze evaluatie vindt plaats op drie niveaus: inhoud, proces en procedure. Oftewel: wordt de juiste inhoud besproken en verwerkt, hoe verlopen de onderlinge processen en worden de gemaakte afspraken en werkwijzen gevolgd?

Door hier gezamenlijk aandacht voor te hebben kan er bijgestuurd worden waar nodig en kan doorontwikkeling van het platform plaatsvinden totdat er een manier van werken is ontstaan die voor de verschillende partijen goed werkt.



# BIJLAGEN

## Bijlage 1: Overzicht overleggen op gebied van spoor(goederen)vervoer

Voor dit advies zijn de volgende overleggen relevant. Bij ieder overleg staan de betrokken partijen, het doel en belangrijke kenmerken:

### 1. Bestuurlijke overleggen MIRT (Najaar) en Leefomgeving (voorjaar)

**Doel:** afspraken maken over projecten in het Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport en afspraken aken over woningbouwprogramma's

**Deelnemers:**

- minister en staatssecretaris van lenW (najaar) en minister van BZK (voorjaar) (voorzitter)
- Bestuurders provincies, metropoolregio's / vervoerregio's, grote steden  
Secretariaat ligt bij ministeries van lenW (najaar) respectievelijk BZK (voorjaar).

### 2. Spoorgoederentafel

**Doel:** Overleg van de spoorgoederensector met het ministerie van lenW en ProRail over actuele beleidsthema's voor het spoorgoederenvervoer incl. aspecten van marktwerking.

**Deelnemers:**

- Onafhankelijk voorzitter (vacature)
- Ministerie van lenW (ambtelijk)
- ProRail
- Sector spoorgoederenvervoer
  - Vervoerders
  - Verladings
  - Zeehavens
  - Containerterminals

Secretariaat ligt bij het ministerie van lenW.

**Kenmerken:**

- Informerend en adviserend
- Is het voorportaal van/adviserend aan de landelijke OV- en spoortafel

### 3. Landelijke OV- en spoortafel

**Doel:** bespreken stand van zaken op brede gebied van openbaar vervoer en maken van afspraken over issues die actueel spelen, projecten voor OV en de voortgang in het dossier Toekomstbeeld OV.

**Deelnemers:**

- Staatssecretaris van lenW (voorzitter)
- Bestuurders namens de landsdelen, metropoolregio's/vervoerregio's, G4, en DOVA
- ProRail
- NS
- FNM

Secretariaat ligt bij het ministerie van lenW

**Kenmerken:**

- Informerend en adviserend
- Voorportaal voor besluiten van bewindspersonen van lenW en andere overheden.

### 4. Landsdelige OV- en spoortafels: Zuid, Oost, Noord, Noordwest en Zuidwest

**Doel:** afstemming over actuele aangelegenheden voor het openbaar vervoer in het landsdeel en voorbereidende advisering voor de Landelijke OV&Spoortafel.

**Deelnemers:**

- Ministerie van lenW (hoog ambtelijk, voorzitter)
- Provinciaal bestuurders, vervoerregio's/metropoolregio's
- ProRail
- NS
- Regionale vervoerders

Secretariaat ligt bij het ministerie samen met een vertegenwoordiger van het landsdeel.

**Kenmerken:**

- Informerend en gericht op overleg
- Is voorportaal van/adviserend aan de landelijke OV- en spoortafel

## 5. LOCOV

Het Locov is een wettelijk in gesteld overlegplatform met als kerntaken informatie-uitwisseling, overleg en advies tussen zes consumentenorganisaties enerzijds en het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW), NS en ProRail anderzijds. Al deze partijen zijn lid van het Locov.

**Doel:** behartigen van de belangen van de treinreizigers met advisering aan de Nederlandse Spoorwegen (NS), spoorbeheerder ProRail en het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW).

### Deelnemers:

- Onafhankelijk voorzitter
- Reizigersvereniging ROVER
- De Landelijke Studentenvakbond
- De Fietzersbond
- Seniorenorganisatie KBO/PCOB
- Ieder(in)
- De ANWB
- NS
- ProRail
- Ministerie van IenW

Secretariaat is onafhankelijk van de inhoudelijke directies, wel fysiek ondergebracht bij het ministerie van IenW.

### Kenmerken:

- Adviserend op basis van regelgeving waarin is vastgelegd dat OCOV verplicht om advies moet worden gevraagd.

## 6. A. Basisnet, stuurgroep

**Doel:** klankbord op bestuurlijk niveau, pendant expertgroep

### Deelnemers:

- IenW (DGMO) (voorzitter, secretariaat),
- BZK, IenW DGMI, RWS,
- Eindhoven, Hengelo (VNG), Deventer, Roosendaal,
- Provincie Utrecht (IPO), Noord-Brabant,
- CTGG,
- ProRail,
- RailGood,
- DB Cargo,
- OCI Nitrogen

Secretariaat ligt bij het ministerie van IenW.

## B. Basisnet, Expertgroep

**Doel:** klankbord op expertniveau voor zaken gerelateerd aan externe veiligheid spoor-, auto-, waterwegen in het basisnet.

### Deelnemers:

- IenW (DGMO) (voorzitter, secretariaat),
- BZK, IenW DGMO
- Eindhoven, Dordrecht (VNG), Hengelo,
- Zuid-Holland (IPO), Noord-Brabant,
- Sabic (VNCI),
- CTGG,
- Brandweer MWB,
- EvoFenedex,
- ProRail,
- RailGood,
- Port of Amsterdam en Port of Rotterdam,
- RIVM,

Secretariaat ligt bij het ministerie van IenW.

### C. Basisnet, Robuust Basisnet

Informele brede stakeholdergroep

**Doel:** Vooral bedoeld om stakeholders die niet rechtstreeks toegang hebben tot Expertgroep op de hoogte te houden van de ontwikkeling van het programma robuust basisnet spoor.

**Deelnemers:** circa 100

**Kenmerken:**

- Ca. 1 maal per jaar een bijeenkomst plus website.

### 6. Stuurgroep 3e spoor

**Doel:** bespreken alle gevolgen en maatregelen vanwege de aanleg van het derde spoor in Duitsland in het verlengde van de Betuweroute: omleidingsroutes, buitendienststellingen, overlast e.d.

**Deelnemers:**

- Staatssecretaris van IenW OF HOOGAMBTELIJK? (voorzitter)
- Gedeputeerden uit de landsdelen Oost en Zuid
- ProRail
- Chemiesector, VNCI
- Spoorgoederenvervoerders
- Verladers
- Branchevereniging verladers
- Branchevereniging vervoerders / transport

Secretariaat ligt bij het ministerie van IenW.

**Kenmerken:**

- Informerend en adviserend

### 7. AO/BO spoorgoederenvervoer Oost Nederland

**Doel:** om als Oost-Nederland gezamenlijk dingen rondom het goederenvervoer per spoor te bespreken en daar gezamenlijk vervolgstappen op te ondernemen.

**Deelnemers:**

- gedeputeerden mobiliteit van de provincies Gelderland en Overijssel, (wisselend voorzitterschap)
- wethouders van gemeenten en veiligheidsregio's aan het bestaande spoor (IJssellijn en Bentheimroute) en de regiovertegenwoordigers van de Achterhoek.
- De regiovertegenwoordigers van Twente, Cleantech en de Metropoolregio Arnhem-Nijmegen worden ook uitgenodigd vanuit hun rol als wethouder.
- ministerie van I&W (ambtelijk)
- ProRail (ambtelijk)

Secretariaat wisselt per jaar tussen de provincies Gelderland en Overijssel

**Kenmerken:**

- informierend, oordeelsvormend en adviserend

### 8. A. Bestuurlijk overleg trillingen Brabantroute

**Doel:** oplossingen vinden voor de problematiek met de IC Direct die met TRAXX-locomotieven rijdt en meer trillingen veroorzaakt

**Deelnemers:**

- wethouders betrokken gemeenten (Oisterwijk, Oosterhout, Gilze-Rijen),
- regiodirecteuren NS en ProRail,
- plv. directeur IenW,
- ambtelijke vertegenwoordiging provincie Noord-Brabant,
- verder ambtelijke ondersteuning

Secretariaat is ondergebracht bij gemeenten.

**Kenmerken:** geen onafhankelijk voorzitter, informierend, consulterend

### B. Ambtelijk vooroverleg trillingen Brabantroute

**Doel:** bestuurlijk overleg voorbereiden (om oplossingen te vinden voor de problematiek met de IC Direct die met TRAXX-locomotieven rijdt en meer trillingen veroorzaakt)

**Deelnemers:**

- ambtenaren betrokken gemeenten,
- public affairs NS en ProRail,
- ambtenaren IenW,
- provincie Noord-Brabant

Secretariaat is ondergebracht bij ProRail

**Kenmerken:** geen onafhankelijk voorzitter, informierend, consulterend

### C. Bewonersoverleg trillingen Brabantroute

**Doel:** bewoners informeren over het bestuurlijk overleg (om oplossingen te vinden voor de problematiek met de IC Direct die met TRAXX-locomotieven rijdt en meer trillingen veroorzaakt)

**Deelnemers:**

- vertegenwoordiging lokale bewoners (Dorst, Oisterwijk),
- public affairs NS en ProRail,
- ambtenaren IenW,
- ambtelijke vertegenwoordiging provincie Noord-Brabant

Secretariaat is ondergebracht bij ProRail

**Kenmerken:** geen onafhankelijk voorzitter, informierend, consulterend

### 9. Stuurgroep Toekomstbeeld OV (hoog ambtelijk)

**Doel:** Bespreken voortgang en het uitzetten van de lijnen voor het Toekomstbeeld OV.

**Deelnemers:**

- Ministerie van IenW ambtelijk (voorzitter)
- Landsdelen (provincies, vervoerregio's)
- DOVA
- G4
- Vervoerders (NS en FNM)
- Spoorgoederensector

Secretariaat ligt bij het ministerie van IenW.

**Kenmerken:**

- Informierend, adviserend
- Voorportaal voor besluitvorming in landelijke OV&Spoortafel

## Bijlage 2: Overzicht van een aantal vergelijkbare platforms met een brede samenstelling

---

Als onderdeel van het proces om te komen tot dit advies is gezocht naar bestaande soortgelijke platform waarbij overheid, bedrijfsleven en bewoners zijn vertegenwoordigd. Hieronder zijn de betrokken partijen, het doel en de belangrijkste kenmerken opgesomd per platform.

### 1. Joint Fact Finding Trillingen

**Doel:** samenwerking tussen wetenschap, beleid en belanghebbenden om overeenstemming te krijgen over de kennisbasis.

**Deelnemers:**

- Gemeenten
- ProRail
- IenW
- Bewoners/omwonenden spoor
- Personenvervoerders
- Goederenvervoerders
- Adviesbureaus/experts

Secretariaat lag bij het ministerie van IenW.

De verwachtingen bij partijen liep uiteen over de opvolging. Dit tijdelijk platform was gericht op het realiseren van een gedeelde kennisbasis.

### 2. Omgevingsraad Schiphol

**Doel:** Onderhandelen, informeren en consulteren over de balans tussen de ontwikkeling van de luchtvaart, het vergroten van de kwaliteit van de leefomgeving en de mogelijkheden voor gebruik van de ruimte rond de luchthaven.

**Deelnemers Regioforum:**

- Onafhankelijk voorzitter
- Regionale overheden
- Vertegenwoordigers van het rijk
- Regionale overheden
- Bewonersvertegenwoordigers
- Sector, bedrijfsleven, milieuorganisaties

### Deelnemers College van Advies

- Onafhankelijk voorzitter
- Delegaties van het rijk
- Bestuurlijk Regie Schiphol (BRS) (6)
- Bewoners (3)
- Sector (4).
- Delegaties van het bedrijfsleven (1) en de milieuorganisaties (1) kunnen deelnemen

Secretariaat is onafhankelijk.

**Kenmerken:**

- Wettelijk overleg- en adviesorgaan van het Rijk
- Gevraagd en ongevraagd advies
- Internetconsultatie in aanvulling op de maatschappelijke consultatie in de ORS
- Afgebakende achterban (binnen 48dB Lden Contour)
- Onkostenvergoeding voor bewonersvertegenwoordigers

### 3. Commissie Regionaal Overleg Luchthaven RTHA

**Doel:** De CRO luchthaven Rotterdam heeft tot taak om door overleg van diverse betrokkenen een gebruik van de luchthaven te bevorderen dat zoveel mogelijk recht doet aan de belangen van die betrokkenen.

**Deelnemers:**

- Wethouders gemeenten Rotterdam, Schiedam en Lansingerland
- Gedeputeerde PZH
- Bewonersvertegenwoordigers Rotterdam, Schiedam en Lansingerland
- Luchthaven, RTHA
- Luchtvaartmaatschappijen
- Luchtverkeersleiding
- Natuur- en milieufederatie
- VNO-NCW West

**Kenmerken:**

- Informerend, signalerend en alleen op verzoek adviserend
- Bewoners en non-profit leden ontvangen vacatiegeld

#### 4. Commissie Overleg en Voorlichting Milieu Vliegbases

**Doel:** Advies uitbrengen of voorstellen doen aan de minister van Defensie of andere instanties over milieumaatregelen en milieuvoorschriften voor gebruik van de militaire luchthaven. Informatie vertrekken en voorlichting geven over het geluid rond de militaire luchthaven. De geluidzonering/jaarcontouren beoordelen.

**Deelnemers:**

- Een gedeputeerde van de provincie (voorzitter);
- de commandant van de vliegbasis;
- Een bestuurder en een omwonende van iedere gemeente die binnen het obstakelbeheergebied van de vliegbasis ligt;
- Het Hoofd Bureau Geluidhinder, Zonering en Rapportering van de Koninklijke Luchtmacht;
- Een burgerexploitant en een vertegenwoordiger van de burgermedegebruikers (bij militaire luchthavens met structureel commercieel burgermedegebruik);
- Een vertegenwoordiger van milieuorganisaties;
- Een vertegenwoordiger van de plaatselijke luchtverkeersleiding

**Kenmerken:** Ingesteld op grond van de Wet Luchtvaart. Geven gevraagd en ongevraagd advies aan de minister van Defensie.

#### 5. Proces Regionale Energiestrategie

**Doel:** Gezamenlijk komen tot een Regionale Energiestrategie voor de 30 regio's, inwoners eerder betrekken en inwoners laten profiteren van voordelen van de opwek van duurzame energie.

**Deelnemers:**

- Lokale en regionale overheden
- Inwoners
- Bedrijfsleven
- Netbeheerders
- Energie coöperaties
- Maatschappelijke organisaties

**Kenmerken:** Deze processen zijn geen structurele platforms, maar afgebakende participatieprocessen.

#### 6. Overlegorgaan Fysieke Leefomgeving (nationaal)

**Doel:** Het Overlegorgaan Fysieke Leefomgeving (OFL) zorgt als onafhankelijk platform voor overleg en samenwerking tussen de rijksoverheid, burgers, bedrijven en maatschappelijke organisaties. Het OFL past beproefde en nieuwe manieren van samenwerking en overleg toe op nationale opgaven in de fysieke leefomgeving: de omgeving waar we wonen, werken, reizen en recreëren. Daarbij horen ook onderwerpen als landbouw, natuur, energie en water. Onderwerpen die direct impact hebben op mensen in hun leefomgeving.

**Deelnemers:**

- Rijksoverheid en soms medeoverheden. Veelal gaat het om beleidsmakers van een van de ministeries die werken in het domein van de fysieke leefomgeving: Infrastructuur en Waterstaat (IenW), Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties (BZK), Economische Zaken en Klimaat (EZK), Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit (LNV) en Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening (VRO).
- Belangenorganisaties
- Koepelorganisaties
- Brancheorganisaties

**Kenmerken:** Vanuit de samenleving zijn in het OFL benoemde leden en deelnemers actief. De benoemde leden zijn structureel betrokken bij het OFL, bij wet benoemd en kunnen onderwerpen agenderen.

## Bijlage 3: Overzicht geconsulteerde organisaties bij het advies

De volgende organisaties zijn geconsulteerd:

### 1. Leden spoorgoederentafel

- Ministerie van IenW
- ProRail
- DB Cargo
- RailGood
- Lineas Nederland
- Havenbedrijf Rotterdam
- Havenbedrijf Amsterdam
- Groningen Seaports
- North Sea Ports
- Vereniging van Rotterdamse Terminal Operators en Europe Container Terminals
- BTT Multimodal Group
- Evofenedex

### 2. LPOGT

Het LPOGT is in 2020 opgericht. Het is een samenwerkingsverband van een groot aantal lokale en regionale organisaties.

- Bewoners spoor Helmond
- Deventer Spoort
- Dorst Trilt (Oosterhout)
- Oisterwijk Trilt
- Rijen Trilt (Gilze en Rijen)
- Samen voor Vught (SVV)
- Stichting Veiliger Zaltbommel
- Trilvrij Tricht (West Betuwe)
- Kloosterpad groep Babberich
- Vereniging Alternatief Goederenspoor VAG West Brabant
- Actiegroep Goederenvervoer Hof van Twente (AGH)

- Bewoners Piet Heinkade Amsterdam
- Goederentreinen Nee (West Betuwe, Maasdriel, Zaltbommel, den Bosch, Vught, Haaren, Maarssen, Tilburg, en Boxtel)
- Klankbordgroep Basisnet Spoor Moerdijk
- RONA, Regionaal Overleg Noordelijke Aftakking:  
24 (betalende leden) belangengroepen In Gelderland en Overijssel
- Trillingen Verhoogd Spoor Rosmalen ('s-Hertogenbosch)
- Spoorveiligheid Venlo, Vierpaardjes Venlo
- Houten spoorgroep

### 3. Gemeente Eindhoven

Beleid en milieu

### 4. Provincies Gelderland en Overijssel, tezamen met de regio's Achterhoek, Cleantech, Twente en Groene metropool Arnhem-Nijmegen

### 5. Omgevingsdienst West-Brabant

Tevens is vanuit het Interprovinciaal Overleg in beperkte mate meegedacht over dit advies.

Er is bij de start van dit adviestraject contact geweest met Tweede Kamerlid Lisa van Ginneken (D66) initiatiefnemer van het Actieplan spoorgoederenvervoer.

## Bijlage 4: Aanzet voor eerste jaarplan Platform SGV

---

<b>Planning</b>	<b>Onderwerp</b>	<b>Niveau van participatie</b>
Platform I Januari of februari 2023	Beleid Spoorgoederenvervoer  Aanpak en opzet Visie Spoorgoederenvervoer	Informeren  Informeren en consulteren over proces
Platform II Maart of april 2023	Bouwen langs het spoor  Trillingen: van factfinding naar beleid	Informeren  Informeren
Platform III Mei of juni 2023	Participatie bij projecten en corridorstudies	Informeren en
Platform IV September of oktober 2023	Concept Visie Spoorgoederenvervoer	Adviseren
Platform V November of december 2023	Totstandkoming advies Visie Spoorgoederenvervoer  Terugblik op 2023	Evaluatie   Reflectie en evaluatie



## Bijlage 5: Begroting Platform Spoorgoederenvervoer

---

Hieronder staat de uitgewerkte aanzet voor een begroting voor het Platform Spoorgoederenvervoer. Bij het opstellen van deze aanzet is gebruik van begrotingen van bestaande platforms met een brede samenstelling en een onafhankelijke voorzitter en secretariaat.

### Kosten Platform Spoorgoederenvervoer

#### Samenvatting

1. Loon en salaris	€ 70.000,00
2. Bureaukosten	€ 50.000,00
3. Inhoudelijke advisering	€ 20.000,00
	<b>€ 140.000,00</b>

#### Opbouw begroting

1. loon en salaris	
a. voorzitter	€ 13.000,00
b. secretaris	€ 7.000,00
c. inhoudelijk adviseur	€ 50.000,00
2. Bureaukosten	
a. Algemene kosten	€ 11.000,00
b. huisvesting / vergaderfaciliteiten	€ 20.000,00
c. kantoorkosten	€ 5.000,00
d. vergoedingen deelnemers platform	€ 4.000,00
e. website	€ 10.000,00
3. Inhoudelijke advisering	
a. inhuur specialisten	€ 15.000,00
b. excursies en werkbezoeken	€ 5.000,00

# Nederland mooier maken

*APPM werkt aan een mooier  
Nederland. We streven naar een  
leefbare, bereikbare,  
klimaatbestendige, waterrijke en  
duurzame samenleving.*

## Colofon

<b>Titel</b>	<b>Advies Platform Spoorgoederenvervoer</b>
<b>Versie</b>	Definitief2
<b>Datum publicatie</b>	9 januari 2023
<b>Opdrachtgever</b>	Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
<b>Met ondersteuning van</b>	APPM Management Consultants
<b>Verantwoording foto's</b>	ProRail, DB Cargo, APPM