Van: Frank Menger

Onderwerp: MIRT / TEN-T AO spoor Spoorgoederenvervoer modal shift ontsluiting Eemsdelta conform TEN-T specificaties
Datum: maandag 17 april 2023 10:39:16
Bijlagen: 232903 Karima Delli, Josef Doppelhauer & Sector Rail Freight Declaration.pdf
adviesrapport-appm-platform-spoorgoederenvervoer.pdf
bijlage-beleidsmaatregelen-sgv.pdf
kamerbrief-inzet-op-integraal-en-multimodaal-goederenvervoerbeleid.pdf
KiM+brochure+Verandering+in+externe+kosten+en+infrastructuurkosten+van+het+goederenvervoer+door+modal+shift_defA (1).pdf
Verlagerung_Bund unterstützt Bau eines grossen Umladeterminals bei Mailand.pdf
20231204_Absichtserklaerung_Verkehrsmanagement_Bayern_T_ST_dt_it.pdf

---

Geachte leden van de Staten en gemeenteraden,

Uw collega's in de Tweede Kamer hebben een blinde vlek als het gaat om spoorgoederenvervoer en de benodigde modal shift van weg naar het spoor in Noord-Nederland. In het verleden is een oude afspraak gemaakt in de 'Economische visie Eemsdelta 2030"
(https://www.provinciegroningen.nl/fileadmin/user_upload/Documenten/Downloads/Ontwikkelingsvisie_Eemsdelta_2030.pdf)
. Hier staat op bladzijde 119 pdf:
Aansluiting Delfzijl met spoorverbinding Groningen – Nieuweschans
Voor de veiligheid en de leefbaarheid van elf kernen (onder andere Winschoten, Hoogezand-Sappemeer, Groningen, Appingedam en Delfzijl) is het goed om het spoor vanaf Oosterhorn een andere route te laten volgen. De verkeersdruk op
dit spoor is nu nog beperkt maar zal gaan toenemen. De verwachting is echter dat in 2030 ca. 21% van het goederenvervoer het transport van gevaarlijke stoffen voor het chemiepark Oosterhorn betreft. Knelpunt daarbij is dat de treinen die de gevaarlijke stoffen vervoeren tussen de reizigerstreinen door rijden en dat kan problemen opleveren voor de dienstregeling. Tevens leidt dit tot een extra geluidsbelasting van 3-7 dB(A). Ook vanwege de landelijke ambities om het vervoer via de weg steeds meer via spoor en water te laten verlopen kan het tracé steeds drukker worden. **Doel:** verbetering van de externe veiligheid en leefbaarheid, **Termijn:** vervolgaanpak voor 2025 bepalen, **Eerste vervolgstap:** de gemeente Delfzijl neemt het initiatief voor het uitvoeren van een onderzoek naar de noodzaak en de haalbaarheid, **Product:** een haalbaarheidsonderzoek

Context Groninger Havens versus North Sea Port:

De afgelopen periode zijn een aantal onderzoeken en media verklaringen vanuit zowel het Rijk als Brussel gekomen met dit onderwerp. Ten opzichte van andere regio's met vergelijkbare zeehavens zoals Northsea Port in Zeeland gebeurt hier sinds het verschijnen van de economische visie Eemsdelta eind 2012 helemaal niets, zowel bestuurlijk als in de ambtelijke uitvoering in het Groningse. Dit is ook weer te lezen in het recente document van vorig jaar de reactienota bij de visie mobiliteit van Groningen: https://www.gaaningroningen.nl/fileadmin/user_upload/gaan-in-groningen/Reactierapport_-_Programma_Mobiliteit_Provincie_Groningen.pdf. Hier staat ook een citaat uit het vorige college van GS dat tenenkrommend is. Waarbij dit een reactie is op het bovenstaande uit de Economische Visie Eemsdelta 2030. Bladzijde 32: Wij conformeren ons aan landelijk en Europees beleid, en vinden een verwijzing naar dit beleid niet nodig. We merken op dat het Rijk spoorwegbeheerder is. Voor verdere informatie over landelijk beleid verwijzen we u graag naar het Rijk. Dit is wegduiken voor de eigen verantwoordelijkheid van provincie en gemeenten op dit type dossier. Het Rijk komt pas in beweging na een uitgebreide business case zie Havenspoor Gent - Terneuzen: https://www.railghentterneuzen.eu/nl. Pas hierdoor is het Rijk in beweging gekomen zie het via dit persbericht van North Sea Port: https://www.northseaport.com/nederlandse-groeifonds-draagt-105-miljoen-euro-bij-voor-rail-gent-terneuzen-in-north-sea-port. Maar ze hebben daar ook een zeer assertieve lobby op alle bovenliggende bestuurslagen en lees de bijbehorende persberichten: https://www.northseaport.com/belgische-premier-de-croo-huldigt-spoorinvesteringen-van-infrabel-in-north-sea-port-in, https://www.northseaport.com/unieke-treinrit-in-het-havengebied-north-sea-port-om-spoorontsluiting-tussen-terneuzen-en-gent-verder-te-ontwikkelen. En in de modal shift: https://www.northseaport.com/lineas-en-north-sea-port-verzetten-nogmaals-15000-containers-van-de-weg-naar-het-spoor-tussen-belgie-en-italie , https://www.northseaport.com/zwitserse-bertschi-maakt-multimodale-terminal-in-north-sea-port-tweemaal-groter-en-doet-spoorvervoer-groeien , https://www.northseaport.com/nieuwe-spoorconnectie-tussen-belgie-en-frankrijk-lineas-dfds-en-north-sea-port-verzetten-8000-containers-en-opleggers-van-de-weg-naar-het-spoor. Als het gaat over de 105 miljoen uit het groeifonds zien we het volgende: https://www.northseaport.com/uitbreiding-goederenspoor-tussen-gent-en-terneuzen-verder-onderzocht en https://www.prorail.nl/nieuws/uitbreiding-goederenspoor-tussen-gent-en-terneuzen-verder-onderzocht. Op pagina 33 in de reactienota staat het volgende: **C4** Op bladzijde 69 staat:
Indicator aandeel vervoerd gewicht via spoor Omschrijving aandeel spoorvervoer in totaal goederenvervoer, Toelichting t.o.v. 2021, Doel 2025: geen afname, Doel 2030: geen afname, Waarom komt dit niet overeen met de ambitie van 21% van de
economische visie Eemsdelta 2030?Doel 2035: Geen afname Hoe wil de provincie de modal shift van weg naar spoor bereiken als de huidige infrastructuur, zelfs inclusief ERTMS, al maximaal wordt benut? Hier is ook geen oog voor de bijbehorende conflicten tussen
goederenvervoer en personenvervoer per spoor. Wij zijn niet tegen de modal shift van weg naar spoor, maar door gebrek aan de benodigde spoorinfrastructuur zien we een groot knelpunt aankomen.De ambtelijke reactie**:** 2 De afgelopen jaren is het spoorgoederenvervoer afgenomen.Daarom vinden wij geen verdere afname een reële doelstelling.We onderzoeken de mogelijkheid van een modal shift. Een eerste verkenning laat vooral kansen zien op het gebied van vervoer via water en minder via het spoor. Wij sluiten spoor uiteraard niet uit, maar zijn hierbij wel afhankelijk van partners als verladers en de Rijksoverheid. Een heel groot item dat het verschil tussen de spoorlijn Gent - Terneuzen de Groningse havens verklaart is dat deze al tot aan het begin van het

havengebied onder de bovenleiding te bereiken zijn. Deze rapporten zijn pas begrijpelijk als u twee zeehavens van 'nationaal belang' naast elkaar kan spiegelen. De grootste blokkade is het Rijk samen met Prorail die weigeren te investeren in hoogwaardige bereikbaarheid per spoor van onze havens. Pas met grondige eigen onderzoeken kan het via de 2e Kamer af gaan dwingen als taakstelling. Ook de zeehavens van Delfzijl en Eemshaven zijn TEN-T zeehavens dus Brussel kan ook wat meebetalen aan de elektrificatie van het spoor onder andere. Uit recent onderzoek van het KIM is geëlektrificeerd spoor voor modal shift van de weg naar spoor beter dan binnenvaart. Zie de linkjes en bijlagen.

De rapporten en nieuwsberichten:

- https://cer.be/media/press-releases/getting-rail-freight-right-track + https://www.cer.be/publications/latest-publications/karima-delli-and-rail-freight-sector-reaffirm-and-underline-need
- https://www.rijksoverheid.nl/ministeries/ministerie-van-infrastructuur-en-waterstaat/documenten/kamerstukken/2023/04/07/kamerbrief-visie-op-de-toekomst-van-het-spoorgoederenvervoer
- https://www.rijksoverheid.nl/ministeries/ministerie-van-infrastructuur-en-waterstaat/documenten/rapporten/2023/04/07/adviesrapport-appm-platform-spoorgoederenvervoer
- https://www.rijksoverheid.nl/ministeries/ministerie-van-infrastructuur-en-waterstaat/documenten/rapporten/2023/04/07/bijlage-beleidsmaatregelen-sgv
- https://www.rijksoverheid.nl/ministeries/ministerie-van-infrastructuur-en-waterstaat/documenten/kamerstukken/2023/04/07/kamerbrief-inzet-op-integraal-en-multimodaal-goederenvervoerbeleid
- https://www.kimnet.nl/actueel/nieuws/2023/03/23/externe-kosten-goederenvervoer-kunnen-dalen-door-modal-shift-maatregelen
- https://www.kimnet.nl/publicaties/publicaties/2023/03/23/verandering-in-externe-kosten-en-infrastructuurkosten-van-het-goederenvervoer-door-modal-shift

Het knelpunt is dat de laatste 30 tot 60 kilometer, afhankelijk van waar het aansluitende spoor zich bevindt, niet op orde is. In de brochure van het KIM pleit men dus voor grootschalige elektrificatie van het spoor. Gelijktijdig zijn goederen met bestemming in de Alpen beter per trein te bereiken dan per binnenvaartschip. Ook in doorlooptijd zit er een behoorlijk verschil in. Daar stond het volgende in het nieuws:

- https://www.admin.ch/gov/de/start/dokumentation/medienmitteilungen.msg-id-94225.html
- https://news.provinz.bz.it/de/news/drei-lander-ein-ziel-kufsteiner-erklarung-fur-verkehrsmanagement

In zowel Oostenrijk als Zwitserland willen ze zoveel mogelijk van het Nederlandse vrachtverkeer af op de Brenner en Gothard. Aangezien dat niet te doen is per binnenvaart? Blijkbaar wordt alleen maar in het provinciehuis aan de verbinding Westerbroek - Rotterdam gedacht? Blijkbaar vergeten ze de hele interne Europese handel van de industrie in de regio dat nu hoofdzakelijk per vrachtwagen gaat.

Hoop dat dit relaas u tot nadenken zet en dat u uw positie in zowel staten als gemeenteraden gaat gebruiken om deze nalatigheid te keren.

Met vriendelijke groet,

Frank Menger
Groningen

Karima Delli and the rail freight transport sector reaffirm and underline the need to accelerate modal shift in the transport of goods

"*Rail freight is essential to accelerate the green and energy transitions and to reduce the European Union's dependency on energy, especially on energy sourced from outside the EU. Rail freight consumes 7 times less energy than road transport and emits 9 times fewer greenhouse gas emissions than road freight. Whilst we called for a significant increase of the rail freight modal share in May 2020, this modal share is stagnating. Ahead of the 2023 Commission's Work Programme and the Green Transport Package to be presented this year, we stress the urgent need to support rail freight across Europe in order to achieve the desired modal share target of 30% by 2030. The synergies between different transport modes should be kept in mind: maritime transport for heavy and long distances, railway transport over medium to long distances (including across borders) and electric road transport for short and last-mile distances*."

Following a first joint declaration issued in May 2020, Karima Delli, the Chairwoman of the 'Transport and Tourism' committee of the European Parliament, together with the Executive Director of the European Union Agency for Railways (*ERA*) and CEOs of European rail freight transport companies have reaffirmed the need for supporting rail freight across the European Union.

Given that rail freight is the most energy-efficient and cleanest mode when it comes to transport of goods, supporting modal shift across the EU should be a matter of top priority. This is all the more crucial as the World (and Europe in the first place) is entering an era of probable permanent energy scarcity as well as of a needed transition to end fossil fuels. Rail has also proved to be crucial for military transport. Rail freight contributes to both military security of the whole EU territory and to the security of supply of food, energy and materials.

Rail's modal share (16.8% in the EU) has however not increased for the three years since the original joint declaration. The 30% target set out by Mrs Delli and the rail freight sector in 2020 only remains realistic, when an ambitious approach is adopted by the European Institutions as the operational environment for freight railway undertakings is heavily hit by the effects of the current geopolitical situation.

Given the 2023 Commission's work programme and the Green Freight Transport Package to be published in Q2 2023, and given the fact that we may now be entering a long-lasting phase of energy scarcity, we call on the Commission and the Member States to address the following issues, which were in the main presented in the May 2020 joint declaration:

1. **Energy and CO_2:**
    - Rail freight energy consumption is 7 times lower than road and 9 times better in terms of CO_2 emissions. The energy performance of rail is linked to rail's intrinsic technical parameters (with very low steel wheel to steel rail friction which dissipate far less energy than rubber to asphalt) and to rail's ability to bundle flows. The CO_2 performance of rail is linked in the first place to its low energy intensity and also, to some extent, to its use of electricity sources that are already largely decarbonised.
    - Measures should therefore be introduced...
        - To increase the share of rail in the whole European transport mix (see point 2 below).
        - To ensure that the rising cost of electricity does not lead to reverse modal shift given that electricity prices have risen much more than diesel prices.
        - **The European Commission should explore a possible cap on electricity for rail freight** as a short-term solution. **Rail should benefit from surplus revenues.** The provisions of Article 6 of Council Regulation 2022/1854, which cap market revenues of producers of electricity from certain non gas-related "inframarginal technologies" at 180 € per MWh are a positive step, provided that Member States take into consideration rail's high exposure to the electricity market when allocating, according to Article 9 of the Regulation, the surplus revenues resulting from the application of the cap. Rail must adequately benefit from the surplus revenues to reduce the unit cost of rail electricity.
        - **Track Access Charges.** Member States should be allowed to support railway companies by reducing, waiving or deferring the payment of track access charges. One way to achieve this could be to prolong Regulation 2020/1429 until December 31st, 2024. The Regulation establishes the measures for a sustainable rail market in view of the COVID-19 outbreak. Currently, the period of application of this Regulation expired on December 31st, 2022.
        - Successful ERTMS deployment presents the potential to revolutionise railway management through enhanced capacity usage and network interoperability and must be viewed as a priority. Given that ERTMS is a system technology, the deployment of both onboard and trackside ERTMS equipment shall be synchronized and publicly funded. Current ERTMS investments, onboard and trackside, shall be properly safeguarded and remain compatible also with future releases. Both of these points are essential in order to ensure that ERTMS deployment, both trackside and onboard, can be achieved on schedule.
        - Digital Automatic Coupling (DAC) represents an opportunity to increase the modal share of rail and to decrease the overall energy intensity and carbon emissions of the transport sector while furthering the process of digitalisation of the industry and increasing macroeconomic productivity across borders in the EU (cf. Conclusion of the European DAC Investment Plan). DAC deployment should be properly studied and funded through major European programmes such as RePowerEU and

CEF, plus Cohesion Funds (in the case of Central & Eastern European Countries). DAC benefits are also dependent on substantial investments in infrastructure.

- **Energy supplies must be secured**. As identified by the International Energy Agency railways must be included in a strategic toolkit for saving energy. Member States should pursue a holistic approach when introducing demand reduction targets as per Article 4 of the Council Regulation 2022/1854 on an emergency intervention to address high energy prices. Therefore, energy-efficient electricity consumers, such as rail, which are committed to decreasing energy consumption without reducing transport services, should receive special treatment when addressed by the energy reduction measures foreseen by the Regulation. Any energy supply reduction during peak hours would mean for railways a necessary reduction of passenger services offered during those hours, leading to a reverse modal shift which would inadvertently benefit more polluting and less energy efficient modes of transport. Moreover, the level of service offered to customers who rely on rail as a public service should not be reduced.
- **Sufficient State Aid is needed for railways granted through well targeted schemes that ensure a level-playing field among undertakings in the single market.** The Temporary Crisis Framework for State Aid in the context of the Ukraine war allows Member States to partially compensate companies for high energy prices in order to ensure the continuation of economic activity. In this framework, a higher ceiling of €100 million is applied for energy-intensive users. However, the additional costs for railways are much higher, with some railway companies expecting up to €2 billion increased annual costs, making the thresholds set in the Framework inadequate for rail. Moreover, financial ratios to benefit from such measures should not penalise industries, like rail, that have already suffered from the COVID crisis recording around €50 billion losses which were only partially compensated. This is in sharp contrast with other sectors, such as civil aviation that has extensively benefitted from large state aid schemes in the context of Covid pandemic. **In order to avoid unfair competition between different transport modes as well engaging in the necessary efforts to achieve our climate targets, schemes to support rail freight should be proactively introduced on an EU-wide scale preventing a subsidy race between member states.**

2. **Multimodality:**
    - The role of rail freight in multimodality as a means to reduce both the European transport sector's CO_2 emissions and its energy-intensity and to lighten Europe's dependency on outside energy sources should be fully recognised by all institutions (in the same way as it is largely today in public opinions).
    - The European Commission should **adopt a multimodal approach to important legislation such as the revision of the Road Vehicles' Weights and Dimensions Directive**. It is important that road and rail freight remain cross-compatible and that the Weights & Dimensions Directive is adapted to optimise multimodality and not road only, in silo approach. Ensuring the technical compatibility of trucks with rail transport and optimizing the use of freight wagons is now more important than ever. The revision of the Road Vehicles' Weights & Dimension Directive should not be made to the detriment of rail. Rail compatibility of road vehicles in terms of weights, dimensions, resistance to rail air pressure, allowed protruding devices, **and 'cranability'**, must be promoted and become a 'design-by-default' criteria for future trailers.
    - Changes in the legal framework on Weights & Dimensions should not lead to a negative impact on rail in the relative price equations between rail and truck transport through the allowance of longer and heavier trucks. In evaluating the benefits of longer and heavier trucks the comparison should be made on an holistic way and not within the silo of truck transport only.
    - Combined transport must be made simpler for end-users, and enabling infrastructure should be developed. Interoperability should play an important role to make sure rail transport operates for long distances, with road transport mainly covering the last miles.

3. **Rail freight as a priority:**
    - Rail freight should be considered as the backbone of European logistics for both environmental and energy-saving reasons.
    - Rail and road freight do not face the same costs and competition issues. A discussion on competition between road and rail must be held at the top level whereby the EU proactively sets schemes which balance the costs and competition between rail and road on a EU-wide level. Such rebalancing is unlikely to happen without strong political decisions organising rail and road transit, similar to the **mandatory transit of trucks through Switzerland by rail** and to the **transport of municipal waste by rail in Austria**. The aim must be to find an effective and workable solution.
    - A balanced approach between passenger and rail freight services should be found. It must be possible for both operations to grow unhindered (both at day and night), for which some milestones may be defined in the upcoming new capacity regulation
    - Rail freight is international, and the revision of the Rail Freight Corridors Regulation 913/2010 should lead to a better coordination of capacity on the one hand (see Point 6 below) and of needed investments on the other hand (see Points 4 and 5 below).

- **The revision of the TEN-T Regulation must introduce standards which meet the needs of rail freight** (740-meter trains, 22.5 tonnes axel load and P400 compatible, ERTMS, Speed, Electrification) with clear 2030 and 2040 deadlines for implementation.

4. **Enable a technological quantum leap for rail freight transport:**
    - Economic and Financial support at EU level should be developed to assist rail freight in the deployment of important technologies (**ERTMS, Digital Capacity Management**, **DAC** and freight dedicated digital tools, etc) being essential enablers of the modal shift objectives.
    - Economic and financial support should however be conditioned to eco-friendly/green investments or to investments supporting rail freight role in military security and in the security of supply of food, energy products and other essential materials. (see Point 5 below).
    - Member States should also take measures on track access charges, to make them lower for rail freight operators while compensating infrastructure managers for the loss of revenue, where there are losses;
    - The European Commission should examine how charging principles can be redesigned to assist Europe's modal shift objectives.

5. **Investments:**
    - There is a clear need to undertake massive investments (e.g. ERTMS deployment) to strengthen and foster modal shift across the EU and the rail freight sector. They should be targeted on infrastructure and rolling stock, digitalisation and investments in new technologies, which will make it possible to free up more capacity on tracks, especially on Rail Freight Corridors.
    - Those investments must comply with the climate objectives, when it comes to infrastructures and technologies.
    - Investments supporting rail freight role in military security and in the supply of food, energy products and material should be part of aid schemes.
    - Investments in rail freight are not an end in itself, as rail operators pay close attention to what they deliver. Digital Automatic Coupling (DAC), will only be possible with substantial EU support. Subject to the development of a sound business case and deployment strategy, grant options can be discussed while keeping in mind the need to avoid distortion of competition between operators getting different levels of grant from member state to member state.

6. **Capacity market and management:**
    - Capacity management should be market-oriented, taking into account the need for flexibility of rail freight operators.
    - A modernised capacity management system should be developed, which is digital, flexible and secure.
    - Infrastructure managers should engage Railway Operators into the capacity management processes in line with the TTR model.
    - International coordination of works and capacity restrictions is essential.

7. **Digitalisation:**
    - To make rail freight as effective and green as possible, new technologies are one of the solutions, when it comes to digitalisation, standardisation etc (e.g. DCM - Digital Capacity Management, Digital Platforms).
    - The IT technical processes should be harmonised across the EU.
    - The use of new technologies must however comply with preservation of jobs as well as with strict data policies.

Delli Karima, Chairwoman of the 'Transport' committee of the European Parliament

Doppelbauer Josef, Executive Director of the European Union Agency for Railways (*ERA*)

Baer Désirée, *SBB Cargo*

Bogacki Grzegorz, *CTL Logistics*

Buckhardt Edward A., *Rail Polska*

Charzyński Zbigniew, *Railpolonia*

Delorme Frédéric, *Rail Logistics Europe (SNCF Fret)*

Doutrebente Raphaël, *Europorte*

Först Clemens, *ÖBB Rail Cargo Group*

Giaconia Maria Annunziata, *Mercitalia Rail*

Gustin Bernard, *Lineas*

Mandl Andreas, *LTE Group*

Maslikov Yuriy, ***OWLN Group***

Nikutta Sigrid, *DB Cargo*

Silva Bruno, *Medway*

Skorin Konstantin, *Freightliner PL/DE*

Söderholm Ted, *ASTOC*

Stahl Dirk, *BLS Cargo*

Toth Tomáš, *ČD Cargo*

Wolff Oliver, *VDV*

Zenner Laurence, *CFL Cargo*

Feighan Conor, *European Rail Freight Association (ERFA)*

Mazzola Alberto, *Community of European Railway and Infrastructure Companies (CER)*

Platform Spoorgoederenvervoer

Advies

Definitief | 9 januari 2023

Opdrachtgever: Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Adviseur: APPM management consultants

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[1]. 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[2]. 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[3]. 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.

[1] Bron: Nieuwsblad Transport, Simone van der Lee, 6 juni 2022
[2] Bron: Transport&Logistiek, Anita Hestens, 7 juni 2021
[3] 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 staatsecretaris 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 constateringen 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[4].

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.

[4] 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

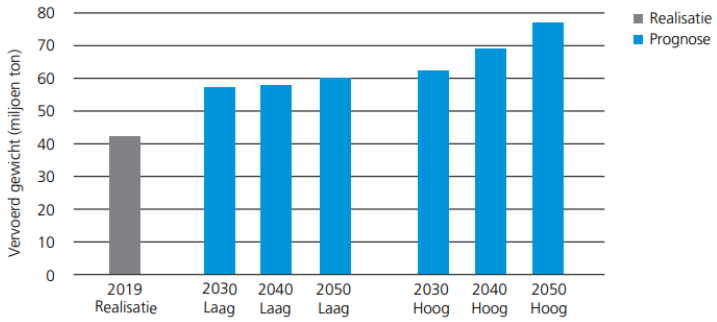
Spoorgoederenvervoer is belangrijk voor onze economie

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_2, NO_x 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_2	PM_v	NO_x
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, vervoersemissies 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 spoorsysteem 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 baanstabiliteit lokaal afneemt.

Ongeveer 2% van alle gevaarlijke stoffen gaat via het spoor. Goederenvervoer per spoor bestaat voor circa 10% uit gevaarlijke stoffen[5]. 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[6].

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[7]. 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[8]

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.

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[9]:

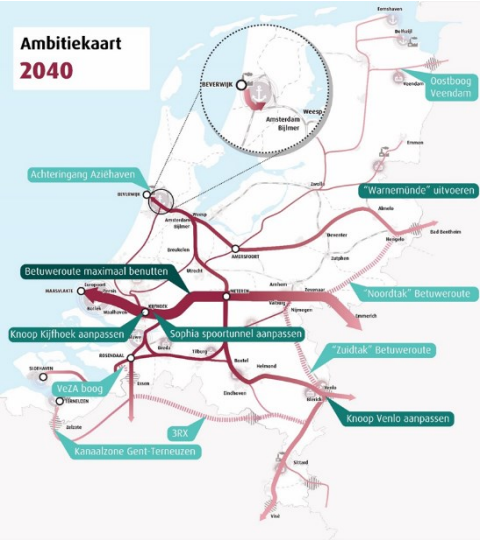
"Nog elke dag en nacht rijden er in Nederland treinen met gevaarlijke stoffen door dichtbevolkt gebied. Voor de omwonenden al vele jaren een bron van angst en zorg, vanwege het risico op calamiteiten. Ook zorgt het goederenvervoer op deze trajecten nog altijd voor veel overlast door trillingen en geluidshinder. 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 toekomstvaste 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.

[5] Marktvisie Ambitienetwerk Spoorgoederenvervoer, 2020
[6] Bron: Wonen langs het spoor Gezondheidseffecten van trillingen door treinen RIVM Rapport 2014-0096
[7] Commissiedebat Spoor Position Paper IPO en VNG, juni 2022
[8] Brief Gedeputeerde staten van Noord-Brabant aan de Tweede Kamer, d.d. 22 november 2022, kenmerk C2298258/5158879
[9] 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[10].

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})[11] 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

[10] Het stelsel van Basisnet werkt helaas niet zoals beoogd, er wordt gewerkt aan een herziening.
[11] 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 frustreert 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 informerend 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 a. Organisatie van de overlast/ klachtenafhandeling b. Organisatie van de participatie bij studies en projecten	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 mogelijk zijn om in te spreken tijdens bijeenkomsten van het Platform SGV[12]. 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

[12] Insprekers worden bij voorkeur voorafgaand aan de inhoudelijke besprekingen op de agenda gezet.

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, deelstappen, penvoering, bespreekmomenten 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.

Kosten Platform Spoorgoederenvervoer	
1. Loon en salaris	€ 70.000,00
2. Bureaukosten	€ 50.000,00
3. Inhoudelijke advisering	€ 20.000,00
	€ 140.000,00

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. Bureaukosten

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 IenW, 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 IenW (najaar) en minister van BZK (voorjaar) (voorzitter)
- Bestuurders provincies, metropoolregio's / vervoerregio's, grote steden

Secretariaat ligt bij ministeries van IenW (najaar) respectievelijk BZK (voorjaar).

2. Spoorgoederentafel

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

Deelnemers:

- Onafhankelijk voorzitter (vacature)
- Ministerie van IenW (ambtelijk)
- ProRail
- Sector spoorgoederenvervoer
  - Vervoerders
  - Verladers
  - Zeehavens
  - Containerterminals

Secretariaat ligt bij het ministerie van IenW.

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

Secretariaat ligt bij het ministerie van IenW

Kenmerken:

- Informerend en adviserend
- Voorportaal voor besluiten van bewindspersonen van IenW 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 IenW (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 Fietsersbond
- 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 verlangde 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:

- informerend, 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, informerend, 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, informerend, 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, informerend, 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:

- Informerend, 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

Planning	Onderwerp	Niveau van participatie
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
	€ 140.000,00
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

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

Bijlage.

Overzicht beleidsinspanningen spoorgoederenvervoer

Subsidies	(€ mln)
Verlaging gebruiksvergoeding 2019-2023	76,5
Verlaging gebruiksvergoeding rangeren / parkeren	28
Extra voorziening logistieke partijen parkeren	2
Compensatie omleidingskosten derde spoor	20
Bonusregeling spoorweggeluid	21
Evofenedex modal shift teams	0,275
Totaal	144,275

Investeringen	
PHS Venlo 2 sporen 740m	20
Linkerspoorbeveiliging Venlo-Kaldenkirchen	2,5
RTG Valburg	12
Emplacement Moerdijk (o.a. 740m)	7
Heerlen-Herzogenrath (ATB-ng en NABO's)	3,5
Theemswegtracé	112
Rail Gent Terneuzen (Wind in de Zeilen)	15
Rail Gent Terneuzen (Groeifonds)	105
Meekoppelkansen 740 meter	90
Minder Hinder pakket omleidingsroutes	10
Meteren boog	75
Totaal	452

BO MIRT goederencorridors:

Toekomstvast spoor Zuid-NL / spanningssluis Venlo	25
Studie Rotterdam - Venlo 740m	1
Studie Rotterdam - Bad Bentheim 740m	2
Studie Spoorgoederenknooppunt Venlo	3,98
Sensoren en camera's	1,4
Rail CDM	1
740m Lage Zwaluwe	7,2
Totaal	41,58

BO MIRT project spooraansluitingen Tweede Maasvlakte	
Gerealiseerd t/m 2019 voor emplacement Maasvlakte West en procesverbeteringen / verkorte verblijftijden.	68,6
Waalhaven Zuid 740 meter	72,6
Studiekosten Waalhaven Zuid 740 meter	4,1
Capaciteitsanalyses Botlek, Pernis, Europoort t.b.v. logistieke visie	0,2
Verkenning stamlijn Merseyweg	5,3
Emplacement IJsselmonde	12,3
Elektrificatie sporen emplacement Europoort	1,4
Studiekosten emplacement Botlek 740 meter	0,5

Beleidsmatige inzet

Tijdens 20 weken van volledige stremming Derde Spoor beschikbaar stellen IC-pad op de Brabantroute aan SGV

Tijdens 20 weken van volledige stremming verbussen van RE 13 Venlo-Düsseldorf

Aanwijzen Betuwe- en Brabantroutes als "stille spoorwegroute"

Innovatieagenda bronaanpak spoortrillingen

Bijdragen Nederland aan Europe's Rail: o.a. Digital Automatic Coupling

Joint Declaration of Intent on Rail Freight tussen Duitsland en Nederland

Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

De voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Postbus 20018
2500 EA Den Haag

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Rijnstraat 8
2515 XP Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

T 070-456 0000
F 070-456 1111

Ons kenmerk
IENW/BSK-2023/94587

Bijlage(n)
1

Datum	7 april 2023
Betreft	Inzet op integraal en multimodaal goederenvervoerbeleid

Geachte voorzitter,

Op 13 april aanstaande is een commissiedebat over het goederenvervoerbeleid geagendeerd. Ter voorbereiding hierop informeren wij u graag over de huidige inzet van het kabinet op het integrale en multimodale goederenvervoerbeleid.

Voortbouwend op de Goederenvervoeragenda uit 2019[1] beschrijft deze brief de huidige inzet om de lange termijn doelen van het goederenvervoerbeleid voor een geïntegreerd, multimodaal, concurrerend, duurzaam en veilig transportsysteem te halen. Daarbij wordt bekeken of op punten, indien mogelijk, extra inzet of een aanscherping van de doelen gewenst is. Dit gebeurt mede in het licht van de recent met uw Kamer besproken Hoofdlijnennotitie over de Mobiliteitsvisie, de recente lange termijnvisies op transportmodaliteiten[2] en de verduurzaming van het transport. De brief loopt daarmee ook vooruit op de voor het derde kwartaal van het jaar aangekondigde herijking van de Goederenvervoeragenda. Separaat ontvangt u naar aanleiding van de motie van de leden Van Ginneken en Minhas terzake een visie op de toekomst van het spoorgoederenvervoer.[3]

In lijn met de in de Goederenvervoeragenda in 2019 geformuleerde ambitie, streeft het kabinet naar een efficiënt, concurrerend, duurzaam en veilig multimodaal goederenvervoer. Goederenvervoer faciliteert daarbij het economisch en maatschappelijk verkeer en ondersteunt de positie van Nederland als logistieke toegangspoort tot het Europese achterland. De transportmodaliteiten werken daarbij nauw samen en treden bij verstoringen in het goederenverkeer op als elkaars alternatief. Om dit te realiseren wordt een transportbeleid gevoerd, waarbij belangen als een veerkrachtige bereikbaarheid en bevoorrading, duurzaamheid, veiligheid en ruimtelijke inpassing in samenhang worden meegenomen.

[1] Kamerstuk 34244 nr. 2 d.d. 10-7-2019
[2] Toekomst van de automobiliteit, Visie op de toekomst van het spoorgoederenvervoer, Toekomst van de binnenvaart
[3] Kamerstuk 29984, nr. 1084

Algemeen
Het goederenvervoer en de logistiek vervullen een belangrijke functie in de Nederlandse samenleving en economie. Ze verzorgen de bevoorrading van (productie)bedrijven, winkels en instellingen. Het goederenvervoer faciliteert zo niet alleen het economisch maar ook het maatschappelijk verkeer. De Nederlandse logistiek bevoorraadt daarbij bovendien een belangrijk deel van het Europese achterland. Met een aandeel van 9% van het BBP en werkgelegenheid voor meer dan een half miljoen personen vormt het goederenvervoer ook een belangrijke pijler onder de Nederlandse economie.

De basis hiervoor vormt een goede transportinfrastructuur en een samenwerkende keten van verladers, vervoerders en logistieke dienstverleners. Daarbij voorziet elk transportmiddel in specifieke transportbehoeften en heeft zo een eigen plek binnen het transportsysteem.

De energietransitie, de klimaatopgave, de woonopgave, de realisatie van een circulaire economie, geopolitieke verstoringen van de wereldhandel stellen dit systeem echter voor grote uitdagingen. De fysieke ruimte om deze uitdagingen aan te gaan, is echter beperkt en wordt deels ook geclaimd door andere maatschappelijke functies. Het transportsysteem loopt tegen zijn fysieke grenzen aan. Het wegtransport voorziet in een groot deel van de transportbehoeften, maar heeft te maken met het vollopen van de wegen. De bestaande infrastructuur is sterk aan onderhoud en renovatie toe. De transitie naar een circulaire economie zal naar verwachting gepaard gaan met flinke veranderingen in de goederenstromen en een intensivering van het transport. Het behalen van de klimaatdoelen voor het terugdringen van de CO2-uitstoot in het transport vergt ook nog de nodige stappen. Het kabinet kijkt daarbij nadrukkelijk breder dan alleen naar CO2-emissies: ook de impact op de leefomgeving (luchtkwaliteit, geluid, trillingen) vraagt stappen. In de tussentijd maken de droogte en de wereldwijde verstoringen van de containerlogistiek het systeem kwetsbaar.

Voor het behoud van het logistieke netwerk worden de versterking van het systeem en het beter benutten van de breedte van het transportsysteem steeds belangrijker. Regionale en lokale inbedding en een goede aansluiting van de goederencorridors op het Europese TEN-T-netwerk is daarbij cruciaal. In de corridoraanpak wordt daarom – ook in internationaal verband - gewerkt aan versterking van de samenwerking binnen de logistieke keten. Ook wordt gewerkt aan een verdere digitalisering van het goederenvervoer en een versterking van het transportsysteem met buisleidingen en een betere aansluiting van de kustvaart.

Deze transitie is een complex proces. De World Logistics Organisation (WLO) voorspelt voor de komende decennia alleen al een autonome groei van meer dan 20%. Recente mondiale verstoringen in de containerlogistiek, geopolitieke spanningen en lage waterstanden vergroten deze complexiteit. Deze ontwikkelingen vormen ook een belangrijk onderdeel van de aangekondigde herijking van de Goederenvervoeragenda.

Zoals ook in de Hoofdlijnennotitie voor de Mobiliteitsvisie is aangegeven is een goed functionerend multimodaal systeem noodzakelijk voor ook het goederenvervoer en de logistiek. In lijn met de acties die in gang zijn gezet met de Goederenvervoeragenda wordt ook aan dit multimodale

goederenvervoersysteem gewerkt. De hoofdlijnen van de inzet van het kabinet zijn daarbij:

1) Borgen kwaliteit en capaciteit bestaande transportinfrastructuur
Nederland beschikt over een goede infrastructuur, zeker in vergelijking met veel landen om ons heen. Onze wegen, spoorwegen en waterwegen zorgen voor goede bereikbaarheid en hebben ons de afgelopen decennia veel welvaart en welzijn gebracht. Maar dat is geen vanzelfsprekendheid. Door steeds intensiever gebruik, veroudering en slijtage zijn er storingen en defecten te verwachten aan onze wegen, spoorwegen, bruggen, viaducten en sluizen. Dit kan ertoe leiden dat er minder gebruik van kan worden gemaakt of in het ergste geval, dat een weg, spoorlijn, brug, viaduct of sluis zelfs afgesloten moet worden voor de veiligheid van de gebruikers.
In het coalitieakkoord zijn daarom extra middelen vrijgemaakt voor de instandhouding van onze netwerken en de grootste onderhoudsbeurt van onze infrastructuur ooit. In de recente brieven *Basiskwaliteitsniveau RWS Netwerken* en *Vooruitblik op het MIRT 2023*[4] is aangegeven dat er financieel ruimte moet worden gecreëerd om dit te bereiken én ook de instandhouding voor de toekomst betaalbaar te houden. Dit betekent dat er keuzes moeten worden gemaakt, onder meer door een verschuiving van aanleg naar instandhouding. Daarnaast is nader onderzoek nodig om op termijn doelmatigheid verder te verbeteren. Op 30 maart jl. is hierover met de Kamer gesproken.

Mede in het licht van de oorlog in Oekraïne en andere geopolitiek ontwikkelingen gaat ook extra aandacht uit naar de veerkracht van het systeem om met verstoringen in de logistieke keten om te gaan en zo op korte en op lange termijn de bereikbaarheid op peil te houden dan wel te versterken. Het betreft hier een inzet die in nauwe samenwerking met de zeehavens en de rest van de logistieke sector vorm krijgt.

Ook het terugdringen van de ondermijning van de goederenstromen vanuit de criminaliteit wordt hierbij meegenomen. In deze context wordt ook gewezen op de samenwerkingsovereenkomst die onlangs met de Vlaamse overheid is gesloten voor het tegengaan van de drugstransporten.

Aandachtspunt binnen dit integrale bouwen aan de toekomst van het goederenvervoer is de ruimtelijke inpassing ervan. De ruimte in Nederland is beperkt en wordt voor meerdere doelen geclaimd. In de afweging van deze claims moeten ook het belang van een efficiënt, snel, duurzaam en veilig goederenvervoer worden meegenomen. Daartoe wordt ook aangesloten bij het project *Grip op grootschalige bedrijfsvestigingen* waarin het kabinet samen met de provincies naast de inpassing in de stedelijke bebouwing ook werkt aan een adequate aansluiting van het transportnetwerk op de reservering van ruimte voor nieuwe grootschalige bedrijfsvestigingen. Uitgangspunt is daarbij het beter benutten van bestaande infrastructuur en het – in lijn met het uitgangspunt van de Mobiliteitsvisie - kiezen voor de juiste modaliteit op de juiste plaats en tijd. De minister van Economische Zaken en Klimaat heeft de Kamer hierover op 3 april 2023 nader geïnformeerd. (Kamerstukken 34682 en 32637 nr 156).

[4] Kamerstukken 29385 nr. 119 en 26.200 A nr. 65

2) Versterken transportsysteem en integrale corridorontwikkeling
Benutten van de mogelijkheden van de bestaande infrastructuur en de keuze voor de juiste modaliteit op de juiste plaats en tijd vormen een belangrijk onderdeel van de aanpak van de omvangrijke goederenstromen op de drie grotere goederenvervoerscorridors (Oost, Zuidoost en Zuid) die Nederland kent.

De corridorprogramma's richten zich op een versterking van de ruimtelijk economische betekenis, de verduurzaming, het optimaliseren van de multimodale knooppunten ten behoeve van een modal shift en de veiligheid van de transporten op deze corridors. Voor de logistieke opgaven voortvloeiend uit de energietransitie en de opkomst van de circulaire economie zijn deze goederenstromen op de corridors van groot belang. In het verlengde hiervan wordt naar een concentratie van distributiecentra rond om de corridors toegewerkt. Met de ontwikkeling van truckparkings en ligplaatsen op deze corridors wordt zo ook de veiligheid binnen het lange afstand wegtransport bevorderd.

Met het oog op de energietransitie en de komst van een meer circulaire economie wordt een sterke groei van het vervoer van gevaarlijke stoffen verwacht, waaronder waterstofdragende stoffen als ammoniak[5]. Deze groei wordt vooral verwacht binnen de zeehavengebieden en richting de grotere chemie- en industriecomplexen als Chemelot en het Duitse Ruhrgebied. Vanuit een integrale weging van zowel de logistieke efficiëntie, de duurzaamheid en de (externe) veiligheid wordt gekeken naar de mogelijkheden van buisleidingenverbindingen naast de bestaande tankvaart en het vervoer per spoor. In dat kader wordt momenteel ook een maatschappelijke kosten en batenanalyse van de aanleg van een buisleidingen verbinding tussen Rotterdam en Chemelot/Ruhrgebied (Deltacorridor) uitgevoerd.
Meer generiek wordt gewerkt aan een beleidskader voor buisleidingen in een multimodaal transportsysteem en de ruimtelijke inpassing hiervan. Deze zal na de zomer naar uw Kamer worden gezonden.

Ook het vorig jaar gestarte MIRT corridorprogramma Zuid vormt een belangrijke uitbreiding en versterking van het multimodale gebruik van het transportsysteem. Via dit programma wordt gewerkt aan een sterk concurrerend, duurzaam, innovatief en veilig transportkanaal voor het goederenverkeer tussen Amsterdam – Rotterdam – Antwerpen en verder. De corridor verbindt daarbij de zeehavens binnen de Vlaams-Nederlandse delta, voegt de kustvaart als modaliteit toe aan de scope van het multimodale Europese transport en biedt ook over land mogelijkheden voor het meenemen van achterlandtransporten richting Zuidwest Europa. Met de al langer bestaande buisleidingenstraat tussen Rotterdam en Antwerpen kan de corridor Zuid ook een belangrijke impuls geven aan de positie van buisleidingen als een nieuwe modaliteit in het goederenvervoer.

Met de samenwerking tussen de MIRT goederenvervoercorridors Oost, Zuidoost en Zuid ontwikkelt zich zo ook een hecht samenwerkend netwerk van transportaders. Niet alleen lopen de omvangrijkste goederenstromen en de achterlandverbindingen via dit netwerk. De multimodale knooppunten op deze corridors verbinden de grote zeehavens, de industrieel economische complexen, de stedelijke gebieden en de onderliggende logistieke netwerken met elkaar. Deze corridors en de daarop gelegen multimodale knooppunten vormen zo een

[5] Kamerstuk 32813 / 31239 nr. 1192

belangrijke factor binnen de ruimtelijke inpassing van het goederenvervoer in Nederland.

3) Innovatie en verduurzaming in de logistiek
Een efficiënt, multimodaal, duurzaam en veilig transport van de toekomst gaat gepaard met innovatieve state-of-the-art modaliteiten. Een inzet op verduurzaming van het transport en het gebruik van innovatieve (ICT-) technologieën zal daarbij tot een modernisering van de transportmiddelen en modaliteiten leiden. In dit verband werken de Topsector Logistiek, het bedrijfsleven en kennisinstanties samen aan innovaties op zowel systeem als individueel bedrijfsniveau. Dit doet de Topsector mede vanuit het perspectief van de economische meerwaarde van het goederenvervoer en de logistiek voor Nederland.

De verduurzaming van de transportmiddelen wordt binnen de afzonderlijke modaliteiten opgepakt. Het tempo van innovatie en verduurzaming ligt nadrukkelijk niet gelijk bij alle transportmodaliteiten. Dit mede door de verschillen in vervangritmes van de transportmiddelen. Zo wordt veelal elke acht jaar een vrachtwagen vervangen terwijl in de regel alleen al de motor van een binnenvaartschip en locomotief zo'n 40 jaar meegaat.

De binnenvaart en spoor vervullen als vervoerder van grote hoeveelheden (in bulk en in containers) en zware goederen een belangrijke rol binnen het huidige transportsysteem. Deze transportmogelijkheden geven de binnenvaart en het spoor ook het uitzicht op een centrale rol in het transport van de toekomst. Deze modaliteitenkunnen daarbij ook de druk op het wegennet verlagen. Voor de binnenvaart vergt dit echter nog wel een stevige transitie gericht op vernieuwing en verduurzaming en de voor de aansluiting op de rest van de logistieke keten. Rond de zomer ontvangt de Kamer een samen met de sector uitgewerkte actieagenda hierbij voor de binnenvaart. Ook de visie op de toekomst van het spoorgoederenvervoer die u separaat ontvangt, gaat in op de rol van het spoorgoederenvervoer in het toekomstige transportsysteem. Belangrijk daarbij is dat de groei van spoorgoederenvervoer alleen met bepaalde randvoorwaarden kan plaatsvinden. Hoe deze rol moet worden vertaald naar maatregelen, wordt in samenspraak met belanghebbenden nader uitgewerkt.[6]

4) Betere benutting bestaande transportnetwerk
Een belangrijke stap bij de ontwikkeling van het multimodale goederenvervoer van de toekomst is het beter benutten van de mogelijkheden die de bestaande (water- en spoor)infrastructuur biedt bij voldoende op orde zijn van deze infra. Dit ontlast al direct overvolle wegen, versterkt de logistieke efficiëntie, verbetert de duurzaamheid van het transport en bevordert het denken in multimodale oplossingen voor transportvraagstukken. Daarbij wordt met name ingezet op het versterken van de multimodaliteit via een modal shift van vrachtvervoer van de weg naar de binnenvaart en het spoor.

Dit gebeurt allereerst door uit te gaan van het concept "de juiste modaliteit op de juiste plaats en tijd". Elke van de modaliteiten heeft eigenschappen die ze in het bijzonder geschikt maken voor bepaalde soorten transport. Zo kwalificeren binnenvaart en spoor zich goed voor vervoer van grote hoeveelheden en zware vrachten over langere afstanden, maar zijn ze anders dan vrachtwagens niet

[6] Kamerbrief Visie op de toekomst van het Spoorgoederenvervoer, 7-4-2023

geschikt voor de binnenstedelijke en/of fijnmazige distributie. Daar waar een andere modaliteit gebruikt wordt dan vanuit het perspectief van een efficiënt, concurrerend, duurzaam en veilig multimodaal transport wenselijk is, worden knelpunten voor een dergelijke modal shift weggenomen.
Zoals aangegeven in de modal shift brief van 15 november 2022[7] is een eerste reeks van dergelijke knelpunten geïdentificeerd. Samen met deskundigen vanuit de sector en andere overheidsinstanties wordt daarbij gezocht naar oplossingen voor deze knelpunten. Hierbij vormt een containercongestie in de zeehavens en de achterlandverbindingen een bekend voorbeeld van een hardnekkig knelpunt. Samen met de Topsector Logistiek wordt een integraal maatregelenpakket ontwikkeld om deze congestie te verminderen.

Met een subsidieregeling voor verladers om bij lange afstandsvervoer van goederen te kiezen voor de binnenvaart of het spoor en het aanbesteden van bargelijndiensten wordt dit multimodale transport verder bevorderd. De subsidieregeling is op 1 januari 2023 in werking getreden. Binnen deze regeling krijgen verladers een bijdrage van 20 euro voor een structurele modal shift van een container[8]. Voor deze regeling is tot en met 2025 een jaarlijks budget beschikbaar van € 7,5 miljoen. (€ 2,5 miljoen voor spoor en € 5 miljoen voor binnenvaart). Met deze regeling en de aanbesteding van bargelijndiensten wordt, gericht op het lange afstandstransport en bij de knelpunten, een modal shift gerealiseerd.

In de eerste twee maanden sinds de inwerkingtreding van de regeling is een groot aantal aanvragen ingediend. De omvang van de daarbij gevraagde subsidies bedraagt ongeveer 7 van de beschikbare € 7,5 miljoen voor 2023. Hiermee is zicht op een modal shift van meer dan 190.000 containers per jaar en dus een evengroot aantal vrachtwagenritten per jaar minder. Samen met de resultaten van de voorloper van deze regeling en de aanbesteding van bargelijndiensten komt hiermee de realisatie van het einddoel van de regeling: een jaarlijkse modal shift van ruim 440.000 containers, in zicht. Om aan te sluiten op deze marktontwikkeling bezien wij of een deel van de binnen deze regeling beschikbare middelen naar voren kunnen worden gehaald. Wij overwegen daarbij ook het modal shift doel te verhogen tot 750.000 containers op jaarbasis die structureel van de weg naar het spoor en de binnenvaart worden verplaatst.

5) Digitalisering van het goederenvervoer.
Zoals ook in de Hoofdlijnennotitie bij de Mobiliteitsvisie aangegeven biedt digitalisering nieuwe kansen voor mobiliteit en het goederenvervoer. Het delen van actuele en betrouwbare data zorgt voor beter inzicht in de keten. Hierdoor kunnen verladers een optimale keuze voor de meest milieuvriendelijke, snelste of goedkoopste vervoerwijze maken. Dat helpt onze inzet op het verplaatsen van transporten van de weg naar water en spoor. En vormt een belangrijke randvoorwaarde voor een efficiënt multimodaal goederenvervoerssysteem.

Eén van de speerpunten van de Digitale Transport Strategie goederenvervoer (DTS)[9] is dan ook het fors verhogen van de databeschikbaarheid in logistieke ketens. Dat neemt obstakels weg voor verdere groei van bijvoorbeeld het continentale spoorgoederenvervoer. Het lukt alléén met een decentrale,

[7] Kamerstuk 32244 nr. 3 van 15-11-2022
[8] Uitgaande van een 40 ft container met een gemiddelde belading die over een langere afstand vervoerd wordt.
[9] Kamerstuk 26643 nr. 719 d.d. 24-11-2020

'federatieve' aanpak: de relevante data blijft in de systemen van de eigenaar, die zijn ketenpartners selectief toegang geeft. Hiervoor zijn afsprakenstelsels, specificaties en datastandaarden nodig. Het ministerie van IenW vervult een proactieve regierol in deze ontwikkeling. In 2022 hebben we een eerste versie van deze Basis Data Infrastructuur opgeleverd. Daarmee is inmiddels kleinschalig ervaring opgedaan.

De komende twee jaar zetten we in op grootschalige toepassing van het data delen in het containervervoer, de bulk/chemie en toepassingen op onze Goederenvervoercorridors. Dit gebeurt onder andere in het Nationaal Groeifondsprogramma Digitale Infrastructuur Logistiek (DIL). Omdat deze stromen per definitie grensoverschrijdend zijn, zoeken we hierbij actief de samenwerking met onze buurlanden. In het Nationaal Groeifondsproject 'Dutch Metropolitan Innovations' willen we in nauwe samenhang met de NGF-trajecten voor de woningbouw, de openbare ruimte en de energievoorziening de druk van de logistiek op de stedelijke omgeving verminderen.

Het verhogen van de databeschikbaarheid in logistieke ketens vraagt om volledig papierloos transport. Waar nodig nemen wij eventuele wettelijke belemmeringen hiervoor weg. We werken daarbij in Europees verband aan een wetswijziging om het gebruik van een elektronische 'bill of lading' in de zeevaart mogelijk te maken. Ook implementeren we de Europese 'electronic Freight Transport Information (eFTI)'-verordening. Deze treedt in 2025 in werking en verplicht overheden om relevante vrachtdata digitaal te raadplegen als bedrijven papierloos willen werken. Om het papierloos transport te versterken werken we in het programma DIL samen met het ministerie van Economische Zaken en Klimaat aan de digitale volwassenheid van met name MKB-bedrijven. Als kern van onze Nederlandse logistieke ketens is hun participatie aan het papierloos transport essentieel.

Vervolgstappen
Zoals aangegeven vindt momenteel een herijking van de Goederenvervoeragenda plaats die in 2019 is gepubliceerd als lange termijn agenda voor het goederenvervoer. Sinds die tijd is er met COVID-19, de introductie van buisleidingen als nieuwe transportmodaliteit, de oorlog in de Oekraïne en de vele verstoringen van de goederenvervoerketen dusdanig veel veranderd in het goederenvervoer dat er behoefte is aan een herijking van het goederenvervoer en logistieke beleid. We werken daarbij intensief samen met de sector en de wetenschap. Het uitbrengen van deze Herijking Goederenvervoeragenda is voor het derde kwartaal van 2023 voorzien.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

Mark Harbers

DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

drs. V.L.W.A. Heijnen

Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

Verandering in externe kosten en infrastructuurkosten van het goederenvervoer door modal shift

Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid | KiM

Olaf Jonkeren

Samenvatting

Modal shift in het goederenvervoer heeft in dit onderzoek betrekking op het verschuiven van ladingstromen van het wegvervoer naar het spoor en de binnenvaart. Op de korte termijn (in de komende jaren) kan beleidsinzet op modal shift op 4 internationale hoofdroutes (goederenvervoercorridors) door Nederland effectief zijn. Met andere woorden: door beleidsmaatregelen op het gebied van modal shift kunnen de kosten dalen die samenhangen met de externe effecten en met het gebruik van de infrastructuur door het goederenvervoer. Met externe effecten bedoelen we (1) broeikasgasemissies, (2) luchtverontreinigende emissies, (3) geluid, (4) verkeersongevallen, (5) congestie, en (6) emissies die vrijkomen bij de productie van elektriciteit en brandstoffen voor de goederenvervoermiddelen. Voor de lange termijn (2050) is het onzeker of beleidsinzet op modal shift effectief kan zijn.

Dat beleidsmaatregelen gericht op modal shift op de goederenvervoercorridors in de komende jaren effectief kunnen zijn, heeft 2 oorzaken. Ten eerste kan een deel van de lading die op de corridors nu over de weg gaat, per spoor of binnenvaart tegen lagere bedrijfseconomische kosten worden vervoerd. Indien de beleidsmaatregelen belemmeringen anders dan de transportkosten kunnen wegnemen, dan kan het vervoer van die lading (deels) van de weg naar een andere vervoerwijze verschuiven. Ten tweede is de som van de kosten die samenhangen met de externe effecten en met de slijtage van de infrastructuur per vervoersprestatie (tonkm) op de goederenvervoercorridors op dit moment voor het spoor en de binnenvaart lager dan voor de weg.

Een aanvullend logisch besliscriterium voor beleidsinzet (naast effectiviteit) is dat het saldo van de maatschappelijke baten en kosten (de efficiëntie van de beleidsinzet) positief is. Dat aspect onderzoeken we in deze studie niet.

De focus van dit onderzoek ligt op de goederenvervoercorridors omdat spoorlijnen en vaarwegen daar ongeveer parallel lopen aan de infrastructuur voor het goederenwegvervoer. Zo wordt de corridor Oost gevormd door de A12/A15 (wegvervoer), de Betuweroute (spoor), en de Waal (binnenvaart). Daarnaast is er op de corridors sprake van relatief veel goederenvervoer ('dikke ladingstromen') over de weg. Een modal shift op de corridors is daardoor relatief kansrijk. De vervoersprestatie (tonkm) van het goederenwegvervoer op het Nederlandse deel van de corridors is ongeveer 15% van de totale vervoersprestatie van het goederenwegvervoer in Nederland.

Dat het op de lange termijn (2050) onzeker is of beleidsinzet op modal shift effectief kan zijn, heeft 2 redenen. Ten eerste is onzeker wat het effect is van innovaties in de goederenvervoermarkt en van toekomstig beleid op de bedrijfseconomische transportkosten. Ten tweede is onzeker wat het effect van die innovaties en van dat beleid is op de infrastructuurkosten en op kosten van de externe effecten als gevolg van het goederenvervoer. Toekomstige innovaties en toekomstig beleid op het gebied van klimaat kunnen er bijvoorbeeld toe leiden dat bepaalde voer- of vaartuigen geen broeikasgasemissies meer uitstoten.

VERANDERING IN EXTERNE KOSTEN EN INFRASTRUCTUURKOSTEN VAN HET GOEDERENVERVOER DOOR MODAL SHIFT

Inhoud

1 Waarom modal shift?

2 De Modal Shift Potentie

3 Verschillen externe kosten en infrastructuurkosten tussen vervoerwijzen

4 Van Modal Shift Potentie naar verandering externe kosten en infrastructuurkosten

5 Beleidsaangrijpingspunten

VERANTWOORDING EN COLOFON

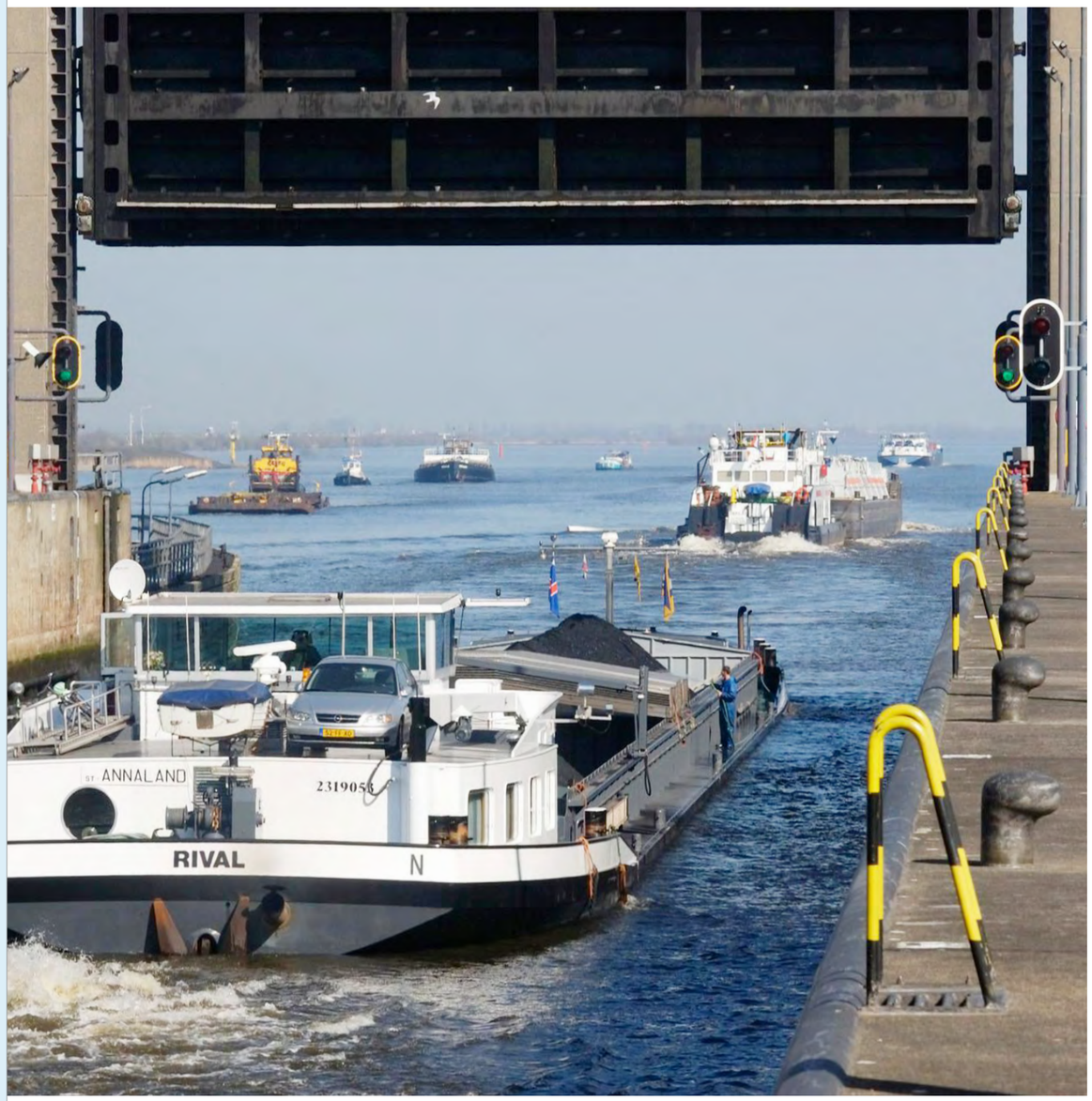
VERANDERING IN EXTERNE KOSTEN EN INFRASTRUCTUURKOSTEN VAN HET GOEDERENVERVOER DOOR MODAL SHIFT

1 Waarom modal shift?

Externe effecten van goederenvervoer

Dit onderzoek gaat over de externe kosten en de infrastructuurkosten voor de overheid van het goederenvervoer, en over de vraag of beleidsinzet op modal shift die kosten kan verminderen. Externe kosten zijn kosten die het gevolg zijn van externe effecten. Van externe effecten is sprake wanneer de gevolgen van (economische) activiteiten van de één op de welvaart van de ander, niet via prijzen in rekening worden gebracht. Ook het goederenvervoer gaat gepaard met effecten die niet in de prijzen tot uitdrukking komen. De externe effecten die we in deze studie onderzoeken, staan hieronder weergegeven.

- *Broeikasgasemissies*
- *Geluid*
- *Luchtverontreinigende emissies*
- *Verkeersongevallen*
- *Congestie*
- *Emissies door de energieproductie voor goederenvervoermiddelen*



Ook kijken we naar het effect dat het goederenvervoer heeft op de slijtage van de infrastructuur.

Modal shift effectief?

Modal shift in het goederenvervoer heeft in dit onderzoek betrekking op het verschuiven van ladingstromen van het wegvervoer naar het spoor en de binnenvaart. Voor sommige verladers en logistieke dienstverleners is het wellicht aantrekkelijk om het huidige goederenvervoer over de weg te 'shiften' naar een andere vervoerwijze. Daarnaast veronderstellen beleidsmakers en onderzoekers veelal dat de externe kosten per vervoersprestatie (tonkm) van het goederenvervoer over de weg hoger zijn, en blijven, dan die van het goederenvervoer per spoor en binnenvaart. In deze studie onderzoeken we beide aspecten door een antwoord te geven op de volgende vragen:

1 **In welke mate is een modal shift mogelijk of, wat is de Modal Shift Potentie?**

2 **Hoe groot zijn de verschillen in de externe kosten en in de infrastructuurkosten voor de overheid per vervoersprestatie (tonkm) tussen de vervoerwijzen?**

De infrastructuurkosten voor de overheid zijn gelijk aan het gebruiksafhankelijke deel van de gemiddelde infrastructuurkosten minus de gemiddelde infrastructuurheffingen.

Beleid gericht op een modal shift kan alleen effectief zijn als het antwoord op vraag 1 'ja' is, én als het antwoord op vraag 2 is dat de som van de externe kosten en de infrastructuurkosten voor de overheid per vervoersprestatie over de weg hoger zijn dan die per spoor en binnenvaart. Effectiviteit gaat dus over de vraag wat een modal shift de maatschappij kan opleveren in termen van het terugdringen van de (kosten van de) externe effecten van, en de slijtage aan infrastructuur door, het goederenvervoer. We gaan niet in op de maatschappelijke kosten en baten van modal-shift-maatregelen (de efficiëntie van de beleidsinzet).

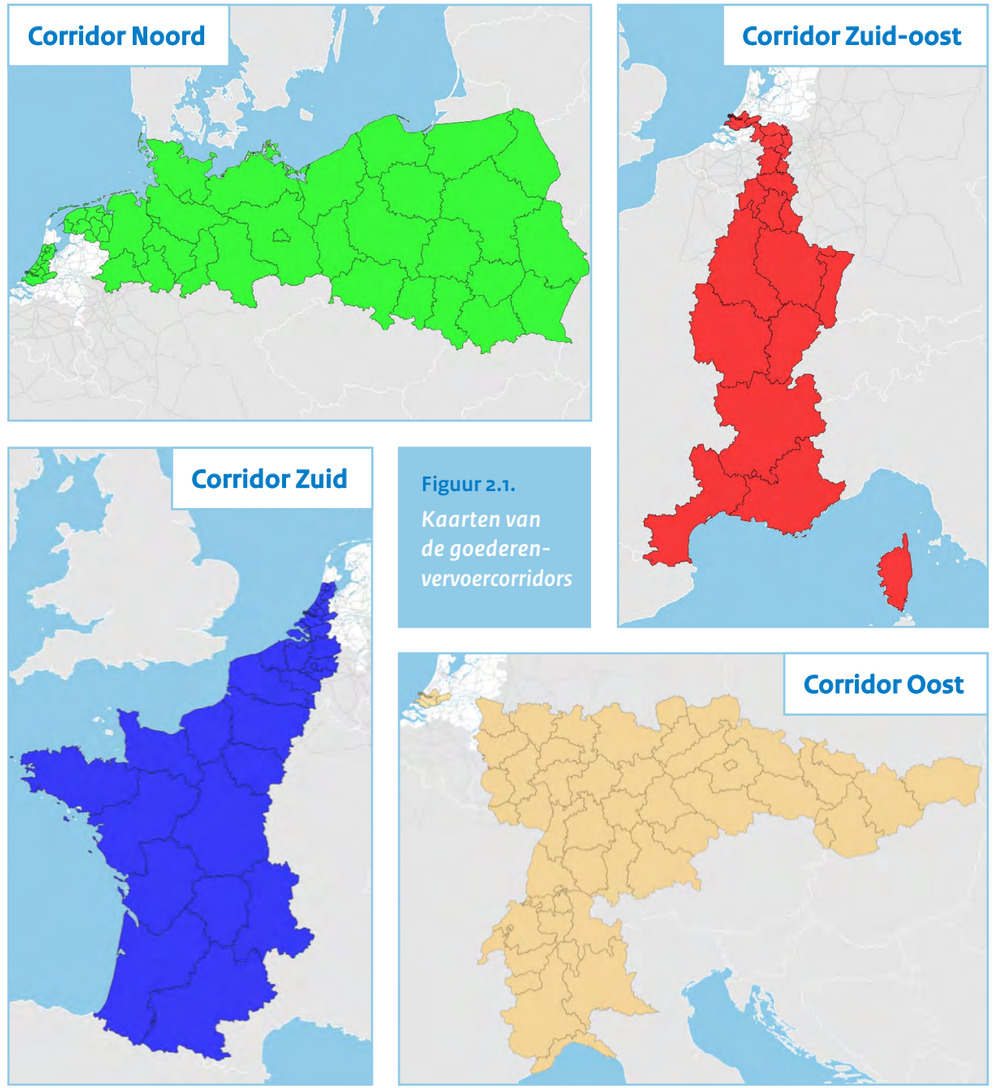
2 De Modal Shift Potentie

In dit deel van deze brochure zoeken we een antwoord op onze eerste onderzoeksvraag:

In welke mate is een modal shift mogelijk?

Goederenvervoercorridors

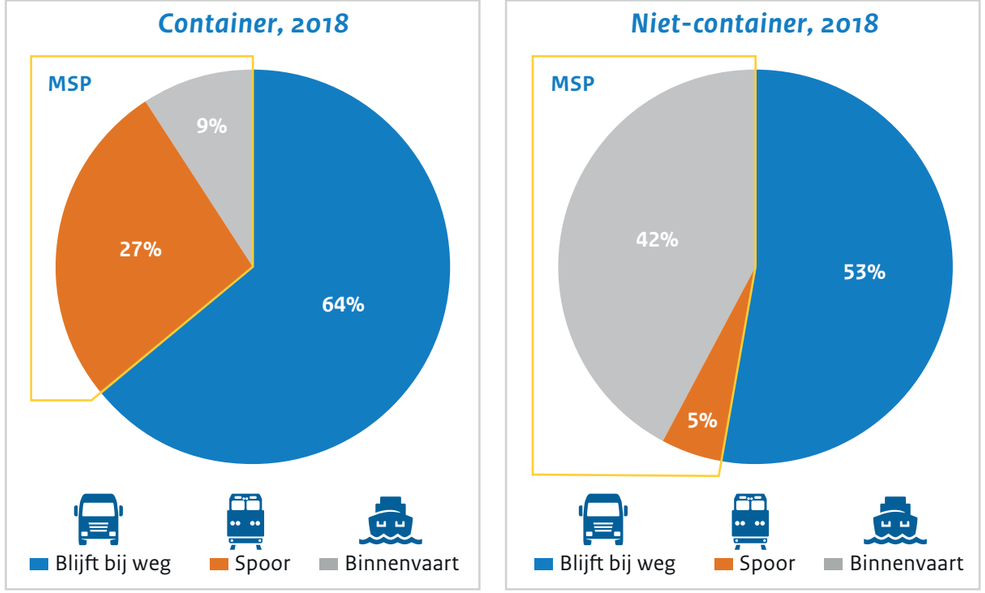
We richten ons niet op al het goederenwegvervoer in Nederland, maar alleen op het goederenwegvervoer over een aantal internationale corridors. Figuur 2.1 visualiseert die corridors. We kiezen voor deze invalshoek omdat, vooral in Nederland, de spoor-, vaar- en snelwegen op de corridors ongeveer parallel aan elkaar lopen. Daardoor leidt een modal shift tot slechts een beperkte toename van de transportafstand (en daarmee van de totale vervoersprestatie van weg, spoor en binnenvaart samen). De externe en infrastructuurkosten voor de overheid op de corridors dalen daardoor meer dan erbuiten. Daarnaast is er op de corridors sprake van 'dikke' ladingstromen over de weg, waardoor het gemakkelijker is die stromen te bundelen tot grotere zendingen per spoor of binnenvaart dan buiten de corridors. Om deze redenen is een modal shift op de corridors relatief kansrijk. Al het goederenwegvervoer op de corridors dat begint of eindigt in de regio's in en rondom de Rotterdamse en Amsterdamse zeehavens, hebben we in de analyses meegenomen. De vervoersprestatie (tonkm) van het goederenvervoer over de weg op het Nederlandse deel van die corridors is ongeveer 15% van de totale vervoersprestatie van het goederenwegvervoer in Nederland.



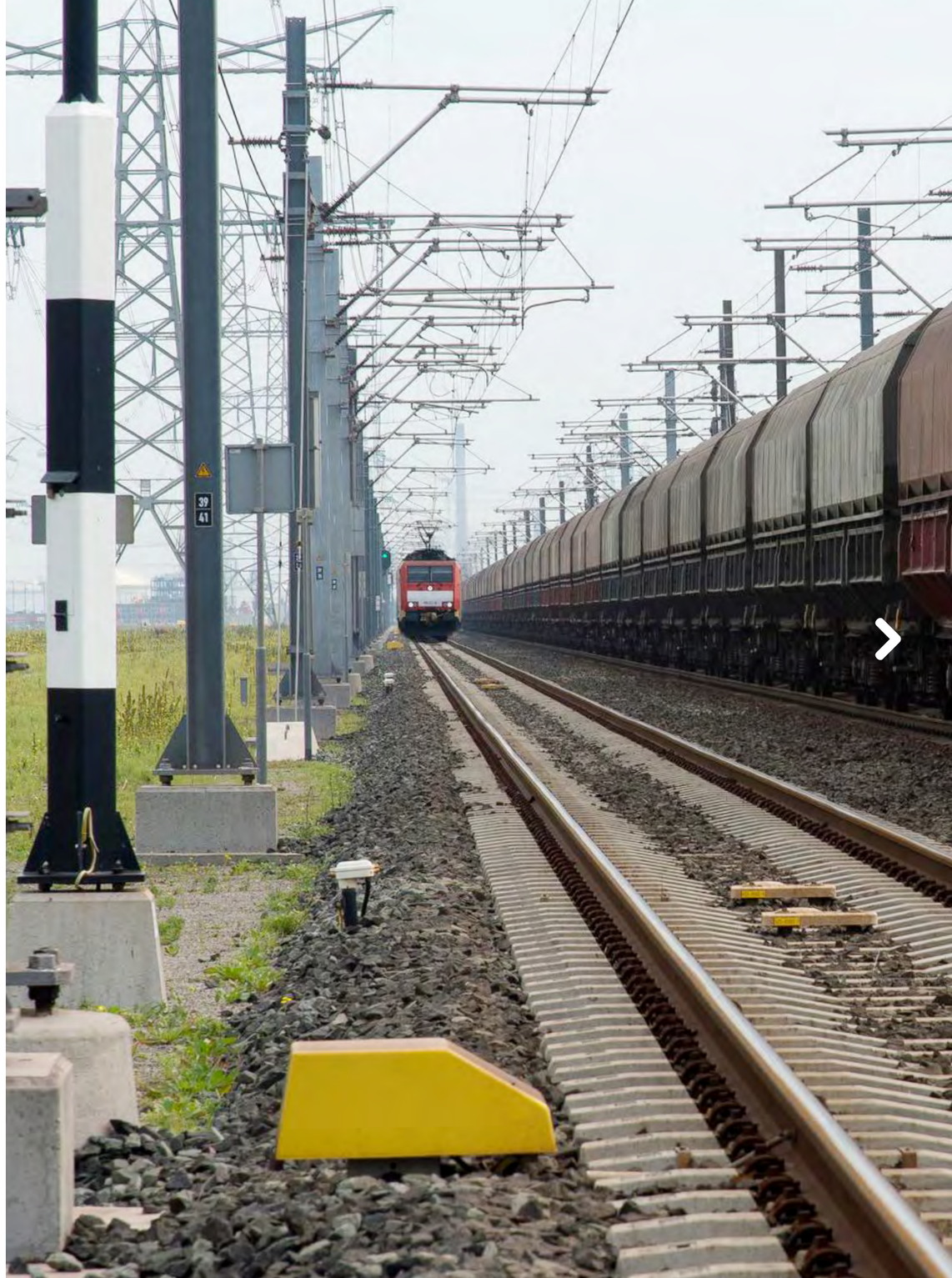
Figuur 2.1.
Kaarten van de goederenvervoercorridors

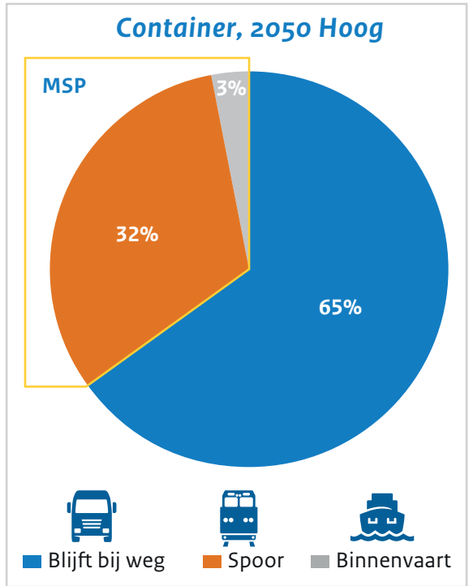
Modal Shift Potentie (MSP) goederenvervoercorridors

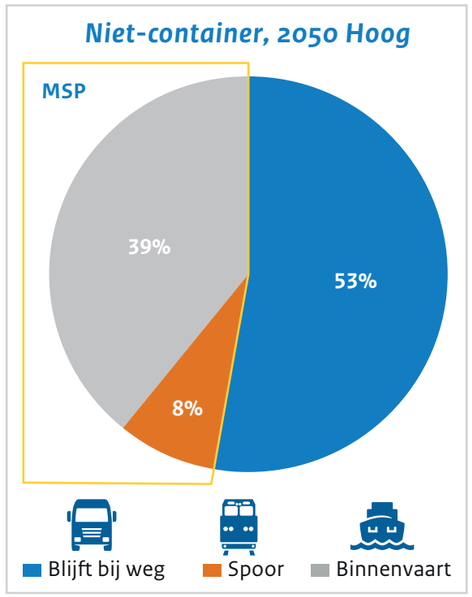
Uit onze analyses blijkt dat een deel van de lading die op de goederenvervoercorridors over de weg gaat, tegen minimaal 10% lagere kosten per spoor of binnenvaart (inclusief kosten van voor- en natransport en tijdskosten van overslag) kan worden vervoerd. Vanuit het oogpunt van de bedrijfseconomische transportkosten kan die lading verschuiven (shiften) van de weg naar het spoor of de binnenvaart. Het gewicht van die potentieel te verschuiven lading als aandeel van het totale vervoerde gewicht over de weg noemen we de Modal Shift Potentie (MSP). De MSP kan daarmee worden geïnterpreteerd als het maximale (aandeel van het) vervoerde gewicht over de weg dat naar een andere vervoerwijze kan verschuiven wanneer alle barrières anders dan de transportkosten (bijvoorbeeld een lage frequentie van spoordiensten) zijn weggenomen.



Figuur 2.2 *Modal Shift Potentie (MSP) van het vervoerde gewicht over de weg op de goederenvervoercorridors Oost, Zuidoost, Zuid, en Noord, 2018*



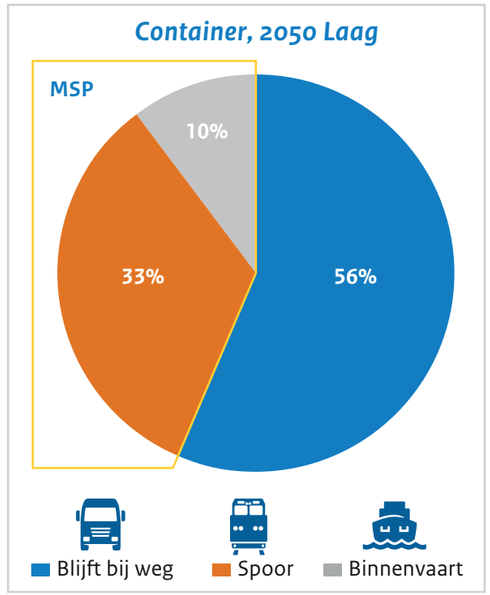


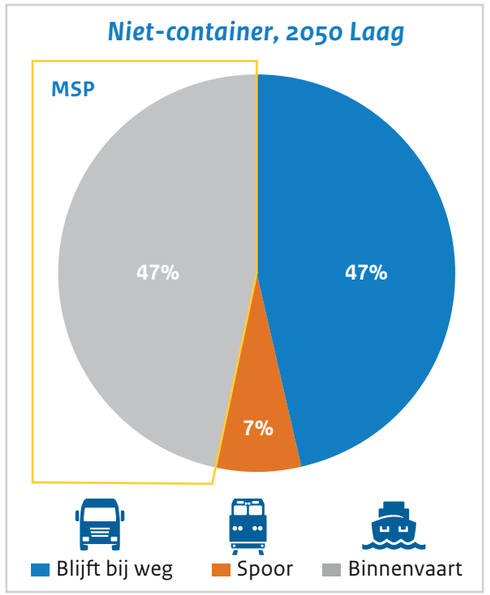


De MSP's op de goederenvervoercorridors liggen in de orde van grootte van 36-54% (zie figuren 2.2-2.4), afhankelijk van het goederensegment (container of niet-container) en het analysejaar (2018 voor het heden, en 2050 voor de 2 toekomstbeelden). De 2 mogelijke toekomstbeelden in 2050 zijn gebaseerd op de scenario's Hoog en Laag van de toekomstverkenning Welvaart en Leefomgeving (WLO).[1] De verdeling van de MSP over het spoor en de binnenvaart verschilt tussen de goederensegmenten. In het containervervoer heeft het grootste deel van de MSP betrekking op het spoor, en in het niet-containervervoer op de binnenvaart.

Vanuit het oogpunt van bedrijfseconomische transportkosten is het antwoord op vraag 1 dus dat er een potentie is voor een modal shift.

Figuur 2.3 *Modal Shift Potentie (MSP) van het vervoerde gewicht over de weg op de goederenvervoercorridors Oost, Zuidoost, Zuid, en Noord, 2050, WLO-scenario Hoog*





Figuur 2.4 *Modal Shift Potentie (MSP) van het vervoerde gewicht over de weg op de goederenvervoercorridors Oost, Zuidoost, Zuid en Noord, 2050, WLO-scenario Laag*

1 *De studie 'Nederland in 2030-2050: twee referentiescenario's – Toekomstverkenning Welvaart en Leefomgeving', kortweg WLO, is de basis voor veel beleidsbeslissingen op het gebied van de fysieke leefomgeving in Nederland. De WLO is opgesteld door het PBL (Planbureau voor de Leefomgeving) en het CPB (Centraal Planbureau).* **https://www.wlo2015.nl**

3 Verschillen externe kosten en infrastructuurkosten tussen vervoerwijzen

In dit deel van de brochure gaan we in op onze tweede onderzoeksvraag: Hoe groot zijn de verschillen in de externe en infrastructuurkosten voor de overheid per vervoersprestatie (tonkm) tussen de vervoerwijzen?

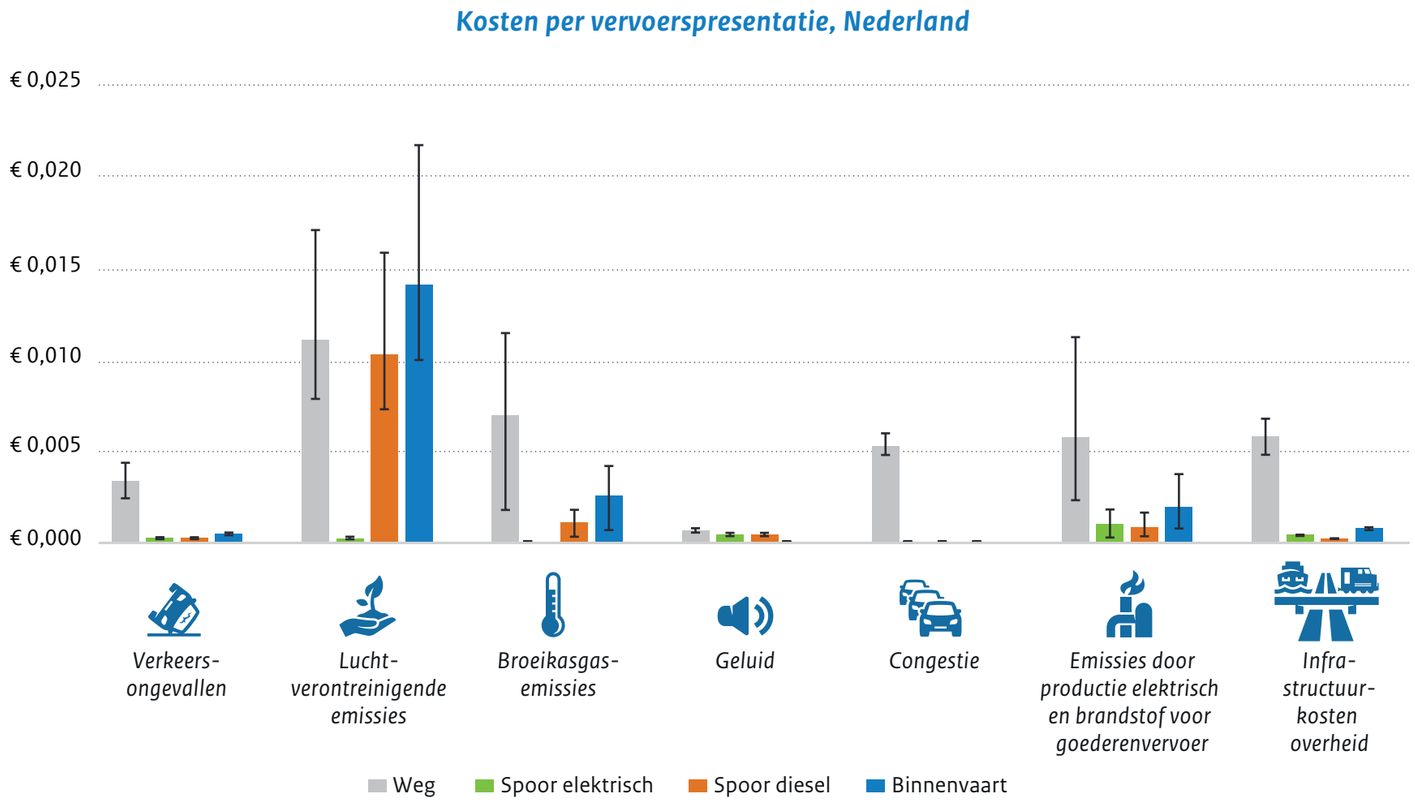
Elektrisch spoorvervoer presteert beste

Onderzoeksbureau CE Delft onderzocht voor verschillende goederenvervoerwijzen wat de externe kosten en de infrastructuurkosten- en heffingen per vervoersprestatie (tonkm) zijn. Uit de kengetallen hierover blijkt dat momenteel (op basis van gegevens voor 2018) elektrisch spoorvervoer (de groene balken in de figuren 3.1 en 3.2) het beste presteert op de externe effecten 'luchtvervuiling' en 'broeikasgasemissies', op het totaal van de kosten van alle externe effecten, en op het totaal van de externe en infrastructuurkosten voor de overheid.

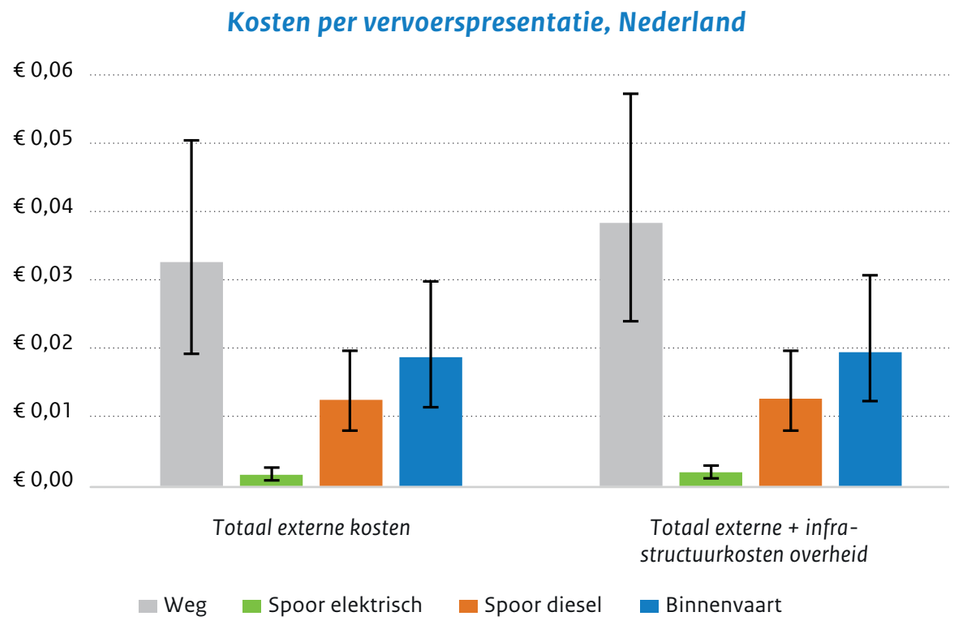
De kengetallen zijn een benadering van de marginale externe kosten en de marginale infrastructuurkosten voor de overheid die gepaard gaan met het goederenvervoer op de corridors in Nederland. De verticale lijnen bij iedere balk in de figuren 3.1 en 3.2 geven de onzekerheid aan ten aanzien van de gebruikte data, methoden en aannames bij het berekenen van de kengetallen voor externe kosten en infrastructuurkosten voor de overheid. Ze geven daarmee de bandbreedte van de uitkomsten weer.

Het goederenvervoer over de weg (grijze balken) heeft op alle externe effecten behalve luchtvervuiling de hoogste externe kosten per vervoersprestatie. Voor het externe effect 'luchtvervuiling' is dat de binnenvaart (blauwe balken).

Het beeld voor het buitenlandse deel van de goederenvervoercorridors (niet in een figuur weergegeven) lijkt sterk op dat van het Nederlandse deel.



Figuur 3.1 *Marginale externe kosten en marginale infrastructuurkosten voor de overheid per vervoersprestatie voor het goederenvervoer op de 4 goederencorridors in Nederland, in €/tonkm, 2018*



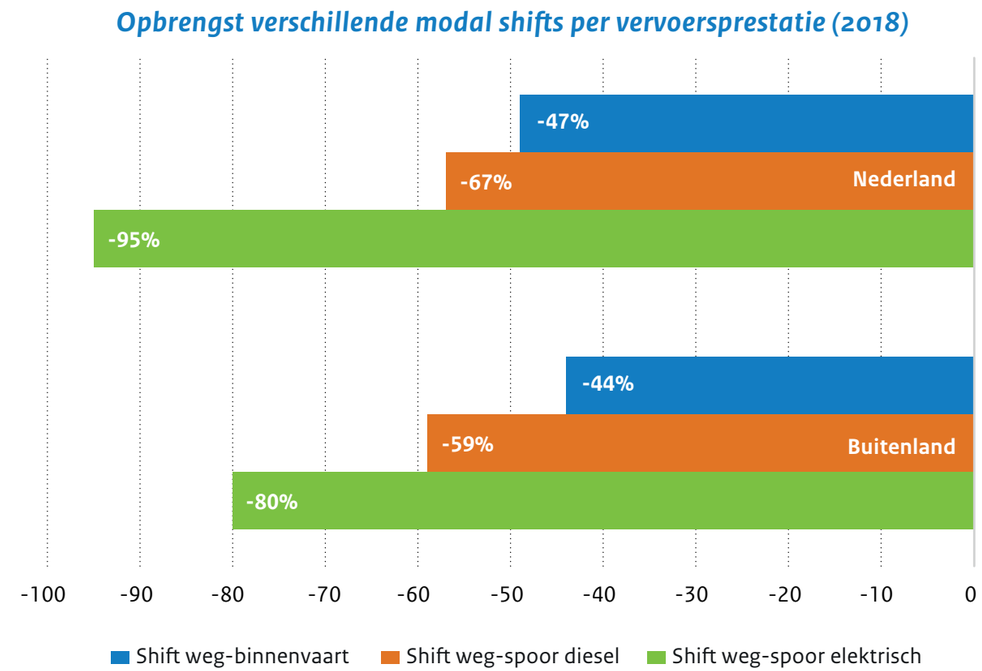
Figuur 3.2 *Totale marginale externe kosten en som van de totale marginale externe kosten en marginale infrastructuurkosten voor de overheid per vervoersprestatie voor het goederenvervoer op de 4 goederencorridors in Nederland, in €/tonkm, 2018*

Opbrengst per verschoven vervoersprestatie

Figuur 3.3 laat zien dat in het basisjaar 2018 de som van de externe kosten en de infrastructuurkosten voor de overheid afneemt met 95% wanneer 1 vervoersprestatie (tonkm) op de goederenvervoercorridors in Nederland van de weg naar het elektrisch spoorvervoer verschuift. Voor een verschuiving van weg naar spoor-diesel is dat 67%, en van weg naar binnenvaart 49%.

Op het buitenlandse deel van de goederenvervoercorridors is die daling 80% (van weg naar spoor-elektrisch), 59% (van weg naar spoor-diesel) en 44% (van weg naar binnenvaart).

Daarmee is het antwoord op onze tweede onderzoeksvraag bekend: voor het goederenwegvervoer is het totaal van externe kosten en infrastructuurkosten voor de overheid per vervoersprestatie op de goederencorridors momenteel duidelijk hoger dan die voor het vervoer per spoor en binnenvaart.



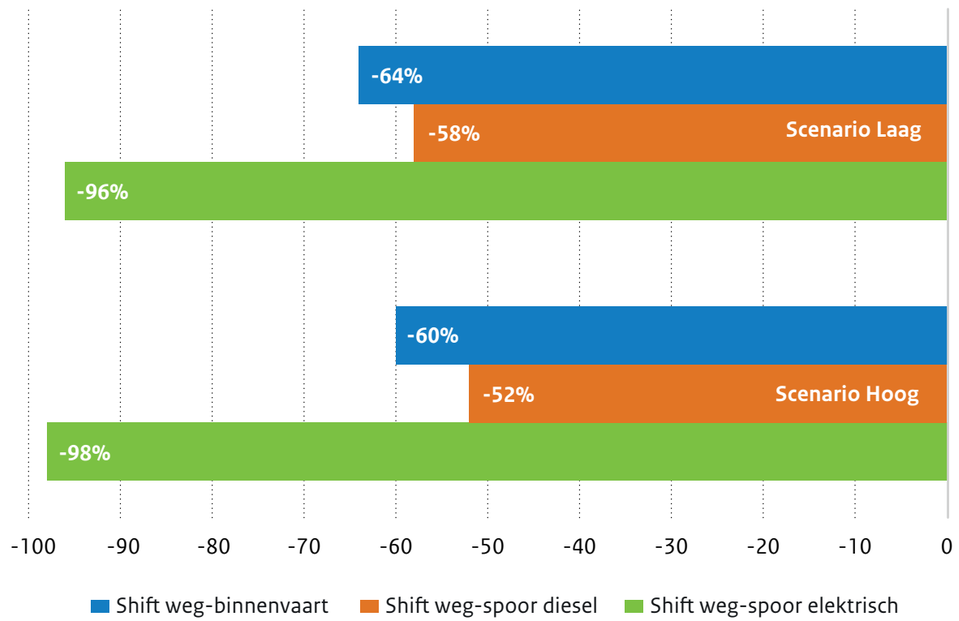
Figuur 3.3 *Procentuele verandering externe kosten en infrastructuurkosten voor de overheid bij verschuiven van 1 tonkm op de goederenvervoercorridors, 2018*

Externe kosten en infrastructuurkosten goederenvervoer in verdere toekomst (2050)

Hoe de externe kosten per vervoersprestatie (€/tonkm) zich in de toekomst gaan ontwikkelen, is onzeker. Die onzekerheid heeft te maken met de vraag hoe de verduurzaming van het goederenvervoer (extern effect per tonkm)[2] en de waardering van de externe effecten (€ per eenheid extern effect) zich ontwikkelen.
In formulevorm:

€/tonkm = eenheden/tonkm x €/eenheid

Opbrengst verschillende modal shifts per vervoersprestatie, Nederland (2050)



Figuur 3.4 *Procentuele verandering externe kosten en infrastructuurkosten voor de overheid bij verschuiven van 1 tonkm op de goederenvervoercorridors, Nederland, 2050*

In ons onderzoek gebruiken we naast kengetallen voor de externe kosten van het goederenvervoer in 2018 ook kengetallen voor 2050 van CE Delft. Vanwege een gebrek aan data moeten we het buitenlandse deel van de goederenvervoercorridors daarbij buiten beschouwing laten.

We gebruiken kengetallen voor 2 mogelijke toekomstbeelden in 2050, die zijn gebaseerd op de scenario's Hoog en Laag van de toekomstverkenning Welvaart en Leefomgeving (WLO). Omdat de WLO-scenario's beleidsarm zijn samengesteld, zijn de kengetallen voor de externe en infrastructuurkosten van toepassing op een beleidsarme toekomst. Afgaande op de toekomstbeelden resulteert het verschuiven van 1 tonkm van de weg naar het spoor of de binnenvaart in 2050 ook in een (relatieve) daling van de som van de externe kosten en infrastructuurkosten voor de overheid; zie figuur 3.4. Deze uitkomst is echter omgeven met veel onzekerheid.

2 *Bijvoorbeeld het aantal ton CO_2 (bij het externe effect broeikasgasemissies) of het aantal verkeersslachtoffers (bij het externe effect verkeersongevallen) per tonkm*

4 Van Modal Shift Potentie naar verandering externe kosten en infrastructuurkosten

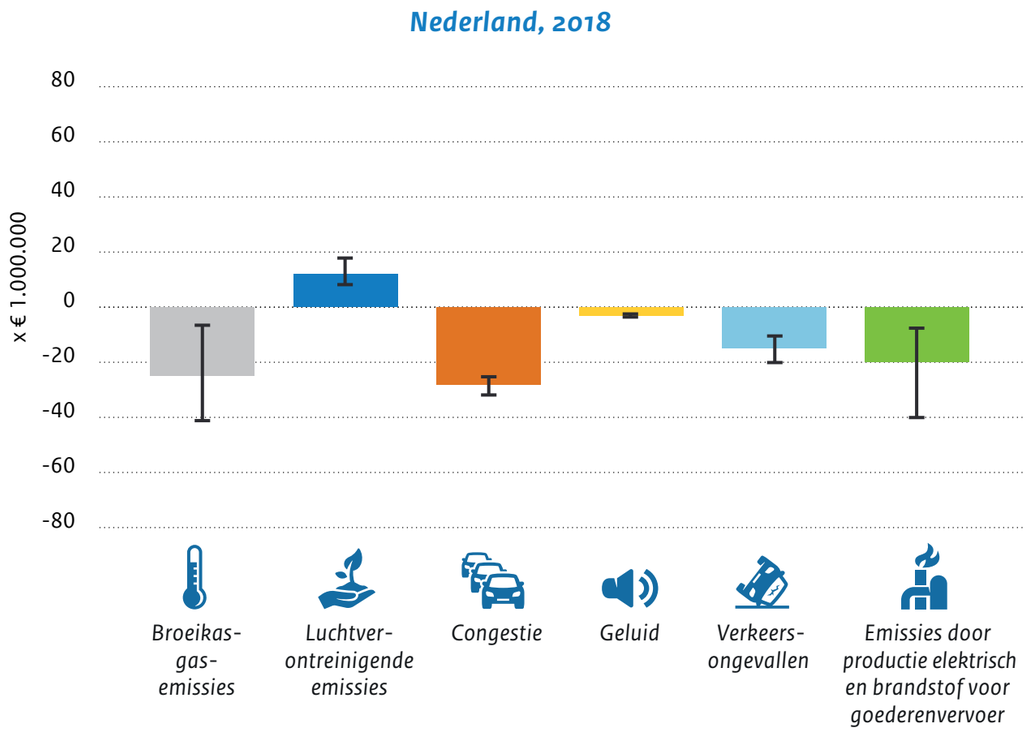
In dit hoofdstuk laten we zien hoe de MSP's zich vertalen in een verandering van de externe kosten en de infrastructuurkosten voor de overheid die gemoeid zijn met het goederenvervoer op de corridors. De gepresenteerde veranderingen doen zich dus alleen voor als de MSP's geheel worden gerealiseerd. Dat is niet heel aannemelijk omdat waarschijnlijk niet alle belemmeringen voor modal shift kunnen worden weggenomen met maatregelen. De set van genomen modal-shift-maatregelen bepaalt uiteindelijk welk deel bij de MSP behorende verandering van externe kosten en infrastructuurkosten gerealiseerd wordt.

Nederlands deel goederenvervoercorridors, 2018

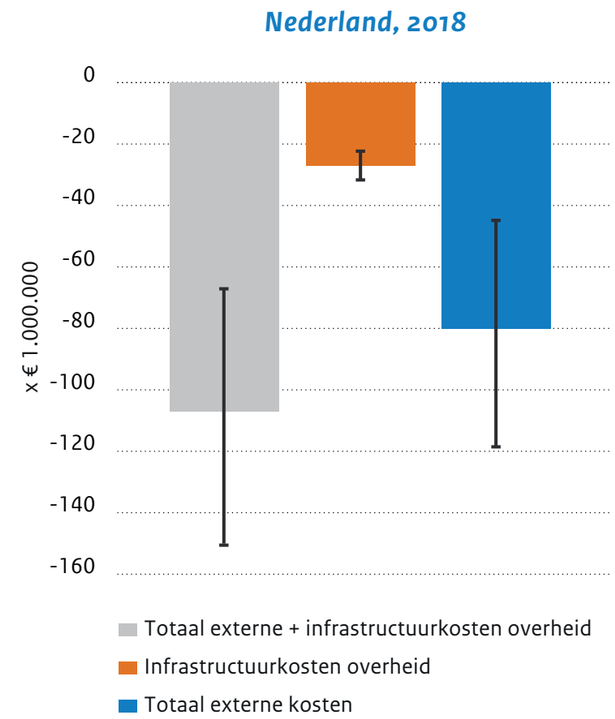
Voor Nederland worden de grootste kostenreducties behaald bij de externe effecten 'broeikasgasemissies' en 'congestie'; zie figuur 4.1. Voor de luchtvervuilende emissies nemen de externe kosten licht toe doordat deze voor de binnenvaart hoger zijn per vervoersprestatie dan voor het wegvervoer, en doordat de MSP (totaal van container- en niet-containersegment) naar de binnenvaart 4 maal groter is dan die naar het spoor. De daling van de externe kosten van luchtvervuiling door de modal shift naar het spoor wordt hierdoor meer dan teniet gedaan.

Indien de gehele MSP gerealiseerd wordt, dalen de totale externe kosten van het goederenvervoer op de 4 corridors in Nederland tussen €45 miljoen en €118 miljoen per jaar; zie figuur 4.2. Voor de infrastructuurkosten voor de overheid bedraagt de kostenafname €22 miljoen tot €32 miljoen. Voor het totaal van externe kosten en infrastructuurkosten voor de overheid kent de afname een bandbreedte van €67 miljoen tot €150 miljoen per jaar voor het Nederlandse deel van de goederenvervoercorridors.

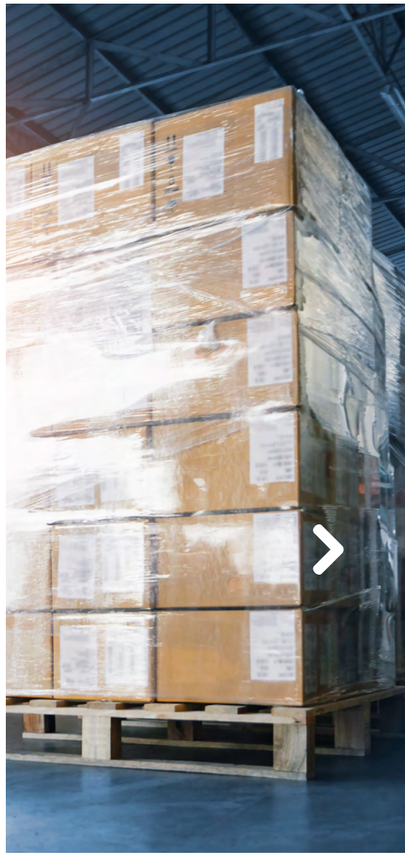
VERANDERING IN EXTERNE KOSTEN EN INFRASTRUCTUURKOSTEN
VAN HET GOEDERENVERVOER DOOR MODAL SHIFT



Figuur 4.1 *Verandering externe kosten bij realisatie MSP op goederenvervoercorridors Nederland, 2018*



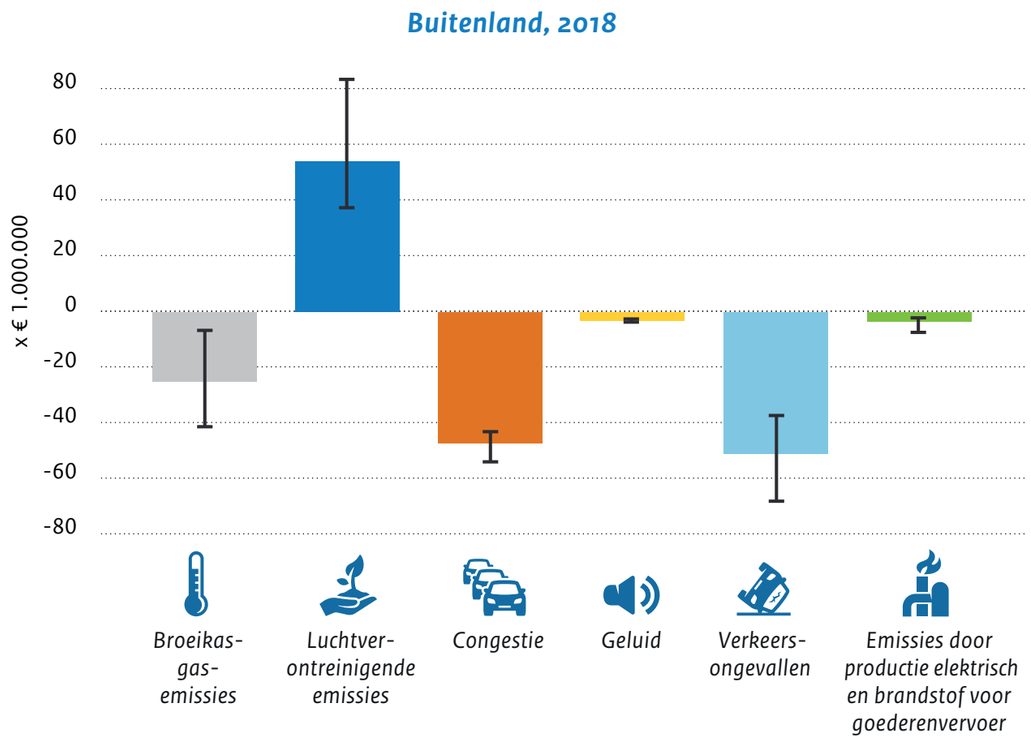
Figuur 4.2 *Verandering externe kosten en infrastructuurkosten voor de overheid bij realisatie MSP op goederenvervoercorridors Nederland, 2018*



Buitenlandse deel goederenvervoercorridors, 2018

Voor het buitenlandse deel van de goederenvervoercorridors worden de grootste kostenreducties gerealiseerd op de externe effecten 'congestie' en 'verkeersongevallen'; zie figuur 4.3. In vergelijking met Nederland valt de grotere kostentoename op het externe effect 'luchtvervuilende emissies' op. Deze kostentoename heeft 2 oorzaken. Ten eerste zijn de afname van de vervoersprestatie van de weg en de toename van de vervoersprestatie van de binnenvaart op het buitenlandse deel van de goederenvervoercorridors groter dan op het Nederlandse deel. Ten tweede is het verschil tussen de weg en de binnenvaart in de externe kosten per vervoersprestatie voor luchtvervuilende emissies voor het buitenland groter dan voor Nederland.

Wordt de gehele MSP gerealiseerd, dan dalen de totale externe kosten van het goederenvervoer op de 4 corridors voor het buitenland met €51 miljoen tot €88 miljoen per jaar in 2018. Ten aanzien van de infrastructuurkosten voor de overheid gaat het om een afname van €35 miljoen tot €48 miljoen; zie figuur 4.4. Voor het totaal van de externe en infrastructuurkosten voor de overheid ligt de afname tussen de €86 miljoen en €136 miljoen per jaar.

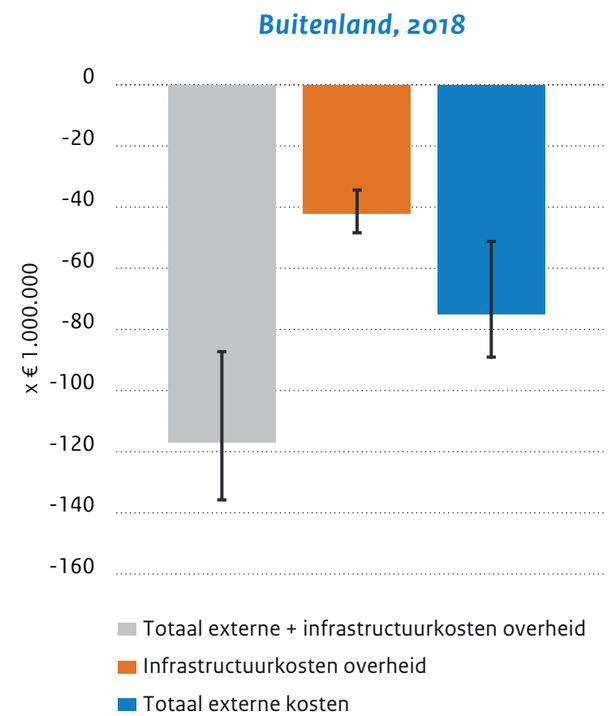


Figuur 4.3 *Verandering externe kosten bij realisatie MSP op goederenvervoercorridors buitenland, 2018*

Vertaling MSP's 2050 naar verandering externe kosten en infrastructuurkosten overheid, 2050

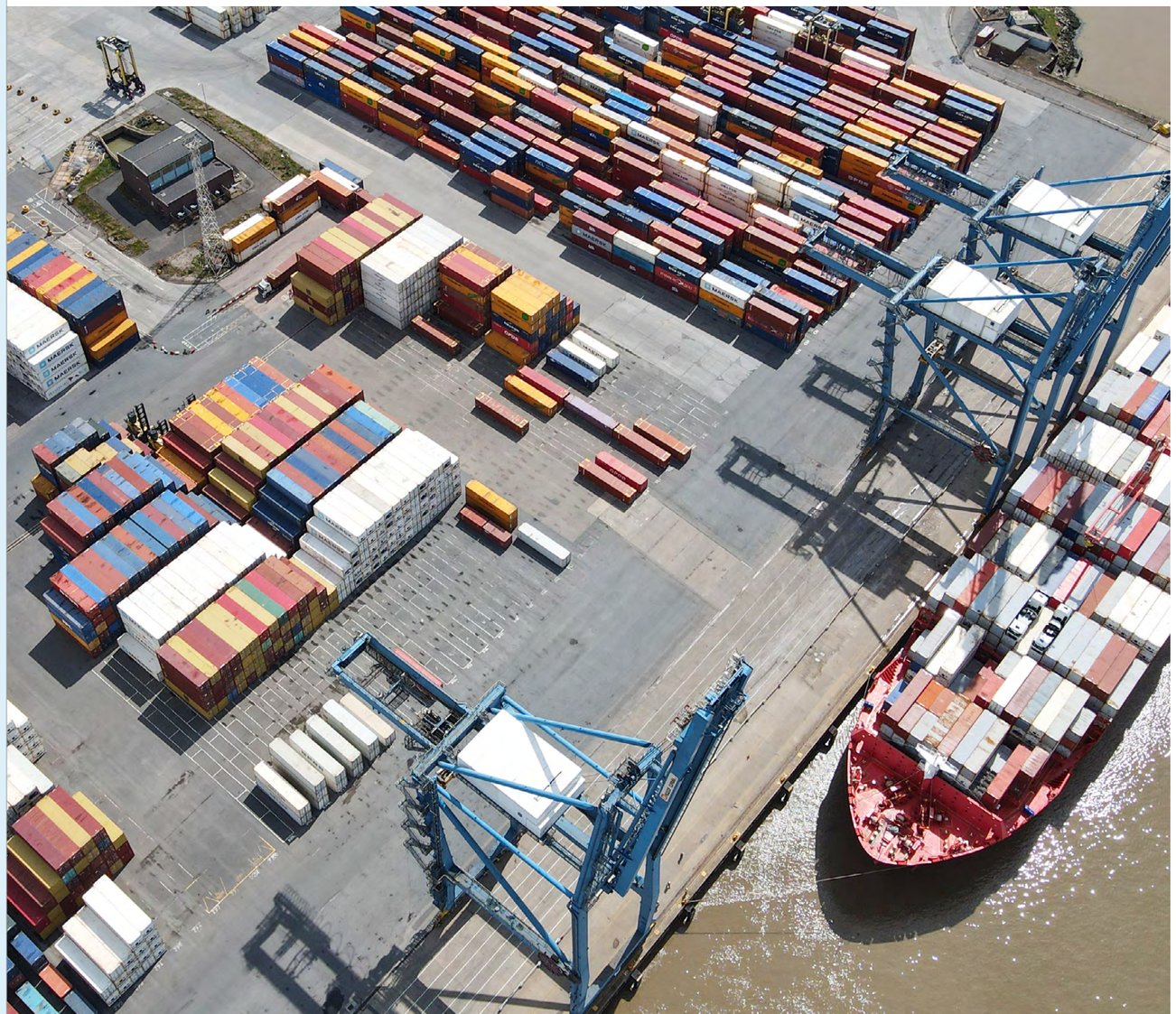
In het geval van de WLO-scenario's Hoog en Laag voor 2050 vertalen de MSP's op de goederenvervoercorridors zich ook in een afname van de externe kosten en infrastructuurkosten voor de overheid (niet weergegeven in een figuur). De verschillen tussen beide scenario's zijn groot, wat aangeeft dat de uitkomsten erg gevoelig zijn voor de toekomstige ontwikkeling van bevolking en economie. Ook zijn de resultaten gevoelig voor beleid en innovaties vanuit de goederenvervoermarkt, die niet zijn meegenomen in de WLO-scenario's.

Beleid en innovaties die een aanvulling zijn op de WLO, kunnen namelijk zowel de bedrijfseconomische transportkosten (en daarmee de omvang van de MSP's) als de externe kosten per vervoersprestatie beïnvloeden. Alleen al de onzekerheid rond het effect op de externe kosten per vervoersprestatie zorgt ervoor dat de uitkomsten erg onzeker zijn. De onzekerheid rond het effect op de bedrijfseconomische transportkosten konden we niet onderzoeken. Om deze redenen is het onzeker of beleidsinzet op een modal shift in 2050 effectief kan zijn.



Figuur 4.4 *Verandering externe kosten en infrastructuurkosten voor de overheid bij realisatie MSP op goederenvervoercorridors buitenland, 2018*

5 Beleidsaangrijpingspunten



Terugverdientijd

Beleid gericht op het realiseren van een modal shift op de goederenvervoercorridors kan in de komende jaren dus effectief zijn. Dit impliceert dat het goed verdedigbaar is om te investeren in modal-shift-maatregelen die een terugverdientijd hebben van een aantal jaren. Voor maatregelen die een lange terugverdientijd hebben en waarmee grote bedragen zijn gemoeid, ligt dat anders. Daarbij bestaat het risico dat de geraamde toekomstige baten van de modal-shift-maatregel(en) niet worden terugverdiend. Aanvullend beleid (bijvoorbeeld op het gebied van verduurzaming of bereikbaarheid) kan er immers toe leiden dat de toekomstige daling van de externe kosten en de infrastructuurkosten voor de overheid tegenvalt. Een ander aangrijpingspunt voor het beleid dat hieruit volgt, is dat de kosten en baten van overheidsmaatregelen in het goederenvervoer in hun onderlinge samenhang moeten worden geëvalueerd.

Barrières voor realiseren MSP's

De op de MSP's gebaseerde besparingen op de externe kosten en de infrastructuurkosten voor de overheid zijn alleen mogelijk indien de ingeschatte MSP's geheel worden gerealiseerd. Dat is waarschijnlijk onmogelijk, omdat daarvoor niet alleen kleine maar ook grote barrières voor een modal shift moeten worden weggenomen. Hiermee rijst de vraag wat de optimale hoeveelheid en samenstelling is van maatregelen gericht op een modal shift. Het ligt voor de hand om beleidsinzet eerst te richten op maatregelen met relatief lage kosten en hoge baten.

VERANDERING IN EXTERNE KOSTEN EN INFRASTRUCTUURKOSTEN VAN HET GOEDERENVERVOER DOOR MODAL SHIFT

Naarmate meer maatregelen worden genomen zal het steeds moelijker zijn om maatregelen te vinden waarvoor het saldo van kosten en baten positief is. Dit laatste is een logisch besliscriterium voor het nemen van modal-shift-maatregelen. Het beleidsaangrijpingspunt dat hieruit volgt, is dat het ex ante evalueren van een set aan modal-shift-maatregelen kan leiden tot een prioritering van die maatregelen van meest naar minst efficiënt.

Flankerend beleid?

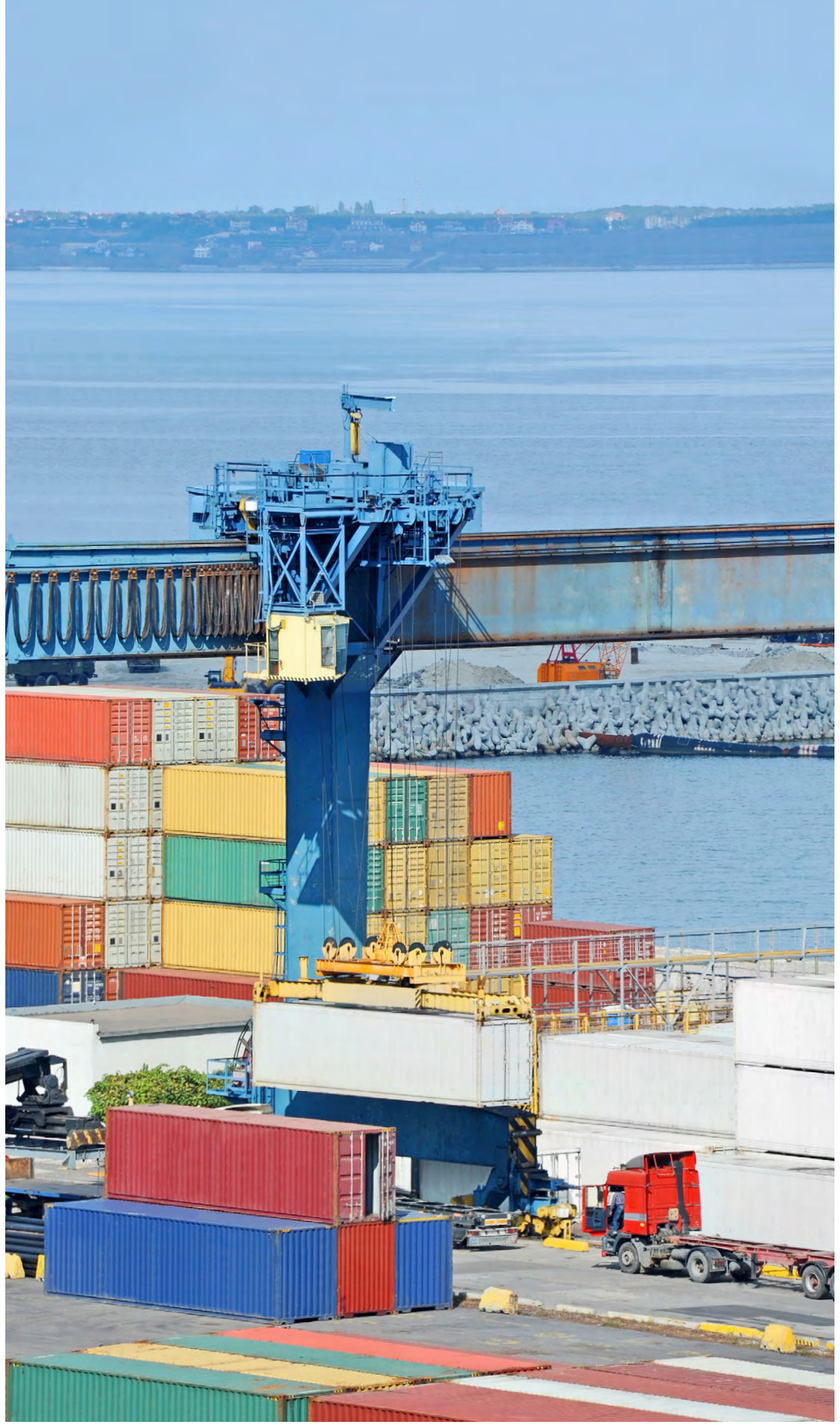
Bij een modal shift van de weg naar de binnenvaart nemen de kosten per vervoersprestatie toe voor het externe effect 'luchtverontreinigende emissies'. Beleid gericht op een modal shift kan de totale afname van de externe kosten verder vergroten wanneer flankerend beleid ertoe leidt dat de binnenvaart op het externe effect 'luchtvervuilende emissies' schoner wordt ten opzichte van de weg.

Prioriteren

Wanneer we kijken naar alle externe effecten plus de slijtage aan de infrastructuur, is het een modal shift naar elektrisch spoor op de goederenvervoercorridors die momenteel tot de grootste (externe) kostenafname leidt per vervoersprestatie. Daarna komt een verschuiving naar diesel-spoor en tenslotte naar binnenvaart. Dit betekent dat het prioriteren van modal-shift-maatregelen naar vervoerwijze zinvol kan zijn, als daarbij rekening wordt gehouden met de beschikbare capaciteit op de netwerken van spoor en binnenvaart.

Effecten buitenland

Uit de analyse voor 2018 blijkt dat realisatie van de MSP's ook in het buitenland een afname van de externe kosten oplevert. De effecten in het buitenland tellen over het algemeen niet mee in het nationale kosten-batensaldo in een MKBA; alleen de klimaateffecten (broeikasgasemissies) vormen hierop een uitzondering. Een modal shift leidt echter ook op andere externe effecten dan broeikasgasemissies tot een afname van de externe kosten in het buitenland. Dit geldt met name voor congestie en verkeersongevallen. Dit kan een aanleiding zijn om de effecten van modal shift in het buitenland mee te nemen in een MKBA, in aanvulling op de effecten op nationaal niveau.



Verantwoording

Werkwijze

Voor dit onderzoek hebben we de bestaande literatuur over Modal Shift Potentie (MSP) in het goederenvervoer, en wat modal shift de maatschappij kan opleveren in termen van lagere externe kosten en infrastructuurkosten voor de overheid bestudeerd. De MSP's in deze studie zijn bepaald aan de hand van het goederenvervoermodel BasGoed en een transportkostenmodel voor het goederenvervoer. Onderzoeksbureau Dat.mobility heeft de analyses in opdracht van het KiM uitgevoerd.

Voor kengetallen voor de externe kosten en infrastructuurkosten- en heffingen van het goederenvervoer hebben we gebruik gemaakt van studies van onderzoeksbureau CE Delft. Het model waarmee we de MSP's hebben vertaald naar veranderingen van de externe kosten en infrastructuurkosten voor de overheid heeft het KiM zelf ontwikkeld.

De inzichten uit onze studie zijn een momentopname. Door toekomstige veranderingen in de bedrijfseconomische transportkosten van het goederenvervoer, de verduurzaming van het goederenvervoer, en de waardering van de externe effecten, kunnen de uitkomsten van dit onderzoek veranderen. Onze inschatting is dat de inzichten uit dit onderzoek in ieder geval voor de komende jaren geldig zijn.

Achtergrondrapport

Voor meer informatie over de methode en de resultaten verwijzen we naar het achtergrondrapport bij deze brochure, dat via de website www.kimnet.nl te downloaden is.

Jonkeren, O. (2023). *Verandering in externe kosten en infrastructuurkosten van het goederenvervoer door modal shift*. Achtergrondrapport. Den Haag: Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM).

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid

www.kimnet.nl
info@kimnet.nl

Postbus 20901 | 2500 EX Den Haag
www.rijksoverheid.nl/ienw

ISBN: 978-90-8902-286-8
Maart 2023 | KiM-23-A008

Auteur
Olaf Jonkeren

Vormgeving
Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid

Publicaties van het KiM zijn als PDF te downloaden van onze website www.kimnet.nl of aan te vragen bij het KiM (via info@kimnet.nl). U kunt natuurlijk ook altijd contact opnemen met één van onze medewerkers. Delen uit deze brochure mogen worden overgenomen op voorwaarde van bronvermelding: Jonkeren, O. (2023), 'Verandering in externe kosten en infrastructuurkosten van het goederenvervoer door modal shift'. Brochure. Den Haag: Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM).

Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Der Bundesrat
Das Portal der Schweizer Regierung

Verlagerung: Bund unterstützt Bau eines grossen Umladeterminals bei Mailand

Bern, 13.04.2023 - Der Bund will die Bahn im Güterverkehr durch die Alpen weiter stärken. Das Bundesamt für Verkehr (BAV) beteiligt sich deshalb am Bau eines grossen Umladeterminals östlich von Mailand. Zu diesem Zweck ist ein Beitrag von maximal 66,3 Millionen Franken vorgesehen. Es ist nicht das erste Mal, dass der Bund ein Bauvorhaben im Ausland im Interesse der schweizerischen Verlagerungspolitik unterstützt.

Leistungsfähige Umschlagsanlagen für den kombinierten Verkehr sind ein wichtiges Element der schweizerischen Verlagerungspolitik. Sie ermöglichen es, Container und Sattelauflieger auf die Bahn umzuladen. Seit mehreren Jahrzehnten unterstützt der Bund deshalb unter klar definierten Bedingungen den Bau solcher Terminals – dies auch im Ausland, wenn solche Anlagen der schweizerischen Verlagerungspolitik dienen und sonst nicht gebaut würden. Die Eidgenossenschaft hat sich unter anderem an der Finanzierung von Umladeterminals in Gallarate, Piacenza, Duisburg, Singen und Antwerpen beteiligt.
Im Grossraum Mailand steht nun ein weiteres Grossprojekt vor der Realisierung: Auf einem früheren Rangierbahnhof östlich von Mailand («Milano Smistamento») soll ein Terminal mit zweimal sechs Gleisen, insgesamt sechs Portalkränen und einer Länge von rund 750 Metern errichtet werden. Mit der Anlage können pro Jahr rund 150'000 LkW-Sendungen auf die Bahn umgeladen werden – bei einem beträchtlichen Teil davon liegt der Zielort nördlich der Schweizer Alpen. Betreiberin ist das Unternehmen Teralp, an welchem das schweizerische Logistikunternehmen Hupac beteiligt ist.
Das BAV hat der Teralp einen Förderbeitrag von maximal 66,3 Millionen Franken zugesichert. Dieser ist an verschiedene Bedingungen geknüpft. Unter anderem muss das Unternehmen beim Umschlag während zehn Jahren bestimmte Mindestmengen erreichen. Das Geld für die Förderung stammt aus dem vom Parlament beschlossenen Rahmenkredit für Investitionsbeiträge an private Güterverkehrsanlagen. Dieser beläuft sich für die Jahre 2021-2024 auf total 300 Millionen Franken.

Adresse für Rückfragen

Bundesamt für Verkehr
Medienstelle
+41 (0)58 462 36 43
presse@bav.admin.ch

Herausgeber

Bundesamt für Verkehr
https://www.bav.admin.ch/bav/de/home.html

https://www.admin.ch/content/gov/de/start/dokumentation/medienmitteilungen.msg-id-94225.html

AUTONOME PROVINZ BOZEN SÜDTIROL

PROVINCIA AUTONOMA DI BOLZANO ALTO ADIGE

LAND TIROL

Gemeinsame Absichtserklärung

über die Umsetzung gemeinsamer verkehrspolitischer und infrastruktureller Maßnahmen zur Realisierung eines digitalen Verkehrsmanagements im Brennerkorridor

Dichiarazione di intenti

relativa all'attuazione di misure infrastrutturali e di politica dei trasporti comuni per la realizzazione di un sistema digitale di gestione del traffico nel Corridoio del Brennero

Zwischen/tra

Freistaat Bayern

Bundesland Tirol

Autonome Provinz Bozen - Südtirol /
Provincia Autonoma di Bolzano - Alto Adige

Gemeinsame Absichtserklärung

über die Umsetzung gemeinsamer verkehrspolitischer und infrastruktureller Maßnahmen

und zur Realisierung eines digitalen Verkehrsmanagements im Brennerkorridor

Die Unterzeichnenden dieser gemeinsamen Absichtserklärung

1. nehmen Bezug auf die Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Dezember 2013 über die Leitlinien der Union für den Aufbau eines Transeuropäischen Verkehrsnetzes;

2. nehmen Bezug auf die Verordnung (EU) 2021/1153 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 7. Juli 2021 zur Schaffung der Fazilität „Connecting Europe";

3. nehmen Bezug auf die Richtlinie (EU) Nr. 2021/1187 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 7. Juli 2021 über die Straffung von Maßnahmen zur rascheren Verwirklichung des transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-V);

4. nehmen Bezug auf die Richtlinie (EU) Nr. 2016/2284 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 14. Dezember 2016 über die Reduktion der nationalen Emissionen bestimmter Luftschadstoffe;

5. nehmen Bezug auf die Gemeinsame Absichtserklärung über die Umsetzung gemeinsamer verkehrspolitischer und infrastruktureller Maßnahmen vom 10. Juli 2018, zur Realisierung des TEN-V Kernnetzkorridors Skandinavien-Mittelmeer, unterzeichnet von den Infrastrukturministerien Deutschlands, Österreichs und Italiens, den Infrastrukturbetreibern DB AG, Österreichische Bundesbahnen und Rete Ferroviaria Italiana, sowie dem Freistaat Bayern, den Autonomen Provinzen Bozen und Trient sowie der Region Veneto;

6. nehmen Bezug auf die Vereinbarungen des Berliner 10-Punkte-Plans von 25.07.2019, insbesondere auf den Punkt 3 „Intelligentes LKW-Leitsystem 2.0", in welchem eine enge Kooperation vereinbart wurde, um die verkehrlichen Auswirkungen auf das im Rahmen der Maßnahme

Dichiarazione di intenti

relativa all'attuazione di misure infrastrutturali e di politica dei trasporti comuni

per la realizzazione di un sistema digitale di gestione del traffico nel Corridoio del Brennero

I firmatari della presente dichiarazione di intenti:

1. visto il Regolamento (UE) n. 1315/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio dell'11 dicembre 2013 sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti;

2. visto il Regolamento (UE) n. 1153/2021 del Parlamento europeo e del Consiglio del 7 luglio 2021 che istituisce il meccanismo per collegare l'Europa ("Connecting Europe");

3. vista la Direttiva (UE) n. 1187/2021 del Parlamento europeo e del Consiglio del 7 luglio 2021 sulla razionalizzazione delle misure per promuovere la realizzazione della rete transeuropea dei trasporti (TEN-T);

4. vista la Direttiva (UE) n. 2284/2016 del Parlamento europeo e del Consiglio del 14 dicembre 2016 concernente la riduzione delle emissioni nazionali di determinati inquinanti atmosferici;

5. vista la Dichiarazione di intenti relativa all'attuazione di misure accompagnatorie e infrastrutturali che contribuiscano alla realizzazione del corridoio Scandinavo-Mediterraneo della rete centrale TEN-T del 10 luglio 2018, sottoscritta dai ministri delle infrastrutture e dei trasporti di Germania, Austria e Italia, dai gestori dell'infrastruttura DB AG, Österreichische Bundesbahnen e Rete Ferroviaria Italiana nonché da Freistaat Bayern, Provincia autonoma di Bolzano, Provincia autonoma di Trento e Regione Veneto;

6. visti gli accordi del piano in 10 punti di Berlino del 25.07.2019, in particolare il punto 3 sul sistema intelligente di routing dei mezzi pesanti 2.0, nel quale si concorda di attivare una stretta collaborazione allo scopo di ridurre al minimo, compatibilmente con le condizioni del provvedimento,

unvermeidliche Minimum zu reduzieren und gleichzeitig die Verkehrs- und Versorgungssicherheit am Brenner-Korridor zu gewährleisten;

7. sind überzeugt, dass die Realisierung des gesamten TEN-V Kernnetzkorridors Skandinavien-Mittelmeer von Helsinki bis Valletta, insbesondere der Bau des Brenner- Basistunnels und seiner Zulaufstrecken, ein unverzichtbares Kernelement einer umfassenden Verkehrspolitik darstellt, die auf Nachhaltigkeit gerichtet ist und im Einklang mit den Absichten der Europäischen Union zur Realisierung des transeuropäischen Verkehrsnetzes steht;

8. begrüßen die dauerhafte Unterstützung dieses vorrangigen TEN-V Vorhabens durch die Europäische Kommission, zuletzt durch das „Connecting Europe Facility"-Programm für den Zeitraum von 2021 bis 2027, wodurch Beträge mit einer Gesamtsumme in Höhe von 25,81 Milliarden Euro für TEN-V Projekte in den EU Mitgliedsstaaten zur Verfügung gestellt werden;

9. stellen fest, dass auf Grundlage vorgenannter Verordnung (EU) Nr. 2021/1153 unter anderem Maßnahmen in Bezug auf eine intelligente, interoperable, nachhaltige, und sichere Mobilität förderfähig sind und bezogen auf den Straßenverkehr insbesondere neue Technologien und Innovation sowie Systeme für Telematikanwendungen wie intelligente Verkehrssysteme gefördert werden;

10. teilen die Ansicht, dass dieses transeuropäische Verkehrsprojekt den sozialen, wirtschaftlichen und territorialen Zusammenhalt im Brennerkorridor stärkt und zu positiven Effekten für das Wirtschaftswachstum und die Beschäftigung sowie zur Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit führt;

11. unterstreichen die Bedeutung des Brennerkorridors als zentralen Abschnitt des TEN-V Kernnetzkorridors Skandinavien-Mittelmeer und insbesondere als meistgenutzten Alpenübergang zur Verbindung des südlichen und nördlichen Wirtschaftsraumes Europas;
als ein Kernelement der europäischen Verkehrs- und Infrastrukturpolitik entfaltet der Brennerkorridor seine verkehrlichen Wirkungen und seinen wirtschaftlichen Nutzen weit über die Projektgrenzen hinaus;

l'impatto sul traffico e, al contempo, di garantire la sicurezza dei trasporti e degli approvvigionamenti lungo il Corridoio del Brennero;

7. ritengono che la realizzazione dell'intero corridoio Scandinavo-Mediterraneo della rete centrale TEN-T da Helsinki fino a La Valletta e, in particolare, della Galleria di Base del Brennero e delle sue tratte di accesso costituisca un elemento chiave irrinunciabile di una politica globale dei trasporti improntata sulla sostenibilità e conforme alle intenzioni dell'Unione europea di realizzare una rete transeuropea dei trasporti;

8. accolgono favorevolmente il supporto duraturo della Commissione europea a questo progetto prioritario TEN-T, accordato da ultimo tramite il programma "Connecting Europe Facility" per il periodo 2021-2027, con il quale sono stati messi a disposizione importi per un ammontare complessivo di 25,81 miliardi di euro destinati a progetti TEN-T negli Stati membri dell'Unione europea;

9. prendono atto che sulla base del suddetto Regolamento (UE) n. 1153/2021 possono essere promosse, tra le altre, anche misure per una mobilità intelligente, sostenibile, sicura e all'insegna dell'interoperabilità e che nell'ambito del trasporto stradale vengono incentivate in particolare nuove tecnologie, innovazioni e sistemi applicativi telematici nonché sistemi di trasporto intelligenti;

10. concordano sul fatto che questo progetto transeuropeo nel settore dei trasporti rafforza la coesione sociale, economica e territoriale lungo il Corridoio del Brennero e produrrà effetti positivi sotto il profilo della crescita economica, dell'occupazione e di una maggiore competitività;

11. ribadiscono l'importanza del Corridoio del Brennero quale tratto centrale del corridoio Scandinavo-Mediterraneo della rete TEN-T e, soprattutto, quale valico alpino maggiormente utilizzato per collegare lo spazio economico europeo del Sud e del Nord. In quanto elemento chiave della politica europea dei trasporti e delle infrastrutture, il Corridoio del Brennero ha effetti sui trasporti e vantaggi economici che vanno ben oltre i confini dell'area del progetto;

12. halten fest, dass die Autobahnstraßeninfrastruktur, vor allem im Bereich Bozen bis Innsbruck, aufgrund des Streckenverlaufs über Brücken- und durch Tunnelbauwerke eine physikalische Kapazitätsgrenze hat und diese regelmäßig erreicht wird;

13. halten fest, dass die Verkehrsprognosen für den Brennerkorridor durchwegs ein Verkehrswachstum vorhersagen, die Wahrscheinlichkeit von Staus sich dadurch weiter erhöht und die Straßenverkehrssicherheit der Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer verringert wird;

14. halten fest, dass die beschränkten Kapazitäten auf dem übergeordneten Straßennetz (Autobahn) direkte Auswirkungen auf das untergeordnete Straßennetz (Staats-, Bundes- und Landesstraßen) haben, weil sich Verkehrsströme auf das regionale und lokale Straßennetz verlagern;

15. unterstreichen in diesem Zusammenhang, dass eine Verlagerung auf umweltfreundlichere Verkehrsträger wesentliche Beiträge zu den Zielen einer effektiven Emissionsreduktion und eines nachhaltigen Klimaschutzes, wie sie insbesondere auch im Pariser Abkommen über den Klimawandel vom 12. Dezember 2015 festgehalten sind, leisten kann;

16. sind überzeugt, dass lokale Notmaßnahmen helfen, die Belastung auf dem mittleren Teil des Korridors für die Bevölkerung und die Umwelt zu verringern, dieselben Maßnahmen aber auch nachteilige Auswirkungen auf die jeweils angrenzenden Regionen haben. Grenzüberschreitende, gemeinsam getragene und entwickelte Lösungen sind wesentlich effizienter, um die aktuellen Probleme zu verbessern und den anstehenden Entwicklungen zu begegnen.

17. betonen, dass durch die geplanten Infrastrukturprojekte auf der Schiene eine effiziente Verkehrsverlagerung ermöglicht wird; der alpenquerende Verkehr wird auf der Straße aber auch nach der Inbetriebnahme des Brenner-Basistunnels und seiner Zulaufstrecken durch verkehrsorganisatorische Maßnahmen gelenkt werden müssen;

18. unterstreichen, dass die Verbesserung der Lebensqualität der Menschen in den Anrainergemeinden des Brennerkorridors und auf den Zulaufstrecken ein übergeordnetes Ziel darstellt;

12. prendono atto che l'infrastruttura autostradale, soprattutto nel tratto da Bolzano a Innsbruck, ha una capacità limitata dovuta alla sua realizzazione su viadotti e in gallerie, e che tale capacità giunge regolarmente al limite;

13. prendono atto delle previsioni che confermano appieno un aumento del volume dei trasporti lungo il Corridoio del Brennero, che comporterà un conseguente innalzamento della probabilità di incolonnamenti e un abbassamento del livello di sicurezza per gli utilizzatori;

14. prendono atto che la limitata capacità della rete stradale "sovraordinata" (autostrada) ha conseguenze dirette sulla rete stradale "subordinata" (strade statali, regionali e provinciali), in quanto i flussi di traffico si trasferiscono sulla rete stradale regionale e locale;

15. sottolineano in questo contesto che un passaggio a vettori di trasporto più ecologici rappresenterebbe un contributo importante al raggiungimento degli obiettivi di effettiva riduzione delle emissioni e tutela sostenibile del clima, stabiliti anche - in particolare - nell'Accordo di Parigi del 12 dicembre 2015 sui cambiamenti climatici;

16. ritengono che misure d'urgenza adottate a livello locale possano effettivamente aiutare a ridurre l'impatto sulla popolazione e sull'ambiente nel tratto centrale del corridoio, ma che producano anche effetti negativi sulle rispettive regioni confinanti. Soluzioni transfrontaliere, sostenute ed elaborate congiuntamente, sono molto più efficaci per migliorare le problematiche attuali e andare incontro agli imminenti sviluppi futuri;

17. ribadiscono che i progetti infrastrutturali pianificati per la rotaia rendono possibile uno spostamento efficiente del trasporto; tuttavia, il trasporto attraverso le Alpi dovrà comunque, anche una volta rese operative la Galleria di Base del Brennero e le sue tratte di accesso, essere regolamentato tramite misure di organizzazione dei trasporti;

18. sottolineano che il miglioramento della qualità di vita delle persone residenti nei comuni confinanti con il Corridoio del Brennero e le relative tratte di accesso rappresenta un obiettivo primario;

19. teilen die Ziele, die Lebensqualität der Bevölkerung zu verbessern, internationale und gemeinschaftsrechtliche Umweltschutzziele umzusetzen und den Alpenraum als sensible Zone im Sinne der Alpenkonvention zu schützen und gleichzeitig effiziente Mobilität anzustreben;

20. fordern die Mitgliedsstaaten entlang des Brennerkorridors auf, an den Verhandlungstisch zurückzukehren und an einer gemeinsamen Lösung der Transitproblematik im Korridor zu arbeiten;

21. verweisen in diesem Zusammenhang auf die Richtlinie 2011/76/EU, laut der die gemeinsame Verkehrspolitik sich einer Kombination von Instrumenten bedienen sollte, um die Verkehrsinfrastruktur und die Verwendung von Verkehrstechnologien zu verbessern sowie eine effizientere Steuerung der Verkehrsnachfrage zu ermöglichen, insbesondere durch die Förderung der Erneuerung der Fahrzeugflotte, eine effizientere Nutzung von Infrastrukturen und die Ko-Modalität. Dazu ist laut dieser Richtlinie die umfassendere Anwendung des Nutzerprinzips („Nutzer zahlt“) und die Entwicklung und Anwendung des Verursacherprinzips („Verschmutzer zahlt“) im Verkehrssektor bei allen Verkehrsträgern notwendig;

22. bekennen sich zu den Ergebnissen der Machbarkeitsstudie einer auf Zeitfenstern basierenden digitalen Verkehrssteuerung, wonach die technische und rechtliche Machbarkeit, ein solches System einzuführen, gegeben wäre.

All dies vorausgesetzt, erklären die Unterzeichnenden einvernehmlich:

1. ihr gemeinsames Interesse, ein digitales Verkehrsmanagementsystem zu erarbeiten und geeignete abgestimmte verkehrslenkende Maßnahmen umzusetzen, um regionale verkehrslenkende Notmaßnahmen am Brennerkorridor, wie die Dosiermaßnahmen in Kufstein, zu erübrigen;

2. dass ein digitales Verkehrsmanagementsystem mindestens die verpflichtende, unentgeltliche Buchung von Zeitfenstern (Slotsystem) für den alpenquerenden Schwerverkehr auf den Autobahnen des Brennerkorridors beinhaltet;

3. ihren Willen, an gemeinsamen Lösungen zum

19. condividono gli obiettivi di migliorare la qualità di vita della popolazione, di attuare gli obiettivi comunitari e internazionali di tutela dell’ambiente e di proteggere l’area alpina in quanto zona sensibile ai sensi della Convenzione delle Alpi, puntando allo stesso tempo a una mobilità efficiente;

20. esortano i Paesi membri situati lungo il Corridoio del Brennero a tornare al tavolo delle trattative e a lavorare insieme al raggiungimento di una soluzione comune per il problema del transito nel corridoio;

21. rinviano, a tale riguardo, alla Direttiva 2011/76/UE, in base alla quale una politica dei trasporti comune dovrebbe servirsi di una combinazione di strumenti al fine di migliorare le infrastrutture dei trasporti, di ottimizzare l’utilizzo di tecnologie specifiche nonché di gestire in modo più efficiente la domanda di trasporto, in particolare promuovendo il rinnovo del parco mezzi, utilizzando in modo più efficiente le infrastrutture e avvalendosi della co-modalità. A questo scopo la direttiva prevede come necessario che nel settore dei trasporti e per tutti i vettori trovino più ampia applicazione i principi del “chi usa paga” e del “chi inquina paga”.

22. sostengono appieno i risultati dello studio di fattibilità condotto su una regolamentazione digitale del traffico basata su fasce orarie, in base ai quali vi sarebbero già i presupposti tecnici e giuridici per introdurre tale sistema.

Tutto ciò premesso, i firmatari dichiarano all‘unanimità:

1. il proprio comune interesse a elaborare un sistema digitale di gestione del traffico e ad attuare misure di controllo del traffico adeguate e concordate, al fine di rendere superflui interventi locali di urgenza lungo il Corridoio del Brennero, come il dosaggio del traffico a Kufstein;

2. che un sistema digitale di gestionedel traffico debba prevedere quantomeno la prenotazione obbligatoria e gratuita delle fasce orarie (slot) per il transito transalpino dei mezzi pesanti sulle autostrade del Corridoio del Brennero;

3. la propria volontà di lavorare a soluzioni comu-

zukünftigen Verkehrsmanagement auf Grundlage der jeweiligen Kapazität der Infrastruktur für Güterverkehr im gesamten Brennerkorridor zu arbeiten, welche die Lebensqualität der Bürgerinnen und Bürger erhöhen, die negativen Umweltauswirkungen im Alpenraum verringern, den Verkehrsfluss, die Verkehrssicherheit sowie die Versorgungssicherheit sicherstellen bzw. erhöhen sowie die Arbeitsbedingungen der Fahrerinnen und Fahrer verbessern;

4. ihre Absicht, gemeinsam auf technischer und rechtlicher Ebene die Ergebnisse der obengenannten Machbarkeitsstudie des Landes Südtirol zu vertiefen und zu optimieren, um in weiterer Folge ein Projekt für eine Pilotphase am Brennerkorridor auszuarbeiten;

5. ihre Absicht, den nationalen Transport- und Infrastrukturministerien sowie der Europäischen Kommission den Vorschlag eines solchen Pilotprojektes zu unterbreiten, mit dem Ziel, die Mitgliedsstaaten zu überzeugen, die rechtliche Grundlage in Form einer zwischenstaatlichen Vereinbarung zur gemeinsamen Umsetzung einer digitalen Verkehrssteuerung im Brennerkorridor zu schaffen;

6. ihren Willen, ein einführungsreifes Verkehrsmanagementsystem selbstständig oder mit Unterstützung der Nationalstaaten zu entwickeln und dessen Einführung voranzutreiben;

7. ihre Absicht, die betroffenen Infrastrukturbetreiber in die Ausarbeitung eines solchen Pilotprojektes miteinzubeziehen, um alle technischen Notwendigkeiten zu prüfen und deren Installierung zu projektieren sowie die Autobahnbetreiber aufzufordern, die erforderliche technische Ausstattung zur Verkehrsdatenerfassung sowie zur Verkehrsinformation und –beeinflussung, gemäß Berliner 10-Punkte-Plan (Punkt 3 Intelligentes Lkw-Leitsystem 2.0) umgehend umzusetzen;

8. die Notwendigkeit, ein Verkehrsmanagementsystem in seiner Anwendbarkeit für die verladende Industrie und die Fuhrunternehmen so einfach wie möglich zu gestalten;

9. die Notwendigkeit, durch frühzeitige Information und Einbindung die Akzeptanz der betroffenen Bevölkerung am Korridor sowie der Transportunternehmen sicherzustellen;

ni per una gestione futura del traffico basata sulla capacità delle singole infrastrutture destinate al traffico merci lungo l'intero Corridoio del Brennero; tali soluzioni dovranno migliorare la qualità di vita della popolazione, ridurre gli effetti negativi sull'ambiente alpino, garantire il flusso, assicurare e aumentare la sicurezza dei trasporti e degli approvvigionamenti e migliorare le condizioni di lavoro delle e dei conducenti;

4. la propria intenzione di approfondire insieme sul piano sia tecnico che giuridico i risultati del già menzionato studio di fattibilità della Provincia autonoma di Bolzano e di ottimizzarli, in modo da poter elaborare in seguito un progetto pilota per il Corridoio del Brennero;

5. la propria intenzione di sottoporre ai rispettivi ministeri nazionali dei trasporti e delle infrastrutture nonché alla Commissione europea la proposta di un tale progetto pilota con l'obiettivo di convincere gli Stati membri a creare, tramite un accordo intergovernativo, la base giuridica per la realizzazione congiunta di un sistema digitale di regolamentazione del traffico nel Corridoio del Brennero;

6. la propria volontà di sviluppare autonomamente o con il supporto degli Stati nazionali un sistema di gestione del trasporto pronto per essere introdotto e di promuoverne l'introduzione;

7. la propria intenzione di coinvolgere nella messa a punto di tale progetto pilota i gestori delle infrastrutture coinvolte, al fine di verificare tutti i requisiti tecnici e progettarne l'implementazione, nonché di spingere i gestori delle reti autostradali a installare prontamente i dispositivi tecnici necessari per rilevare i dati e informare sul traffico nonché per regolarlo ai sensi del piano in 10 punti di Berlino (punto 3 sul sistema intelligente di routing dei mezzi pesanti 2.0);

8. che è necessario configurare la parte applicativa del sistema di gestione del traffico in modo che il suo utilizzo da parte del settore logistico e delle imprese di trasporto sia semplice e immediato;

9. che per riscuotere il consenso della popolazione residente lungo il corridoio nonché delle imprese di trasporto sono necessari una comunicazione e un coinvolgimento tempestivi;

10. ihre Absicht, die Europäische Kommission zu ermutigen, die Möglichkeiten eines angemessenen Rahmens für die Querfinanzierung oder geeignete ähnliche Maßnahmen zur Unterstützung eines grenzüberschreitenden Pilotprojektes zur digitalen Verkehrssteuerung zu prüfen;

11. ihre Absicht folgende Untersuchungen im Detail vorzunehmen und bis zum Herbst 2023 darüber zu berichten:

- Ausweitung der Kapazitätsberechnungen für die unterschiedlichen Abschnitte des Korridors in beide Fahrtrichtungen
- Definition, Prüfung und Strukturierung möglicher Abschnitte in zeitlicher und geografischer Hinsicht
- Bestimmung von Faktoren, Engpässen, Nutzergruppen und Ereignissen, welche die Regelkapazität beeinflussen
- Berücksichtigung jeweils regionaler Anforderungen an ein Verkehrsmanagementsystem
- Erforderliche Kontrolleinrichtungen zur erfolgreichen Umsetzung eines solchen-Systems
- Mögliche organisatorische Ausgestaltung und Umsetzung einer fairen Zeitfenstervergabe
- zu den oben genannten Punkten eine Konsultation mit Transportunternehmen und verladender Industrie für eine praxistaugliche Ausgestaltung des Verkehrsmanagementsystems durchzuführen;

12. die Notwendigkeit, schon vor der Etablierung des Verkehrsmanagementsystems:

- Die Kooperation und Abstimmung des Baustellenmanagements durch die betroffenen Infrastrukturbetreiber von Straße und Schiene zu verbessern
- Den Austausch aller Dienststellen, insbesondere Polizei, Behörden und Infrastrukturbetreiber im Bereich des Korridors im eigenen Wirkungsbereich und im Wirkungsbereich der Nationalstaaten zu vertiefen;

13. den Prozess und seine Umsetzung aktiv an die europäischen Institutionen zu kommunizieren sowie die gewonnenen Erkenntnisse unseren Partnern (AGB, BCP, EUSALP, iMonitraf! ...) in Europa zur Verfügung zu stellen;

14. die Ergebnisse der Untersuchungen, des daraus folgenden Pilotprojekts sowie die schlussendliche Umsetzung basierend auf den Zielsetzungen, regelmäßig zu evaluieren und weiterzuentwickeln. Diese Evaluierung und Weiterentwicklung soll

10. la propria intenzione di invitare la Commissione europea a verificare l'esistenza di condizioni quadro adeguate per un finanziamento trasversale o per misure analoghe a supporto di un progetto pilota transfrontaliero per la regolamentazione digitale del traffico;

11. la propria intenzione di procedere alle seguenti indagini di approfondimento e di fornire il relativo resoconto entro l'autunno del 2023:

- ampliamento dei calcoli della capacità dei diversi tratti del corridoio in entrambe le direzioni;
- definizione, verifica e strutturazione dei possibili tratti sia sul piano geografico che temporale;
- individuazione di fattori, colli di bottiglia, gruppi di utenza ed eventi che condizionano la capacità ordinaria;
- considerazione delle esigenze delle singole regioni di cui tenere conto nel sistema di gestione del traffico;
- dispositivi di controllo necessari per la realizzazione ottimale di tale sistema;
- possibilità di organizzare e implementare un sistema equo di assegnazione delle fasce orarie;
- consultazione, per gli aspetti sopra esposti, del settore logistico e delle imprese di trasporto, al fine di implementare un sistema di gestione del traffico che sia attuabile nella pratica;

12. la necessità di provvedere, già prima dell'implementazione del sistema di gestione del traffico:

- a migliorare la collaborazione e il coordinamento nella gestione dei cantieri da parte dei gestori delle infrastrutture stradali e ferroviarie;
- a incrementare l'interazione tra tutti i servizi coinvolti, in particolare polizia, autorità, gestori delle infrastrutture, operanti nel corridoio, sia nella propria sfera di competenza sia nella sfera di competenza dei relativi Stati;

13. di aggiornare attivamente le istituzioni europee in merito al processo e alla sua attuazione, nonché di mettere a disposizione dei nostri partner (CAB, BCP, EUSALP, iMonitraf! ...) le conoscenze acquisite;

14. di sottoporre a regolare valutazione e di perfezionare i risultati delle indagini e il conseguente progetto pilota nonché l'implementazione finale, in funzione degli obiettivi. La valutazione e il perfezionamento saranno accompagnati da evidenze

wissenschaftlich begleitet werden und unter Einbindung aller relevanten Gruppen, wie die Bevölkerung, der verladenden Industrie und der Fuhrunternehmen, erfolgen.

scientifiche e avranno luogo con il coinvolgimento di tutti i gruppi rilevanti, quali la popolazione, il settore logistico e le imprese di trasporto.

LAND TIROL

AUTONOME PROVINZ BOZEN SÜDTIROL

PROVINCIA AUTONOMA DI BOLZANO ALTO ADIGE

Anton Mattle
Landeshauptmann von Tirol
Presidente del Land Tirol

Dr. Markus Söder
Bayerischer Ministerpräsident
Ministro presidente della Baviera

Arno Kompatscher
Landeshauptmann von Südtirol
Presidente della Provincia Autonoma di Bolzano