

# Actieplan Leefbaar Spoor bij goederenvervoer



Lisa van Ginneken

**D66**

# Actieplan Leefbaar Spoor bij goederenvervoer

Nederland is een logistiek land. Jaarlijks wordt hier zo'n 1859 miljoen ton<sup>1</sup> aan goederen vervoerd. Bijvoorbeeld je TV, nieuwe broek of gas voor je verwarming. Van die enorme hoeveelheid goederen gaat maar 38 miljoen ton per goederentrein. D66 vindt dat een gemiste kans, want de meest duurzame en veilige manier om onze spullen te vervoeren is via het spoor. D66 wil dat we meer goederen via het spoor vervoeren in plaats van via onze snelwegen, de zogenaamde "modal shift". Dat is beter voor het klimaat én het verminderen van onze files.

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.

D66 gelooft dat goed gebruik van spoorgoederenvervoer en leven rondom het spoor hand in hand kunnen gaan. Maar dan moet de overheid wel in actie komen. Dat is hard nodig want de sector groeit met 32 tot 55 procent tot 2040.<sup>2</sup>

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

---

<sup>1</sup> CBS Statline: Goederenvervoer; vervoerwijzen, vervoerstromen van en naar Nederland

<sup>2</sup> Integrale Mobiliteitsanalyse 2021

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?

Deze en andere vragen komen aan de orde in dit D66-plan “Betrokken, Leefbaar en Toekomstbestendig Spoorvervoer van Goederen” met daarin 11 voorstellen om het spoorgoederenvervoer te stimuleren en de dialoog tussen burgers, overheden en de spoorsector te verbeteren. Alleen samen houden we de balans tussen een veilige, schone en stille leefomgeving in balans met de noodzaak van duurzame groei van het spoorgoederenvervoer.

D66 roept op tot actie langs drie sporen: Een betrokken spoor, een leefbaar spoor en toekomstbestendig spoor.

# D66 wil een betrokken spoor

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

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.

## **2. TreinTracker: in één opslag de boosdoener in beeld**

Vaak weten bewoners die overlast ervaren van goederentreinen niet wie de verantwoordelijke partij is. In de luchtvaartwereld is het al langer mogelijk via een website een vluchtnummer, bestemming en luchtvaartmaatschappij te achterhalen. D66 wil dat dit ook mogelijk is voor treinen. Via een website moet het mogelijk worden eenvoudig te achterhalen welk bedrijf, wanneer, waar rijdt. Veel van deze data is al beschikbaar in interne systemen, en moet vooral nog openbaar inzichtelijk worden. Op diezelfde website kan je direct een klacht indienen waar een maandelijkse rapportage van wordt opgesteld door het ministerie. D66 wil bovendien dat deze website realtime het treinverkeer inzichtelijk maakt. Met een dergelijk overzicht geef je omwonenden gemakkelijk de kans uit te zoeken waar ze last van hebben, wanneer ze overlast gaan hebben en kunnen klachten eenvoudig gemeld worden.

## **3. Overlastloket: één plek voor klachten, zorgen en tips bij overlast**

Als je rond het spoor woont en daar overlast van ondervindt, is het vaak lastig om te vinden wie daar wat aan kan doen. Daarbij raken omwonenden vaak verdwaald in lange zoektochten en frustrerende processen met verschillende partijen. D66 wil dat bewoners bij overlast niet langer van het kastje naar de muur worden gestuurd. Wanneer je overlast hebt van het spoor, heb je behoefte aan één duidelijke en onafhankelijke plek waar je naartoe kan. Dit kan bijvoorbeeld ondergebracht worden bij het Platform Spoorgoederenvervoer. Veel te vaak komen bewoners terecht in een

bureaucratische molen waarin het lastig is diegene te vinden die jou kan helpen. Een centraal loket moet een mandaat meekrijgen waarin eerlijk de belangen van omwonenden en bedrijven afgewogen kunnen worden, en actie ondernomen. Of het nou om verladers, werkzaamheden, vervoerders of spoorwegbeheerders gaat, het loket moet jou kunnen helpen. Zo kunnen we niet alleen omwonenden helpen, maar ontstaat ook een transparante, benaderbare en toegankelijke overheid.

# D66 wil een leefbaar spoor

## 4. Flitspalen en duidelijke normen voor geluid

Goederentreinen kunnen veel lawaai en trillingen maken. Als je langs het spoor woont en steeds opnieuw wakker wordt in je slaap, is dat niet alleen enorm vervelend, maar kan het diep ingrijpen in de kwaliteit van je leven. Al in 2018 heeft D66 gevraagd om uit te werken wat het WHO-advies over geluidsnormen betekent voor de Nederlandse situatie, met name rond het spoor. Het RIVM heeft daar een rapport over geschreven maar het ministerie heeft hier nog steeds geen reactie op gegeven. D66 wil dat de staatssecretaris hier werk van maakt en nog voor de herfst met een antwoord komt. Om overlast in de nacht te verminderen willen we dat het ministerie onderzoekt waar treinen zonder te ingrijpende maatregelen langzamer moeten gaan rijden. Een trein die minder hard rijdt maakt immers minder lawaai.

Op dit moment is geluidsregelgeving vooral gebaseerd op gemiddelde geluidsniveaus over de dag. Dat zegt echter niet alles over de geluidshinder die ervaren wordt. D66 wil dat er een piekplafond komt, wat op geen enkel moment gedurende de dag overschreden mag worden. Ook vinden we het tijd om regels voor in de nacht aan te scherpen, zodat omwonenden rustig kunnen slapen. Om te zorgen dat vervoerders zich aan de aangescherpte normen houden, moet gebruik worden gemaakt van innovatieve oplossingen, zoals flitspalen tegen geluidsoverlast, waarmee op sommige plekken bij het wegverkeer en in de luchtvaart op dit moment al wordt gewerkt. D66 wil dat het ministerie deze ook gaat inzetten bij spoortrajecten waar veel goederentreinen rijden. Zo verzekeren we dat de geldende geluidsnormen ook echt worden gehandhaafd. Als overzicht moet de ILT niet alleen geluidshinder van Schiphol verwerken in het jaarverslag, maar ook geluidshinder voor spooromwonenden.

## **5. Nationaal Meetprogramma Trillingen: meer kennis over triloverlast**

Een goede nachtrust is niet alleen belangrijk voor je humeur, maar ook voor je gezondheid. Daarom is het belangrijk dat het ministerie en de spoorsector vaart blijven maken met de problematiek rond trillingen. Er is nog veel onduidelijk over de verschillende aspecten die een rol spelen bij trillingen, zoals de samenstelling van de bodem en de rol die planten en bomen spelen, maar ook over welke oplossingen het meest effectief zijn. Ook de rol van spoortrillingen bij schade in huizen en scheuren is nog relatief onbekend. Op dit moment loopt er een innovatieagenda Bronaanpak Spoortrillingen, die onderzoekt wat er aan de spoorzijde kan gebeuren om overlast te verminderen. D66 wil dat er een Nationaal Meetprogramma Trillingen komt waarin de trillingsproblematiek breder bekeken wordt en ook onderzoek komt naar schade en overlast bij huizen.

Nederland moet in Europa voorop lopen in het agenderen van deze problematiek en in samenwerking met onze buurlanden een grootschalig Europees onderzoekstraject starten. Omdat goederenvervoer per trein vaak internationaal is moeten we nadenken over Europese normen. Zo voorkomen we dat we straks in Nederland afspraken maken die weer moeten aanpassen als Europa een andere afslag neemt. Ook zorgen we er op die manier voor dat regels in samenwerking met bijvoorbeeld Duitsland, België en Zwitserland gemaakt worden zodat geen nationale lappendeken aan verwarrende regels ontstaat. Aansluiting bij Europese initiatieven zoals de Zero-Pollution Agenda kunnen hierbij helpen.

## **6. Trilvrije nieuwbouw: houdt rekening met trillingen bij bouwen rond het spoor**

Nederland heeft grote ambities voor woningen en nieuwbouw rond het spoor. Dat is positief, want dan kunnen de nieuwe bewoners eenvoudig gebruik maken van het klimaatvriendelijke OV- en treinaanbod en benutten we schaarse ruimte goed. Wanneer een nieuwbouwwijk gebouwd of gepland wordt, houdt er niemand rekening met de overlast die door trillingen veroorzaakt gaat worden. Pas als bewoners de woningen betrekken komt het probleem aan het licht. Een afgebouwd huis of appartement pas later aanpassen op trillingen is vele malen moeilijker en duurder dan

bij de bouw er al rekening mee houden. Dat dit probleem speelt wordt wel duidelijk uit de zienswijzen die ProRail bij nieuwbouwplannen aan het spoor indient, waarbij vaak te weinig rekening gehouden wordt met trillingen. Daarom wil D66 dat er bij nieuwbouwplannen direct rekening wordt gehouden met mogelijke overlast van geluid en trillingen van goederentreinen. Dat kan bijvoorbeeld met slim gebruik van bouwmaterialen en in acht nemen van de handreiking “trillingen bij nieuwbouw”. De overheid moet zorgen dat gemeenten en provincies toegang hebben tot de expertise over hoe rekening te houden met trillingen bij nieuwbouw rond het spoor.

# D66 wil een toekomstbestendig spoor

## 7. Klaar voor het klimaat: andere omstandigheden en nieuwe goederen

Recent was in het nieuws<sup>3</sup> dat de overheid bij infrastructuurprojecten geen rekening houdt met veranderingen in de economie als gevolg van klimaatbeleid. Nu vervoeren goederentreinen veel fossiele grondstoffen. Maar is dat over 20 jaar ook nog wel zo? Wat is de energiebehoefte van Duitsland in 2040? Welke rol speelt de Rotterdamse haven dan in de Europese economie? Kennen nieuwe grondstoffen als waterstof dezelfde herkomst en bestemmingen via onze spoorinfrastructuur, of gaat de capaciteitsbehoefte zich verplaatsen? Hoe goed kan ons spoor tegen extreme hitte waar het van uitzet? Welke effecten hebben zware goederen treinen op een droge ondergrond? D66 wil dat de overheid met scenario's in kaart brengt waar de kansen en uitdagingen voor het spoorgoederenvervoer liggen. Zo hebben we een beter beeld van wat de toekomst zal vragen en welke spoorinfrastructuur daarbij hoort.

Langere periodes van droogte, verzakkingen in de bodem, forsere regenbuien en meer overstromingen zijn maar een paar van de gevolgen die het veranderende klimaat voor ons land gaat hebben. Daarom is het belangrijk om het spoor klimaatbestendig te maken. De infrastructuur waar goederentreinen gebruik van maken is verouderd, maar ons klimaat verandert. Daarom wil D66 dat de overheid in kaart brengt wat de kwetsbaarheden van de spoorinfrastructuur zijn, hoe deze

---

<sup>3</sup> 'Rijk hield geen rekening met klimaatdoelen bij bouw zeesluizen' | NOS

zich verhouden tot de plannen voor langere treinen en hoe we ongelukken kunnen voorkomen.

## **8. Veiligheid topprioriteit: pak door met BLEVE en duidelijk veiligheidsbeleid**

Goederentreinen die gevaarlijke brandbare vloeistoffen vervoeren, moeten op een veilige manier opgesteld worden. Het zogeheten warme-BLEVE-vrij samenstellen en rijden covenant zorgt op dit moment dat bijna alle goederentreinen in Nederland op een veilige manier opgesteld worden, waarbij de kans op een zogenaamde warme-BLEVE explosie geminimaliseerd wordt. Dit covenant is echter afgelopen op 1 januari 2022. Daarom vindt D66 dat het covenant voor lange termijn vastgelegd moet worden.

Veiligheid is voor D66 cruciaal bij het spoor. Waar risico's ontstaan, moeten die zo klein mogelijk zijn. Daarom hebben we sinds 2015 het Basisnet Spoor, waarin er plafonds ingesteld zijn voor de risico's voor spooromwonenden. Het Basisnet leidt bij betrokken partijen vooral tot veel discussie en onrust. D66 wil een transparant systeem voor risicomanagement waarin voor iedereen goed inzicht te verkrijgen is in de risico's. We roepen op om het Basisnet snel te evalueren en een stap te zetten naar een systeem waarin geen twijfel is over de veiligheid rondom het spoor.

Bij het veiliger maken van het spoor is het van groot belang dat zij die het meeste risico lopen als eerste geholpen worden. Het besteedbare geld is niet oneindig, en dat kan beter opgezet worden voor blusfaciliteiten in dichtbevolkte stedelijke gebieden dan op emplacementen waar niemand in de buurt woont. Ook het voorkomen van risico's, bijvoorbeeld door het aanpakken van gevaarlijke overgangen is soms effectiever dan maatregelen op plekken met weinig risico. Er is niet alleen aandacht nodig voor veiligheid op het spoor, maar juist ook om het spoor in de omgeving. Wanneer een plekken waar veel mensen samenkomen dicht bij een spoor staan met risico op een incident, is het belangrijk voorzorgsmaatregelen te nemen. D66 wil dat de overheid centraal regie neemt op veiligheid. De overheid moet met ProRail prioriteit maken van een centrale inventarisatie waar veiligheidsvoorzieningen geplaatst worden. Zo is veiligheid een topprioriteit.



## 9. Digitaliseer in sneltreinvaart

De wereld verandert snel, vooral op digitaal gebied. Dat biedt enorm veel kansen voor het verhogen van de efficiëntie en het slimmer vervoeren van goederen. Innovatieve oplossingen kunnen ons helpen om de planningen van ProRail, vervoerders en verladers beter op elkaar af te stemmen en het spoor efficiënter te gebruiken. Op dit moment loopt de digitalisering in de spoorwereld nog ver achter in vergelijking met de luchtvaartsector. Als een vervoerder vanuit de Antwerpse haven via Nederlands spoor naar Duitsland gaat, moeten er drie spoorpaden worden geboekt, bij drie verschillende spoorbeheerders. Dat is een hoop onnodig papierwerk. D66 wil daarom dat de overheid een regierol neemt in het gestandaardiseerd en efficiënt uitwisselen van data tussen de betrokken partijen in de spoorsector. Belangrijk daarbij is vooral dat bij het spoorgoederenvervoer datasystemen internationaal goed op elkaar aan moeten sluiten. Wij roepen dan ook op om samen te werken met buurlanden waarmee veel grensoverschrijdend spoorgoederenvervoer gedeeld wordt. De overheid heeft met het Nationaal Toegangspunt Mobiliteitsdata (NTM) bij het wegverkeer laten zien dat dit kan. Dit moet ook mogelijk zijn voor de spoorsector.

## 10. Infra op orde: langere goederentreinen en slimme infrastructuur

In Europa is afgesproken dat ERTMS uitgerold wordt en de infrastructuur klaar gemaakt wordt voor langere goederentreinen (740 meter). ERTMS is een treinbeveiligingssysteem dat ervoor zorgt dat dat treinen op een veilige manier dicht op elkaar kunnen rijden. D66 wil dat de overheid daar vaart mee maakt. Europa eist dat per 2030 de belangrijke routes en havenemplacementen van het Nederlandse spoor geschikt zijn voor deze lange treinen. Langere goederentreinen maken het vervoer via spoor goedkoper omdat je met dezelfde locomotief en machinist méér lading kan vervoeren. Daardoor wordt spoorgoederenvervoer een aantrekkelijkere optie ten opzichte van wegvervoer. Bovendien wordt het spoortnet efficiënter gebruikt. ERTMS is daarvoor wel een voorwaarde, omdat door dit moderne treinbeveiligingssysteem treinen dicht op elkaar kunnen rijden. D66 roept op tot een ambitieuze routekaart voor de uitrol van ERTMS om het spoor klaar te maken voor deze slimme spoortechnologie. Daarbij is het van groot belang dat het ERTMS goed aansluit bij onze buurlanden en naadloze overgangen mogelijk maakt. Zo kunnen we

op weg naar één Europees spoor zodat je net zo gemakkelijk per spoor de grens over kan als met de auto.

## **11. Zorg voor een stabiel toekomstperspectief voor spoormedewerkers**

Het goederenvervoer staat een grote groei te wachten, en dat kan niet zonder bekwame mensen met veel expertise. Op dit moment kunnen veel spoorinfrastructuurprojecten niet voor lange tijd gegund worden door Europese regelgeving. Dat terwijl er maar een handjevol bedrijven zijn die de werkzaamheden aan het spoor uit kunnen voeren. D66 wil dat de Nederlandse regering in Europees verband het gesprek opent over aanbestedingsregels voor markten met weinig aanbieders waarin een langer toekomstperspectief voordelen op het gebied van stabiliteit, duurzaamheid, expertise en innovatie kan bieden.

Ook staan spoorbedrijven te springen om technisch personeel. Daarom lanceerde D66 in 2018 al het actieplan “Denderende Banen op het spoor”. Om onze toekomstambities met het vervoer via spoor veilig te stellen, hebben we meer technische mensen, zoals elektriciens, civiel ingenieurs, ICT'ers, betonspecialisten, lassers en verkeersleiders. D66 wil dat de regering extra aandacht geeft aan het stimuleren en aantrekkelijker maken van deze scholing in het reguliere onderwijs en bij-/omscholing vanuit andere sectoren.