



Aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat  
De heer Jansen  
Rijnstraat 8  
2515 XP Den Haag  
Nederland

In afschrift:  
Aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat  
De heer Madlener  
Rijnstraat 8  
2515 XP Den Haag

Overlegorgaan Fysieke Leefomgeving (OFL)  
Rijnstraat 8  
Den Haag  
Postbus 20901  
2500 EX Den Haag  
[www.overlegorgaanfysiekeleefomgeving.nl](http://www.overlegorgaanfysiekeleefomgeving.nl)

**Contact**  
E: [info@ofl.nl](mailto:info@ofl.nl)

**Ons kenmerk**  
IENW/BSK-2024/193035

Datum 3 juli 2024  
Betreft OFL Platform Spoorgoederenvervoer en Leefomgeving

Geachte heer Jansen,

Op initiatief van staatssecretaris Heijnen is in september 2023, onder de vlag van het Overlegorgaan Fysieke Leefomgeving (OFL), het Platform Spoorgoederenvervoer en Leefomgeving ingericht. De leden van het Platform zijn afkomstig van bewonersorganisaties, private partijen uit de goederenvervoerssector, de havens en logistiek, decentrale overheden en vanuit de rijksoverheid (IenW, BZK en EZK). De partijen brengen onder andere de ontwikkeling van het spoorgoederenvervoer, de leefomgeving, de concurrentiekracht van Nederland, het *modal shift* beleid, de impact van de energietransitie op vervoer en de bouwopgave in.

In deze brief ga ik in op de uitdagingen waarvoor het Platform en de leden zijn gesteld bij de dilemma's in een snel veranderende wereld en economie. Inzet is om meer goederen duurzaam en veilig te vervoeren en de nadelige effecten voor omwonenden te reduceren. Meer goederenvervoer per spoor legt een druk op de infrastructuur die ook wordt gebruikt om een groei aan reizigers, onder andere voortvloeiend uit de bouwopgave in nabijheid van het spoor en OV, te bedienen.

Uniek voor het Platform is de betrokkenheid van bewonersorganisaties bij dit vraagstuk van nationaal belang. Meer spoorgoederenvervoer betekent meer hinder voor de omgeving in termen van geluidsoverlast, hinder door trillingen en (gevoelens van) onveiligheid vanwege vervoer van gevaarlijke stoffen. Bovendien brengen veiligheidsrisicocontouren de nodige beperkingen met zich mee voor de (binnenstedelijke) bouw van woningen dichtbij goed ontsloten stads- en dorpskernen.

Nederland is de toegangspoort tot Europa en faciliteert met goederenvervoer onder meer de bevoorrading van ziekenhuizen en winkels, de energietransitie en het draaiende houden van Nederlandse bedrijven. De schaarse ruimte in Nederland en de congestie op de weg benadrukken het spoorgoederenvervoer als onmisbare factor. Sterker nog, spoorgoederenvervoer kent als zeer veilige en duurzame manier van goederentransport - een goederentrein kan 50 vrachtwagens vervangen - de meeste groeipotentie binnen de ook op Europees niveau beoogde *modal shift*.

**Ons kenmerk**

IENW/BSK-2024/xxxx

**Datum**

3 juli 2024

In Nederland vindt spoorgoederenvervoer - met uitzondering van de Havenspoorlijn-Betuweroute - plaats via het gemengde spoorwagennet, waarmee de complexe verdeling van schaarste op de spoorinfrastructuur is ingebouwd. Ter vermindering van hinder door het spoorgoederenvervoer en de verruiming van de spoorinfrastructuurcapaciteit voor het reizigersverkeer speelt de vraag van het verleggen van spoorgoederencorridors om woonkernen heen en de vervlechting van spoorgoederencorridors met andere infrastructuur zoals rijks- en vaarwegen, zoals bij de Betuweroute.

Het Platform richt zich op advisering en visievorming voor de lange termijn voor een goede balans tussen (internationaal) spoorgoederenvervoer en de leefomgeving langs het spoor, met een omgevingsgerichte benadering en met inbegrip van Europese TEN-T afspraken over spoorgoederencorridors.

De leden van het Platform werken toe naar een stip op de horizon, waarbij veilig en duurzaam spoorgoederenvervoer en de leefomgeving beter in evenwicht zijn. Op weg daarnaartoe wordt ook aandacht besteed aan maatregelen die op de korte en middellange termijn enige verlichting kunnen bieden, zonder daarbij afbreuk te doen aan de doelen voor de lange termijn. De meest optimale situatie wordt nagestreefd, waarbij nu reeds een aantal zaken, "no regret", in werking kan worden gesteld.

De leden van het Platform vragen uw aandacht voor deze tien prioriteiten in uw ambtsperiode<sup>1</sup>:

1. Keuzes maken die het spoorgoederenvervoer toekomstperspectief en houvast bieden, waarbij integraal op rijksniveau wordt gekeken naar de opgaven voor veilig, duurzaam en rendabel spoorgoederenvervoer, de energietransitie, de leefomgeving, ruimtelijke ordening, locatiebeleid, vestigingsklimaat en de woningbouw.
2. Proactieve communicatie vanuit de rijksoverheid en ProRail naar omwonenden en decentrale overheden, vervoerders, verladers en andere belanghebbenden over (voorgenomen) wet- en regelgeving, incidentele werkzaamheden en calamiteiten om begrip en draagvlak te bevorderen.
3. Bied meer flexibiliteit in wet- en regelgeving voor maatwerk bij mitigerende maatregelen aan en langs de infrastructuur wanneer hieraan behoefte is bij betrokken partijen. Dit vraagt goede afstemming met de omgeving voor breed gedragen uitvoeringsmaatregelen om beleidsdoelen te bereiken.

---

<sup>1</sup> NB: Het vervoer van gevaarlijke stoffen en de wens van een aantal leden van het Platform om die zoveel mogelijk buiten bebouwd gebied te vervoeren is onderwerp van besprekingen over het Basisnet.



**Ons kenmerk**  
IENW/BSK-2024/xxxx

**Datum**  
3 juli 2024

4. Nagaan of snelheidsdifferentiatie, per traject of dagdeel - met in achtneming van de concurrentiepositie van het spoorvervoer en de onderzoeksresultaten die over snelheidsdifferentiatie in 2020 door uw voorganger zijn gedeeld met de Tweede Kamer - een redelijke maatregel zou kunnen zijn voor omgevingseffecten.
5. Vormgeven wet- en regelgeving ten aanzien van de bebouwing langs het spoor om toekomstige hinder en schade te voorkomen, met verwijzing naar de Innovatieagenda Bronaanpak Spoortrillingen, met aandacht voor mogelijke maatregelen aan zowel de spoorinfrastructuur als voor geluid- en trillingsadaptief bouwen.
6. Eenduidige emplacementwetgeving voor heel Nederland in plaats van per gemeente.
7. De afspraken op Europees niveau over TEN-T spoorcorridors tot implementatie brengen, met speciale aandacht voor interoperabiliteit, betaalbare beveiligingssystemen en het mogelijk maken van 740-meter treinen tussen de economische centra in de Rijn-, Maas- en Scheldedelta en het Europees achterland met inbegrip van een optimaal gebruik van de Betuweroute.
8. Een goede afstemming met Duitsland en België over het bevorderen van spoorgoederenvervoer, in het kader van het Europees *modal shift* beleid, als een duurzame en veilige vervoersmodaliteit, het harmoniseren en gezamenlijk ontwikkelen van een interoperabel netwerk met inbegrip van het reduceren van de druk op de Brabantroute en de doorontwikkeling van grensknooppunten.
9. Vanwege het grensoverschrijdende karakter van spoorgoederenvervoer bezien welke nationale koppen in wet- en regelgeving kunnen worden beperkt. Dit om ervoor te zorgen dat nationale wet- en regelgeving beter aansluit op de implementatie van Europese regelgeving in Duitsland en België.
10. De geopolitieke ontwikkelingen vragen om het beter toegerust maken van infrastructuur voor militaire transporten tussen de zeehavens en het Europese achterland. Deze vervoersstromen leggen een aanvullende druk op het onderhoud en de beschikbaarheid van de infrastructuur en hebben effect op de leefomgeving.

Mocht u een toelichtend gesprek op prijs stellen, dan ben ik daartoe gaarne bereid.

Hoogachtend,

J.W. Remkes  
*Voorzitter Platform Spoorgoederenvervoer en Leefomgeving*

