

Resultaten van een inwonersraadpleging over goederenvervoer per trein

**Een raadpleging als input voor het nut- en noodzaakonderzoek
Goederenrouting Noordooost Europa (GNOE).**

In opdracht van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat in samenwerking met de noordelijke en zuidelijke Randstad en de provincies Gelderland en Overijssel.

Januari 2026



POPULYTICS

What would you do?

Colofon

Deze PWE-raadpleging is uitgevoerd door Populytics (een spin-off van de TU Delft) in opdracht van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat in samenwerking met de noordelijke en zuidelijke Randstad en de provincies Gelderland en Overijssel.

Auteurs

Niek Mouter (niek@populytics.nl)
Charlotte Tuit (charlotte@populytics.nl)

Datum

Januari 2026

Versie

Definitief

Contact

Populytics b.v.
Strawinskylaan 339
1077 XX Amsterdam
info@populytics.nl
www.populytics.nl



Inhoudsopgave

1

Samenvatting

Een samenvatting van het onderzoek en de hoofdresultaten.

2

Aanleiding, opzet en respons

Wat was de aanleiding voor deze raadpleging? Hoe zag de raadpleging er globaal uit? Wie hebben er meegedaan?

3

Keuzes over goederenvervoer per trein

Wat vinden Nederlanders waar de overheid rekening mee moet houden bij het maken van keuzes over goederenvervoer per trein?

4

Keuze over de samenwerking met Duitsland

Welke aanpak zouden inwoners aan Nederland adviseren over de samenwerking met Duitsland?

5

Voordelen, nadelen, kansen en zorgen

Zijn er nog andere adviezen die Nederlanders aan de overheid geven over goederenvervoer met de trein richting Noordoost-Europa?

6

Over de raadpleging

Hoe hebben deelnemers de raadpleging ervaren? Welk rapportcijfer geven zij?

7

Methodologie

Hoe is de raadpleging tot stand gekomen? Hoe is de data geanalyseerd?



1

Samenvatting

1

Samenvatting

2

Aanleiding, opzet
en respons

3

Over keuzes over
goederenvervoer
per trein

4

Over de
samenwerking
met Duitsland

5

Over voordelen,
nadelen, kansen
en zorgen

6

Over de
raadpleging

7

Methodologie

8

Bijlagen

Aanleiding, methode en deelnemers

Aanleiding

Iedere dag worden er goederen door Nederland vervoerd met vrachtwagens, schepen en treinen. De overheid onderzoekt of er meer of minder goederen over het spoor moeten gaan in de toekomst. En op welke manier we het beste goederen kunnen vervoeren. In dit onderzoek ligt de focus op vervoer per spoor over de route vanaf de Nederlandse en Belgische havens via Duitsland naar Noordoost Europa. Ook wel de Goederencorridor Noordoost Europa (GNOE). In dat deel van Europa is er steeds meer vraag naar goederen.

Methode en onderzoeksvraag

Om het inwonerperspectief mee te nemen in het nut- en noodzaakonderzoek GNOE is een inwonersraadpleging uitgevoerd op basis van de Participatieve Waarde Evaluatie (PWE) methode. De essentie van een PWE is dat grote groepen inwoners advies kunnen geven over een vraagstuk van de overheid. Dit wordt gedaan in een online omgeving waar het keuzevraagstuk van de overheid wordt nagebootst en inwoners op de stoel van de overheid worden gezet. Ze krijgen een overzicht te zien van de voor- en nadelen van de opties waartussen de overheid kan kiezen en de beperkingen die er zijn. Zo ervaren inwoners het dilemma waar de overheid voor staat. Inwoners wordt vervolgens gevraagd wat zij hun overheid adviseren.

De volgende onderzoeksvraag stond centraal: waar moet de overheid prioriteit aan geven bij het maken van keuzes over goederenvervoer per spoor? Deelnemers kregen 9 doelen te zien waarover zij 45 punten konden verdelen. Daarmee richt de raadpleging zich op hoe inwoners doelen prioriteren. Ook kregen deelnemers een vraag over de samenwerking tussen Nederland en Duitsland rond dit thema en ze konden zorgen en kansen delen.

Deelnemers

7.202 inwoners deden mee aan de raadpleging. Dit waren 1.410 mensen vanuit een panel dat representatieve uitkomsten oplevert voor de Nederlandse bevolking op de kenmerken leeftijd, gender en opleidingsniveau. 100 mensen uit de gemeenten waar op dit moment goederentreinen naar Noordoost Europa doorheen gaan maakten deel uit van deze 1.410 paneldeelnemers. Daarnaast deden 5.792 mensen mee aan een open raadpleging. Deze 5.792 deelnemers zijn geen representatieve groep, maar dit is ook niet het doel. Het doel van de open raadpleging is om iedereen die dat wil de kans te geven om advies te geven. In de open raadpleging zijn verschillende groepen deelnemers oververtegenwoordigd. Ruim 70% van de deelnemers aan de open raadpleging is theoretisch geschoold (35% in Nederland), 39% van de deelnemers komt uit Gelderland (12% in Nederland) en 28% uit Overijssel (7% in Nederland). Deelnemers aan de panelraadpleging beoordeelden de raadpleging gemiddeld met een 7,6. Dat is gelijk aan soortgelijke raadplegingen die zijn uitgevoerd.



De doelen rondom woningbouw, veiligheid, overlast en klimaat worden het hoogst geprioriteerd door het panel. Deelnemers aan de open raadpleging geven sterke prioriteit aan overlast, landschap en klimaat

Hiernaast staat aangegeven hoeveel punten de gemiddelde deelnemer aan het panel en de open raadpleging gaf aan de negen doelen.

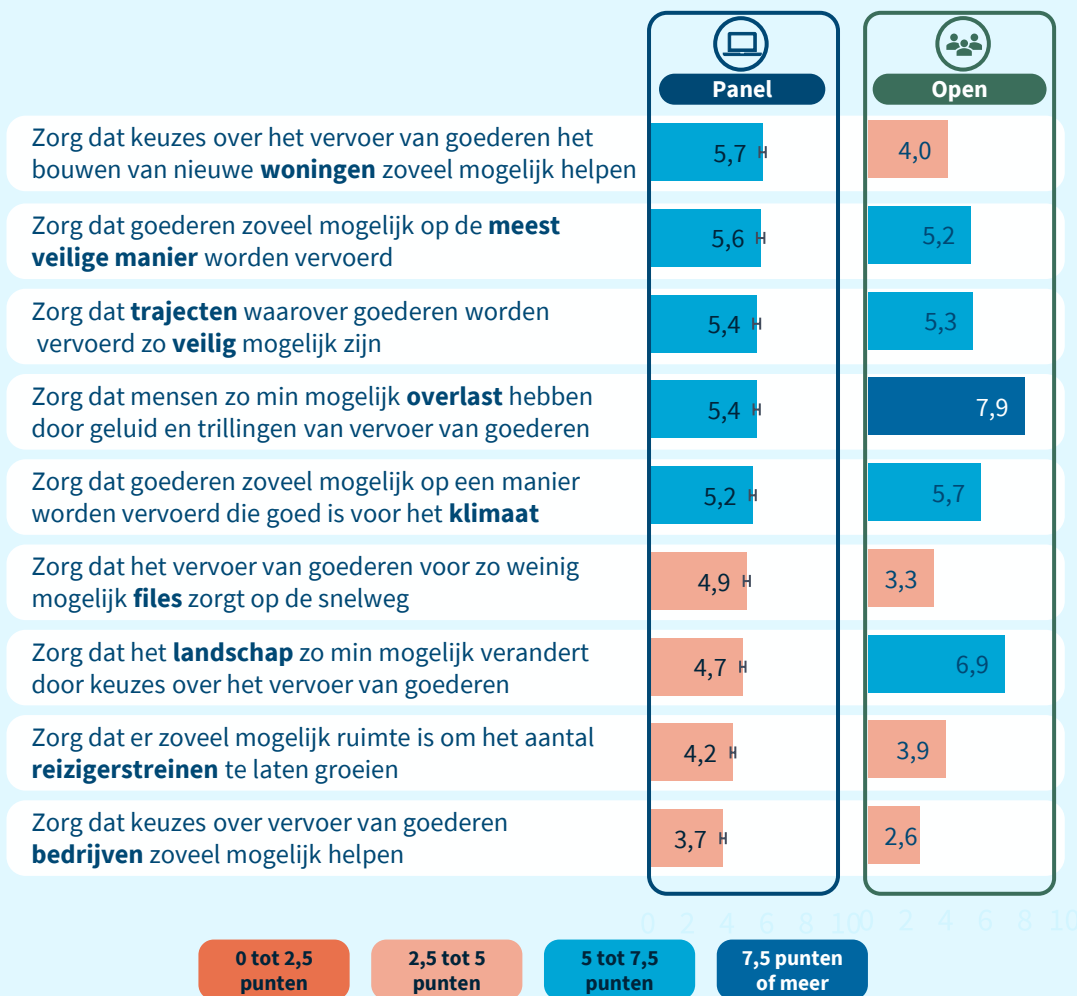
Prioriteiten van deelnemers uit het panel

- Het panel laat zien dat de gemiddelde Nederlander de doelen ‘zoveel mogelijk nieuwe woningen’, ‘veiligste modaliteit’, ‘veilige trajecten’, ‘zo min mogelijk overlast’ en ‘zo goed mogelijk voor het klimaat’ het hoogst prioriteert. We weten alleen niet in welke volgorde de gemiddelde Nederlander deze doelen prioriteert omdat de betrouwbaarheidsintervallen (‘de hekjes’ in de figuur) overlappen. Als alle Nederlanders mee zouden doen aan de PWE, dan is er een goede kans dat deze vijf doelen in een andere volgorde zouden worden geprioriteerd.
- Opgemerkt moet worden dat het onderwerp veiligheid er veruit bovenuit springt als je de twee veiligheidsdoelen samen neemt.
- De doelen ‘helpen van bedrijven’, ‘ruimte voor reizigerstreinen’ en ‘voorkomen van files’ worden laag geprioriteerd in de panelraadpleging.

Prioriteiten van deelnemers uit de open raadpleging

- In de open raadpleging worden drie doelen relatief sterk geprioriteerd vergeleken met de panelraadpleging: ‘zo min mogelijk overlast’, ‘zo min mogelijk verandering van het landschap’ en ‘zo goed mogelijk voor het klimaat’.
- ‘Overlast’ en ‘landschap’ krijgen vooral prioriteit van deelnemers uit Gelderland en Overijssel. Deze provincies zijn zeer sterk vertegenwoordigd in de open raadpleging.
- ‘Klimaat’ krijgt vooral prioriteit van deelnemers uit de andere provincies en van theoretisch geschoolde deelnemers, die zeer sterk vertegenwoordigd zijn in de open raadpleging.
- Net als in de panelraadpleging worden de doelen ‘helpen van bedrijven’, ‘ruimte voor reizigerstreinen’ en ‘voorkomen van files’ laag geprioriteerd in de open raadpleging.

Figuur 1.1 Prioritering doelen – Gemiddeld
Gesloten raadpleging/panel (n=1.410) en open raadpleging (n=5.792)





Theoretisch opgeleiden geven meer prioriteit aan klimaat. Jongeren geven meer prioriteit aan woningbouw

Meer overeenkomsten dan verschillen tussen deelnemers uit het panel

- In de panelraadpleging is veel overeenstemming tussen groepen deelnemers. Verschillende socio-demografische groepen maken dezelfde keuzes. Mannen stellen bijvoorbeeld geen andere prioriteiten dan vrouwen en er zijn niet of nauwelijks verschillen tussen mensen die binnen 500 meter van het spoor wonen en mensen die verder dan 500 meter van het spoor wonen.

Theoretisch geschoolden geven meer prioriteit aan klimaat

- Figuur 1.2 laat zien dat theoretisch geschoolden het relatief belangrijk vinden dat goederen op een manier worden vervoerd die goed is voor het klimaat (5,7 punten). Dit beeld is nog sterker in de open raadpleging waar theoretisch opgeleiden 6,2 punten geven aan het klimaatdoel, terwijl praktisch en toegepast opgeleiden hieraan 4,5 punten geven. Dat theoretisch opgeleiden een sterkere prioriteit geven aan klimaat zien we ook terug in andere studies.

Jongeren geven meer prioriteit aan woningen en minder aan veiligheid

- Jongeren vinden het relatief belangrijk dat keuzes over goederenvervoer zoveel mogelijk bijdragen aan het bouwen van nieuwe woningen. Dit zien we ook in de open raadpleging waar deelnemers onder 35 jaar 5,2 punten geven aan dit doel en 35+-ers 3,9 punten. Jongeren geven relatief weinig prioriteit aan veiligheid.

Figuur 1.2. Prioritering doelen – Naar opleiding en leeftijd

Gesloten raadpleging/panel

	Praktisch en toeg. onderwijs (n=886)	Theoretisch onderwijs (n=522)	Tot 35 jaar (n=398)	35 jaar en ouder (n=1.012)
Woningbouw	5,8	5,5	6,3	5,4
Veiligste manier	5,7	5,6	5,0	6,0
Maak routes veiliger	5,4	5,5	4,9	5,7
Zo min mogelijk overlast	5,4	5,5	5,3	5,5
Klimaat	5,0	5,7	5,1	5,3
Zo min mogelijk files	5,1	4,9	5,2	4,9
Zo min mogelijk verandering landschap	4,7	4,7	4,9	4,6
Ruimte voor reizigerstreinen	4,1	4,3	4,5	4,0
Bedrijven helpen	3,8	3,4	3,9	3,5

0 tot 2,5 punten
2,5 tot 5 punten
5 tot 7,5 punten
7,5 punten of meer





In het panel zijn er geen grote verschillen tussen inwoners uit verschillende provincies

- Figuur 1.3 geeft per provincie weer hoeveel punten de gemiddelde paneldeelnemer geeft aan de verschillende opties.
- Er zijn in het panel geen grote verschillen tussen inwoners uit verschillende provincies.
- Als we de twee veiligheidsdoelen optellen, dan scoort veiligheid het hoogst in alle provincies.
- ‘Bedrijven helpen’ en ‘ruimte voor reizigerstreinen’ scoren laag in alle provincies behalve Flevoland.
- Paneldeelnemers uit Groningen kennen sterke prioriteit toe aan het klimaatdoel, terwijl dit doel minder prioriteit krijgt van deelnemers uit Flevoland, Friesland, Overijssel en Zeeland.

Figuur 1.3. Prioritering doelen – Naar provincie

Gesloten raadpleging/panel (n= 1.408)

	Drenthe	Flevoland	Friesland	Gelderland	Groningen	Limburg	Noord-Brabant	Noord-Holland	Overijssel	Utrecht	Zeeland	Zuid-Holland
Woningbouw	5,4	4,2	5,9	5,2	5,3	5,7	5,4	5,5	5,5	6,2	7,6	6,2
Veiligste manier	5,5	5,3	6,2	5,8	5,8	5,8	6,2	5,3	6,0	5,3	4,9	5,4
Maak routes veiliger	5,4	5,4	5,7	5,2	4,8	5,7	5,3	5,6	5,8	5,3	5,0	5,5
Zo min mogelijk overlast	5,0	5,6	6,4	5,2	5,3	4,7	5,6	5,1	5,8	5,8	6,5	5,4
Klimaat	5,4	4,4	3,9	5,8	7,9	5,2	5,0	5,9	4,2	5,1	4,2	5,0
Zo min mogelijk files	5,1	4,9	4,6	5,2	4,2	4,6	4,8	5,1	5,0	4,8	6,7	5,3
Zo min mogelijk verandering landschap	4,2	4,6	4,8	5,0	5,4	5,5	4,5	4,6	4,7	4,9	3,1	4,5
Ruimte voor reizigerstreinen	4,9	5,6	3,6	3,7	3,9	4,4	4,3	4,4	4,5	4,2	3,2	4,0
Bedrijven helpen	4,0	5,0	3,9	3,9	2,3	3,4	3,8	3,5	3,4	3,4	3,7	3,7

0 tot 2,5
punten

2,5 tot 5
punten

5 tot 7,5
punten

7,5 punten
of meer





In de open raadpleging zien we meer verschillen tussen inwoners uit verschillende provincies

- Figuur 1.4 geeft per provincie weer hoeveel punten de gemiddelde deelnemer aan de open raadpleging geeft aan de verschillende opties. De namen van provincies met meer dan 100 deelnemers zijn dikgedrukt.
- Als we de twee veiligheidsdoelen optellen, scoort 'veiligheid' het hoogst in alle provincies behalve Gelderland.
- Deelnemers aan de open raadpleging uit Gelderland geven het meeste prioriteit aan 'het voorkomen van veranderingen in het landschap' en deelnemers uit Gelderland en Overijssel geven sterke prioriteit aan 'het voorkomen van overlast'.
- Deelnemers aan de open raadpleging uit de andere provincies geven sterke prioriteit aan 'het vervoeren van goederen op een manier die goed is voor het klimaat'. Een verklaring hiervoor is dat in deze provincies veel theoretisch opgeleiden hebben meegedaan. Theoretisch opgeleiden geven ook in andere raadplegingen en onderzoeken relatief veel prioriteit aan klimaat.

Figuur 1.4. Prioritering doelen – Naar provincie

Open raadpleging (n=5.776)

	Drenthe	Flevoland	Friesland	Gelderland	Groningen	Limburg	Noord-Brabant	Noord-Holland	Overijssel	Utrecht	Zeeland	Zuid-Holland
Woningbouw	4,1	4,1	4,2	3,9	3,9	4,6	4,3	4,0	3,7	4,9	3,8	4,5
Veiligste manier	5,5	6,4	5,7	4,4	5,8	5,8	6,3	5,6	5,7	5,4	6,0	5,4
Maak routes veiliger	4,8	5,4	5,4	4,8	4,9	5,1	6,3	4,9	6,2	5,0	5,4	5,4
Zo min mogelijk overlast	6,2	5,5	4,9	9,1	5,0	4,6	6,4	5,8	9,0	5,2	5,2	5,5
Klimaat	8,2	7,3	8,4	4,7	7,5	8,4	7,1	8,4	4,7	8,7	7,6	7,4
Zo min mogelijk files	3,8	4,7	4,0	2,8	3,8	4,9	4,1	3,9	3,1	3,7	5,2	4,4
Zo min mogelijk verandering landschap	4,1	3,6	4,9	9,8	4,6	4,2	3,4	4,1	6,4	3,9	4,7	3,9
Ruimte voor reizigerstreinen	4,7	4,0	5,0	3,3	5,2	4,4	4,7	5,1	3,8	5,3	3,6	5,2
Bedrijven helpen	3,7	4,1	2,6	2,2	4,3	3,0	2,5	3,1	2,4	3,0	3,4	3,2

0 tot 2,5 punten
2,5 tot 5 punten
5 tot 7,5 punten
7,5 punten of meer

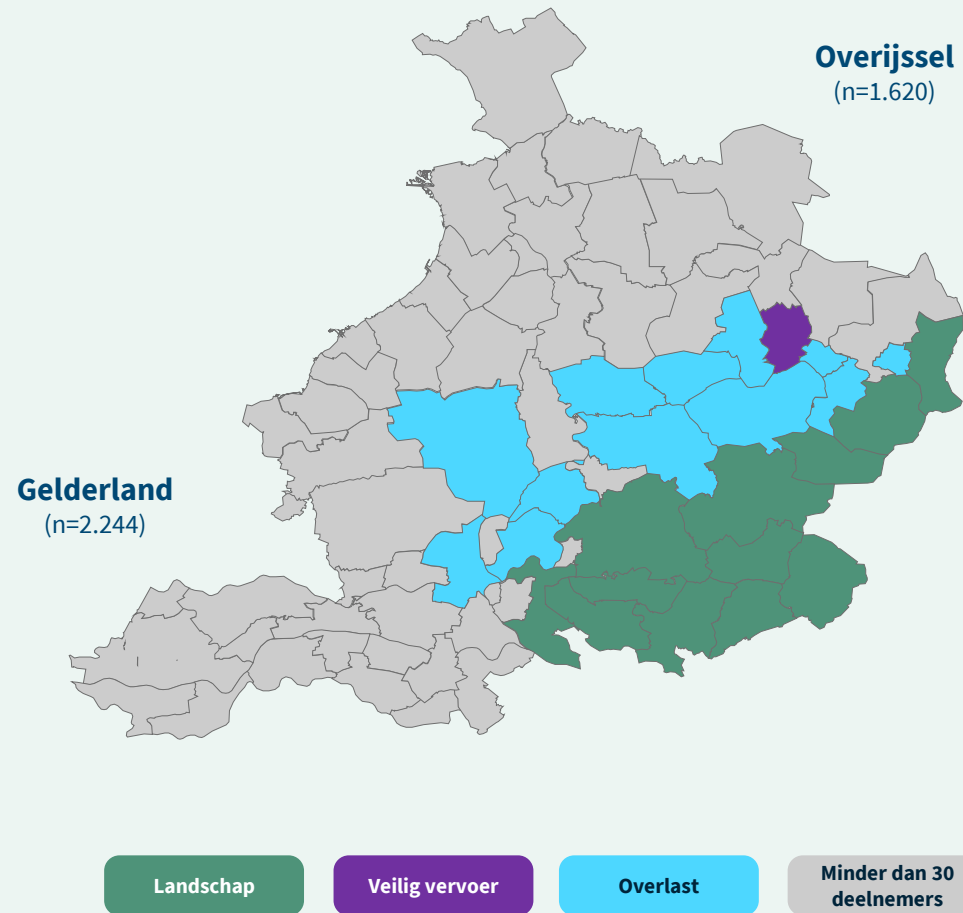




In de open raadpleging geven inwoners uit delen van Overijssel en Gelderland prioriteit aan landschap of juist aan overlast voorkomen

- Deelnemers aan de open raadpleging uit Gelderland en Overijssel maken duidelijk andere keuzes dan deelnemers uit andere provincies. Figuur 1.5 geeft van alle gemeenten met meer dan 30 deelnemers aan de open raadpleging in Gelderland en Overijssel weer welk doel de hoogste prioriteit krijgt. De twee veiligheidsdoelen zijn in deze analyse niet bij elkaar opgeteld.
- Een groot deel van gemeenten uit de Achterhoek en delen van Twente geven prioriteit aan 'het voorkomen van veranderingen in het landschap', terwijl iets noordelijker gelegen gemeenten juist prioriteit geven aan 'het voorkomen van overlast'. Opgemerkt moet worden dat het doel 'het voorkomen van overlast' als tweede wordt geprioriteerd in de gemeenten in de Achterhoek en delen van Twente die prioriteit geven aan 'het voorkomen van veranderingen in het landschap'.

Figuur 1.5. Hoogst geprioriteerde doel– Naar Gelderland en Overijssel
Open raadpleging





Bij woningbouw en het voorkomen van files vragen sommige deelnemers zich af of keuzes rond GNOE de meest effectieve oplossing zijn

- Bij de doelen 'woningbouw stimuleren' en 'files voorkomen' zien we dat de meeste deelnemers die weinig tot geen punten geven aan deze doelen vinden dat keuzes over goederenvervoer volgens hen niet het beste middel zijn om deze doelen te halen. Dit argument zien we niet of nauwelijks terug bij andere doelen.
- Deze deelnemers denken bijvoorbeeld dat meer thuiswerken, meer buiten de spits reizen of het stimuleren van reizen met het openbaar vervoer een groter effect heeft op het voorkomen van files dan de keuzes over het goederenvervoer naar Noordoost Europa. Dit noemen ze als reden om weinig prioriteit te geven aan dit doel.
- Hetzelfde geldt voor woningbouw. Deelnemers die geen punten geven aan dit doel vinden dat het grootschalig ombouwen van lege kantoorpanden tot woningen en het beperken van migratie meer effect heeft op het woningprobleem dan keuzes rond GNOE.
- **Aanbeveling:** als de doelen 'woningbouw' en het 'voorkomen van files' gebruikt worden in de onderbouwing van nut en noodzaak van keuzes rond GNOE, dan is het belangrijk om: 1) uit te leggen in hoeverre keuzes rond GNOE effectief zijn bij het halen van dit doel; 2) uit te leggen waarom keuzes rond GNOE een effectievere oplossing zijn vergeleken met andere oplossingen om dit doel te halen.

Figuur 1.6 Voorbeelden van deelnemers die dit argument geven

Ik heb mijn punten ingezet op klimaat. Ik denk dat er veel woningen te realiseren zijn in leegstaande bedrijfspanden.

Er moeten wel nieuwe woningen worden gebouwd, maar liefst niet op de schaarse lege(re) plekken die er nog over zijn. Dus verdichten in dorpen en steden, 'optoppen' en 'een straatje erbij'

Misschien zijn de files ook op een andere manier te verminderen. Meer thuiswerken. Stimuleren dat bedrijven maar ook gemeenten de werkzaamheden bv bestrating enz bij bedrijven in de gemeente houden. En niet bedrijven uit het westen naar het oosten halen. Als ik zie hoeveel busjes van hot naar haar rijden, en lange tijd onderweg zijn om aan te werk te kunnen gaan. Dat zou de files een stuk verminderen

Woningen genoeg. Moeten minder asielzoekers binnen laten dan hoeven wij niet zo alles dicht te bouwen.

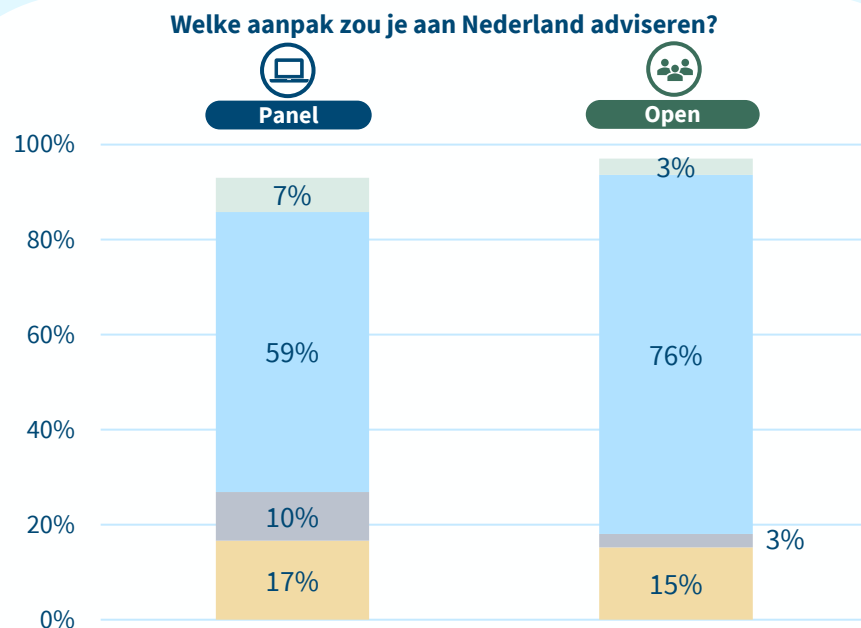
Laten we in de nacht vrachtwagens op de weg toelaten, maar niet in de spits. Voer rekeningrijden in!!

Motivatie bij
weinig punten

Motivatie bij
veel punten



Figuur 1.7. Aanpak samenwerking met Duitsland– Gemiddeld



Aanpak 1: Nederland maakt zelf een keuze

Aanpak 2: Nederland wacht totdat Duitsland een keuze heeft gemaakt en maakt dan keuzes die daarbij passen

Aanpak 3: Nederland en Duitsland maken samen een plan en maken dus samen keuzes

Geen voorkeur

Een meerderheid van de inwoners adviseert Nederland om samen met Duitsland plannen te maken over goederenvervoer per trein

- In de raadpleging werd aan deelnemers ook gevraagd hoe zij vinden dat Nederland bij keuzes over GNOE moet samenwerken met Duitsland. Deelnemers konden kiezen voor drie verschillende aanpakken.
- Figuur 1.7 laat het percentage deelnemers zien dat kiest voor een bepaalde aanpak als het gaat om de samenwerking met Duitsland voor zowel de panel raadpleging als de open raadpleging.
- **Deelnemers willen samenwerking met Duitsland.** Veruit de meeste deelnemers hebben het liefst dat Nederland en Duitsland samen plannen maken voor GNOE. Het aantal deelnemers dat liever wil dat Nederland het initiatief neemt bij het maken van plannen is een stuk groter dan het aantal deelnemers dat wil wachten op plannen vanuit Duitsland.

Totaal percentages kunnen afwijken van 100% door deelnemers die kozen voor 'Weet ik niet/zeg ik liever niet'.



Hoofdconclusies en lessen

Veiligheid

- Er is brede consensus in de Nederlandse bevolking dat de overheid het effect op veiligheid sterk moet meewegen in keuzes over goederenvervoer. Als we de twee veiligheidsdoelen combineren ('vervoer goederen op de veiligste manier' en 'maak trajecten veilig'), krijgt veiligheid van bijna alle groepen Nederlanders de hoogste prioriteit.

Files, reizigerstreinen en bedrijven

- Aan de andere kant vinden de meeste groepen Nederlanders dat er in keuzes over goederenvervoer relatief weinig prioriteit moet worden gegeven aan 'het voorkomen van files', 'het ruimte bieden voor reizigerstreinen' en 'het helpen van bedrijven'.

Landschap en overlast

- Inwoners uit de Achterhoek en een deel van Twente vinden het zeer belangrijk dat keuzes over GNOE 'zo min mogelijk impact hebben op het landschap' en voor zo min mogelijk overlast zorgen.
- Inwoners uit de andere delen van Gelderland en Overijssel vinden het zeer belangrijk dat keuzes over GNOE 'zo min mogelijk zorgen voor overlast'.

Woningen en Klimaat

- Een grote groep deelnemers, en met name jongeren, vindt het relatief belangrijk dat keuzes over goederenvervoer 'zoveel mogelijk bijdragen aan het bouwen van nieuwe woningen'. Met name theoretisch opgeleiden vinden het belangrijk dat er bij keuzes over GNOE 'veel rekening wordt gehouden met effecten op het klimaat'.



Wat kunnen we hiervan leren?

- Als de overheid keuzes rond GNOE baseert op veiligheid verbeteren, zal zij hier waarschijnlijk veel steun voor krijgen.
- Maakt de overheid keuzes met als argument het voorkomen van files, het ruimte bieden aan reizigerstreinen of het helpen van bedrijven, dan zou dit op relatief weinig acceptatie kunnen rekenen van inwoners als er tegelijkertijd andere waarden worden aangetast die mensen belangrijker vinden (veiligheid, overlast, landschap, klimaat of woningbouw).
- Het is voor specifieke groepen inwoners belangrijk om overlast, landschap, klimaat en woningbouw substantieel mee te wegen in de keuzes over GNOE, omdat die groepen hier een extra waarde aan geven.
- Tegelijkertijd is het bij het meewegen van woningbouw belangrijk om hier extra uitleg over te geven, omdat er ook een bepaalde groep is die keuzes over GNOE niet het meest effectieve middel vindt om het woningbouwprobleem op te lossen.





2

Aanleiding, opzet en respons

- Wat was de aanleiding voor deze raadpleging?
- Hoe zag de raadpleging er globaal uit?
- Wie hebben er meegedaan aan de raadpleging?

1

Samenvatting

2

Aanleiding, opzet
en respons

3

Over keuzes over
goederenvervoer
per trein

4

Over de
samenwerking
met Duitsland

5

Over voordelen,
nadelen, kansen
en zorgen

6

Over de
raadpleging

7

Methodologie

8

Bijlagen

Raadpleging over goederenvervoer per spoor naar Noordoost Europa

- *Aanleiding:* Iedere dag worden er goederen door Nederland vervoerd met vrachtwagens, schepen en treinen. De overheid onderzoekt of er meer of minder goederen over het spoor gaan in de toekomst. En op welke manier we het beste goederen kunnen vervoeren. In dit onderzoek ligt de focus op de route vanaf de Nederlandse en Belgische havens via Duitsland naar Noordoost Europa. Ook wel de Goederencorridor Noordoost Europa (GNOE). In dat deel van Europa is er steeds meer vraag naar goederen.
- *Participatie:* Om het inwonerperspectief mee te nemen in de besluitvorming over GNOE is een inwonersraadpleging uitgevoerd op basis van de Participatieve Waarde Evaluatie (PWE) methode (zie figuur 2.1).
- *Onderzoeksvraag:* De onderzoeksvraag die in deze PWE-raadpleging centraal stond is: waar moet de overheid rekening mee houden bij het maken van keuzes over goederenvervoer per spoor? Deelnemers kregen 9 doelen te zien waarover zij 45 punten konden verdelen. Daarmee richt de raadpleging zich op hoe inwoners doelen prioriteren.
- *Deelname:* 7.202 inwoners hebben meegedaan aan de raadpleging. 1.410 Nederlanders deden mee via een panelbureau mee aan een *gesloten* versie. 5.792 Nederlanders deden mee aan een *open* versie waar alle inwoners ouder dan 16 aan konden meedoen. De versies waren inhoudelijk identiek.

Figuur 2.1. Over de methode PWE



- *Wetenschappelijk gevalideerd:* De Participatieve Waarde Evaluatie (PWE) is een participatiemethode die Populytics vaak inzet om mensen te betrekken bij beslissingen die hen gaan raken. De methode is ontwikkeld en gevalideerd door wetenschappers, onder andere van de TU Delft.



- *Op de stoel van:* De essentie van een PWE-raadpleging is om deelnemers in een online omgeving 15 minuten op de stoel van een beleidsmaker of politicus te zetten. Deelnemers krijgen een zogeheten keuzetaak te zien. Deze keuzetaak bootst de situatie van beleidsmakers na die bezig zijn met het vormen van beleid. Deelnemers zien opties die de beleidsmakers overwegen en ze zien dat er beperkingen zijn. Zij ervaren zodoende dezelfde keuze. Wat is vervolgens hun mening als zij in de schoenen van een beleidsmaker staan? Deelnemers kunnen hun mening motiveren.



- *Begrip voor complexiteit:* Door mee te doen aan een PWE-raadpleging begrijpen deelnemers beter de complexiteit van de beleidskeuze. En de resultaten stellen beleidsmakers in staat om hun keuzes beter aan te laten sluiten op voorkeuren, waarden en zorgen van deelnemers.



De raadpleging kende twee versies om de representativiteit te borgen en de inclusiviteit te maximaliseren



Gesloten raadpleging

Ook wel: panel

10/09 – 22/09/2025

Totaal: 1.410 deelnemers

Aanleiding en doel

- Het doel van een gesloten raadpleging is om een gebalanceerde steekproef te trekken door proactief een willekeurig geselecteerde groep inwoners te benaderen, in dit geval via het panelbureau Dynata. Op basis van deze steekproef kunnen **representatieve** uitspraken worden gedaan.

Wijze van benaderen

- Een panel van 1.410 inwoners representatief op leeftijd, geslacht en opleiding. We zorgden ervoor dat minimaal 100 deelnemers in een gemeente wonen waar de GNOE doorheen loopt.
- Zie het hoofdstuk Methodologie voor meer details.



Open raadpleging

15/09 – 12/10/2025

Totaal: 5.792 deelnemers

- Door het proactief benaderen van een beperkte groep is een gesloten raadpleging exclusief. Het doel van de open raadpleging is daarom om de **inclusiviteit** te verhogen door alle inwoners de gelegenheid te geven mee te doen. Daarmee is de open raadpleging per definitie niet representatief.
- Naast de verhoogde inclusiviteit is een belangrijke positieve bijdrage van de open raadpleging dat deelnemers vaak veel uitgebreidere onderbouwingen bij hun keuzes geven. Dit geeft meer inzicht in de waarden die achter voorkeuren liggen.

- Alle inwoners van 16 jaar of ouder konden deelnemen aan de open raadpleging. Deze versie is via diverse kanalen onder de aandacht gebracht.
- Zie het hoofdstuk Methodologie voor meer details.





In totaal hebben 7.202 inwoners deelgenomen. Op basis van de deelnemers uit het panel zijn representatieve uitspraken voor Nederland mogelijk

- *Diverse deelname, (lichte) oververtegenwoordiging van bepaalde groepen:* In de gesloten raadpleging (panel-versie) zijn met name praktisch opgeleiden ondervertegenwoordigd. De resultaten van de panel-versie zijn hiervoor herwogen, zodat de uitkomsten representatief zijn voor heel Nederland op de kenmerken gender, leeftijd en opleidingstype. Zie het hoofdstuk Methodologie voor een verdere toelichting van deze gebruikelijke statistische werkwijze.
- *Aantallen kunnen verschillen:* Niet alle vragen waren verplicht. Hierom kunnen de deelnemersaantallen per vraag verschillen. Ook konden deelnemers vragen beantwoorden met 'Weet ik niet/zeg ik liever niet'. Daarom tellen niet alle resultaten in dit rapport op tot 100%.
- *Representatieve resultaten:* Resultaten in dit rapport zijn altijd uitkomsten uit de gesloten raadpleging (panel-versie) die representatief zijn voor Nederland voor de kenmerken gender, leeftijd en opleiding, tenzij expliciet aangegeven dat het de open raadpleging betreft. Citaten van deelnemers kunnen uit zowel de panel-versie als de open raadpleging komen.
- *Raadpleging bereikt een nieuwe groep:* Driekwart van de deelnemers aan de panel-versie (75%) had nog nooit zijn mening aan de overheid gegeven over dit onderwerp. 16% van alle deelnemers had wel al eerder zijn of haar mening gegeven via een enquête. En 5% via een fysieke of online bijeenkomst.

Figuur 2.2. Samenstelling van de respondenten naar gender, leeftijd en opleiding

Gesloten raadpleging/panel en open raadpleging

	Aandeel NL*	Gesloten raadpleging (panel)** (n=1.410)	Open raadpleging** (n=5.792)
Gender			
Vrouw	51%	50%	31%
Man	49%	50%	67%
Leeftijd			
16 tot en met 34 jaar	27%	28%	11%
35 tot en met 64 jaar	48%	46%	54%
65 jaar en ouder	25%	26%	35%
Opleiding			
Praktisch	29%	21%	5%
Toegepast	37%	42%	22%
Theoretisch	35%	37%	72%

* Bron: CBS. Leeftijd als aandeel van de inwoners van 16 jaar en ouder.

** Totaal percentages kunnen afwijken van 100% door deelnemers die kozen voor 'Weet ik niet / zeg ik liever niet'.





Ook inwoners die dichtbij het spoor wonen deden mee aan de raadpleging

- Figuur 2.3 laat zien dat de panel-raadpleging een goede vertegenwoordiging is van de Nederlandse bevolking wat betreft de provincie waarin deelnemers wonen. In de open raadpleging zijn deelnemers uit Gelderland en Overijssel sterk oververtegenwoordigd.
- Deelnemers die dichtbij het spoor wonen:* Ook hebben we aan deelnemers gevraagd wat de afstand is van hun huis tot aan een spoorlijn. De figuur hiernaast geeft hiervan de uitkomsten weer. De gesloten raadpleging is zowel ingevuld door deelnemers die dicht bij een spoorlijn wonen als deelnemers die verder van een spoorlijn wonen.
- Aan de open raadpleging deden relatief veel mensen mee die binnen 500 meter van het spoor wonen.

Figuur 2.3. Samenstelling van de respondenten naar provincie en afstand woning tot spoorlijn

Gesloten raadpleging/panel en open raadpleging

Provincie	Aandeel NL*	Gesloten raadpleging (panel)** (n=1.410)	Open raadpleging** (n=5.792)
Drenthe	3%	3%	1%
Flevoland	2%	2%	2%
Friesland	4%	4%	1%
Gelderland	12%	11%	39%
Groningen	3%	3%	1%
Limburg	6%	6%	1%
Noord-Brabant	15%	15%	4%
Noord-Holland	17%	17%	6%
Overijssel	7%	6%	28%
Utrecht	8%	8%	5%
Zeeland	2%	2%	1%
Zuid-Holland	21%	22%	12%
Afstand woning tot spoorlijn			
0 tot 500 meter		16%	36%
500 meter tot 1 kilometer		25%	19%
1 tot 2 kilometer		23%	17%
Meer dan 2 kilometer		35%	27%

* Bron: CBS. Leeftijd als aandeel van de inwoners van 16 jaar en ouder.

** Totaal percentages kunnen afwijken van 100% door deelnemers die kozen voor 'Weet ik niet / zeg ik liever niet' en afronding.





3

Voorkeuren bij keuzes over goederenvervoer per trein

- Waar moet de overheid rekening mee houden bij het maken van keuzes over goederenvervoer per trein? En waarom?
- 3.1. Gemiddelde prioritering van de negen opties door deelnemers uit het panel
- 3.2. Drie perspectieven op waar de overheid rekening mee moet houden bij keuzes over goederenvervoer per trein volgens paneldeelnemers
- 3.3. Gemiddelde prioritering van de negen opties door deelnemers aan de open raadpleging
- 3.4. Vijf perspectieven op waar de overheid rekening mee moet houden bij keuzes over goederenvervoer per trein volgens deelnemers aan de open raadpleging
- 3.5. Motivaties van deelnemers bij hun keuzes over waar de overheid rekening mee moet houden bij keuzes over goederenvervoer per trein

1

Samenvatting

2

Aanleiding, opzet
en respons

3

Over keuzes over
goederenvervoer
per trein

4

Over de
samenwerking
met Duitsland

5

Over voordelen,
nadelen, kansen
en zorgen

6

Over de
raadpleging

7

Methodologie

8

Bijlagen

3.1 Gemiddelde prioritering van de negen opties door deelnemers uit het panel

- Uitleg: hoe deze resultaten te lezen?
- Prioritering totaal, voor gesloten en open raadpleging
- Prioritering naar gender
- Prioritering naar leeftijdsgroep
- Prioritering naar opleidingsniveau
- Prioritering naar afstand woning tot een spoorlijn
- Prioritering naar woonomgeving
- Prioritering naar provincie

De hoofdvraag van deze PWE-raadpleging was waar de overheid rekening mee moet houden bij keuzes over goederenvervoer per spoor

- **Doel:** Deze PWE-keuzetaak in Figuur 3.1 heeft als doel inzicht te krijgen in de prioriteit die deelnemers geven aan negen doelen waar de overheid rekening mee kan houden bij keuzes over goederenvervoer per trein.
- **Keuzesituatie:** Deelnemers verdeelden 45 punten over negen doelen. Elke deelnemer kreeg deze in willekeurige volgorde te zien. In Figuur 4.1 van boven naar beneden, van links naar rechts:
 - ‘Zorg dat goederen zoveel mogelijk op een manier worden vervoerd die goed is voor het klimaat.’
 - ‘Zorg dat goederen zoveel mogelijk op de meest veilige manier worden vervoerd.’
 - ‘Zorg dat trajecten waarover goederen worden vervoerd zo veilig mogelijk zijn.’
 - ‘Zorg dat het vervoer van goederen voor zo weinig mogelijk files zorgt op de snelweg.’
 - ‘Zorg dat mensen zo min mogelijk overlast hebben door geluid en trillingen van vervoer van goederen.’
 - ‘Zorg dat er zoveel mogelijk nieuwe woningen kunnen worden gebouwd.’
 - ‘Zorg dat keuzes over goederen bedrijven zoveel mogelijk helpen.’
 - ‘Zorg dat er zoveel mogelijk ruimte is om het aantal reizigerstreinen te laten groeien.’
 - ‘Zorg dat het landschap zo min mogelijk verandert door meer vervoer van goederen.’
- **Extra informatie:** Onder de roze informatieknoppen konden deelnemers aanvullende informatie lezen over ieder doel.
- **Motivatie:** Deelnemers konden na het toekennen van de punten hun keuzes toelichten.

Figuur 3.1. De keuzetaak over doelen waar de overheid rekening mee kan houden bij keuzes over goederenvervoer per spoor

Deel 2: Waar moet de overheid rekening mee houden bij het maken van keuzes over goederenvervoer per spoor?

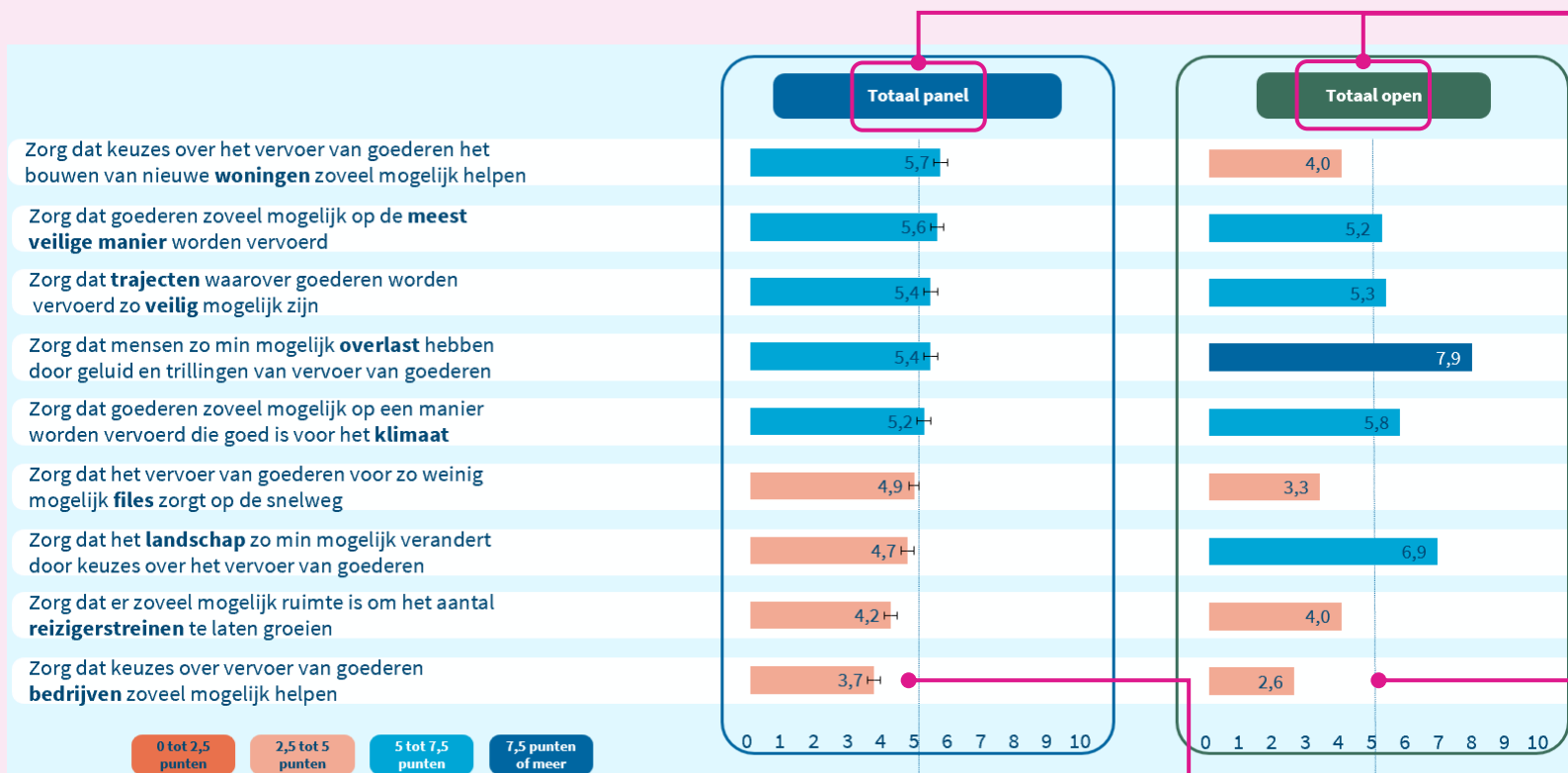
Gebruik de **+** en **-** knoppen om punten aan opties te geven. Klik op de **i**-knop voor meer informatie.

Verdeel 45 punten over de opties

Zorg dat goederen zoveel mogelijk op een manier worden vervoerd die goed is voor het klimaat i - 0 +	Zorg dat goederen zoveel mogelijk op de meest veilige manier worden vervoerd i - 0 +	Zorg dat trajecten waarover goederen worden vervoerd zo veilig mogelijk zijn i - 0 +
Zorg dat het vervoer van goederen voor zo weinig mogelijk files zorgt op de snelweg i - 0 +	Zorg dat mensen zo min mogelijk overlast hebben door geluid en trillingen van vervoer van goederen i - 0 +	Zorg dat er zoveel mogelijk nieuwe woningen kunnen worden gebouwd i - 0 +
Zorg dat keuzes over vervoer van goederen bedrijven zo veel mogelijk helpen i - 0 +	Zorg dat er zo veel mogelijk ruimte is om het aantal reizigerstreinen te laten groeien i - 0 +	Zorg dat het landschap zo min mogelijk verandert door meer vervoer van goederen i - 0 +



Figuur 3.2. Voorbeeld uitkomsten met uitleg



Gemiddelden voor alle inwoners

- We presenteren eerst voor *alle* deelnemers die hun mening hebben gegeven de gemiddelde inzet per optie. We laten de twee varianten zien: de representatieve en de open raadpleging.
- Het aantal deelnemers dat een vraag heeft ingevuld verschilt per vraag. Dit komt doordat deelnemers 'zeg ik liever niet' konden invullen bij de vragen en doordat verschillende vragen niet verplicht waren in de open raadpleging.

Uitgangswaarde

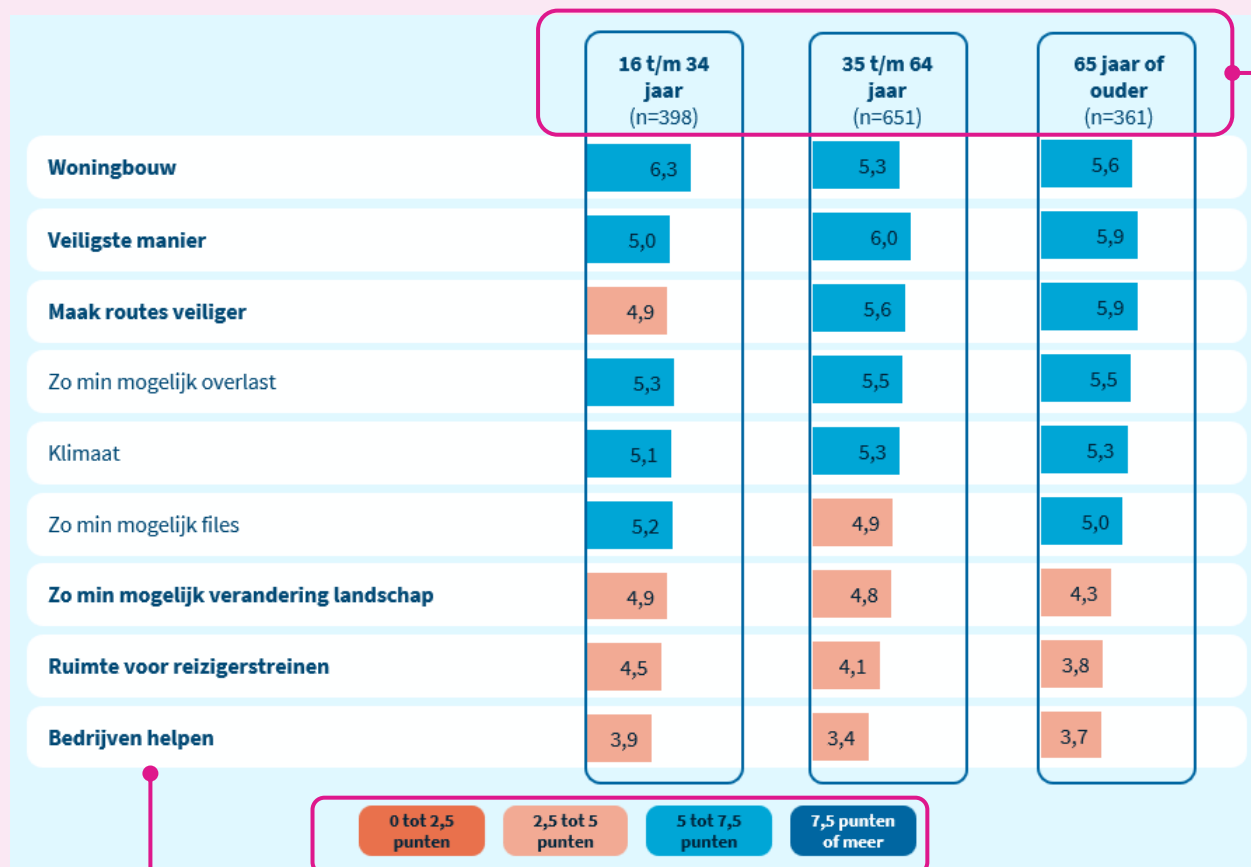
- Als deelnemers aan alle 9 opties evenveel punten toekennen (alles even belangrijk vinden), dan zou elke optie 5 punten krijgen (45 gedeeld door 9). Dit noemen we ook wel de *uitgangswaarde*.

Betrouwbaarheidsinterval

- Als je een algemene uitspraak op basis van een steekproef wilt doen, is er altijd een mate van onzekerheid. Als alle inwoners van Nederland mee zouden doen, dan bevinden de uitkomsten zich met 95% zekerheid in het waardebereik van dit (lichtblauwe) betrouwbaarheidsinterval. Als het betrouwbaarheidsinterval van één doel niet overlapt met de waarde van een ander doel, dan is het verschil tussen deze doelen *significant*. In dit voorbeeld verschillen de bovenste vijf doelen niet van elkaar. De volgorde van deze twee doelen zou ook omgekeerd kunnen zijn als alle Nederlanders zouden meedoen aan dit onderzoek.



Figuur 3.3. Voorbeeld uitkomsten met uitleg



Verschillende subgroepen

- We laten de gemiddelde puntenverdeling zien voor verschillende subgroepen.
- Bij elke subgroep laten we zien hoe groot deze groep is ten opzichte van het totaal aantal deelnemers. De percentages kunnen afwijken van 100%, omdat sommige deelnemers hebben aangegeven het niet te weten of de vraag hebben overgeslagen.
- In de toelichting bij de tabellen benoemen we alleen de verschillen die statistisch significant zijn.

Een statistisch significant verschil

- Er is getoetst of de voorkeuren van verschillende groepen significant van elkaar verschillen ($p < 0,05$). De doelen waarbij er een statistisch significant verschil is zijn dikgedrukt.



De doelen rondom woningbouw, veiligheid, overlast en klimaat worden het hoogst geprioriteerd door het panel. Deelnemers aan de open raadpleging geven sterke prioriteit aan overlast, landschap en klimaat

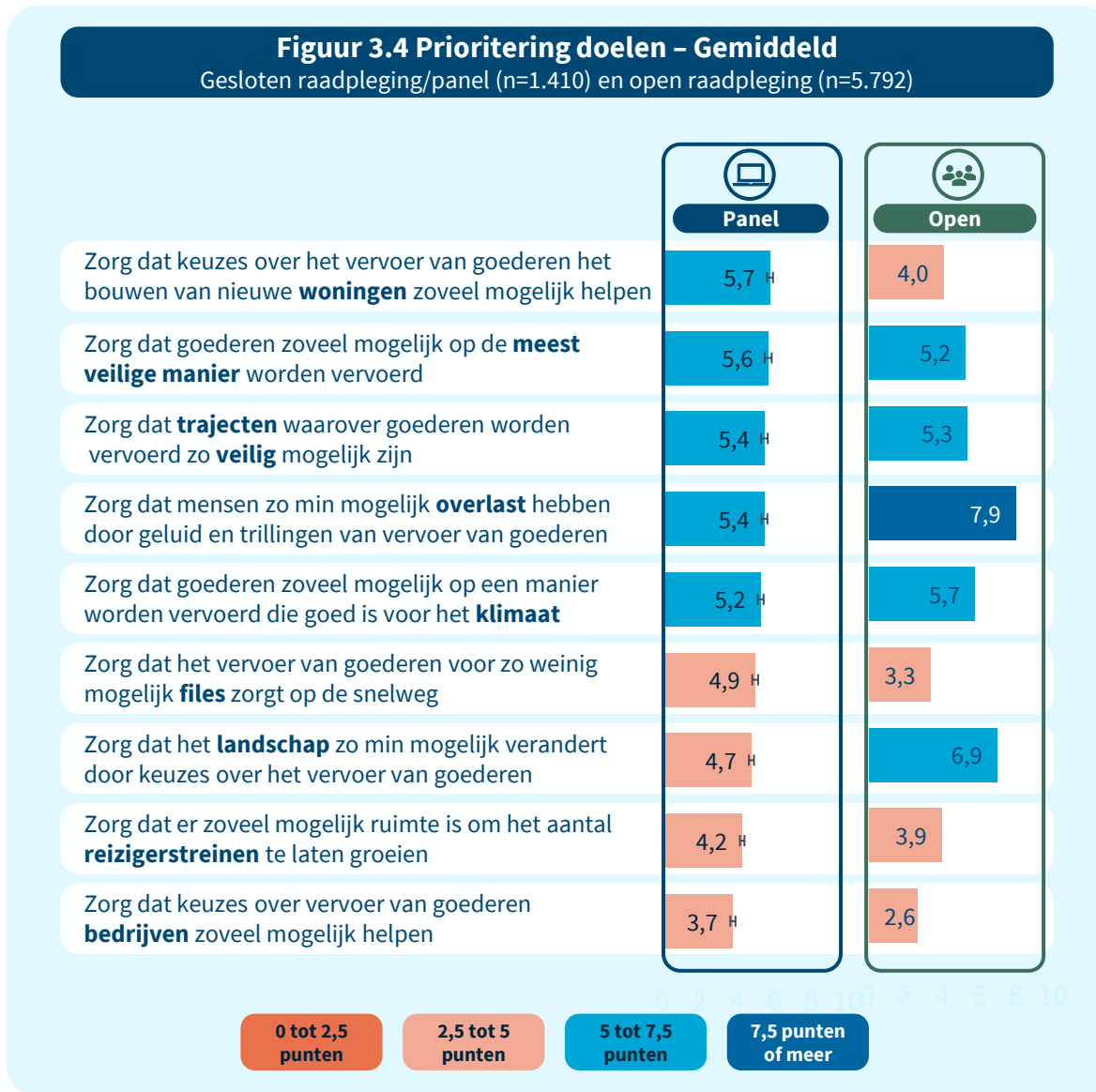
- Hiernaast staat aangegeven hoeveel punten de gemiddelde deelnemer aan het panel en de open raadpleging gaf aan de negen doelen.

Prioriteiten van deelnemers uit het panel

- Het panel laat zien dat de gemiddelde Nederlander de doelen ‘zoveel mogelijk nieuwe woningen’, ‘veiligste modaliteit’, ‘veilige trajecten’, ‘zo min mogelijk overlast’ en ‘zo goed mogelijk voor het klimaat’ het hoogst prioriteert. We weten alleen niet in welke volgorde de gemiddelde Nederlander deze doelen prioriteert omdat de betrouwbaarheidsintervallen (de hekjes) overlappen. Als alle Nederlanders mee zouden doen aan de PWE, dan is er een goede kans dat deze vijf doelen in een andere volgorde zouden worden geprioriteerd.
- Opgemerkt moet worden dat het onderwerp veiligheid er veruit bovenuit springt als je de twee veiligheidsdoelen samen neemt.
- De doelen: ‘helpen van bedrijven’, ‘ruimte in reizigerstreinen’ en ‘voorkomen van files’ worden laag geprioriteerd in de panelraadpleging en de open raadpleging.

Prioriteiten van deelnemers uit de open raadpleging

- In de open raadpleging worden drie doelen relatief sterk geprioriteerd vergeleken met de panelraadpleging: ‘zo min mogelijk overlast’, ‘zo min mogelijk verandering van het landschap’ en ‘zo goed mogelijk voor het klimaat’.



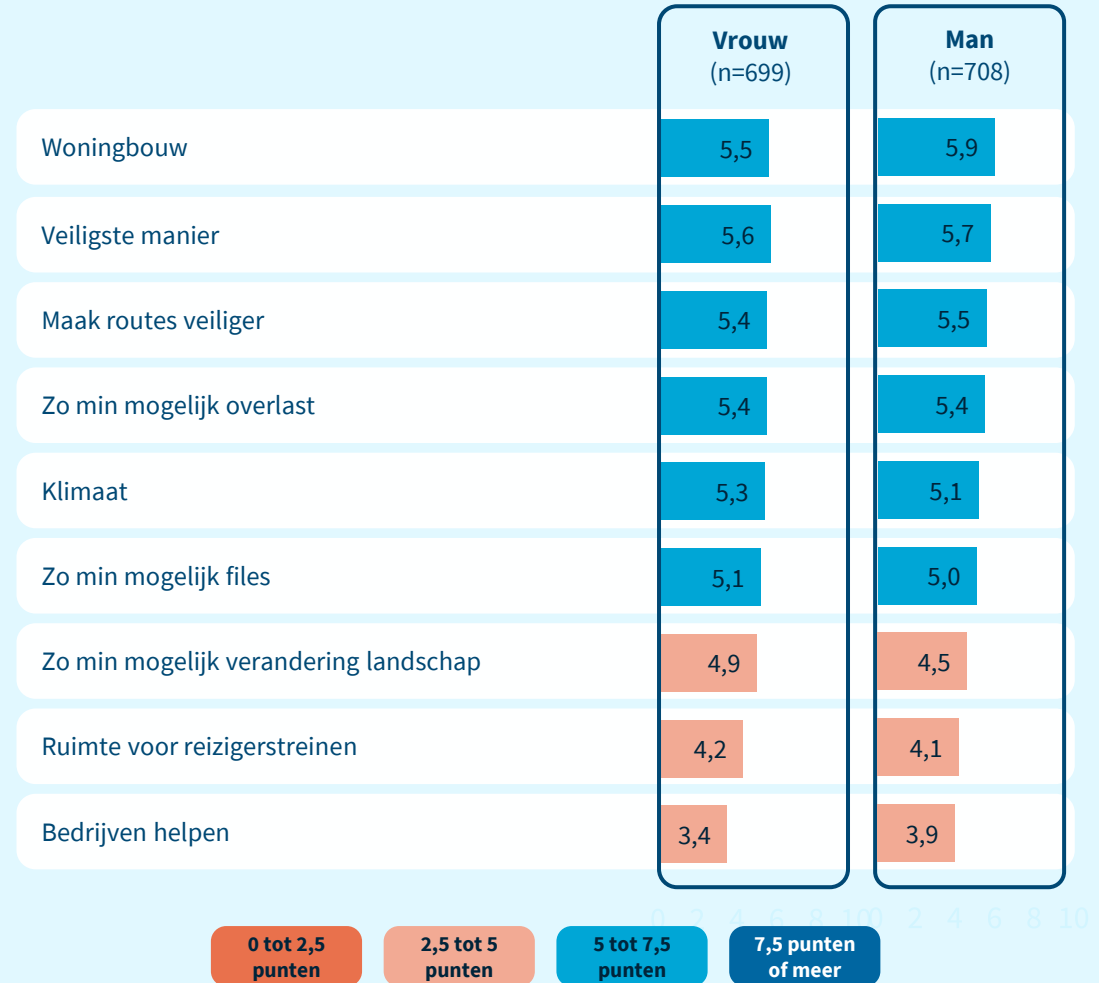


Er zijn geen substantiële verschillen in de prioritering van de doelen tussen mannen en vrouwen

- Het figuur hiernaast laat zien hoe de gemiddelde paneldeelnemer de verschillende doelen prioriteert, verdeeld naar gender.
- Er is getoetst of mannen en vrouwen de doelen anders prioriteren. Hieruit blijkt geen statistisch significant verschil ($p < 0,05$) voor alle negen doelen. Inwoners van beide genders prioriteren de doelen vergelijkbaar.
- Beide genders geven de laagste prioriteit aan de doelen over het ‘zoveel mogelijk helpen van bedrijven’ en het ‘zoveel mogelijk laten groeien van het aantal reizigerstreinen’.

Figuur 3.5. Prioritering doelen – Naar gender

Gesloten raadpleging/panel (n=1.407)



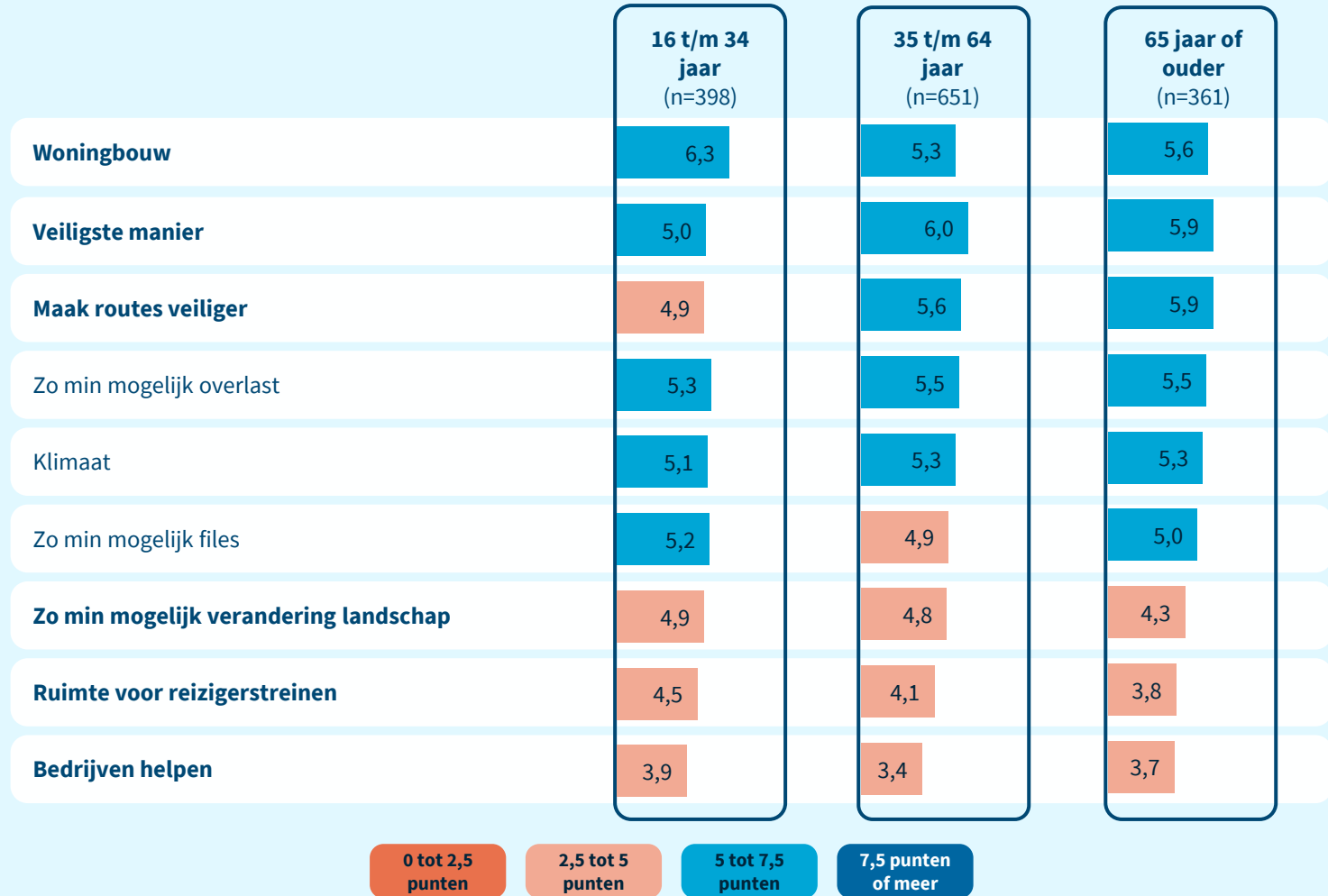


Jongeren zetten relatief het meest in op het doel over nieuwe woningen

- Het figuur hiernaast laat zien hoe de gemiddelde paneldeelnemer de verschillende doelen prioriteert, uitgesplitst naar leeftijdsgroepen.
- Er is getoetst of deelnemers met verschillende leeftijden de doelen anders prioriteren. Hieruit blijkt een statistisch significant verschil ($p < 0,05$) voor zes doelen. Deze zijn dikgedrukt in het figuur.
- Inwoners **jonger dan 35 jaar** zetten relatief veel in op het doel over 'zoveel mogelijk hulp voor nieuwe woningen'. En zetten juist relatief weinig in op het 'zo veilig mogelijk vervoeren van goederen' en 'zo veilig mogelijke trajecten' in vergelijking met de andere leeftijdsgroepen.
- Inwoners van **35 tot en met 64 jaar** zetten relatief weinig in op 'het zoveel mogelijk helpen van bedrijven' vergeleken met de andere leeftijdsgroepen. En juist relatief veel op 'veilig vervoer'.
- Inwoners van **65 jaar of ouder** zetten relatief weinig in op de doelen over 'zo min mogelijk verandering van het landschap' en 'zoveel mogelijk ruimte om het aantal reizigerstreinen te laten groeien' in vergelijking met de andere leeftijdsgroepen. En juist relatief veel op 'veilig vervoer' en 'veilige trajecten'.

Figuur 3.6. Prioritering doelen – Naar leeftijd

Gesloten raadpleging/panel (n= 1.410)



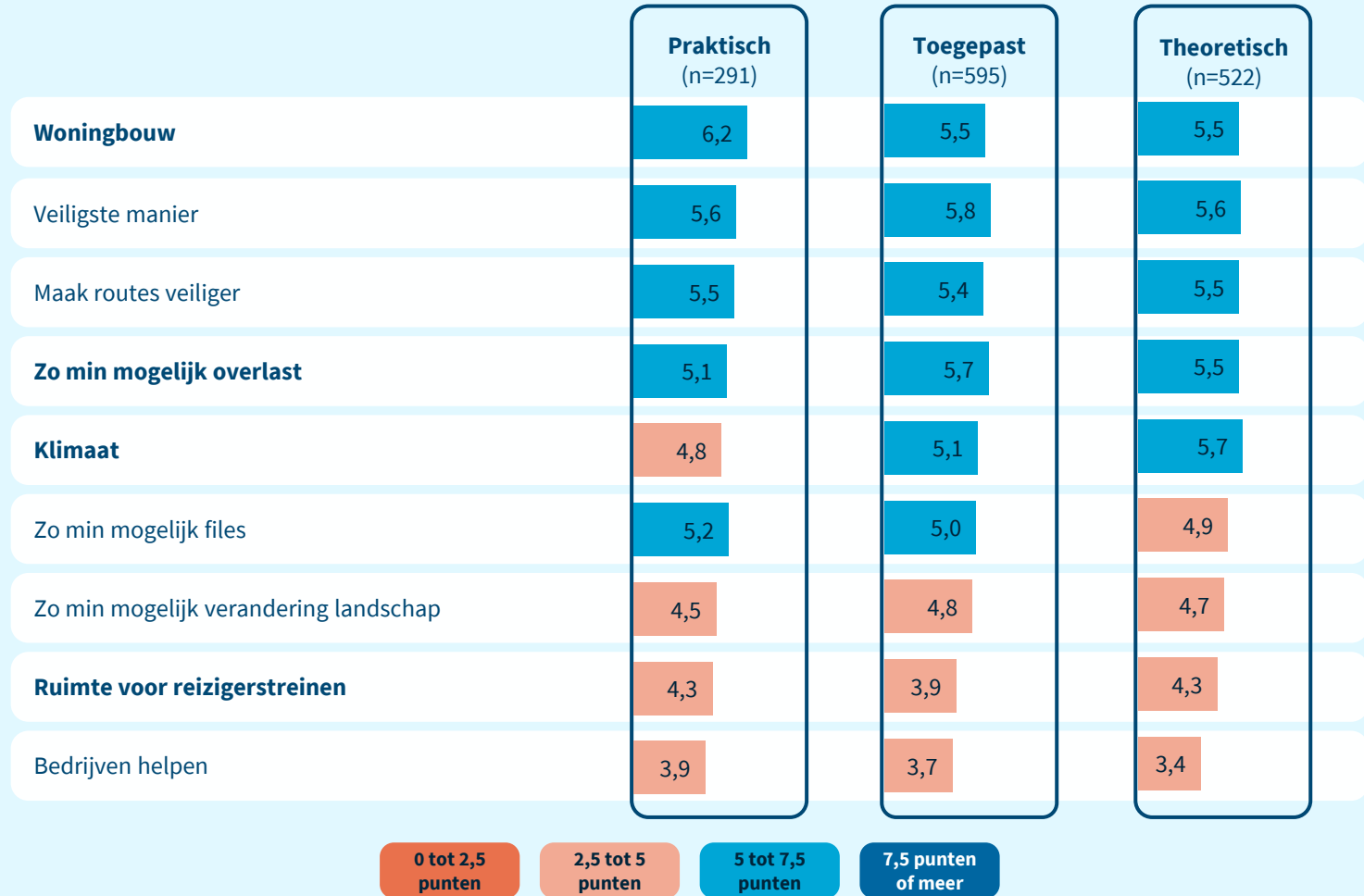


Praktisch opgeleiden zetten relatief het meest in op het doel over nieuwe woningen, theoretisch opgeleiden op vervoer dat goed is voor het klimaat

- Hiernaast laat het figuur zien hoe de gemiddelde paneldeelnemer de verschillende doelen prioriteert, verdeeld naar opleidingsniveau.
- Er is getoetst of deelnemers met verschillende opleidingsniveaus de doelen anders prioriteren. Hieruit blijkt een statistisch significant verschil ($p < 0,05$) voor vier doelen. Deze zijn dikgedrukt in het figuur.
- Inwoners met een **praktisch** opleidingsniveau zetten relatief veel in op keuzes die ‘goed zijn voor de woningbouw’. En zetten juist relatief weinig in op ‘zo min mogelijk overlast door geluid en trillingen’ vergeleken met inwoners met andere opleidingsniveaus.
- Inwoners met een **toegepast** opleidingsniveau zetten relatief weinig in op het doel over ‘zoveel mogelijk ruimte om het aantal reizigerstreinen te laten groeien’.
- Inwoners met een **theoretisch** opleidingsniveau zetten relatief veel in op ‘zoveel mogelijk vervoeren op een manier die goed is voor het klimaat’ vergeleken met inwoners met andere opleidingsniveaus.

Figuur 3.7. Prioritering doelen – Naar opleiding

Gesloten raadpleging/panel (n= 1.408)



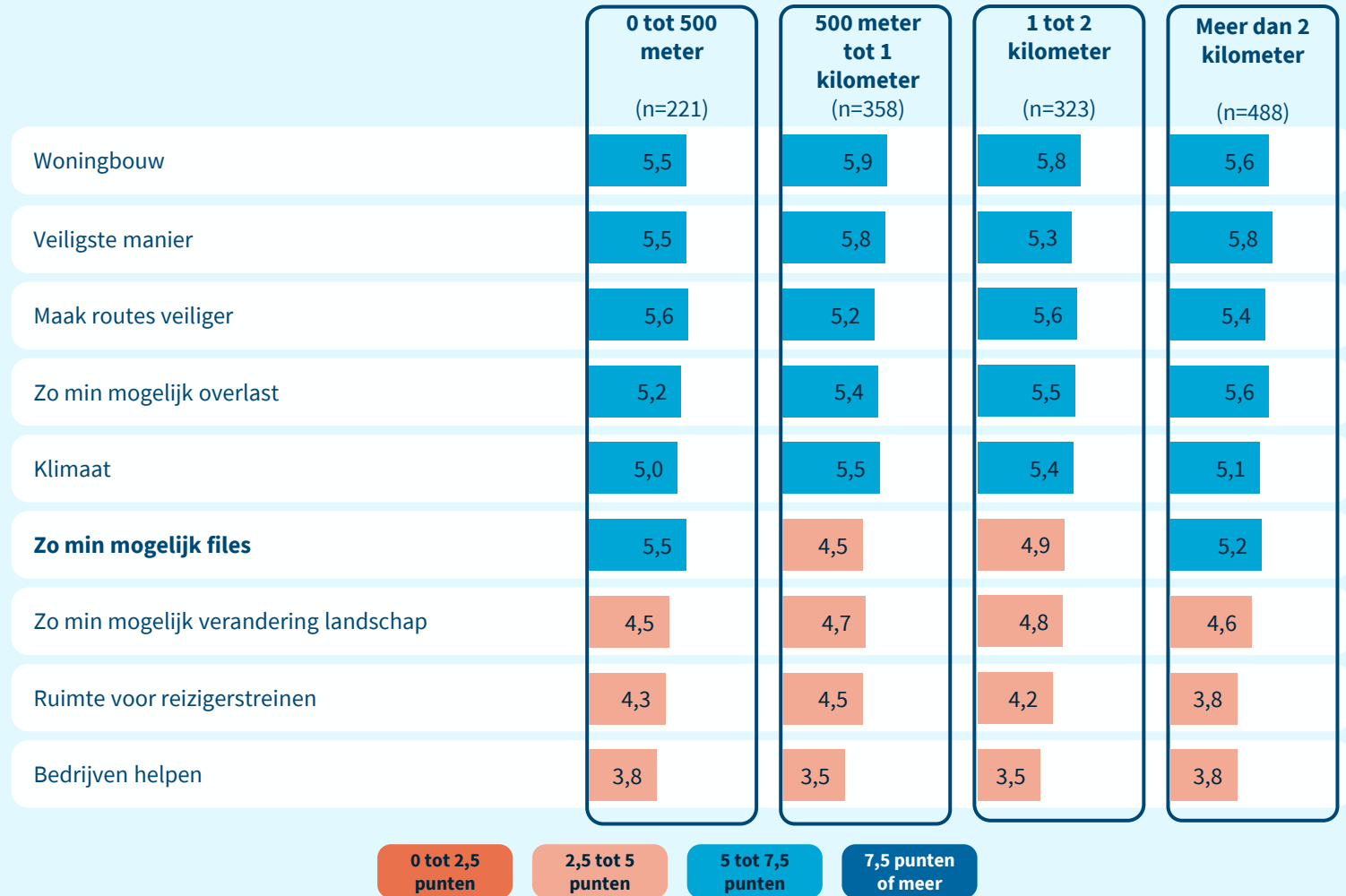


Slechts op één doel (over files) verschilt de prioritering substantieel tussen inwoners die dichtbij of verder weg van een spoorlijn wonen

- Het figuur hiernaast laat zien hoe de gemiddelde paneldeelnemer de verschillende doelen prioriteert. Uitgesplitst naar afstand van hun woning tot een spoorlijn.
- Er is getoetst of deelnemers die verder of dichterbij een spoorlijn wonen de doelen anders prioriteren. Hieruit blijkt een statistisch significant verschil ($p < 0,05$) voor één doel. Dit doel is dikgedrukt in het figuur.
- Inwoners die het dichtst bij een spoorlijn wonen (0 tot 500 meter) zetten relatief het meest in op het doel over 'zo weinig mogelijk files op de snelweg'. Inwoners die 500 meter tot 1 kilometer van een spoorlijn wonen zetten hier juist het minst op in vergeleken met inwoners die op andere afstanden van een spoorlijn wonen.

Figuur 3.98 Prioritering doelen – Naar afstand woning tot spoor

Gesloten raadpleging/panel (n= 1.390)



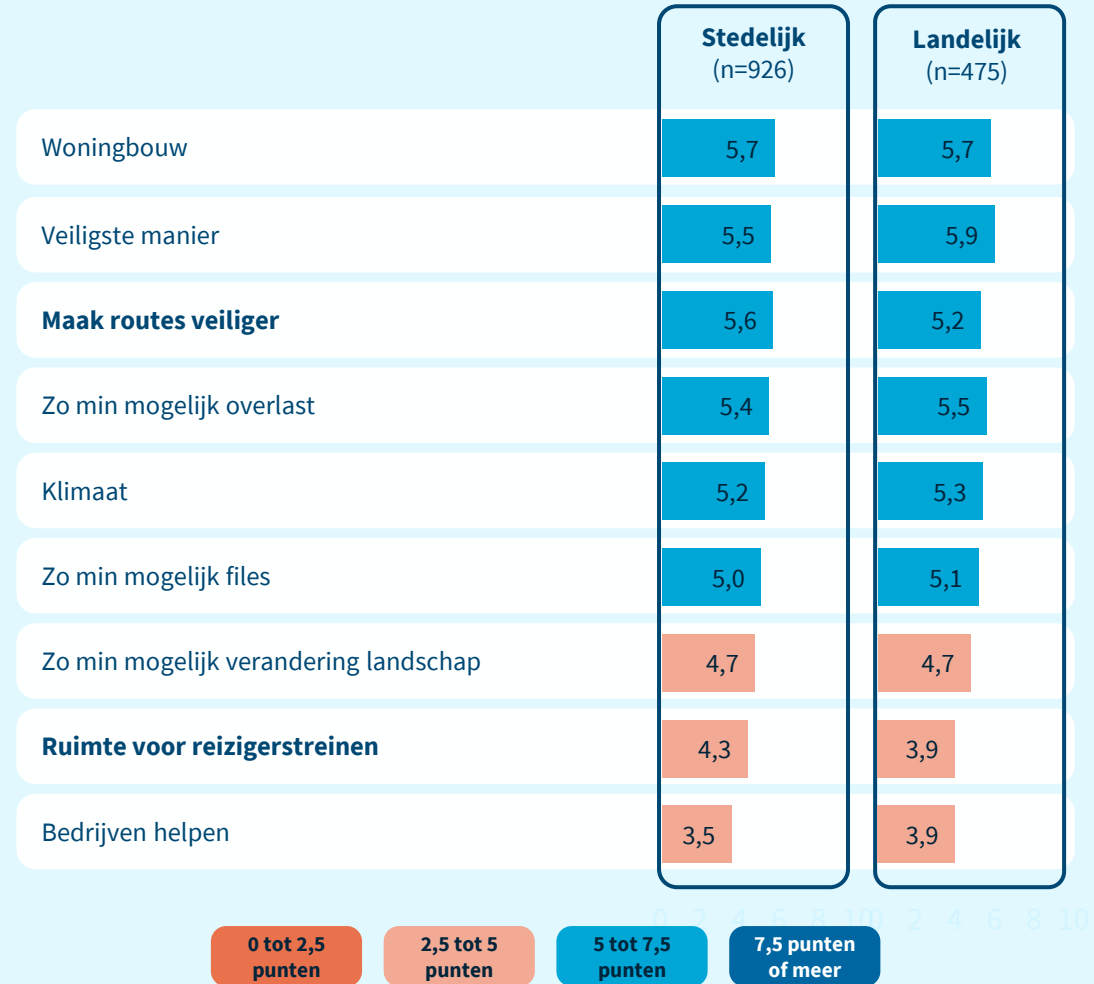


Slechts op twee doelen (over goederen veilig vervoeren en groei van reizigerstreinen) verschilt de prioritering substantieel tussen inwoners in landelijk en stedelijk gebied wonen

- Het figuur hiernaast laat zien hoe de gemiddelde paneldeelnemer de verschillende doelen prioriteert, verdeeld naar een stedelijke of landelijke woonomgeving.
- Er is getoetst of deelnemers met een stedelijke of landelijke woonomgeving de doelen anders prioriteren. Hieruit blijkt een statistisch significant verschil ($p < 0,05$) voor twee doelen. Deze zijn dikgedrukt in het figuur.
- Inwoners die in stedelijk gebied wonen zetten relatief veel in op 'trajecten zo veilig mogelijk maken' en op 'het aantal reizigerstreinen zoveel mogelijk te laten groeien' in vergelijking met inwoners die wonen in landelijk gebied.

Figuur 3.9. Prioritering doelen – Naar woonomgeving

Gesloten raadpleging/panel (n=1.401)





In het panel zijn er geen grote verschillen tussen inwoners uit verschillende provincies

- Hiernaast laat het figuur zien hoe de gemiddelde deelnemer aan de gesloten raadpleging de verschillende doelen prioriteert, verdeeld naar provincie.
- Als we de twee veiligheidsdoelen optellen, scoort veiligheid het hoogst in alle provincies.
- ‘Bedrijven helpen’ en ‘ruimte voor reizigerstreinen’ scoren laag in alle provincies behalve Flevoland.
- Paneldeelnemers uit Groningen kennen sterke prioriteit toe aan het klimaatdoel, terwijl dit doel minder prioriteit krijgt van deelnemers uit Flevoland, Friesland, Overijssel en Zeeland.

Figuur 3.10 Prioritering doelen – Naar provincie

Gesloten raadpleging/panel (n= 1.408)

	Drenthe	Flevoland	Friesland	Gelderland	Groningen	Limburg	Noord-Brabant	Noord-Holland	Overijssel	Utrecht	Zeeland	Zuid-Holland
Woningbouw	5,4	4,2	5,9	5,2	5,3	5,7	5,4	5,5	5,5	6,2	7,6	6,2
Veiligste manier	5,5	5,3	6,2	5,8	5,8	5,8	6,2	5,3	6,0	5,3	4,9	5,4
Maak routes veiliger	5,4	5,4	5,7	5,2	4,8	5,7	5,3	5,6	5,8	5,3	5,0	5,5
Zo min mogelijk overlast	5,0	5,6	6,4	5,2	5,3	4,7	5,6	5,1	5,8	5,8	6,5	5,4
Klimaat	5,4	4,4	3,9	5,8	7,9	5,2	5,0	5,9	4,2	5,1	4,2	5,0
Zo min mogelijk files	5,1	4,9	4,6	5,2	4,2	4,6	4,8	5,1	5,0	4,8	6,7	5,3
Zo min mogelijk verandering landschap	4,2	4,6	4,8	5,0	5,4	5,5	4,5	4,6	4,7	4,9	3,1	4,5
Ruimte voor reizigerstreinen	4,9	5,6	3,6	3,7	3,9	4,4	4,3	4,4	4,5	4,2	3,2	4,0
Bedrijven helpen	4,0	5,0	3,9	3,9	2,3	3,4	3,8	3,5	3,4	3,4	3,7	3,7

0 tot 2,5
punten

2,5 tot 5
punten

5 tot 7,5
punten

7,5 punten
of meer

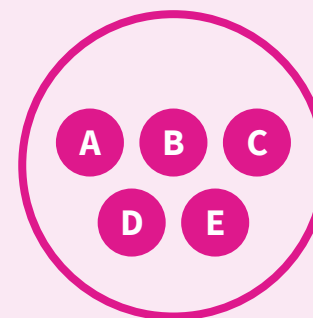


3.2 Drie perspectieven op waar de overheid rekening mee moet houden bij keuzes over goederenvervoer per trein volgens paneldeelnemers

- Uitleg van de analyse Latente Klasse Cluster Analyse (LKCA)
- Overzicht: Drie perspectieven op waar de overheid rekening mee moet houden bij keuzes over goederenvervoer per trein
- Groep 1: *‘Woningbouw stimuleren’*
- Groep 2: *‘De economie prioriteren’*
- Groep 3: *‘Omgevingsrisico’s beperken’*

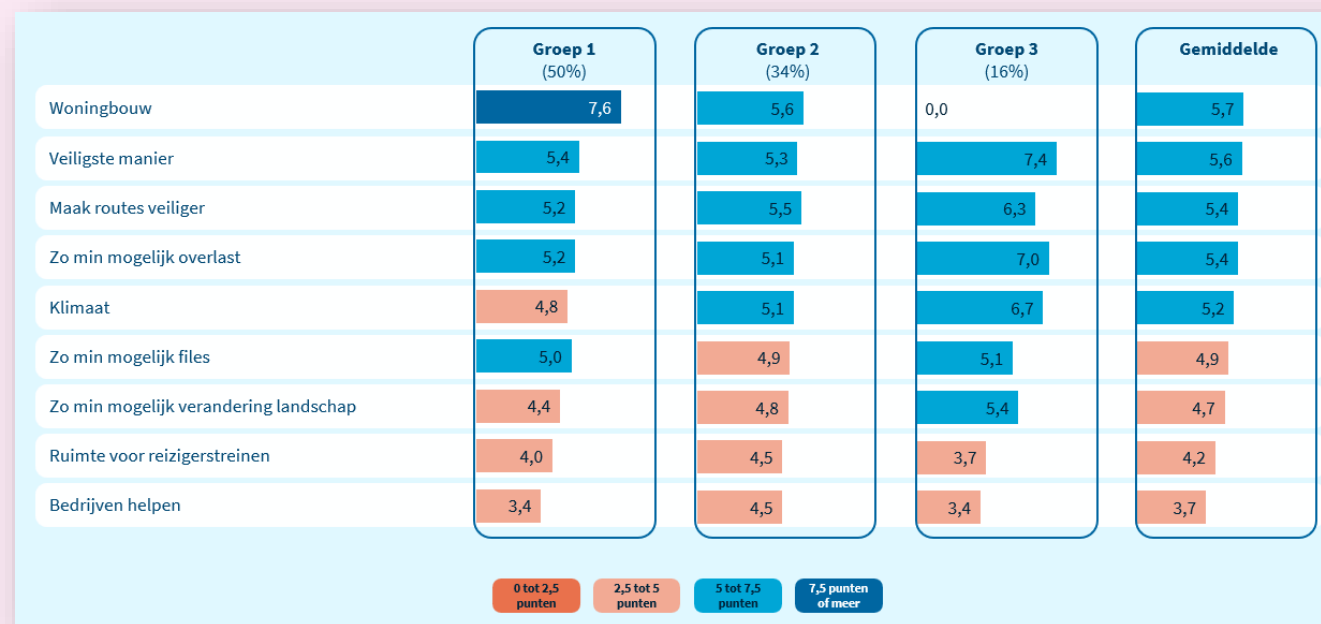
Introductie tot LKCA

- **Wat is een LKCA?** De Latente Klasse Cluster Analyse (LKCA) is een statistische techniek waarmee we op zoek gaan naar een samenhang in de antwoorden van deelnemers. De methode zoekt naar groepen deelnemers die heel vergelijkbare voorkeuren hebben en die juist zoveel mogelijk verschillen van andere groepen. De methode zoekt zelf naar de meest passende manier om deze groepen in te delen; vermoedens spelen geen rol.
- **Waarom deze analyse?** We hebben gezien dat demografische kenmerken deels verklarend zijn voor de voorkeuren van inwoners. De LKCA zoekt naar of we op een andere manier relevante groepen kunnen onderscheiden.
- **Drie groepen deelnemers:** De LKCA geeft aan dat de deelnemers in drie groepen kunnen worden opgedeeld die een verschillend perspectief hebben op waar de overheid rekening mee moet houden bij het maken van keuzes over goederenvervoer per trein. Op de volgende pagina laten we de scores van deze drie groepen zien. Op de pagina's gaan we verder in op de voorkeuren en de kenmerken van elk van de drie groepen.



Introductie tot LKCA

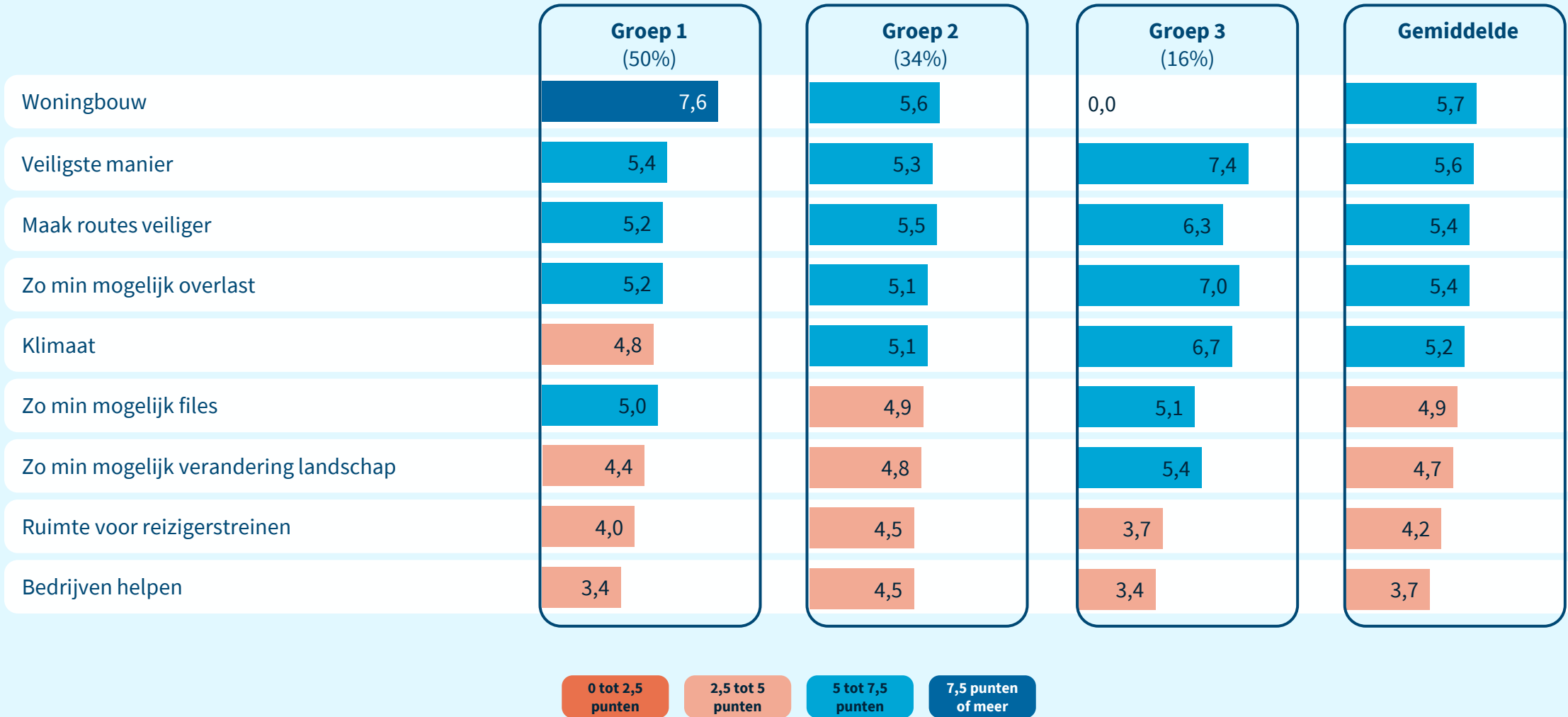
Figuur 3.11. Voorbeeld van uitkomsten van LKCA



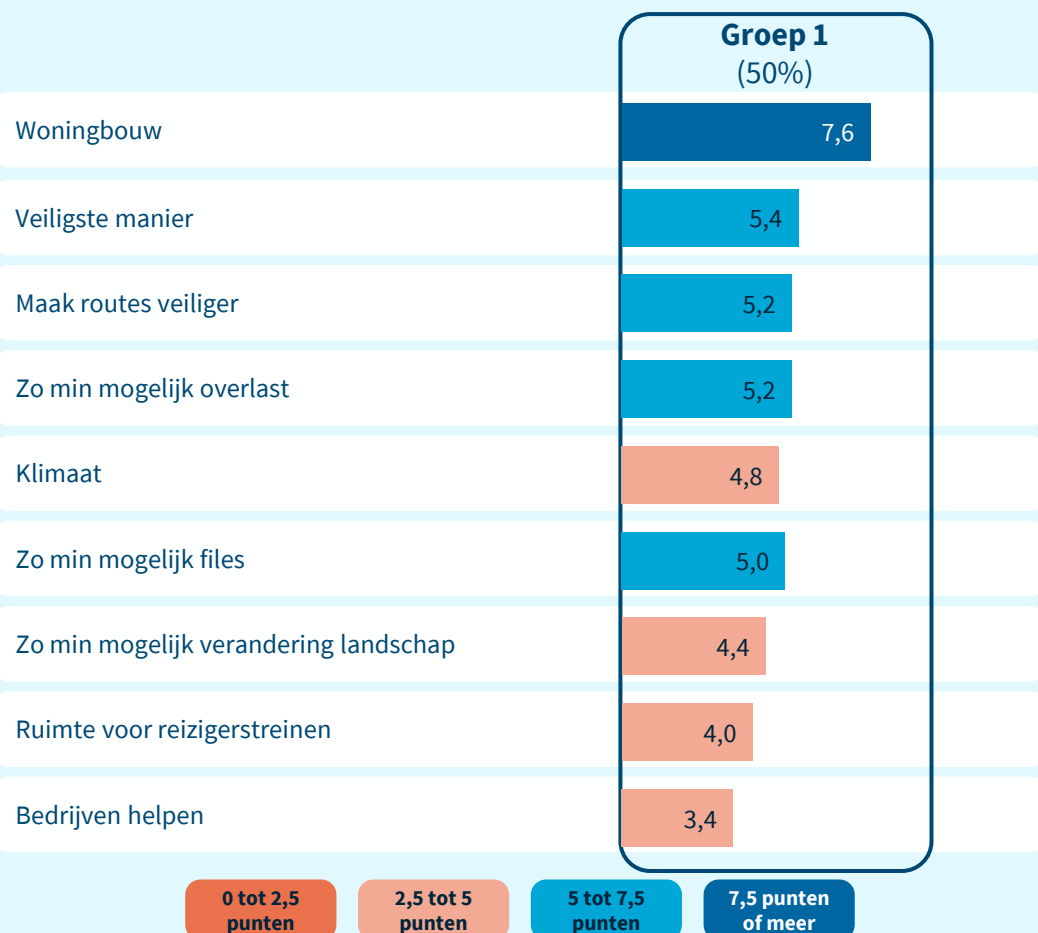
Figuur 3.12. Drie groepen die de doelen verschillend prioriteren – Overzicht
Gesloten raadpleging



Gesloten raadpleging



Figuur 3.13. Gemiddelde resultaten groep 1 - LKCA



Toelichting

De eerste groep bestaat uit 50% van de deelnemers aan de gesloten raadpleging.

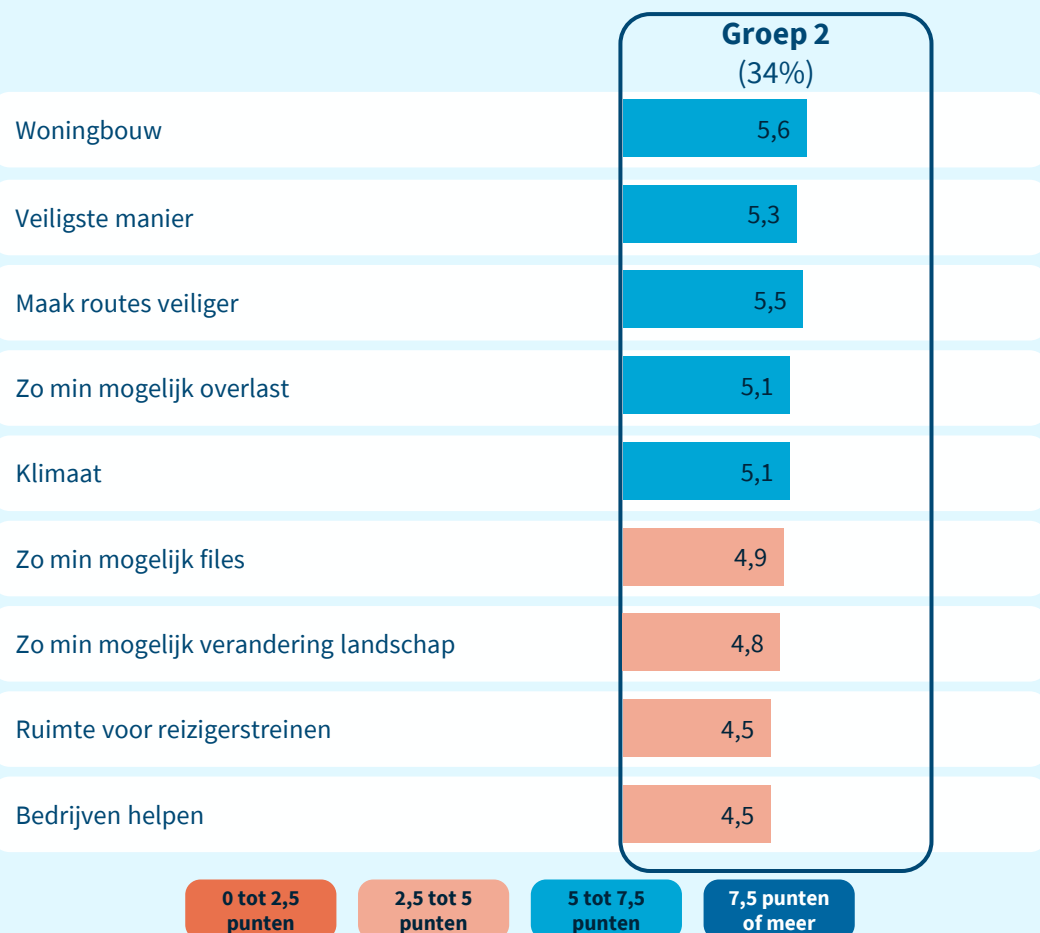
Keuzes

Vergeleken met de andere groepen vinden mensen in deze groep dat de overheid bij keuzes over goederenvervoer relatief veel rekening moet houden met 'het bouwen van nieuwe woningen'. Aan bijna alle andere doelen kennen ze net iets minder prioriteit toe dan de gemiddelde deelnemer.

Kenmerken

In deze groep zitten relatief veel deelnemers van 16 tot en met 44 jaar.

Figuur 3.14. Gemiddelde resultaten groep 2 - LKCA



Toelichting

De tweede groep bestaat uit 34% van de deelnemers aan de gesloten raadpleging.

Keuzes

Vergeleken met de andere groepen, lijkt deze groep het sterkst op de **gemiddelde inwoner**.

De mensen in deze groep zetten relatief veel in op 'het laten groeien van het aantal reizigerstreinen' en 'het helpen van bedrijven' in vergelijking met andere groepen.

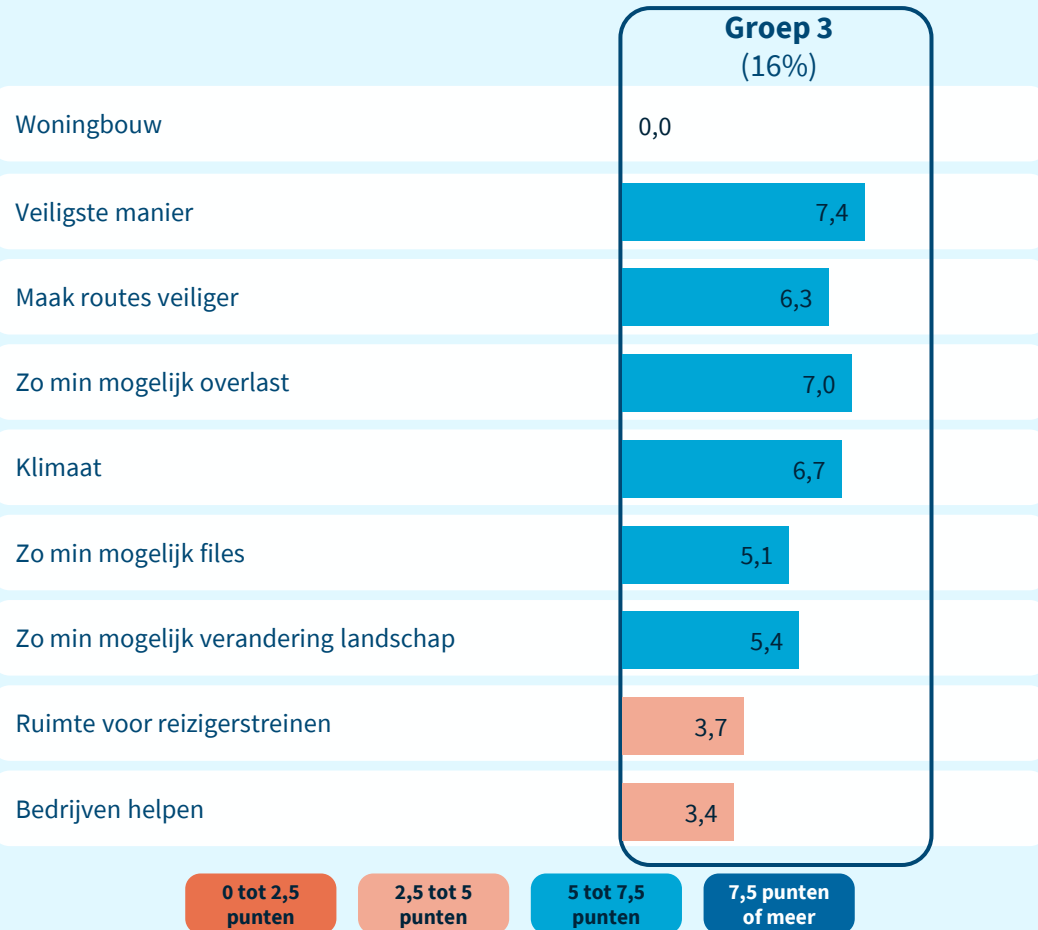
Kenmerken

In deze groep zitten relatief veel deelnemers van 45 tot en met 64 jaar. Ook zitten in deze groep relatief veel deelnemers die praktisch of toegepast opgeleid zijn.



Groep 3: 'Omgevingsrisico's beperken'

Figuur 3.15. Gemiddelde resultaten groep 3 - LKCA



Toelichting

De derde groep bestaat uit 16% van de deelnemers aan de gesloten raadpleging.

Keuzes

Mensen in deze groep vinden dat de overheid geen rekening moet houden met 'het bouwen van nieuwe woningen' bij keuzes over goederenvervoer. Ook hoeft er van hen weinig aandacht te zijn voor 'het laten groeien van het aantal reizigerstreinen'.

Binnen deze groep vinden mensen dat er juist veel rekening gehouden moet worden met drie soorten omgevingsrisico's en daarom zetten zij in op:

- 'Rekening houden met veiligheid';
- 'Rekening houden met overlast gevend geluid en trillingen';
- 'Rekening houden met het klimaat'.

Kenmerken

In deze groep zitten relatief veel deelnemers die 65 jaar of ouder zijn. Ook zitten in deze groep relatief veel deelnemers die theoretisch opgeleid zijn.



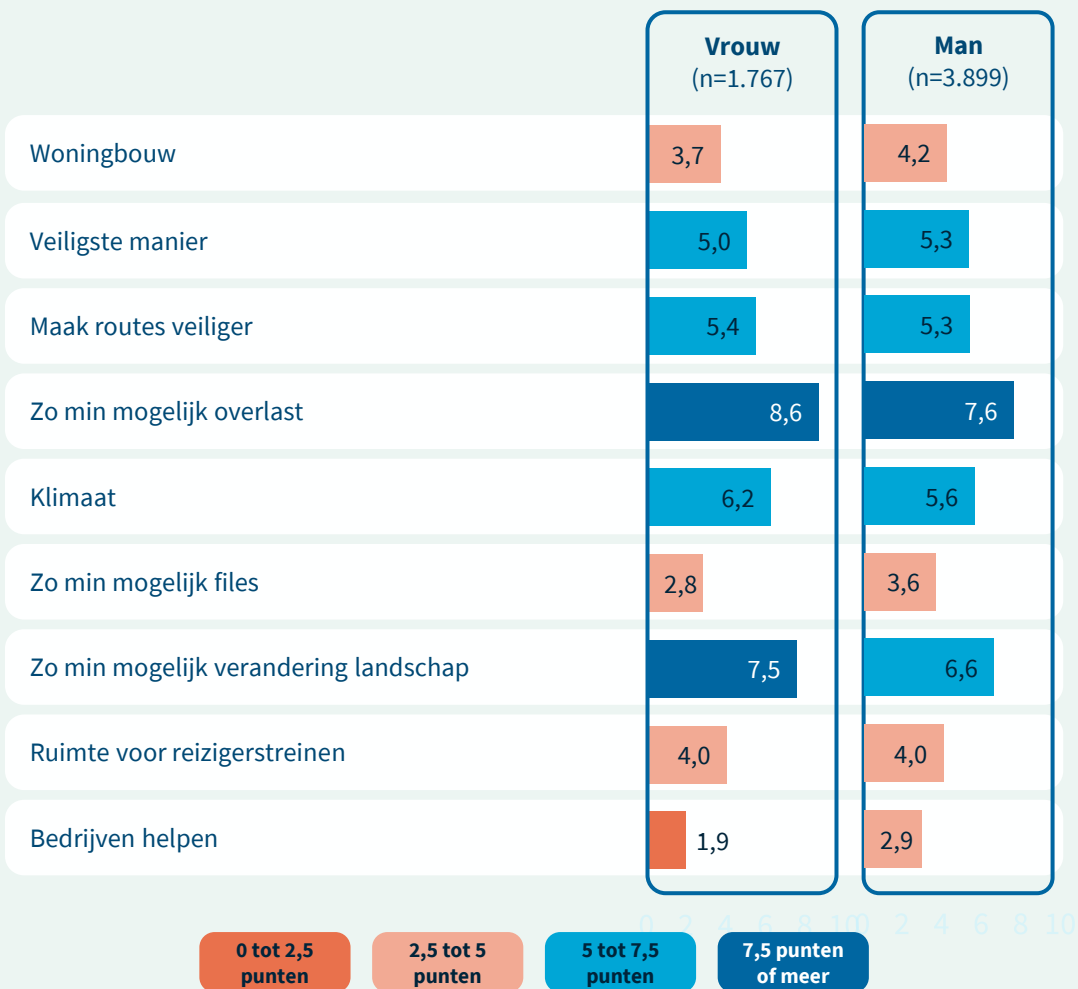
3.3 Gemiddelde prioritering van de negen opties door deelnemers uit de open raadpleging

- Prioritering naar gender
- Prioritering naar leeftijdsgroep
- Prioritering naar opleidingsniveau
- Prioritering naar afstand woning tot een spoorlijn
- Prioritering naar woonomgeving
- Prioritering naar provincie



Figuur 3.16. Prioritering doelen – Naar gender

Open raadpleging (n=5.666)



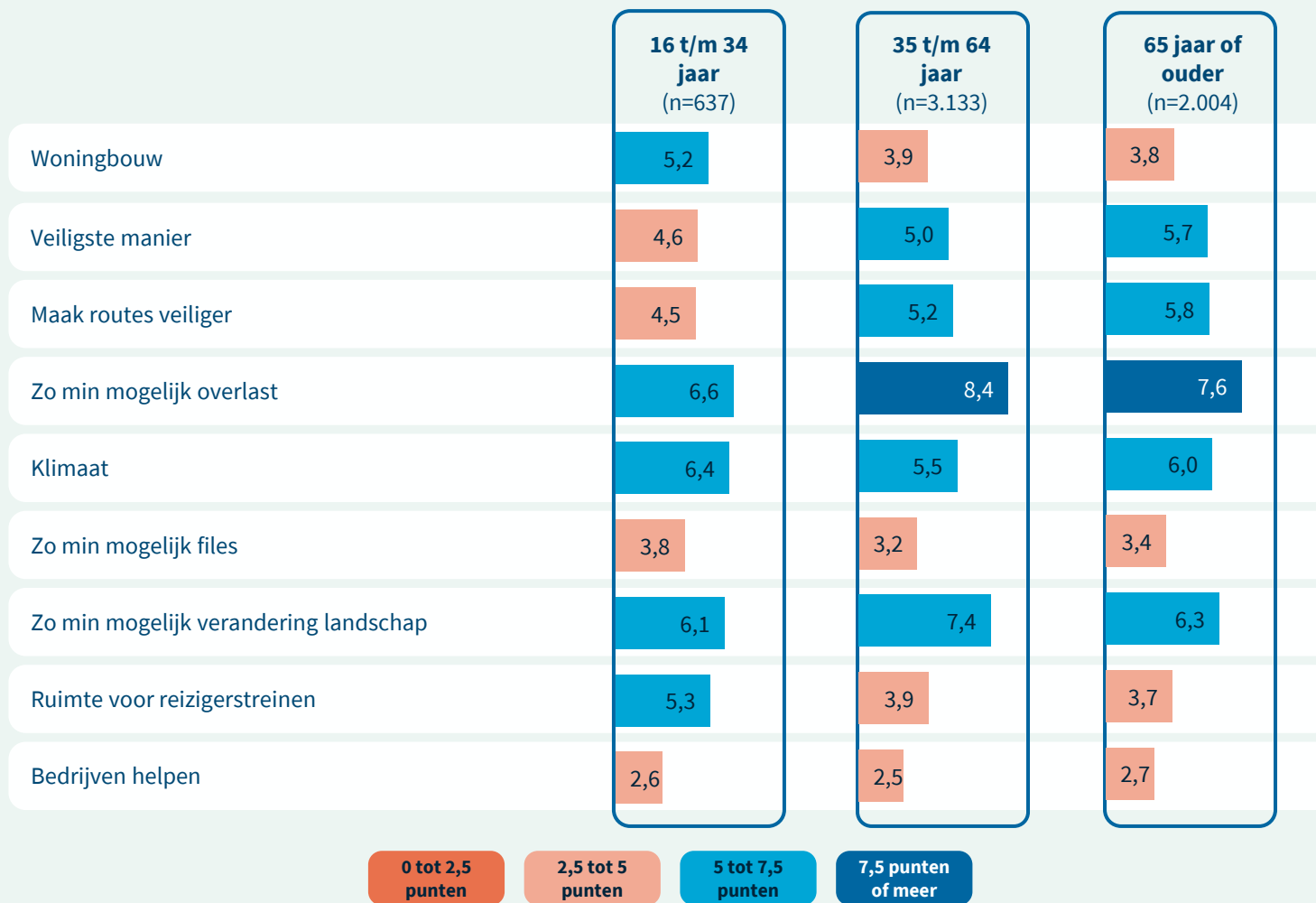
Er zijn geen substantiële verschillen in de prioritering van de doelen tussen mannen en vrouwen (net als in de gesloten raadpleging)

- Het figuur hiernaast laat zien hoe de gemiddelde deelnemer van de open raadpleging de verschillende doelen prioriteert, verdeeld naar gender.
- De prioriteiten die mannen en vrouwen stellen verschillen niet zoveel van elkaar. Beide genders geven de laagste prioriteit aan het doel dat 'keuzes over goederenvervoer bedrijven zoveel mogelijk helpen'. En mannelijke en vrouwelijke deelnemers aan de open raadpleging geven beiden de hoogste prioriteit aan 'het zoveel mogelijk voorkomen van overlast' en 'het voorkomen van verandering van het landschap'. Vrouwen zetten op deze twee doelen gemiddeld meer punten in dan mannen.



**Figuur 3.17. Prioritering doelen – Naar leeftijd**

Open raadpleging (n= 5.774)



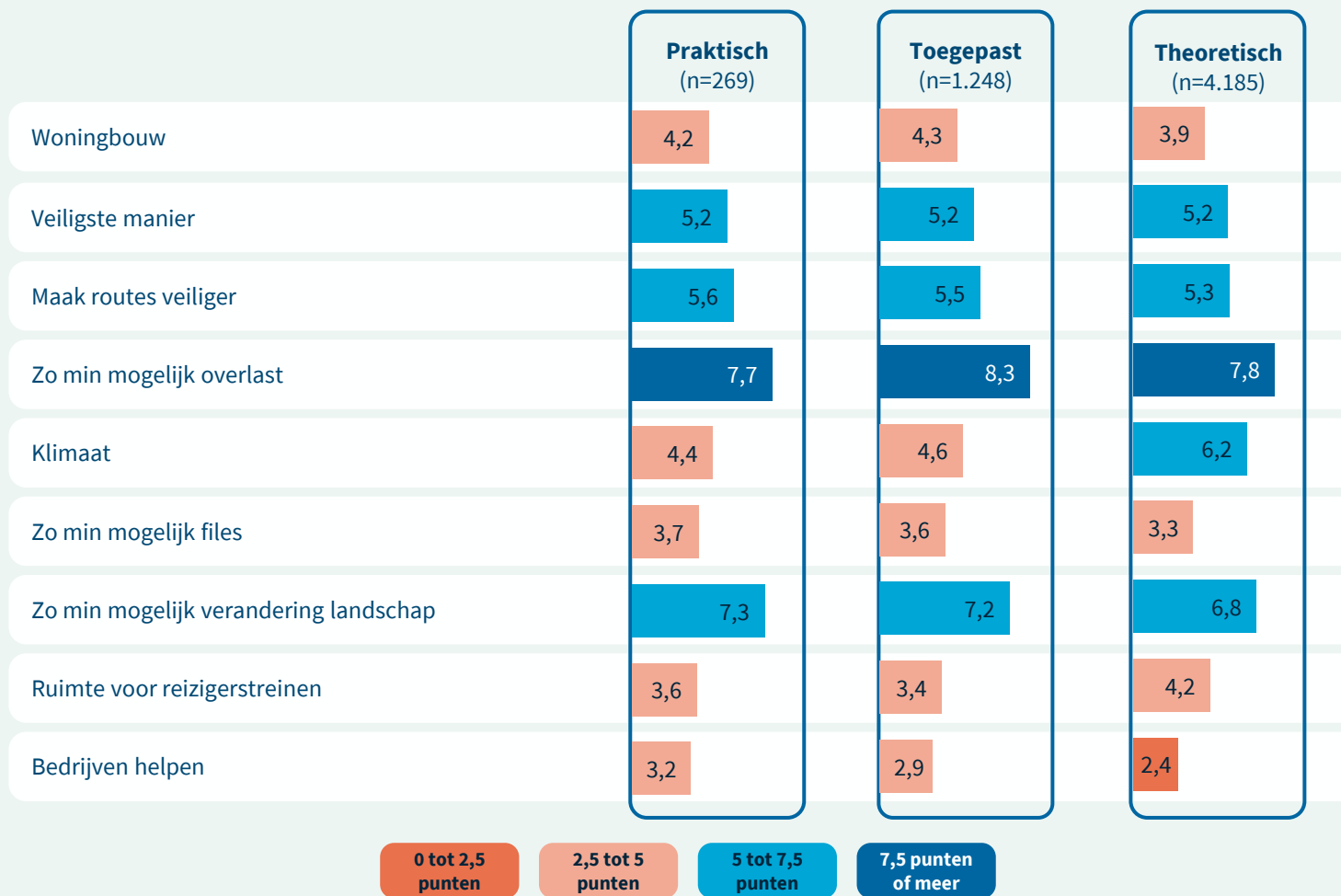
Jongeren aan de open raadpleging zetten relatief meer in op het doel over nieuwe woningen en reizigerstreinen en minder op veiligheid en overlast

- Net zoals in de gesloten raadpleging zien we dat jongeren het relatief belangrijk vinden dat keuzes over goederenvervoer ‘zoveel mogelijk bijdragen aan het bouwen van nieuwe woningen’. Deelnemers tot en met 34 jaar geven gemiddeld 5,2 punten aan dit doel. Voor ouderen is dit gemiddeld 3,9 punten.
- Ook zetten jongeren in beide versies van de raadpleging meer in op het doel om ‘reizigerstreinen te laten groeien’ dan ouderen. Jongeren geven relatief weinig prioriteit aan veiligheid.
- Deelnemers van 35 tot en met 64 jaar zetten ten opzichte van de andere leeftijdsgroepen relatief veel in op de doelen over ‘zo min mogelijk verandering van het landschap’ en ‘overlast’. Deze verschillen zien we niet terug in de gesloten raadpleging.



**Figuur 3.18. Prioritering doelen – Naar opleiding**

Open raadpleging (n= 5.702)



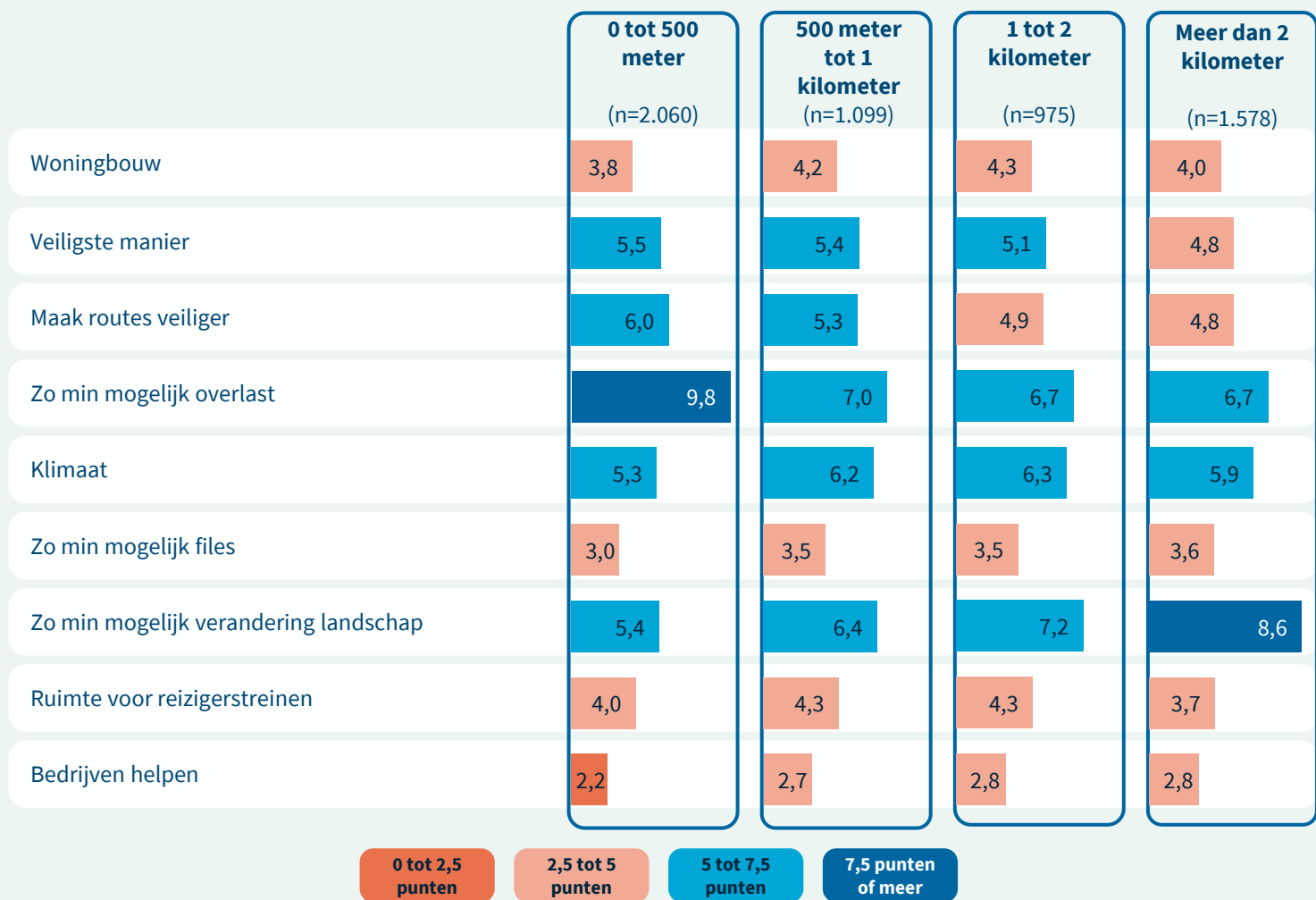
Theoretisch opgeleiden zetten meer in op vervoer dat goed is voor het klimaat (net als in de gesloten raadpleging)

- Hiernaast laat het figuur zien hoe de gemiddelde deelnemer aan de open raadpleging de verschillende doelen prioriteert, verdeeld naar opleidingsniveau.
- De prioriteiten die deelnemers met verschillende opleidingsniveaus stellen verschillen niet zoveel van elkaar. Voor deelnemers van alle opleidingsniveaus geldt dat de hoogste prioriteit wordt gegeven aan het doel om ‘overlast zoveel mogelijk te voorkomen’. En men geeft de laagste prioriteit aan ‘het maken van keuzes die bedrijven zoveel mogelijk helpen’.
- Het voornaamste verschil is te zien bij het doel over het klimaat. Theoretisch geschoolden zetten hier relatief meer op in dan toegepast en praktisch geschoolden. Dit komt overeen met de resultaten van de gesloten raadpleging. Theoretisch geschoolden zetten hier gemiddeld 6,2 punten op in, toegepast geschoolden 4,6 en praktisch geschoolden 4,4.



**Figuur 3.19. Prioritering doelen – Naar afstand woning tot spoor**

Open raadpleging (n= 5.712)



Hoe dichterbij deelnemers aan de open raadpleging bij een spoorlijn wonen, hoe meer zij inzetten op het voorkomen van overlast en op veiligheid

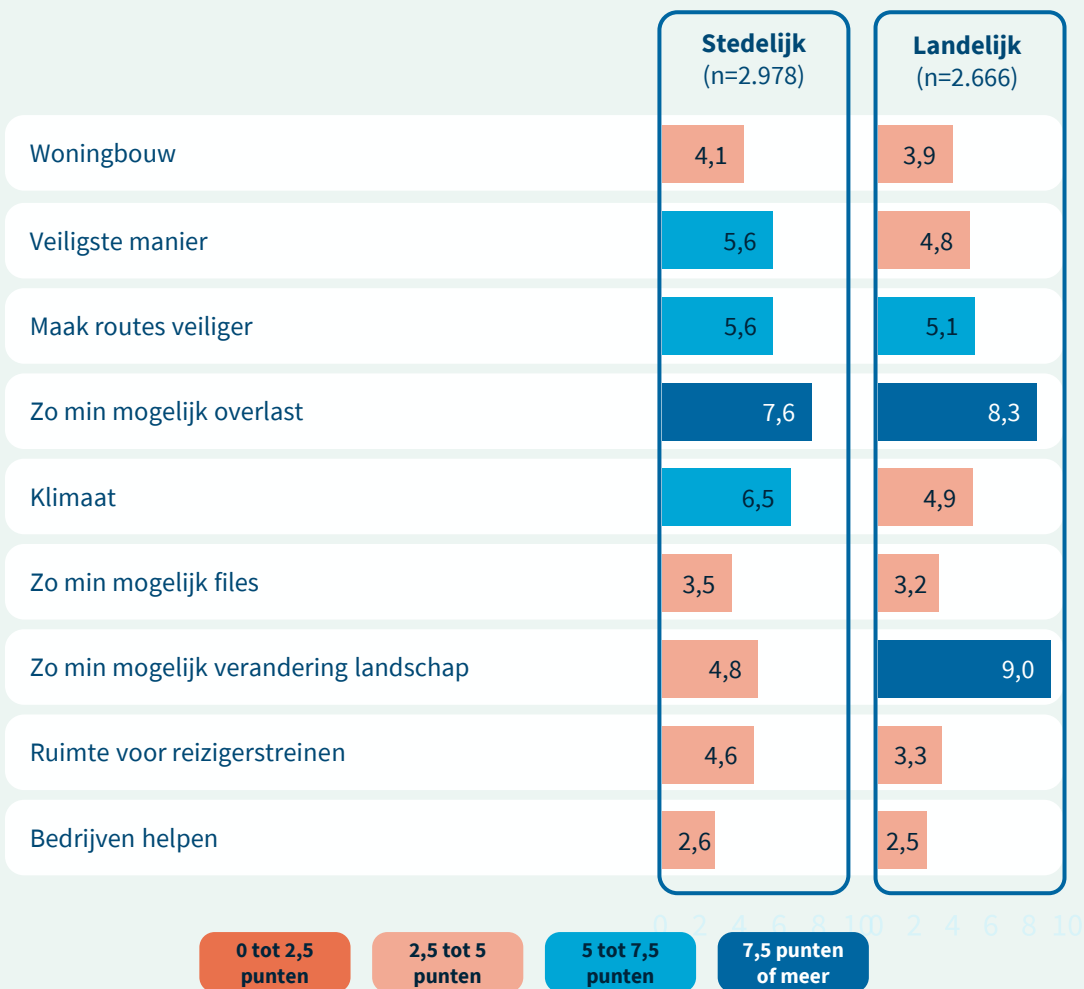
- Het figuur hiernaast laat zien hoe de gemiddelde deelnemer aan de open raadpleging de verschillende doelen prioriteert, uitgesplitst naar afstand van hun woning tot een spoorlijn.
- Hoe dichterbij deelnemers bij een spoorlijn wonen, hoe meer zij inzetten op ‘het voorkomen van overlast’. Deelnemers die het dichtst bij een spoorlijn wonen (0 tot 500 meter) zetten hier gemiddeld 9,8 punten op in. Deelnemers die 1 kilometer of verder van een spoorlijn wonen, zetten hier gemiddeld 6,7 punten op in. Verder geldt ook dat hoe dichterbij deelnemers bij een spoorlijn wonen, hoe meer zij inzetten op ‘veilig vervoer’ en ‘veilige trajecten’. Deze verschillen zien we niet terug in de gesloten raadpleging.
- Hoe verder weg deelnemers van een spoorlijn wonen, hoe meer zij inzetten op ‘het voorkomen dat het landschap verandert’. Deelnemers die op meer dan 2 kilometer afstand van een spoorlijn wonen zetten hier gemiddeld 8,7 punten op in. Deelnemers die op 0 tot 500 meter afstand van een spoorlijn wonen zetten hier gemiddeld 5,4 punten op in. Dit verschil zien we niet terug in de gesloten raadpleging.





Figuur 3.20. Prioritering doelen – Naar woonomgeving

Open raadpleging (n=5.644)



Deelnemers aan de open raadpleging uit landelijk gebied zetten relatief meer in op het voorkomen dat het landschap verandert

- Hiernaast laat het figuur zien hoe de gemiddelde deelnemer aan de open raadpleging de verschillende doelen prioriteert, verdeeld naar een stedelijke of landelijke woonomgeving.
- Het is duidelijk dat deelnemers die in een landelijk gebied wonen veel meer prioriteit geven aan ‘het voorkomen dat het landschap verandert’ (gemiddeld 9,0 punten) in vergelijking met deelnemers in een stedelijk gebied (gemiddeld 4,8 punten).
- Stedelingen geven relatief veel prioriteit aan ‘het maken van keuzes die goed zijn voor het klimaat’ (gemiddeld 6,5 punten) ten opzichte van deelnemers in een landelijk gebied (gemiddeld 4,9 punten). Hetzelfde geldt voor ‘het veilig vervoeren van goederen’, ‘veilige trajecten’ en ‘het laten groeien van het aantal reizigerstreinen’. De verschillen tussen deelnemers in stedelijk en landelijk gebied wat betreft de doelen over veilige trajecten en reizigerstreinen zien we ook terug in de resultaten van de gesloten raadpleging.





In de open raadpleging zien we meer verschillen tussen inwoners uit verschillende provincies

- Hiernaast laat het figuur zien hoe de gemiddelde deelnemer aan de open raadpleging de verschillende doelen prioriteert, verdeeld naar provincie.
- Als we de twee veiligheidsdoelen optellen, scoort veiligheid het hoogst in alle provincies behalve Gelderland.
- Deelnemers aan de open raadpleging uit Gelderland geven het meeste prioriteit aan 'het voorkomen van veranderingen in het landschap' en deelnemers uit Gelderland en Overijssel geven sterke prioriteit aan 'het voorkomen van overlast'.
- Deelnemers aan de open raadpleging uit de andere provincies geven sterke prioriteit aan 'het vervoeren van goederen op een manier die goed is voor het klimaat'.

Figuur 3.21. Prioritering doelen – Naar provincie

Open raadpleging (n=5.776)

	Drenthe	Flevoland	Friesland	Gelderland	Groningen	Limburg	Noord-Brabant	Noord-Holland	Overijssel	Utrecht	Zeeland	Zuid-Holland
Woningbouw	4,1	4,1	4,2	3,9	3,9	4,6	4,3	4,0	3,7	4,9	3,8	4,5
Veiligste manier	5,5	6,4	5,7	4,4	5,8	5,8	6,3	5,6	5,7	5,4	6,0	5,4
Maak routes veiliger	4,8	5,4	5,4	4,8	4,9	5,1	6,3	4,9	6,2	5,0	5,4	5,4
Zo min mogelijk overlast	6,2	5,5	4,9	9,1	5,0	4,6	6,4	5,8	9,0	5,2	5,2	5,5
Klimaat	8,2	7,3	8,4	4,7	7,5	8,4	7,1	8,4	4,7	8,7	7,6	7,4
Zo min mogelijk files	3,8	4,7	4,0	2,8	3,8	4,9	4,1	3,9	3,1	3,7	5,2	4,4
Zo min mogelijk verandering landschap	4,1	3,6	4,9	9,8	4,6	4,2	3,4	4,1	6,4	3,9	4,7	3,9
Ruimte voor reizigerstreinen	4,7	4,0	5,0	3,3	5,2	4,4	4,7	5,1	3,8	5,3	3,6	5,2
Bedrijven helpen	3,7	4,1	2,6	2,2	4,3	3,0	2,5	3,1	2,4	3,0	3,4	3,2

0 tot 2,5
punten

2,5 tot 5
punten

5 tot 7,5
punten

7,5 punten
of meer

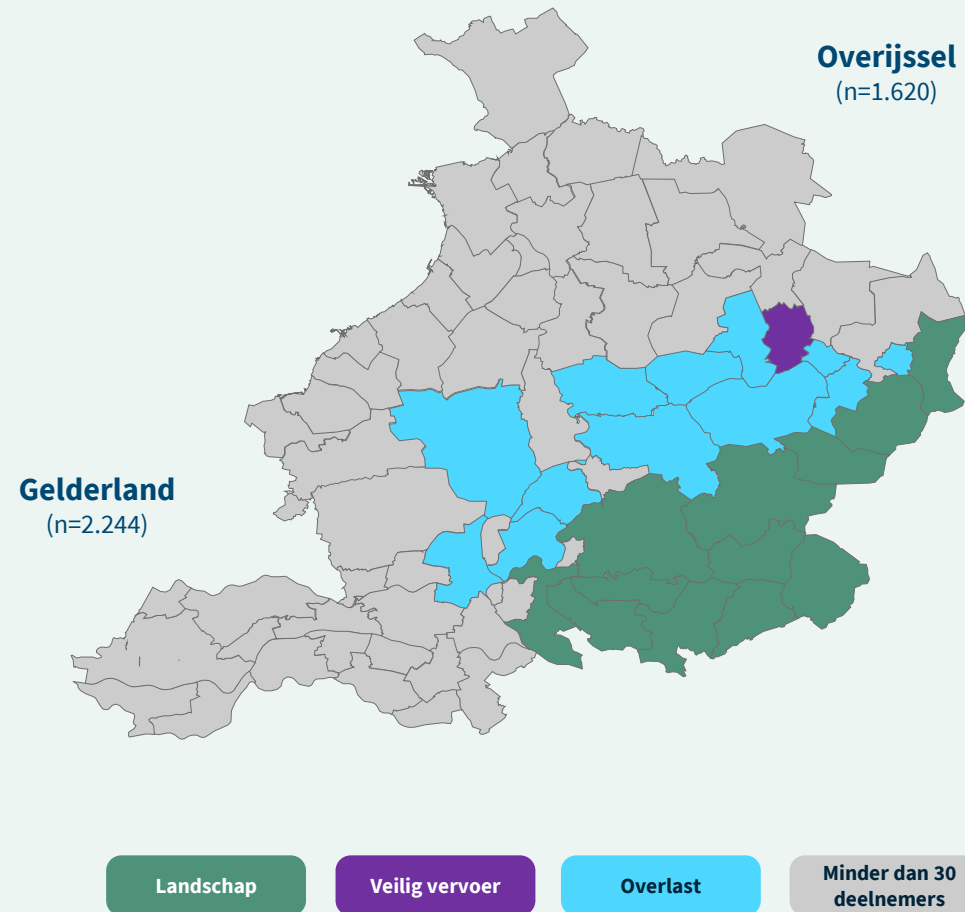




In de open raadpleging geven inwoners uit delen van Overijssel en Gelderland prioriteit aan landschap of juist aan overlast voorkomen

- Deelnemers aan de open raadpleging uit Gelderland en Overijssel maken duidelijk andere keuzes dan deelnemers uit andere provincies. Figuur 1.5 geeft van alle gemeenten met meer dan 30 deelnemers aan de open raadpleging in Gelderland en Overijssel weer welk doel de hoogste prioriteit krijgt. De twee veiligheidsdoelen zijn in deze analyse niet bij elkaar opgeteld.
- Een groot deel van gemeenten uit de Achterhoek en delen van Twente geven prioriteit aan 'het voorkomen van veranderingen in het landschap', terwijl iets noordelijker gelegen gemeenten juist prioriteit geven aan 'het voorkomen van overlast'.

Figuur 1.5. Hoogst geprioriteerde doel– Naar Gelderland en Overijssel
Open raadpleging



3.4 Vijf perspectieven op waar de overheid rekening mee moet houden bij keuzes over goederenvervoer per trein volgens deelnemers aan de open raadpleging

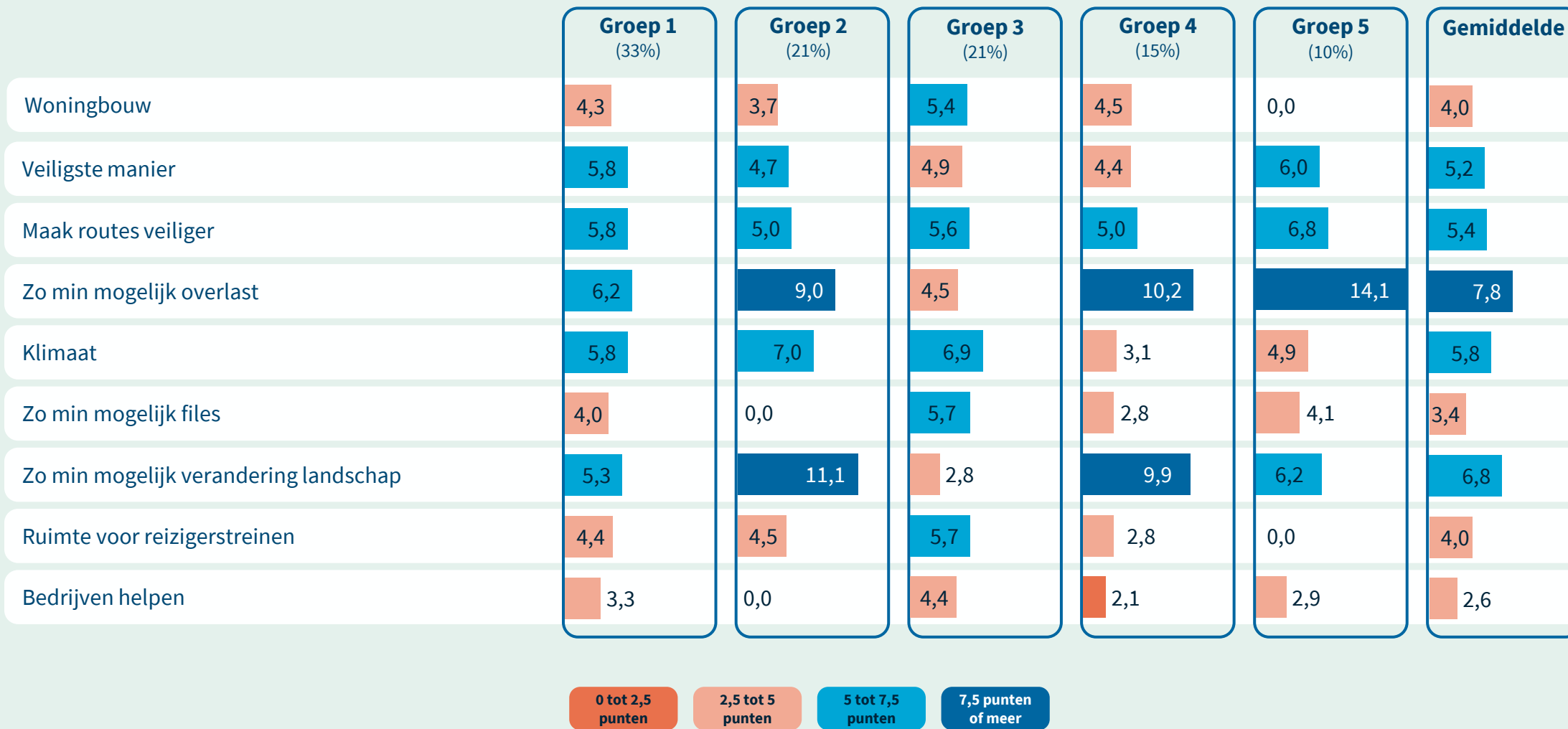
- Overzicht: Vijf perspectieven op waar de overheid rekening mee moet houden bij keuzes over goederenvervoer per trein
- Groep 1: *'De evenwichtige ontwikkelaars'*
- Groep 2: *'Duurzaamheidsgerichte groep'*
- Groep 3: *'Ontwikkelingsgerichte groep'*
- Groep 4: *'Leefbaarheidsbeschermers'*
- Groep 5: *'Veiligheids- en overlastbewuste groep'*

Figuur 3.22. Vijf groepen die de doelen verschillend prioriteren – Overzicht

Open raadpleging



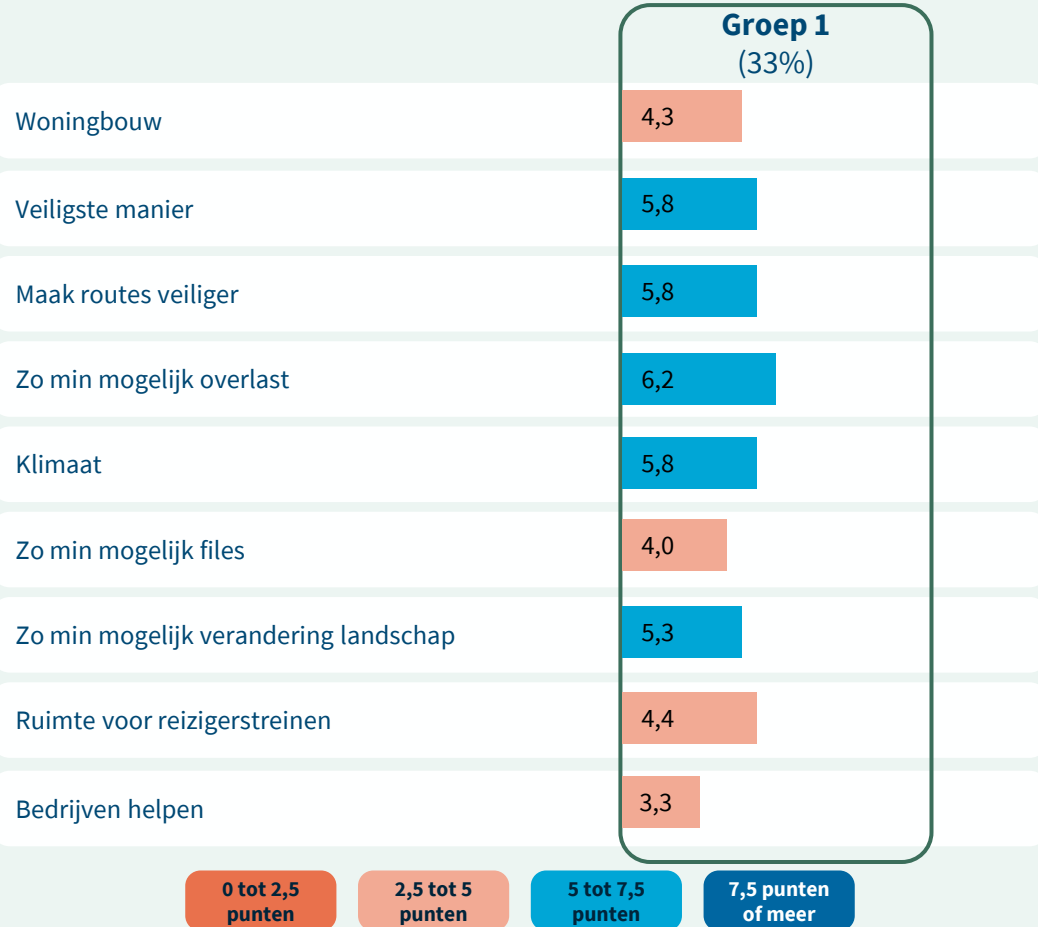
Open raadpleging





Groep 1: 'Afweging tussen de verschillende doelen'

Figuur 3.23. Gemiddelde resultaten groep 1 - LKCA



Toelichting

De eerste groep bestaat uit 33% van de deelnemers aan de open raadpleging.

Keuzes

Mensen in deze groep geven prioriteit aan verschillende doelen, maar net iets meer aan 'overlast voorkomen' en 'goederen veilig' en 'klimaatvriendelijk' vervoeren. Hun keuzes laten zien dat zij zoeken naar een balans tussen verschillende doelen.

Kenmerken

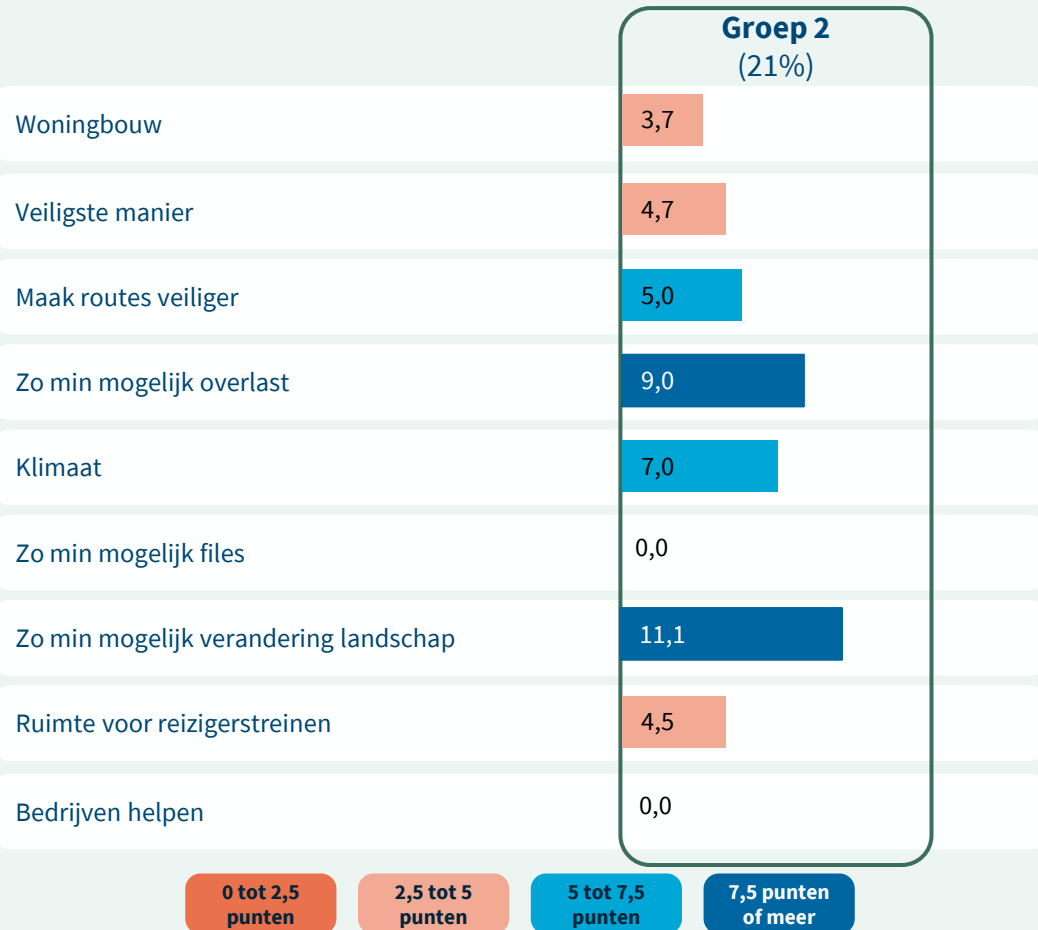
In deze groep zitten relatief veel deelnemers van 55 jaar en ouder.





Groep 2: 'Focus op klimaat, landschap en overlast'

Figuur 3.24. Gemiddelde resultaten groep 2 - LKCA



Toelichting

De tweede groep bestaat uit 21% van de deelnemers aan de open raadpleging.

Keuzes

Mensen in deze groep kiezen voor 'klimaat', 'voorkomen van overlast' en 'verandering van het landschap' boven doelen die te maken hebben met economische of ruimtelijke groei.

Kenmerken

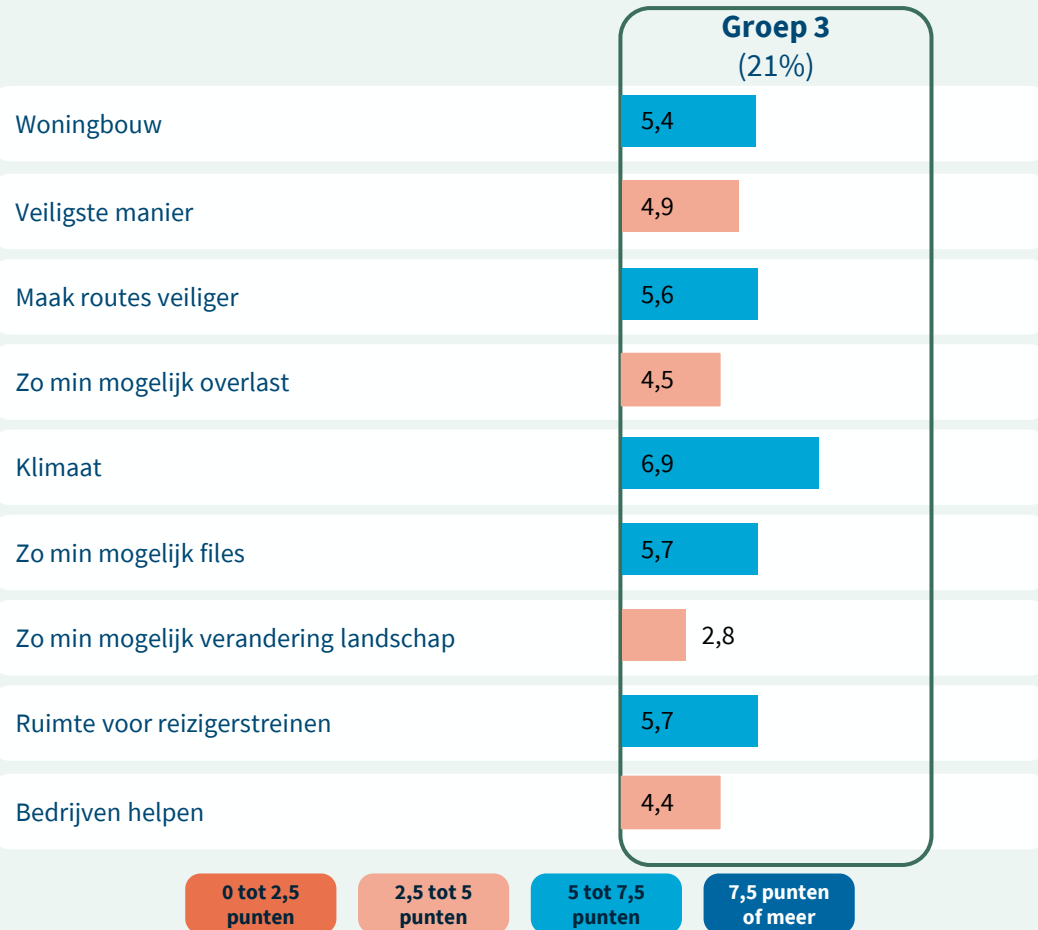
In deze groep zitten relatief veel theoretisch geschoolde deelnemers. Relatief veel deelnemers wonen in Gelderland ten opzichte van Groep 1, 3 en 5.





Groep 3: 'Relatieve focus op economische en ruimtelijke doelen'

Figuur 3.25. Gemiddelde resultaten groep 3 - LKCA



Toelichting

De derde groep bestaat uit 21% van de deelnemers aan de open raadpleging.

Keuzes

Mensen in deze groep geven relatief veel prioriteit aan 'klimaat', 'woningbouw' en 'bereikbaarheid'. Zij zetten relatief weinig in op 'het voorkomen van overlast' en 'verandering van het landschap'.

Kenmerken

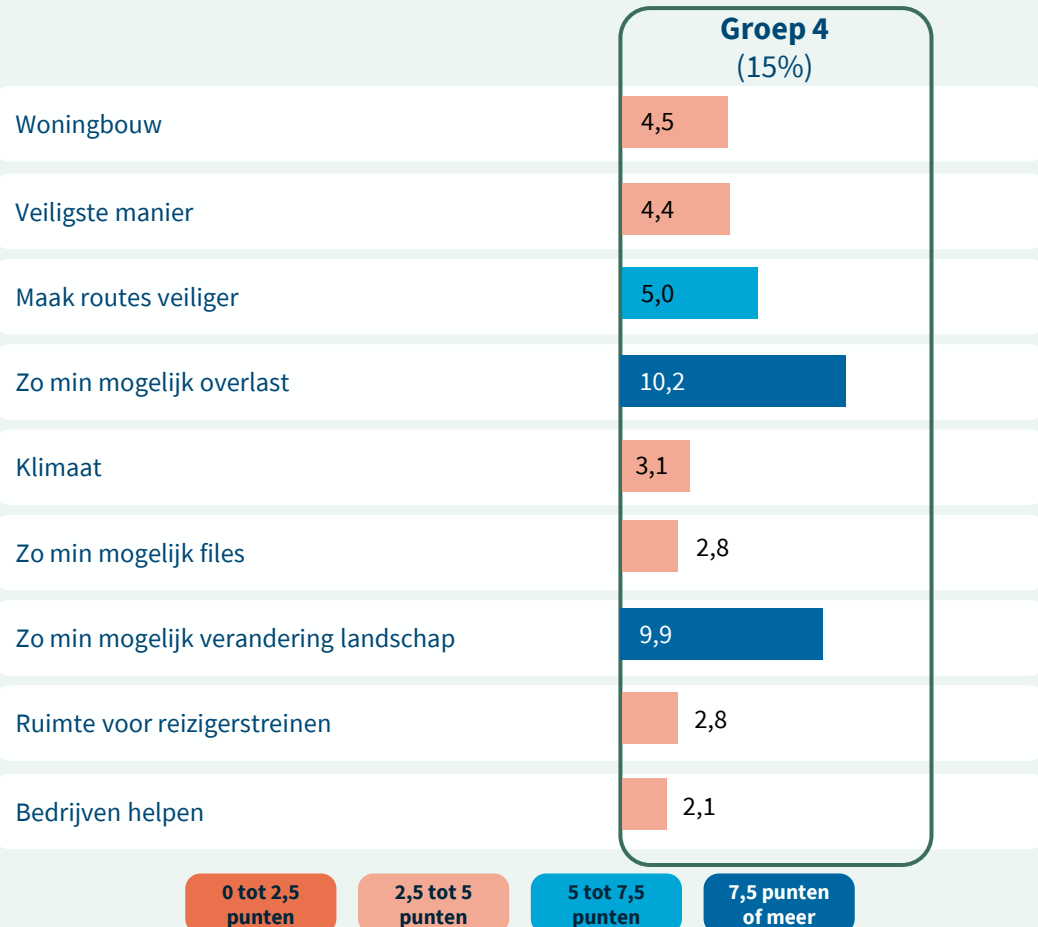
Deze groep bestaat uit relatief veel theoretisch opgeleide mannen. Deze mensen wonen relatief vaak in stedelijke gebieden in Utrecht, Noord-Holland en Zuid-Holland. En vergeleken met de andere groepen wonen deze mensen relatief ver van het spoor af.





Groep 4: 'Focus op landschap en voorkomen van overlast'

Figuur 3.26. Gemiddelde resultaten groep 4 - LKCA



Toelichting

De vierde groep bestaat uit 15% van de deelnemers aan de open raadpleging.

Keuzes

Mensen in deze groep geven prioriteit aan 'het beperken van overlast voor omwonenden' en 'beperken van de gevolgen voor het landschap'.

Kenmerken

In deze groep zitten relatief veel 55-64 jarige deelnemers, met een gemiddeld opleidingsniveau. Er zijn iets relatief meer vrouwen dan mannen. Ze wonen relatief vaker in landelijke gebieden, met een hoge vertegenwoordiging van inwoners uit Overijssel en een zeer hoge vertegenwoordiging uit Gelderland. 60% van de mensen in deze groep woont in Gelderland en 33% in Overijssel.

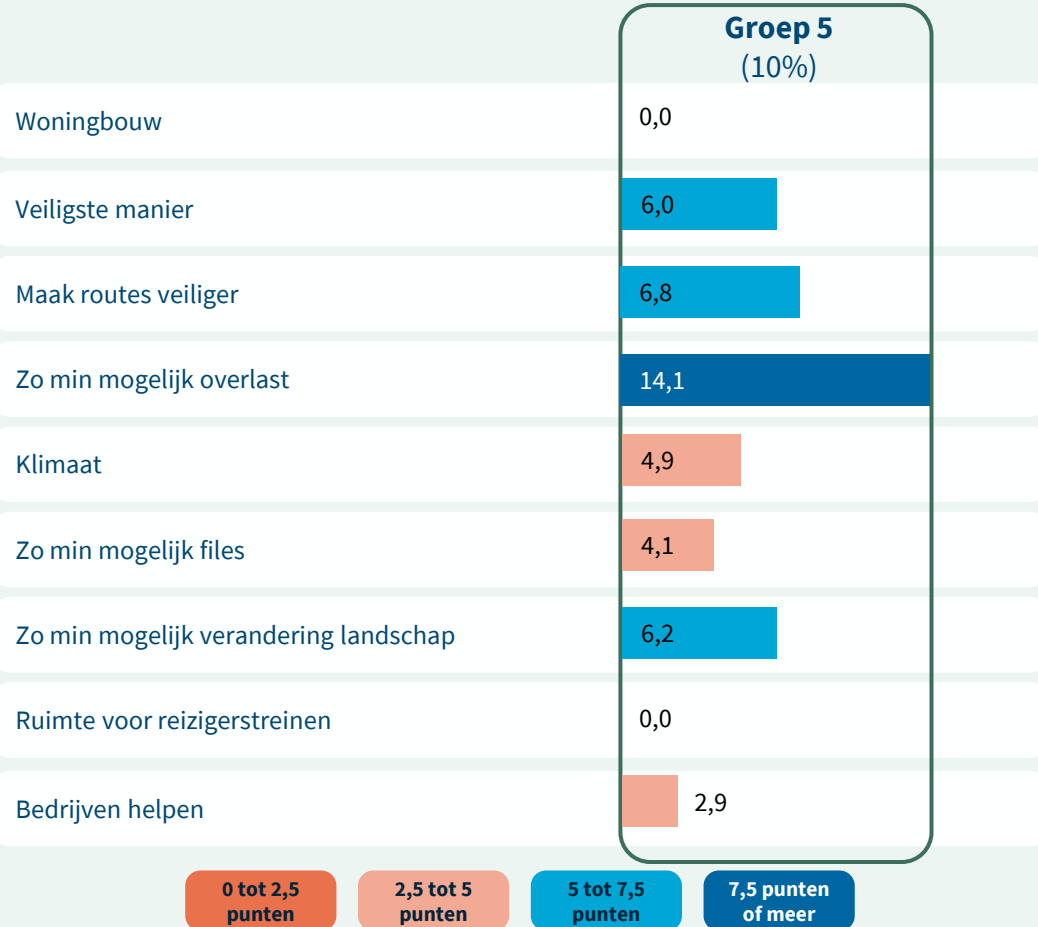


Groep 5: 'Prioriteit bij veiligheid en overlast voorkomen'



Open raadpleging

Figuur 3.27. Gemiddelde resultaten groep 5 - LKCA



Toelichting

De vijfde groep bestaat uit 10% van de deelnemers aan de open raadpleging.

Keuzes

De prioriteiten van mensen uit deze groep liggen bij de twee veiligheidsdoelen en 'het beperken van overlast'.

Kenmerken

Deelnemers uit deze groep wonen relatief vaak dichtbij het spoor (0-500 meter).



3.5 Motivaties van deelnemers bij hun keuzes over waar de overheid rekening mee moet houden bij keuzes over goederenvervoer per trein

- Uitleg: hoe deze resultaten te lezen?
- Prioriteit 1: Zorg dat keuzes over het vervoer van goederen het bouwen van nieuwe woningen zoveel mogelijk helpen
- Prioriteit 2: Zorg dat goederen zoveel mogelijk op de meest veilige manier worden vervoerd
- Prioriteit 3: Zorg dat trajecten waarover goederen worden vervoerd zo veilig mogelijk zijn
- Prioriteit 4: Zorg dat mensen zo min mogelijk overlast hebben door geluid en trillingen van vervoer van goederen
- Prioriteit 5: Zorg dat goederen zoveel mogelijk op een manier worden vervoerd die goed is voor het klimaat
- Prioriteit 6: Zorg dat het vervoer van goederen voor zo weinig mogelijk files zorgt op de snelweg
- Prioriteit 7: Zorg dat het landschap zo min mogelijk verandert door keuzes over het vervoer van goederen
- Prioriteit 8: Zorg dat er zoveel mogelijk ruimte is om het aantal reizigerstreinen te laten groeien
- Prioriteit 9: Zorg dat keuzes over vervoer van goederen bedrijven zoveel mogelijk helpen

Figuur 3.28. Voorbeeld van hoe we de motivaties van deelnemers bij de keuzetaak hebben geanalyseerd

Uitleg: hoe deze resultaten te lezen?

- Voor elke optie analyseerden we argumenten van de deelnemers. We analyseerden zowel argumenten van deelnemers die veel punten/prioriteit geven aan een optie als argumenten van deelnemers die weinig/punten/prioriteit geven.
- We geven kenmerkende voorbeelden van argumenten van deelnemers die weinig punten gaven (onder de uitgangswaarde van 5 punten), van deelnemers die punten rond de uitgangswaarde van 5 punten gaven en van deelnemers die ver boven de uitgangswaarde punten gaven.
- We geven met sterren aan hoe vaak een categorie van argumenten voorkomt. Berekend op basis van het totaal aantal gegeven argumenten om weinig of veel punten op een doel in te zetten:
 - ★ (0 tot 10%)
 - ★★ (10 tot 20%)
 - ★★★ (20% of meer)



1. ‘Zorg dat keuzes over het vervoer van goederen het bouwen van nieuwe woningen zoveel mogelijk helpen’

Er zijn veels te weinig woningen in Nederland, daarom moet er altijd rekening worden gehouden met woningbouw

Ik zie geen directe relatie van het onderwerp naar de bouw van woningen. Dat er meer woningen moeten komen is meer dan terecht en noodzakelijk overigens.

Ik heb mijn punten ingezet op klimaat. Ik denk dat er veel woningen te realiseren zijn in leegstaande bedrijfspanden.

Ik ben toch al totaal tegen woningen in de directe buurt van het spoor.

Dit is nr 1. prioriteit. Zonder woning kan een mens niet functioneren. Wat weer zorgt voor allerlei ellende.

Ja dit vind ik heel belangrijk, voor de generatie die er nu aankomt is anders geen woning te vinden.

Panel versie: Gemiddeld
5,7 punten



Gesloten raadpleging



Open raadpleging

Figuur 3.29. Waarom adviseren deelnemers de provincie hier meer of minder op in te zetten?

Meer sterretjes is vaker genoemd

Genoemde argumenten bij weinig punten/prioriteit

Goederenvervoer per trein staat los van nieuwe woningen ★★★

We moeten geen woningen willen bouwen in de buurt van spoorwegen ★★

Andere doelen zijn belangrijker ★★

We kunnen beter bestaande lege panden ombouwen tot woningen ★★

Woningnood komt door te veel asielzoekers ★★

Bouwen van woningen moet niet ten koste van alles gaan ★

Nederland is vol ★

Genoemde argumenten bij veel punten/prioriteit

We hebben te maken met een groot woningtekort ★★★

Het bouwen van woningen heeft de meeste prioriteit ★★★

Dat goederenvervoer het bouwen van woningen zoveel mogelijk helpt is belangrijk ★★

Het is belangrijk voor de komende generatie om huizen te bouwen ★

De aanleg van een spoorlijn moet woningbouw niet in de weg zitten ★

Spoorwegen kunnen helpen om nieuwe woonwijken te ontsluiten ★



2. 'Zorg dat goederen zoveel mogelijk op de meest veilige manier worden vervoerd'

Panel versie: Gemiddeld
5,6 punten



Gesloten raadpleging



Open raadpleging

Figuur 3.30. Waarom adviseren deelnemers de provincie hier meer of minder op in te zetten?

Meer sterretjes is vaker genoemd

Genoemde argumenten bij **weinig** punten/prioriteit

Het veilig vervoeren van goederen moet een gegeven zijn	★★★
In Nederland worden goederen al veilig vervoerd	★★★
Regelgeving waarborgt al de veiligheid van goederenvervoer	★★
Dit doel over veiligheid lijkt veel op het andere doel 'Zorg dat trajecten waarover goederen worden vervoerd zo veilig mogelijk zijn' daar heb ik meer punten aan gegeven	★★
Andere doelen zijn belangrijker	★
Het is nog veiliger om geen goederen te vervoeren	★
De trein is niet de meest veilige manier om goederen te vervoeren	★
We moeten niet doorslaan in de veiligheid van goederenvervoer	★

Genoemde argumenten bij **veel** punten/prioriteit

Veiligheid is de nummer 1 prioriteit	★★★
Veiligheid is (vanzelfsprekend) belangrijk	★★
Goederenvervoer per spoor is de meest veilige vorm van transport	★★
Gevaarlijke stoffen moeten altijd zo veilig mogelijk vervoerd worden	★★
Het is belangrijk voor omwonenden dat gevaarlijke stoffen veilig worden vervoerd	★
Goederenvervoer per trein is veiliger dan per vrachtwagen	★
Mijdt woonkernen als er gevaarlijke stoffen worden vervoerd	★
Er moeten aparte spoortrajecten komen voor alleen goederenvervoer	★
Een incident met een goederentrein geeft veel schade	★

Er zijn natuurlijk gewoon woningen die dichtbij het spoor gebouwd zijn. Ondanks dat de kans klein is dat er wat fout gaat, willen mensen wel weten dat hun best is gedaan.

Veilig transport is een no-brainer, regelgeving is hier al erg ver in dus niet te veel punten.

Het meest veilige is niet slepen met de spullen.

Goederenvervoer is al veilig

Veiligheid hoort altijd prioriteit nummer 1 te zijn, beter voorkomen dan genezen

No-brainer. Spoor is de veiligste vorm van transport.



3. 'Zorg dat trajecten waarover goederen worden vervoerd zo veilig mogelijk zijn'

Alles in Nederland is al zo veilig, beperkte risico's horen erbij

Veiligheid is ontzettend belangrijk, en gebeurtenissen zoals treinontsporingen in de VS laten zien hoe erg het mis kan gaan als een trein met gevaarlijke lading ontspoord en vlam vat. Gelukkig is in Nederland het infrastructuurbeheer anders ingericht en in handen van de publieke sector (indirect). De veiligheid op de weg is een veel groter probleem dat veel moeilijker aan te pakken is. Ik ben ervan overtuigd dat goederenvervoer op het spoor, alles overwegende, een veiliger alternatief is voor vervoer op de weg.

Dat spreekt voor zich. Maar er is geen veiliger spoor voor goederenvervoer dan dedicated spoor. Dus geen goederenvervoer via spoor over bestaand spoor meer. Dat kan namelijk nooit veilig via bestaand spoor dwars door woonkernen. Bij gevaarlijke stoffenvervoer dwars door woonkernen is het geen vraag of het fout gaat, maar eerder wanneer het een keer fout gaat.

Veiligheid is heel belangrijk. Woon zelf 16 meter vanaf het spoor.

Ook vanwege het risico dat er ongelukken kunnen gebeuren

Spoor is al het meest veilige vervoersmiddel. Nog veiliger is niet nodig

Panel versie: Gemiddeld
5,4 punten



Gesloten raadpleging



Open raadpleging

Figuur 3.31. Waarom adviseren deelnemers de provincie hier meer of minder op in te zetten?
Meer sterretjes is vaker genoemd

Genoemde argumenten bij weinig punten/prioriteit		Genoemde argumenten bij veel punten/prioriteit	
Veilige trajecten moeten een gegeven zijn	★★★	Veiligheid is (vanzelfsprekend) belangrijk	★★
Bestaande trajecten zijn al veilig	★★	Het is belangrijk voor omwonenden dat gevaarlijke stoffen veilig worden vervoerd	★★
Dit doel over veiligheid lijkt veel op het andere doel 'Zorg dat goederen zoveel mogelijk op de meest veilige manier worden vervoerd' daar zijn meer punten aan gegeven	★★	Veiligheid is de nummer 1 prioriteit	★★
Andere doelen zijn belangrijker	★★	Maak minder of veiligere spoorovergangen	★★
Regelgeving waarborgt al de veiligheid van trajecten	★	Mijd woonkernen als er gevaarlijke stoffen worden vervoerd	★★
Mijd woonkernen als er gevaarlijke stoffen worden vervoerd	★	Gevaarlijke stoffen moeten altijd zo veilig mogelijk vervoerd worden	★★
We moeten niet doorslaan in de veiligheid van trajecten	★	Een incident met een goederentrein geeft veel schade	★
Goederen kunnen ook vervoerd worden met andere vervoersmiddelen	★	Goederenvervoer per spoor is de meest veilige vorm van transport	★
Stop met giftreinen	★	Belangrijk voor natuur	★

★ (0 tot 10%)

★★ (10 tot 20%)

★★★ (20% of meer)



4. 'Zorg dat mensen zo min mogelijk overlast hebben door geluid en trillingen van vervoer van goederen'

We hebben gewoond in een huis langs het spoor; het is geen pretje als je huis trilt als er goederentreinen langskomen. Het zorgt bovendien voor scheurvorming in de woning. Dus daling van de woningwaarde.

Ik woon in de stad. Tevens naast een trein en metro spoor. Geloof me, bij mens- en goederenvervoer hoort geluid. Dat hoort erbij.

'Mensen' hebben altijd en overal last van dingen en in NL is de klaagcultuur uit zij jas gegroeid

Je went aan het geluid en huizen zijn goed gebouwd dat je er weinig last van hebt

De goederentrein lopen dwars door woonwijken en dat is absurd. Als je toch vervoer via een spoorlijn wil, leg het spoor dan aan, buiten de bebouwde kom.

Ik woon op nog geen 250 meter van het spoor af en ondervind steeds meer last van trilling en geluidsoverlast. Dit is met name te wijten aan te zware en te lange goederentreinen. Die met name 's nachts met een veel te hoge snelheid voorbij razen.

Panel versie: Gemiddeld
5,4 punten



Gesloten raadpleging



Open raadpleging

Figuur 3.32. Waarom adviseren deelnemers de provincie hier meer of minder op in te zetten?

Meer sterretjes is vaker genoemd

Genoemde argumenten bij **weinig** punten/prioriteit

Er is altijd ergens overlast van (in stedelijk gebied)	★★
Omwonenden wennen aan het geluid van een spoorlijn	★★
Het is een keuze om naast een spoorlijn te gaan wonen	★★
Overlast door geluid en trillingen is minder belangrijk	★
Neem maatregelen die zorgen voor minder overlast (zoals isolatie van woningen of geluidswallen)	★
Mensen kunnen overal wel over zeuren	★
Omwonenden van een spoorlijn ervaren zelf weinig tot een geen overlast	★
Alleen goederenvervoer als het geluid en trillingen beperkt blijven	★
Er wordt aangenomen dat overlast al zoveel mogelijk wordt beperkt	★
Geldt alleen voor de aanleg van een nieuw	★
Andere doelen zijn belangrijker	★
Laat goederenvervoer zo min mogelijk in de nacht plaatsvinden	★

Genoemde argumenten bij **veel** punten/prioriteit

Geluid en trillingen van goederenvervoer zijn hinderlijk voor wooncomfort	★★★
Overlast (zeker 's nachts) is slecht voor zowel de psychische als fysieke gezondheid	★★
Door trillingen ontstaat er schade aan huizen	★★
Er is al veel overlast	★★
Neem maatregelen die zorgen voor minder overlast (zoals isolatie van woningen of geluidswallen)	★
Dit is een basisvoorwaarde	★
Vervoer goederen zo ver mogelijk per schip	★
Zorg voor voldoende afstand tussen het spoor en woningen	★
Door overlast en schade daalt de woningwaarde	★



5. ‘Zorg dat goederen zoveel mogelijk op een manier worden vervoerd die goed is voor het klimaat’

Spoorgoederenvervoer is de meest duurzame manier van transport. Klimaatproblemen komen steeds dichterbij, neem de branden in Zuid-Europa. Hoewel de duurzaamheidsambities ondergesneeuwd worden door de geopolitieke situatie is het nog altijd zeer relevant.

Dat is een keus voor de bedrijven. De overheid kan alleen maar sturen.

We hebben maar 1 aarde. Laten we er goed voor zorgen.

Klimaat is ook belangrijk maar welzijn voor bewoners dicht bij het spoor heeft mijn voorkeur.

De illusie dat de mens invloed heeft op het klimaat is inmiddels wel achterhaald. Laten we stoppen met deze nonsense. Het klimaat verandert, dat heeft het altijd al gedaan! En door!

We hebben de verantwoordelijkheid om goed voor de aarde te zorgen. Daarbij past het om bij de beleidskeuzes die we maken ook te kiezen voor keuzes die de aarde het minst belasten.

Panel versie: Gemiddeld
5,2 punten



Gesloten raadpleging



Open raadpleging

Figuur 3.33. Waarom adviseren deelnemers de provincie hier meer of minder op in te zetten?

Meer sterretjes is vaker genoemd

Genoemde argumenten bij **weinig** punten/prioriteit

Andere doelen zijn belangrijker (zoals veiligheid en overlast)	★★
Er zijn naast de trein andere vervoersmiddelen om goederen duurzaam te vervoeren, zoals elektrische of waterstof vrachtwagens en schepen	★★
Het vervoeren van goederen per trein is al beter voor het klimaat (dan per vrachtwagen)	★★
Het vervoeren van goederen is sowieso niet goed voor het klimaat	★★
Minder goederenvervoer is nog beter voor het klimaat	★★
De overheid kan dit moeilijk beïnvloeden; bedrijven en andere landen hebben keuzevrijheid	★
Het doel over het klimaat is niet belangrijk	★
Klimaatverandering is een natuurlijk proces	★
Regels voor het klimaat zorgen voor gezeur	★
Let vooral ook op de gezondheid van omwonenden	★
Goederenvervoer naar het achterland kan beter via de havens in deze landen	★

Genoemde argumenten bij **veel** punten/prioriteit

Het klimaat is belangrijk	★★
Goederenvervoer per trein is een duurzame manier van transport	★★
Goederenvervoer moet het klimaat zo min mogelijk belasten	★★
Goederenvervoer per trein is beter voor klimaat dan per vrachtwagen	★★
We moeten de aarde ook leefbaar houden in de toekomst	★★
We moeten de klimaatdoelen halen en goederenvervoer per trein levert daar een bijdrage aan	★
Klimaat moet een belangrijke rol spelen bij keuzes over goederenvervoer	★
Klimaat en leefbaarheid gaan voor de groei van de economie	★
Goederenvervoer per schip of per bus is ook milieuvriendelijk	★



6. 'Zorg dat het vervoer van goederen voor zo weinig mogelijk files zorgt op de snelweg'

Files zijn niet duurzaam. Transport over spoor of water hebben de voorkeur

Files zijn nou eenmaal een feit van autoverkeer. Ik vind de andere punten daarom belangrijker

Omdat voor de lange termijn OV belangrijker is dan auto-vervoer. Files zijn vervelend, maar zolang we en masse in ons eentje in de auto gaan zitten, niet carpoolen, keurig aansluiten in de spits op dinsdag en donderdag moeten we daar niet teveel energie in steken.

Vervoer van goederen heeft maar een klein aandeel in de filevorming. Het grootste aandeel komt van personenauto's.

Hoe minder file hoe beter de economie

Treinen kunnen veel vrachtwagens vervangen. Hard nodig, de files zijn te veel en te lang

Panel versie: Gemiddeld
4,9 punten



Gesloten raadpleging



Open raadpleging

Figuur 3.34. Waarom adviseren deelnemers de provincie hier meer of minder op in te zetten?

Meer sterretjes is vaker genoemd

Genoemde argumenten bij **weinig** punten/prioriteit

Andere doelen (en economische effecten) zijn belangrijker	★★
Files horen er nu eenmaal bij	★★
We kunnen ook (ons eigen gedrag) aanpassen om files te verminderen	★★
Personenvervoer zorgt meer voor files zorgt dan goederenvervoer	★★
Het verminderen van files draagt ook bij aan klimaat, daar punten op ingezet	★
Het aanleggen van een extra spoor heeft te weinig effect op het voorkomen van files	★
Files zorgen ervoor dat automobilisten op zoek gaan naar alternatief vervoer	★
Met beter openbaar vervoer kunnen files verminderd worden	★
Als goederen worden vervoerd over water zijn er ook minder files	★
Benut eerst de nog niet bezette capaciteit van de Betuwelijn	★

Genoemde argumenten bij **veel** punten/prioriteit

Dit doel (en andere mogelijk aanvullende maatregelen) zorgt voor een betere doorstroming (en bereikbaarheid)	★★
Minder files is ook beter voor het milieu	★★
Er zijn te veel en te lange files in Nederland	★★
Files kosten de economie veel geld	★★
Het is prettig als personenvervoer geen last heeft van goederenvervoer	★★
Als goederen worden vervoerd over water zijn er ook minder files	★★
Beloon goederenvervoer per spoor	★



7. 'Zorg dat het landschap zo min mogelijk verandert door keuzes over het vervoer van goederen'

Het landschap verrommelt al zoveel. Overal zijn woningen, bedrijven, windmolens. Genoeg is genoeg

Een moeilijke kwestie, iedereen wil kunnen wonen, het spoor uitgebreid kunnen worden, dit kan niet zonder enige aanpassing aan het landschap

Treinverbinding heeft maar beperkte invloed denk ik op kwaliteit van landschap

Landschap is even niet belangrijk, er zijn dringendere kwesties op dit ogenblik

Gebruik de huidige spoorlijnen die er zijn intensiever in plaats van nieuwe lijnen aan te leggen. Als dit niet mogelijk is dan nieuwe lijnen parallel aan de bestaande lijnen leggen.

Doordat het spoor hoger ligt dan de omgeving is het zeer bepalend in het landschap. Het doorkruist dorp, steden en landschappen dermate dat het verdelend werkt.

Panel versie: Gemiddeld
4,7 punten



Gesloten raadpleging



Open raadpleging

Figuur 3.35. Waarom adviseren deelnemers de provincie hier meer of minder op in te zetten?

Meer sterretjes is vaker genoemd

Genoemde argumenten bij **weinig** punten/prioriteit

Het is onvermijdelijk dat het landschap verandert	★★
Gebruik de spoorlijnen die al zijn aangelegd	★★
Spoorwegen veranderen het landschap maar beperkt	★★
Probeer het landschap zo min mogelijk te veranderen ondanks het goederenvervoer	★★
Zorgen dat het landschap zo min mogelijk verandert is minder belangrijk	★
Het is oké als spoorlijnen groene gebieden doorkruisen	★
Andere doelen zijn belangrijker	★
Het landschap is toch al veranderd	★

Genoemde argumenten bij **veel** punten/prioriteit

Het is belangrijk om de natuur te behouden	★★
We hebben al veel landschap moeten inleveren (bijvoorbeeld voor woningbouw)	★★
Gebruik de spoorlijnen die al zijn aangelegd	★★
De natuur is ook een plek waar mensen kunnen ontspannen	★★
Het landschap moet niet ten koste gaan van een	★
Spoorlijnen zijn niet mooi in het landschap	★
Het is zonde als spoorlijnen natuurgebieden doorkruisen	★
We hebben al weinig natuur	★
Zorg dat spoorlijnen geen woonkernen doorkruisen	★



8. 'Zorg dat er zoveel mogelijk ruimte is om het aantal reizigerstreinen te laten groeien'

Voor Twente is OV belangrijk om in verbinding te blijven in de regio en daarbuiten. Veel mensen zijn voor werk en voorzieningen hiervan afhankelijk.

Door invoering van thuiswerken (gevolg van corona) is er al minder druk op personenvervoer

Ik denk dat de passagiersmarkt van het spoor verzadigd is, zeker nu het zo enorm duur is geworden

Er rijden in NL al relatief frequent reizigerstreinen. Het spoor is uitermate geschikt voor goederenvervoer. Reizigersvervoer moet daar niet voor in de weg staan.

Hoe meer reizigers per trein hoe meer ruimte op de weg, hoe beter voor het milieu! Maak trein reizen goedkoop, zo niet gratis en maak het aantrekkelijk!!!!

Goede treinverbindingen zorgen voor minder auto's op de weg en en dragen zo bij aan minder druk op het klimaat. Daarnaast is er minder kans op filevorming. Minder uitlaatgassen draagt ook bij aan een gezondere omgeving

Panel versie: Gemiddeld
4,2 punten



Gesloten raadpleging



Open raadpleging

Figuur 3.36. Waarom adviseren deelnemers de provincie hier meer of minder op in te zetten?

Meer sterretjes is vaker genoemd

Genoemde argumenten bij **weinig** punten/prioriteit

Het is onnodig, er zijn genoeg reizigerstreinen	★★
Reizen met de trein is duur (en daardoor niet aantrekkelijk)	★★
Inwoners moeten eerst gestimuleerd worden om te reizen met de trein	★★
Andere doelen zijn belangrijker	★
Er is weinig ruimte om het aantal reizigerstreinen te laten groeien	★
Goederenvervoer is naast personenvervoer ook belangrijk	★
Zorgen voor zoveel mogelijk ruimte om het aantal reizigerstreinen te laten groeien is minder belangrijk	★
Er is ruimte genoeg op het bestaande spoor	★
Mensen reizen zelf niet met de trein	★

Genoemde argumenten bij **veel** punten/prioriteit

Als het aantal reizigerstreinen groeit zullen meer mensen met het openbaar vervoer reizen	★★
Het laten groeien van het aantal reizigerstreinen gaat autogebruik tegen	★★
Het is goed voor het milieu als meer mensen met de trein reizen	★★
Maak het reizen met de trein betaalbaar	★★
Als meer mensen met de trein reizen zijn er minder files	★
Goederenvervoer per trein mag reizigerstreinen niet belemmeren	★
Het OV-netwerk en dienstregeling moet worden verbeterd	★
Reizigerstreinen zijn belangrijk voor de bereikbaarheid van inwoners	★
Er moet een goede balans zijn tussen goederenvervoer en personenvervoer op het spoor	★
Het is fijn als er voldoende plek is in de trein	★
Reizigers moeten ook baat hebben bij investeringen in het spoor	★



9. 'Zorg dat keuzes over vervoer van goederen bedrijven zoveel mogelijk helpen'

De bedrijven moeten makkelijk bij het spoor kunnen aansluiten.

Bedrijven horen zich aan te passen aan de wensen van de maatschappij, niet andersom.

Het bedrijfsleven heeft het al moeilijk genoeg, dit moet niet nog erger worden

Bedrijven kiezen de mogelijkheid waarbij ze het meest verdienen. De ongewenste vervoersmogelijkheden flink beprijzen.

De hoofdrol ligt hiervoor bij de bedrijven zelf

Een snel en goed bereikbaar transport zorgt ervoor dat de goederen lager van prijs kunnen zijn

Panel versie: Gemiddeld
3,7 punten



Gesloten raadpleging



Open raadpleging

Figuur 3.37. Waarom adviseren deelnemers de provincie hier meer of minder op in te zetten?

Meer sterretjes is vaker genoemd

Genoemde argumenten bij **weinig** punten/prioriteit

De samenleving is belangrijker dan het bedrijfsleven als het gaat om de GNOE	★★★
Andere doelen zijn belangrijker	★★
Dit is een zorg voor bedrijven en niet voor de overheid	★★
Niet alle bedrijven willen of kunnen goederen per trein vervoeren	★
Bedrijven zijn alleen gefocust op het maken van winst	★
Overconsumptie moet niet gestimuleerd worden	★
Slechts een deel van de bedrijven zijn hierbij gebaat	★
De overheid moet bedrijven niet helpen, maar ongewenste vervoersmogelijkheden beprijzen	★

Genoemde argumenten bij **veel** punten/prioriteit

Dit komt de gehele economie ten goede	★★
Bedrijven moeten worden gestimuleerd om goederen per trein te vervoeren	★★
Het is belangrijk om bedrijven te helpen	★★
Bedrijven zijn afhankelijk van een goede doorstroom van goederen	★
Het is een goed idee om keuzes te maken die bedrijven zoveel mogelijk helpen	★
We moeten bedrijven (en hun concurrentiepositie) die in Nederland zijn gevestigd behouden	★
Hulp kan zorgen voor betaalbare oplossingen (en dat is ook voordelig voor consumenten)	★
Het bedrijfsleven is belangrijk	★
Bedrijven moeten hier geen last van krijgen	★





4

Over de samenwerking met Duitsland

- Welke aanpak zouden inwoners aan Nederland adviseren over de samenwerking met Duitsland?
- En waarom?

1

Samenvatting

2

Aanleiding, opzet
en respons

3

Over keuzes over
goederenvervoer
per trein

4

Over de
samenwerking
met Duitsland

5

Over voordelen,
nadelen, kansen
en zorgen

6

Over de
raadpleging

7

Methodologie

8

Bijlagen

We vroegen welke aanpak deelnemers aan Nederland zouden adviseren met betrekking tot de samenwerking met Duitsland

- Aan alle deelnemers is gevraagd welke aanpak zij zouden adviseren met betrekking tot de samenwerking met Duitsland rondom het goederenvervoer per trein. De uitleg die deelnemers kregen staat in het figuur hiernaast. Deelnemers konden kiezen om de voorkeur te geven aan aanpak 1, 2 of 3, maar konden ook aangeven geen voorkeur te hebben voor een aanpak.
- Na een aanpak te hebben gekozen (of geen voorkeur te hebben gegeven), konden deelnemers hun antwoord motiveren.

Figuur 4.1. De uitleg over de verschillende aanpakken over de samenwerking met Duitsland

We moeten keuzes maken over het goederenvervoer over het spoor vanaf de Nederlandse en Belgische havens naar Noordoost-Europa. De keuzes die Nederland maakt kunnen afhangen van de keuzes die er in Duitsland worden gemaakt over het goederenvervoer. De Nederlandse overheid probeert de keuzes in Nederland zo goed mogelijk af te stemmen met Duitsland. Maar dit is niet altijd even makkelijk. Soms is het nog niet duidelijk welke keuzes Duitsland zal maken. Nederland kan dan kiezen tussen drie aanpakken.

Aanpak 1: Nederland maakt zelf een keuze. We maken dan al keuzes over het goederenvervoer over het spoor voordat het helemaal zeker is welke keuzes Duitsland gaat maken. Het voordeel hiervan is dat Nederland dan plannen kan maken die het beste zijn voor Nederland. Dit is handig als Duitsland de plannen afstemt op deze Nederlandse plannen. Het nadeel is dat de keuzes minder effect hebben als Duitsland heel andere keuzes maakt. Of als Duitsland de keuzes heel lang uitstelt.

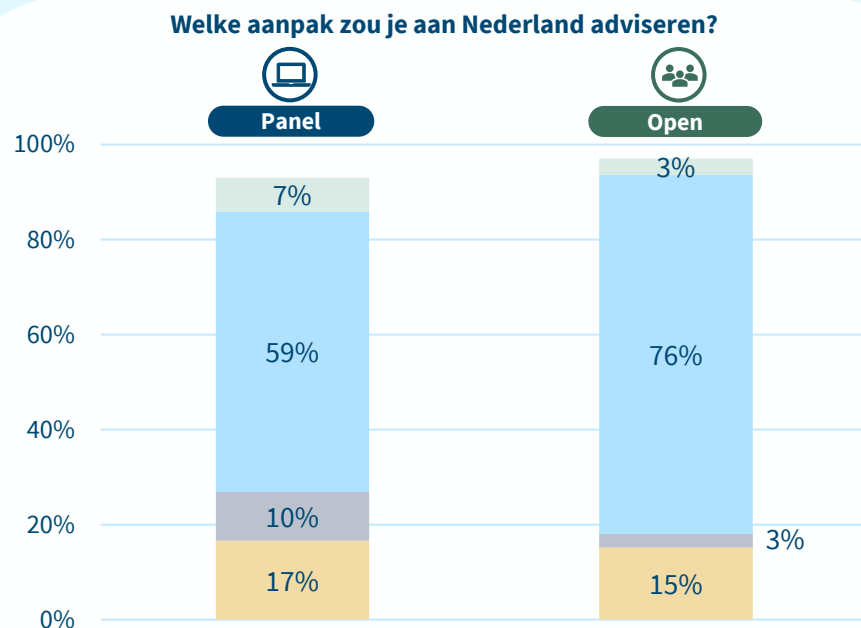
Aanpak 2: Nederland wacht totdat Duitsland een keuze heeft gemaakt en maakt dan keuzes die daarbij passen. Het voordeel is dat Nederland haar keuzes goed kan aansluiten bij de keuzes van Duitsland. Maar Nederland kan er ook nog voor kiezen om andere keuzes te maken. Bijvoorbeeld als dat beter is voor Nederland om andere keuzes te maken. Het nadeel is dat het niet altijd duidelijk is wanneer Duitsland keuzes gaat maken. Duitsland kan misschien juist langer wachten als Nederland geen keuzes maakt. Zo kunnen de problemen die Nederland heeft langer blijven bestaan.

Aanpak 3: Nederland en Duitsland maken samen een plan en maken dus samen keuzes. Het voordeel is dat Nederland en Duitsland de keuzes goed op elkaar kunnen afstemmen. Het nadeel is dat het niet zeker is of Nederland en Duitsland tot een gezamenlijk plan kunnen komen. En dat het ook lang kan duren voordat er een plan is waar beide landen het over eens zijn. In deze situaties kunnen de problemen die Nederland heeft langer blijven bestaan.



Figuur 4.2. Aanpak samenwerking met Duitsland– Gemiddeld

Gesloten raadpleging/panel (n=1.410) en open raadpleging (n=5.104)



Aanpak 1: Nederland maakt zelf een keuze

Aanpak 2: Nederland wacht totdat Duitsland een keuze heeft gemaakt en maakt dan keuzes die daarbij passen

Aanpak 3: Nederland en Duitsland maken samen een plan en maken dus samen keuzes

Geen voorkeur

Totaal percentages kunnen afwijken van 100% door deelnemers die kozen voor 'Weet ik niet/zeg ik liever niet'.

Een meerderheid van de inwoners adviseert Nederland om samen met Duitsland plannen te maken over goederenvervoer per trein

- In de raadpleging werd aan deelnemers ook gevraagd hoe zij vinden dat Nederland bij keuzes over GNOE moet samenwerken met Duitsland. Deelnemers konden kiezen voor drie verschillende aanpakken.
- Het figuur hiernaast laat het percentage deelnemers zien dat kiest voor een bepaalde aanpak als het gaat om de samenwerking met Duitsland voor zowel de gesloten (panel) als de open raadpleging.
- *Resultaten van de gesloten raadpleging (panel):* De aanpak om samen met Duitsland een plan te maken en dus samen keuzes te maken (aanpak 3) wordt door een meerderheid van de inwoners (59%) geadviseerd. 17% van de inwoners adviseert dat Nederland zelf een keuze maakt (aanpak 1). En 10% van de inwoners ziet liever dat Nederland wacht totdat Duitsland een keuze heeft gemaakt (aanpak 2).
- *Resultaten van de open raadpleging:* De aanpak om samen met Duitsland een plan te maken en dus samen keuzes te maken (aanpak 3) wordt door deelnemers van de open raadpleging nog vaker gekozen dan door deelnemers aan de gesloten raadpleging. Ruimt driekwart (76%) van de deelnemers aan de open raadpleging kiest voor aanpak 3. 15% van de deelnemers adviseert dat Nederland zelf een keuze maakt (aanpak 1). En 3% van de deelnemers ziet liever dat Nederland wat totdat Duitsland een keuze heeft gemaakt (aanpak 2).
- *De volgende pagina's:* Op de volgende pagina wordt weergegeven waarom deelnemers een bepaalde aanpak adviseren. Daarna volgen de adviezen voor een voorkeur uitgesplitst naar de resultaten van de keuzetaak, verschillende leeftijdsgroepen en opleidingsniveaus.



Waarom adviseren inwoners aan Nederland een bepaalde aanpak om samen te werken met Duitsland?

Aanpak 1: Nederland moet leiderschap tonen en de regie pakken, in overleg met Duitsland maar niet afhankelijk van Duitsland

Bij deze aanpak neemt Nederland het voortouw en kiest het zelf een richting voor het goederenvervoer per spoor, zonder te wachten op Duitsland. Veel deelnemers die dit kiezen vinden dat Nederland de regie in eigen handen moet houden en niet afhankelijk moet zijn van trage besluitvorming over de grens. Nederland beschikt volgens hen over een sterke infrastructuur en kan daardoor als aanvoerpunt van Duitsland optreden. Zelf kiezen zorgt volgens hen voor snelheid, efficiëntie en duidelijkheid, wat belangrijk is gezien de urgente ruimte- en milieuproblemen in Nederland. Door als eerste te handelen kan Nederland bovendien een voorbeeld stellen en andere landen, waaronder Duitsland, aanmoedigen om aan te haken.

Aanpak 2: Wachten is verstandiger, zodat Nederland geen geld verspilt aan infrastructuur die niet aansluit op Duitsland

Bij deze aanpak kiest Nederland ervoor om eerst te kijken welke richting Duitsland op gaat om daarna eigen keuzes te maken. Deelnemers die dit steunen benadrukken dat Nederland logistiek sterk afhankelijk is van Duitsland en dat een eigen koers varen risico's met zich meebrengt: investeringen kunnen verspild worden als het Nederlandse spoor straks niet goed aansluit op het Duitse spoor. Eerdere ervaringen, zoals bij de Betuwelijn, worden genoemd als waarschuwing. Volgens deze groep deelnemers is het verstandiger om eerst duidelijkheid vanuit Duitsland af te wachten en daarna hierop aan te sluiten, zodat plannen beter op elkaar passen en onnodige kosten worden voorkomen.

Figuur 4.3. Voorbeelden van argumenten voor een gekozen samenwerkingsaanpak

Het is ons land en zij willen gebruik maken van onze infrastructuur. Wij verzinnen en plannen, zij sluiten aan. De dialoog blijft open, maar Nederland in de lead.

Nederland is voller dan Duitsland. Dus minder flexibel in haar keuzes voor gebruik van de ruimte. Initiatief dus naar je toetrekken.

... Als wij dus, door duidelijke uitlegbare, keuzes maken is dat voor onze buurlanden alleen maar fijn om ook bij aan te sluiten. Onze keuzes kunnen de argumenten, welke men daar nodig heeft om ook hun keuzes te maken, eigenlijk alleen maar helpen. Je geeft duidelijkheid.

... NL heeft twee buurlanden, Duitsland heeft er veel meer. Dus hopen dat Duitsland hun plannen ideaal afstemt op NL is denk ik niet realistisch. Goederenvervoer gaat ook verder dan alleen Duitsland, het moet ook zo goed mogelijk aansluiten op landen verder weg.

Samen duurt langer, maar brengt je verder.

Het heeft geen zin om iets te doen dat niet aansluit op de visie van Duitsland. Straks kom je niet verder dan de grens met je trein, dat is zinloos.

Legenda

Aanpak 1

Aanpak 2



Waarom adviseren inwoners aan Nederland een bepaalde aanpak om samen te werken met Duitsland?

Aanpak 3: Samenwerken kost tijd, maar levert op termijn de beste, duurzaamste en meest gedragen oplossing op

Bij deze aanpak draait het om samenwerking en gezamenlijke besluitvorming tussen Nederland en Duitsland. Deze deelnemers vinden dat grensoverschrijdende problemen ook grensoverschrijdend moeten worden opgelost. Door samen te plannen kunnen beide landen hun spoorvervoer beter op elkaar afstemmen, wat zorgt voor meer efficiëntie, minder verspilling en een duurzamer resultaat. Hoewel deze aanpak waarschijnlijk meer tijd kost dan zelf kiezen, levert die volgens velen op de lange termijn het beste, meest gedragen en toekomstbestendige systeem op. De samenwerking past bovendien bij het idee van één geïntegreerd Europees netwerk.

Geen voorkeur voor aanpak 1, 2 of 3: Geen van de drie aanpakken is ideaal; waarschijnlijk is een combinatie of heroverweging van het spoorplan nodig

Een kleinere groep deelnemers heeft geen duidelijke voorkeur voor een van de drie aanpakken. Sommigen twijfelen aan de noodzaak van uitbreiding van het spoorvervoer zelf of verwijzen naar eerdere negatieve ervaringen met de Betuwelijn. Anderen vinden dat de aanpak moet afhangen van de situatie of dat een combinatie van zelf handelen en samenwerken het meest realistisch is. Ook wordt genoemd dat de verschillen tussen Nederland en Duitsland in structuur en besluitvorming samenwerking kunnen bemoeilijken.

Figuur 4.4. Voorbeelden van argumenten voor een gekozen samenwerkingsaanpak

Altijd sterker om in gezamenlijkheid tot een gedragen plan te komen, ook om te voorkomen dat de visie straks weer moet worden bijgesteld. Zonde van de plannen en niet goed voor de beeldvorming

Beste optie voor beide zonder onnodige investeringen of onwenselijke keuzes. Om de extra benodigde tijd te compenseren is belangrijk het overleg continu en effectief te blijven voeren.

Je gaat achter de feiten aan lopen als je los van elkaar keuzes maakt. Het is zaak om iedereen mee te nemen in dit proces.

Goederen kunnen ook verder verscheept worden naar Duitse havens en dan van daar uit met de trein, lekker alles in eigen land en dan hoeven wij geen overlast te hebben van behoeften in oost Europa.

Bij mij weten ligt er een mega dure Betuwe lijn welke niet optimaal gebruikt wordt omdat het niet goed aansluit op het Duitse net. Dus weer miljarden uitgeven aan iets wat we niet kunnen garanderen dat het nu wel goed komt?

Liefst natuurlijk wij eerst en dan de ander, bijvoorbeeld Duitsland. Maar zo werkt het lang niet altijd. Veel overleg en wederzijds begrip. De aanpak, 1, 2 of 3, hangt af van het project en de positie van onze oosterburen.

Legenda

Aanpak 3

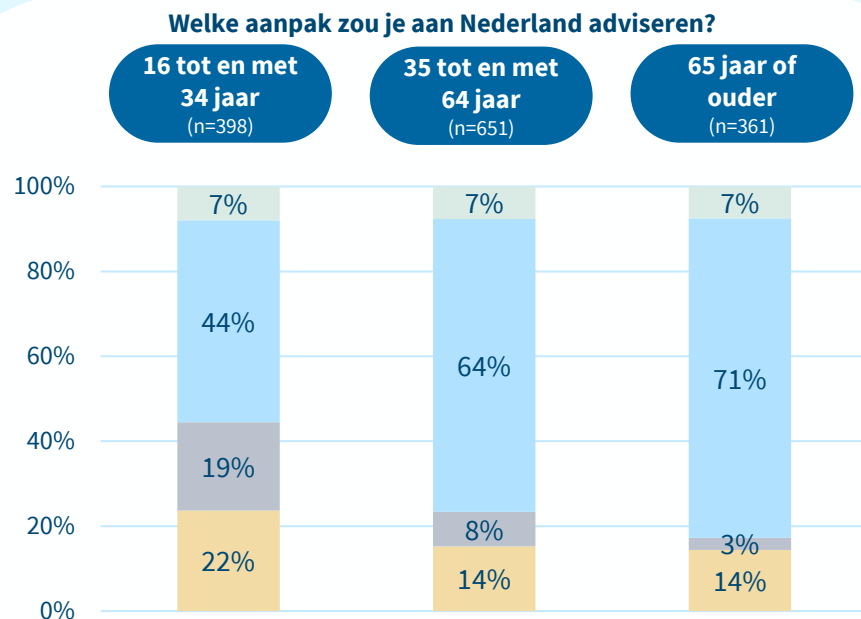
Geen voorkeur





Figuur 4.5. Aanpak samenwerking met Duitsland– Naar leeftijd

Gesloten raadpleging/panel (n=1.410)



Aanpak 1: Nederland maakt zelf een keuze

Aanpak 2: Nederland wacht totdat Duitsland een keuze heeft gemaakt en maakt dan keuzes die daarbij passen

Aanpak 3: Nederland en Duitsland maken samen een plan en maken dus samen keuzes

Geen voorkeur

Inwoners van 16 tot en met 34 jaar adviseren minder vaak dat Nederland en Duitsland samen een plan maken en dus samen keuzes

- Het figuur hiernaast laat het percentage deelnemers zien dat kiest voor een bepaalde aanpak als het gaat om de samenwerking met Duitsland, verdeeld naar leeftijdsgroepen.
- Inwoners van 16 tot en met 34 jaar adviseren relatief minder vaak (44%) dat Nederland en Duitsland samen een plan maken en dus samen keuzes (aanpak 3). In de leeftijdsgroep 35 tot en met 64 jaar kies 64% voor aanpak 3. Bij de leeftijdsgroep 65 jaar of ouder is dat 71%.
- Inwoners van 16 tot en met 34 jaar adviseren relatief vaker dat Nederland zelf een keuze moet maken (aanpak 1) (22%). En dat Nederland wacht totdat Duitsland een keuze heeft gemaakt (22%). Bij inwoners van 35 jaar of ouder adviseer 14% aanpak 1. Verder adviseert 8% van de leeftijdsgroep 35 tot en met 64 jaar aanpak 2. Bij de leeftijdsgroep 65 jaar of ouder is dat 3%.

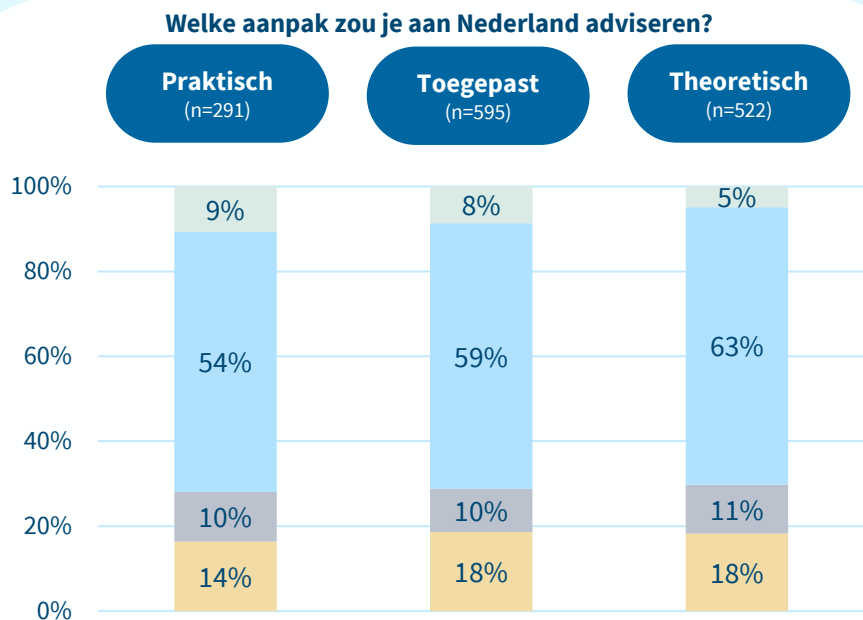
Totaal percentages kunnen afwijken van 100% door deelnemers die kozen voor 'Weet ik niet/zeg ik liever niet'.





Figuur 4.6. Aanpak samenwerking met Duitsland– Naar opleiding

Gesloten raadpleging/panel (n=1.408)



Aanpak 1: Nederland maakt zelf een keuze

Aanpak 2: Nederland wacht totdat Duitsland een keuze heeft gemaakt en maakt dan keuzes die daarbij passen

Aanpak 3: Nederland en Duitsland maken samen een plan en maken dus samen keuzes

Geen voorkeur

Praktisch opgeleiden adviseren minder vaak dat Nederland en Duitsland samen een plan maken en dus samen keuzes

- Het figuur hiernaast laat het percentage deelnemers zien dat kiest voor een bepaalde aanpak als het gaat om de samenwerking met Duitsland, verdeeld naar opleidingsniveau.
- Inwoners die praktisch opgeleid zijn adviseren relatief minder vaak (54%) dat Nederland en Duitsland samen een plan maken en dus samen keuzes (aanpak 3). Bij toegepast opgeleide inwoners is dit 59%, bij theoretisch opgeleiden (63%).
- Ook adviseren inwoners die praktisch opgeleid zijn minder vaak (14%) dat Nederland zelf een keuze maakt. Bij toegepast en theoretisch opgeleide inwoners is dit 18%.
- Voor leeftijd en opleidingsniveau geldt dat er significante verschillen zijn in de aanpak die verschillende groepen adviseren. Er is ook getoetst of mannen en vrouwen, inwoners met verschillende woonomgevingen (landelijk of stedelijk) en inwoners die dichtbij of juist verder weg van een spoorlijn wonen significant verschillende aanpakken adviseren. Dit blijkt niet het geval te zijn.

Totaal percentages kunnen afwijken van 100% door deelnemers die kozen voor 'Weet ik niet/zeg ik liever niet'.



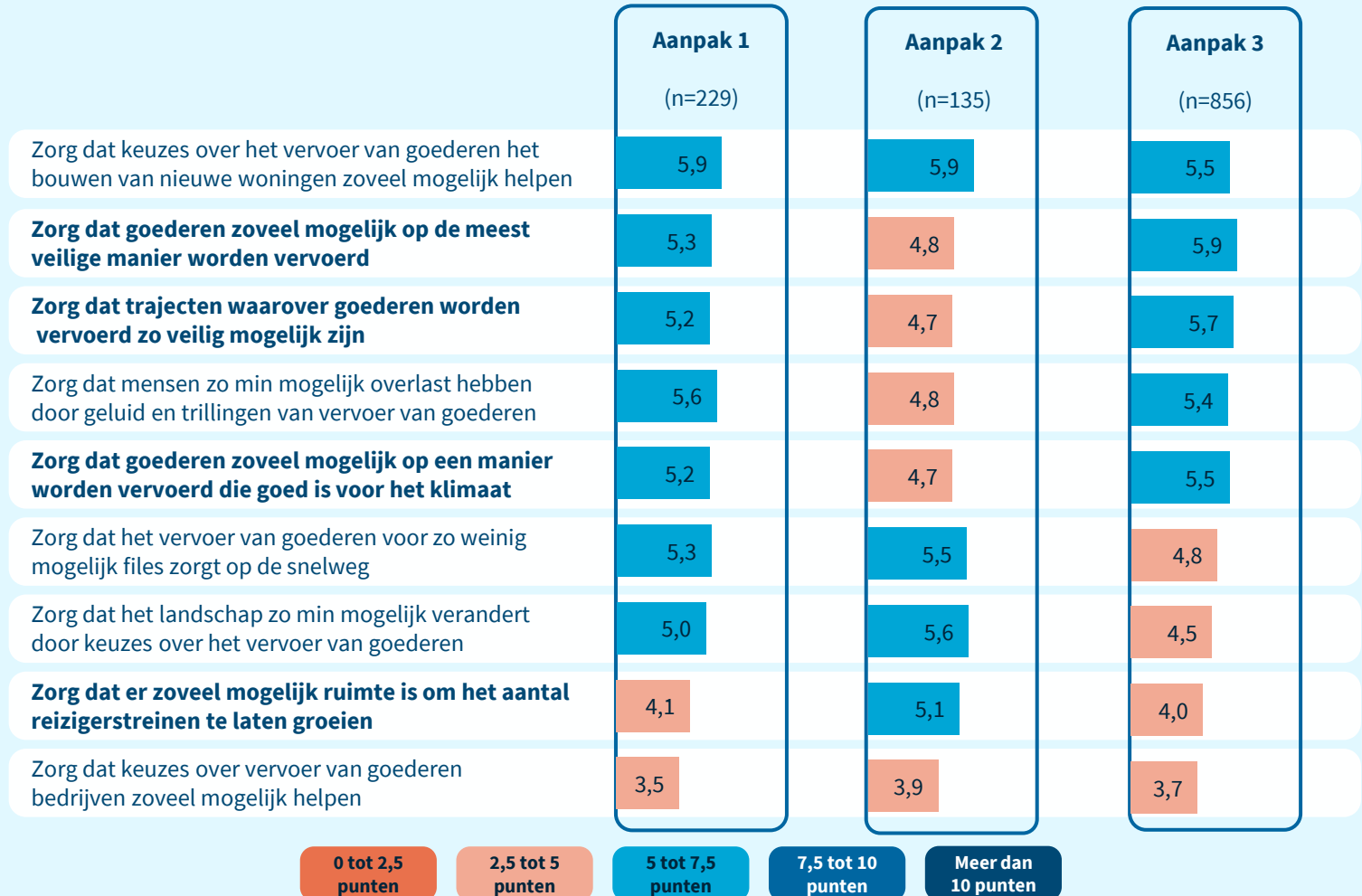


Inwoners die adviseren dat Nederland en Duitsland samen plannen en keuzes maken zetten relatief het meest in op doelen over veiligheid

- Hiernaast laat het figuur zien hoe de gemiddelde paneldeelnemer de verschillende doelen prioriteert. Verdeeld naar welke aanpak zij voor de samenwerking met Duitsland adviseren.
- Er is getoetst of deelnemers met verschillende opleidingsniveaus de doelen anders prioriteiten. Hieruit blijkt een statistisch significant verschil ($p < 0,05$) voor vier doelen. Deze zijn dikgedrukt in het figuur.
- Inwoners die **aanpak 2** (Nederland wacht totdat Duitsland keuzes heeft gemaakt) hebben geadviseerd zetten relatief weinig in op het doel ‘goederen zoveel mogelijk te vervoer op een manier die goed is voor het klimaat’. En zij zetten juist relatief veel in op het doel om ‘te zorgen dat er zoveel mogelijk ruimte is om het aantal reizigerstreinen te laten groeien’.
- Inwoners die **aanpak 3** (het samen maken van plannen en keuzes) hebben geadviseerd zetten relatief veel in op de twee veiligheidsdoelen.

Figuur 4.7. Aanpak samenwerking met Duitsland– Naar prioritering doelen

Gesloten raadpleging/panel (n= 1.220)





5

Over voordelen, nadelen, kansen en zorgen

- Welke voordelen en kansen zien deelnemers over goederenvervoer per trein?
- Welke nadelen en zorgen hebben deelnemers over goederenvervoer per trein?

1

Samenvatting

2

Aanleiding, opzet
en respons

3

Over keuzes over
goederenvervoer
per trein

4

Over de
samenwerking
met Duitsland

5

Over voordelen,
nadelen, kansen
en zorgen

6

Over de
raadpleging

7

Methodologie

8

Bijlagen

We vroegen deelnemers of zij nog andere adviezen wilden meegeven over goederenvervoer per trein richting Noordoost-Europa

- Aan alle deelnemers is gevraagd of zij nog aanvullende voordelen, nadelen, kansen en zorgen wilden delen over goederenvervoer per trein die niet in de keuzetaak naar voren kwamen. De vraag die deelnemers kregen staat in het figuur hiernaast.
- We geven met sterren aan hoe vaak een categorie van argumenten voorkomt. Berekend op basis van het totaal aantal gegeven motivaties voor voordelen/kansen en nadelen/zorgen:
 - ★ (0 tot 10%)
 - ★★ (10 tot 20%)
 - ★★★ (20% of meer)

Figuur 5.1. De uitleg over de verschillende aanpakken over de samenwerking met Duitsland

Deel 5: Wat zijn volgens jou de belangrijkste voordelen, nadelen, kansen en zorgen?

Zijn er nog andere adviezen die je aan de overheid wil geven over goederenvervoer met de trein richting Noordoost-Europa? (1/1)



Welke voordelen, nadelen, kansen en zorgen benoemen deelnemers over goederenvervoer per trein?

Meest genoemde voordelen en kansen

- Een overzicht: De meeste deelnemers staan overwegend positief tegenover een verdere ontwikkeling van goederenvervoer per trein richting Noordoost Europa. Zij zien de trein als een duurzaam en toekomstgericht alternatief voor wegtransport, met kansen voor CO₂-reductie, schonere lucht en versterking van de Nederlandse havens. Ook vinden zij de samenwerking met buurlanden en innovatie in het spoorvervoer belangrijke randvoorwaarden om de potentie van deze modal shift van weg en lucht naar spoor zo goed mogelijk te benutten.
- De volgende pagina geeft een overzicht van alle genoemde kansen en voordelen en hoe vaak deze zijn genoemd. Ook laat de volgende pagina quotes van deelnemers zien.

Meest genoemde nadelen en zorgen

- Een overzicht: Er zijn twijfels over de capaciteit en kwetsbaarheid van het spoorwegnet, vooral in dichtbevolkte gebieden. Ook zijn er zorgen over de veiligheid bij het vervoer van gevaarlijke stoffen en over de lokale overlast in de vorm van geluid, trillingen en ruimtelijke druk. Daarnaast wijzen sommige deelnemers op de noodzaak die er in hun ogen is om consumptie en transportvolumes te verminderen in plaats van te faciliteren.
- Op pagina 75: Deze pagina geeft een overzicht van alle genoemde nadelen en zorgen en hoe vaak deze zijn genoemd. En laat quotes van deelnemers zien.

Vijf observaties

1. Deelnemers zien vooral veel kansen voor een modal shift, innovaties en het milieu. Naar spoor, maar ook juist naar meer goederenvervoer met binnenvaart.
2. Deelnemers stellen dat operationele en infrastructurele voorwaarden cruciaal zijn, zonder investeringen in capaciteit, elektrificatie en harmonisatie (van persoons- en goederenvervoer) worden de kansen niet optimaal benut.
3. Deelnemers geven hiervoor aandacht aan het belang van internationale – vooral Europese – samenwerking om dit te bewerkstelligen.
4. Deelnemers zijn vooral bezorgd over de lokale gevolgen zoals overlast van geluid en trillingen, veiligheid van vervoer van gevaarlijke stoffen door bevolkte gebieden en verstoringen van leefomgevingen.
5. Deelnemers geven ook aandacht aan consuminderen: misschien kan er minder of meer lokaal geproduceerd worden en hoeft er zo ook minder vervoerd te worden.



Welke voordelen en kansen benoemen deelnemers over goederenvervoer per trein?

- Hieronder staat een overzicht met de voordelen en kansen die deelnemers hebben genoemd voor en over goederenvervoer per trein richting Noordoost-Europa. Van meest genoemd, naar minst genoemd.
- Genoemde voordelen en kansen:
 - Goederenvervoer per trein is duurzamer en schoner dan wegverkeer (★★).
 - Geef de mogelijkheid om ook naar de vervoersmogelijkheden over water te kijken, daar is meer ruimte en dan hoeft het vervoer minder over land (★★).
 - De GNOE biedt kansen voor grensoverschrijdende samenwerkingen met buurlanden en Noordoost Europa (★★).
 - Innoveer het goederenvervoer per trein (bijvoorbeeld digitaal) (★★).
 - De GNOE biedt de kans tot modal shift; de kans om verkeer van de weg en uit de lucht naar het spoor te verplaatsen (★★).
 - De GNOE economische kansen voor regio's in Nederland (★).
 - Probeer eerst de Betuwelijn beter te benutten (★).
 - Ga zo snel mogelijk aan de slag met de plannen voor de GNOE(★).
 - De GNOE geeft de mogelijkheid om de concurrentiepositie van de havens van Antwerpen en Rotterdam te versterken ten opzichte van havens in Noordoost-Europa (★).
 - Leg de Lelylijn aan en benut deze (★).

Figuur 5.2. Voorbeelden van voordelen en kansen die deelnemers benoemen

Denk vijftig jaar vooruit!
Hoe willen we dat Nederland en Europa er dan uit zien? Een grote asfaltlaag, ongezonde lucht en kapotte natuur? Dat wil toch niemand. Dus aan de slag met een duurzame, slimme en Europa-brede aanpak.

... Maak overslagpunten (havens, terminals) efficiënter zodat overstappen van trein naar schip en terug sneller kan. Investeer in stillere en trilling arme wagons en locomotieven om overlast voor omwonenden te beperken ...

Maak de treinen langer. Passagierstreinen kunnen bijvoorbeeld een goederenwagon met niet gevaarlijke stoffen aangekoppeld krijgen.

Binnen Europa moet de samenwerking meer gestalte krijgen. Koppeling goederen en passagiers waar mogelijk samen voegen. Ook landen in Noordoost-Europa betrekken bij plannen.

Misschien is het beter schepen door te laten varen en de kosten bij bedrijven te leggen, dan zwaar gesubsidieerd spoor aan te leggen en over het spoor te gaan.

De Lelylijn als onderdeel hiervan is zeer belangrijk. Wend niet opnieuw de blik af.



Welke nadelen en zorgen benoemen deelnemers over goederenvervoer per trein?

- Hieronder staat een overzicht met de nadelen en zorgen die deelnemers hebben genoemd voor en over goederenvervoer per trein richting Noordoost-Europa. Van meest genoemd, naar minst genoemd.
- Genoemde nadelen en zorgen:
 - Overconsumptie is het probleem, door meer lokaal te produceren en minder te consumeren hebben we minder vervoer nodig (★★★).
 - Deelnemers maken zich zorgen over lokale overlast en nadelige gevolgen voor de lokale leefomgeving (★★★).
 - Deelnemers maken zich zorgen over het veilig vervoeren van gevaarlijke stoffen (★★).
 - Deelnemers maken zich zorgen over of er rekening wordt gehouden met omwonenden van een spoorlijn en of hun mening wel wordt meegenomen (★★).
 - Spoor infrastructuur is kwetsbaar en heeft capaciteitsgrenzen (★).
 - Deelnemers maken zich zorgen over hoe de regelgeving en de naleving daarvan worden ingericht (★).

Figuur 5.3. Voorbeelden van nadelen en zorgen die deelnemers benoemen

Duidelijke afspraken maken met alle landen die betrokken zijn met het vervoer. En sancties opleggen aan een land die zich om wat van reden dan ook niet aan de afspraken houdt

Hier denk ik vooral in termen van 'grenzen aan de groei'. We kunnen niet alsmaar doorgaan met het opschalen van de mogelijkheden voor productie en dus vervoer.

Keer een deel van de winst uit aan bewoners die een dichtst bij de spoorlijnen wonen. De acceptatie wordt dan veel hoger.

Meer lokale producten!! Dan heb je ook minder vervoer nodig. Meer kleinschalig denken in plaats van alles over heel de wereld rondbrengen.

Dat niet alles over de economische behoeften wordt afgestemd maar dat de leefomgeving en samenleving het meest belangrijk onderdeel is van het plan.

Vervoer geen gevaarlijke stoffen door dicht bevolkte gebieden en of bebouwde kommen van dorpen c.q. steden!





6

Over de raadpleging

- Hoe hebben deelnemers de raadpleging ervaren?
- Welk rapportcijfer geven zij?

1

Samenvatting

2

Aanleiding, opzet
en respons

3

Over keuzes over
goederenvervoer
per trein

4

Over de
samenwerking
met Duitsland

5

Over voordelen,
nadelen, kansen
en zorgen

6

Over de
raadpleging

7

Methodologie

8

Bijlagen



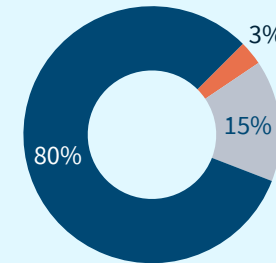
Gesloten raadpleging: Hoe hebben deelnemers aan het panel de raadpleging gewaardeerd? (1/2)

- Figuur 6.1 laat zien hoeveel deelnemers het (helemaal) eens en (helemaal) oneens waren met verschillende stellingen over de raadpleging. Het betreft hier de antwoorden van deelnemers aan het panel.
- Deelnemers zijn positief over de raadpleging: 93% van de deelnemers aan het panel geeft een voldoende. Ze beoordelen de raadpleging gemiddeld met het rapportcijfer 7,6. Dat is vergelijkbaar met soortgelijke raadplegingen. De Lelylijnraadpleging en de Nationale Raadpleging Bereikbaarheid kregen ook gemiddeld een 7,6 van paneldeelnemers, terwijl de Oude Lijn-raadpleging gemiddeld een 7,5 kreeg.
- De meeste deelnemers (80%) geven aan hun mening kwijt te kunnen in deze raadpleging. 3% geeft aan niet hun mening kwijt te kunnen in deze raadpleging.
- Ook geeft 80% van de deelnemers aan erop te vertrouwen dat dit een eerlijke raadpleging is. 4% vertrouwt hier niet op. In hun onderbouwing hiervoor zien we vooral terug dat deze deelnemers er niet op vertrouwen dat de overheid iets doet met de uitkomsten van deze raadpleging.
- Ruim tweederde van de deelnemers (68%) vindt de raadpleging makkelijk te begrijpen. 14% van de deelnemers vindt de raadpleging moeilijk te begrijpen. In hun onderbouwing hiervoor zien we vooral terug dat deze deelnemers behoefte hebben aan concrete effecten van de doelen die worden voorgelegd. Oftewel, wat betekent het voor het goederenvervoer per trein als zij een doel prioriteren?
- Driekwart van de deelnemers (75%) geeft aan dit een belangrijk onderwerp te vinden om hun mening over te geven. 4% geeft juist aan het een onbelangrijk onderwerp te vinden.

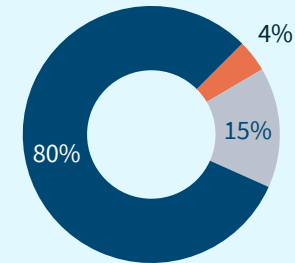
Figuur 6.1. Vragen over de raadpleging

Gesloten raadpleging/panel (n=1.410)

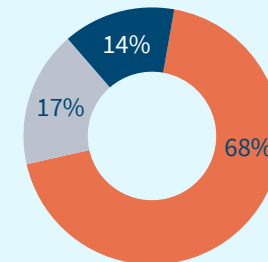
Ik kon mijn mening kwijt in deze raadpleging



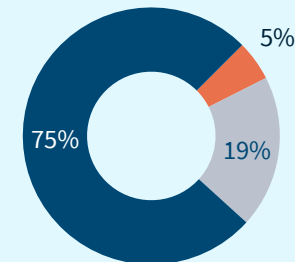
Ik vertrouw erop dat dit een eerlijke raadpleging is



Ik vond zelf deze raadpleging moeilijk te begrijpen



Ik vond het een belangrijk onderwerp om mijn mening over te geven



(Helemaal) mee eens

Neutraal

(Helemaal) mee oneens

**Gemiddeld
rapportcijfer**

Panel

7,6

Open

7,1

Totaal percentages kunnen afwijken van 100% door deelnemers die kozen voor 'Weet ik niet / Zeg ik liever niet'.





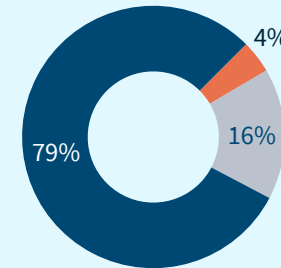
Gesloten raadpleging: Hoe hebben deelnemers aan het panel de raadpleging gewaardeerd? (2/2)

- Figuur 6.2 laat zien hoeveel deelnemers het (helemaal) eens en (helemaal) oneens waren met verschillende stellingen over de raadpleging. Het betreft hier de antwoorden van deelnemers aan het panel.
- De meeste deelnemers (79%) geven aan dat deze methode vaker moet worden ingezet om inwoners te betrekken bij plannen van de overheid. 4% vindt van niet.
- 70% van de deelnemers geeft aan geleerd te hebben over de keuzes die de overheid moet maken over dit thema. 6% geeft aan niets geleerd te hebben.
- Twee derde van de deelnemers (66%) geeft aan besluiten over dit onderwerp beter te kunnen accepteren als veel mensen meedoen aan deze raadpleging. 5% vindt van niet. In hun onderbouwing hiervoor zien we vooral terug dat deze deelnemer er vanuit gaat dat andere inwoners kiest voor hun eigen belang en niet voor het algemeen belang van Nederland.
- 69% van de deelnemers krijgt meer vertrouwen in besluiten van de overheid als inwoners vaker mogen meedenken over dit soort keuzes. 7% krijgt niet meer vertrouwen in besluiten van de overheid als inwoners vaker mogen meedenken.

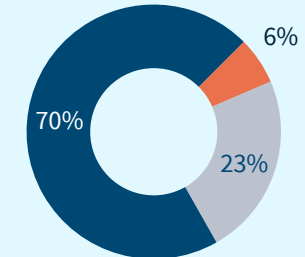
Figuur 6.2. Vragen over de raadpleging

Gesloten raadpleging/panel (n=1.410)

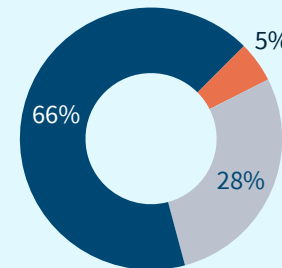
Deze methode moet vaker worden ingezet om inwoners te betrekken bij plannen van de overheid



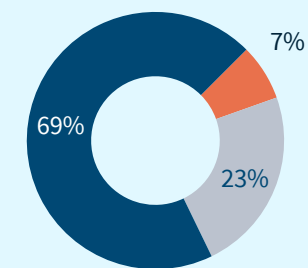
Doordat ik meedoe aan deze raadpleging heb ik geleerd over de keuzes die de overheid moet maken over dit thema



Als veel mensen meedoen aan deze raadpleging, dan zijn de uiteindelijke besluiten over dit onderwerp voor mij beter te accepteren



Als de overheid vaker op deze manier inwoners laat meedenken over dit soort keuzes, dan krijg ik meer vertrouwen in besluiten van de overheid



■ (Helemaal) mee eens ■ Neutraal ■ (Helemaal) mee oneens

Totaal percentages kunnen afwijken van 100% door deelnemers die kozen voor 'Weet ik niet / Zeg ik liever niet'.

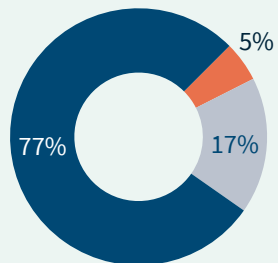




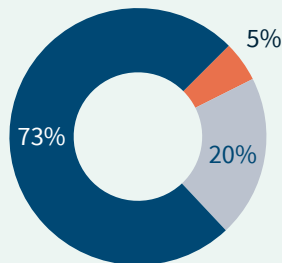
Figuur 6.3. Vragen over de raadpleging

Open raadpleging

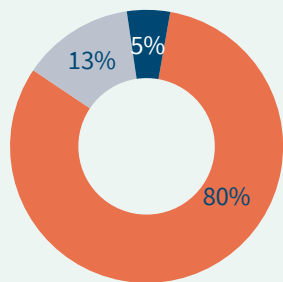
Ik kon mijn mening kwijt in deze raadpleging (n=4.467)



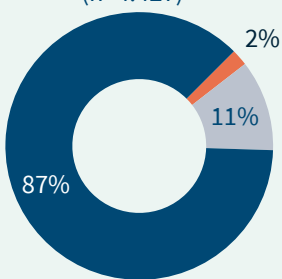
Ik vertrouw erop dat dit een eerlijke raadpleging is (n=4.432)



Ik vond zelf deze raadpleging moeilijk te begrijpen (n=4.410)



Ik vond het een belangrijk onderwerp om mijn mening over te geven (n=4.427)



■ (Helemaal) mee eens ■ Neutraal ■ (Helemaal) mee oneens

Gemiddeld
rapportcijfer

Panel

7,6

Open

7,1

Totaal percentages kunnen afwijken van 100% door deelnemers die kozen voor 'Weet ik niet / Zeg ik liever niet'.

Open raadpleging: Hoe hebben deelnemers aan het panel de raadpleging gewaardeerd? (1/2)

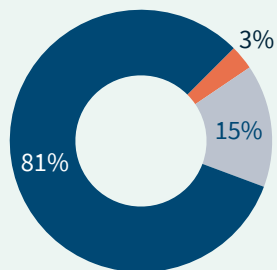
- Figuur 6.3 laat zien hoeveel deelnemers het (helemaal) eens en (helemaal) oneens waren met verschillende stellingen over de raadpleging. Het betreft hier de antwoorden van deelnemers aan de open raadpleging.
- Deelnemers zijn positief over de raadpleging: net zoals deelnemers aan het panel geeft 93% van de deelnemers aan de open raadpleging een voldoende. Ze beoordelen de raadpleging gemiddeld met het rapportcijfer 7,1.
- Ruim driekwart van de deelnemers (77%) geeft aan hun mening kwijt te kunnen in deze raadpleging. 5% geeft aan niet hun mening kwijt te kunnen in deze raadpleging.
- Ook geeft 73% van de deelnemers aan erop te vertrouwen dat dit een eerlijke raadpleging is 5% vertrouwt hier niet op. Net zoals bij de gesloten raadpleging zien we in de onderbouwing van deelnemers hiervoor vooral terug dat deze deelnemers er niet op vertrouwen dat de overheid iets doet met de uitkomsten van deze raadpleging.
- Een meerderheid van de deelnemers (80%) vindt de raadpleging makkelijk te begrijpen. Bij de gesloten raadpleging is dat 68%. In de onderbouwing van deelnemers van de open raadpleging zien we vooral terug dat deelnemers goed hun voorkeuren konden doorgeven en knelpunten konden aankaarten. Ook vindt 5% van de deelnemers de raadpleging moeilijk te begrijpen.
- 87% van de deelnemers geeft aan dit een belangrijk onderwerp te vinden om hun mening over tegen. 2% geeft juist aan dat het een onbelangrijk onderwerp te vinden.



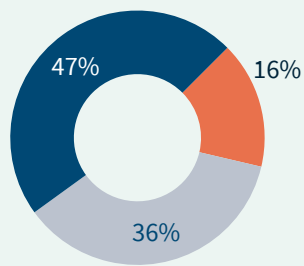
Figuur 6.4. Vragen over de raadpleging

Open raadpleging

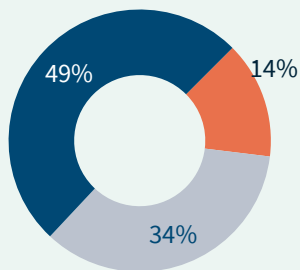
Deze methode moet vaker worden ingezet om inwoners te betrekken bij plannen van de overheid (n=4.410)



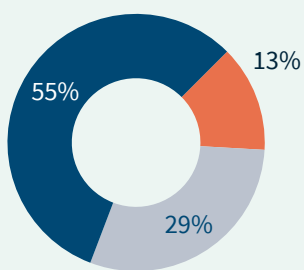
Doordat ik meedoe aan deze raadpleging heb ik geleerd over de keuzes die de overheid moet maken over dit thema (n=4.407)



Als veel mensen meedoen aan deze raadpleging, dan zijn de uiteindelijke besluiten over dit onderwerp voor mij beter te accepteren (n=4.408)



Als de overheid vaker op deze manier inwoners laat meedenken over dit soort keuzes, dan krijg ik meer vertrouwen in besluiten van de overheid (n=4.403)



■ (Helemaal) mee eens ■ Neutraal ■ (Helemaal) mee oneens

Totaal percentages kunnen afwijken van 100% door deelnemers die kozen voor 'Weet ik niet / Zeg ik liever niet'.

Open raadpleging: Hoe hebben deelnemers aan het panel de raadpleging gewaardeerd? (2/2)

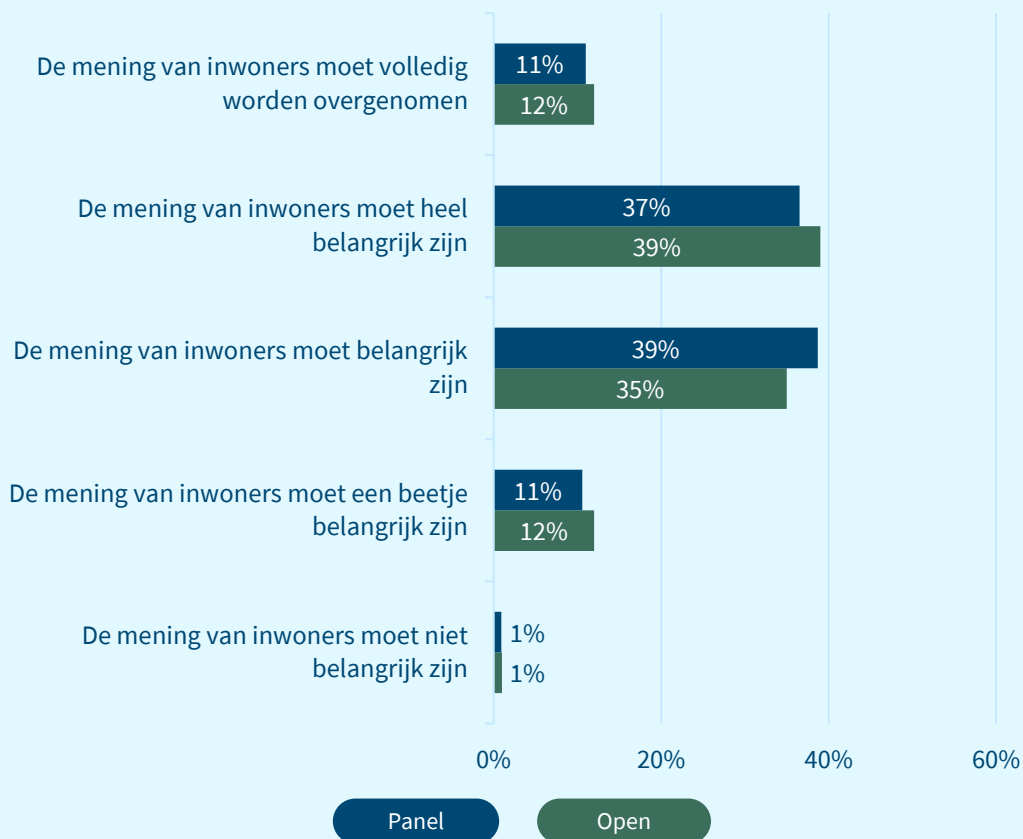
- Figuur 6.4 laat zien hoeveel deelnemers het (helemaal) eens en (helemaal) oneens waren met verschillende stellingen over de raadpleging. Het betreft hier de antwoorden van deelnemers aan de open raadpleging.
- De meeste deelnemers (81%) geven aan dat deze methode vaker moet worden ingezet om inwoners te betrekken bij plannen van de overheid. 3% vindt van niet.
- 47% van de deelnemers geeft aan geleerd te hebben over de keuzes die de overheid moet maken over dit thema. Dat is minder dan in de panel-raadpleging waar 70% aangeeft iets geleerd te hebben. Verder geeft 16% geeft aan niets geleerd te hebben.
- Bijna de helft (49%) geeft aan besluiten over dit onderwerp beter te kunnen accepteren als veel mensen meedoen aan deze raadpleging. 14% vindt van niet (in de gesloten raadpleging was dit 5%). In hun onderbouwing hiervoor zien we vooral terug dat deze deelnemers vinden dat de mening van inwoners die dichtbij het spoor wonen zwaarder moet wegen dan inwoners die verder weg wonen.
- 55% van de deelnemers krijgt meer vertrouwen in besluiten van de overheid als inwoners vaker mogen meedenken over dit soort keuzes. 13% krijgt niet meer vertrouwen in besluiten van de overheid als inwoners vaker mogen meedenken.



**Figuur 6.5. Over het meewegen van het advies van inwoners**

Gesloten raadpleging/panel (n=1.410) en open raadpleging (n=5.076)

Met deze raadpleging vragen we naar de mening van inwoners. Daarnaast voeren we gesprekken met overheden en organisaties en krijgt het ministerie advies van deskundigen. Hoe belangrijk moet de mening van inwoners zijn bij het maken van beslissingen?



Totaal percentages kunnen afwijken van 100% door deelnemers die kozen voor 'Weet ik niet / Zeg ik liever niet'.

Gesloten en open raadpleging: Hoe hebben deelnemers aan het panel de raadpleging gewaardeerd?

Figuur 6.3 laat zien hoe deelnemers aan de gesloten en open raadpleging vinden dat hun advies meegewogen moet worden in de verdere beleidsvorming.

- De meeste deelnemers vinden dat de mening van inwoners (heel) belangrijk moet zijn. Een groep van 39% van de paneldeelnemers geeft aan dat de mening van inwoners belangrijk moet zijn. Van de deelnemers aan de open raadpleging is dit een groep van 35%. Verder is er een groep van 37% van de paneldeelnemers die aangeeft dat de mening van inwoners heel belangrijk moet zijn. Van de deelnemers aan de open raadpleging is dit een groep van 39%.
- Een groep van 11% van de paneldeelnemers geeft aan dat de mening van inwoners volledig moet worden overgenomen. Bij de open raadpleging is dit een groep van 12%.
- Een andere groep van 11% van de paneldeelnemers geeft aan dat de mening van inwoners een beetje belangrijk moet zijn. Bij de open raadpleging is dit een groep van 12%.

Prettige raadpleging, hopelijk wordt er ook echt naar de mening van mensen gekeken.

De vragen gaan over het algemene spoorgoederenvervoer beleid. Niet specifiek over GNOE. Het zou inzichtelijker zijn als tracé-varianten zouden zijn gedeeld.

Ik vond het waardevol dat er via deze raadpleging aandacht werd besteed aan het verbeteren van internationaal goederenvervoer per spoor. Dit is een belangrijk onderwerp voor zowel duurzaamheid als economische efficiëntie. Het zou goed zijn als er ook daadwerkelijk iets met de uitkomsten van deze raadpleging wordt gedaan





7

Methodologie

- Fase 1: ontwerp
- Fase 2: Dataverzameling
- Fase 3: Analyse en rapportage

1

Samenvatting

2

Aanleiding, opzet
en respons

3

Over keuzes over
goederenvervoer
per trein

4

Over de
samenwerking
met Duitsland

5

Over voordelen,
nadelen, kansen
en zorgen

6

Over de
raadpleging

7

Methodologie

8

Bijlagen

Het primaire doel van de ontwerpfase is om het beleidsdilemma in kaart te brengen

- De essentie van een PWE-raadpleging is om deelnemers in een online omgeving 20 minuten op de stoel van een beleidsmaker of politicus te zetten. Dat betekent dat het doel van de eerste fase van een PWE project (de ontwerpfase) is om de keuzesituatie (of het beleidsdilemma) van de beleidsmaker of politicus in kaart te brengen.
- *Ontwerpsessie(s)*: Dat doen we onder andere op basis van bronnenonderzoek en in zogeheten ontwerpessies. De uitkomsten van deze sessie(s) vertalen we naar een of meerdere zogeheten PWE-keuzekaarten (zie kader 7.1). In het GNOE traject starten we met twee opties om het vraagstuk in beeld te brengen die ook waren toegepast in de PWE over de Lelylijn. Namelijk een concept waarin deelnemers punten verdelen over verschillen doelen waar de overheid rekening mee kan houden bij keuzes over goederenvervoer en een concept waarin deelnemers herhaaldelijk kiezen tussen twee aanpakken die beschreven zijn door effecten.
- Een belangrijke keuze in het begin van het ontwerptraject was om verder te gaan met het eerste concept. Een belangrijke reden om het tweede concept af te laten vallen was dat we dan de deelnemer twee keer hetzelfde zouden vragen wat voor frustratie zou zorgen en weinig extra informatie zou opleveren. Bij de Lelylijn was het wel opportuun om twee onderdelen te verwerken in de raadpleging, omdat dit traject niet alleen ging over nut en noodzaak, maar ook al over het uitwerken van verschillende varianten en de beoordeling hiervan.
- De keuzetaak waarin deelnemers punten konden verdelen is in een aantal iteraties met het kernteam en het algemeen overleg aangescherpt. Het vraagstuk over de samenwerking met Duitsland is toegevoegd omdat hier veel vragen over werden gesteld in de informatiebijeenkomst.

Kader 7.1: Wat is een PWE-keuzekaart?

- *Definitie*: Een keuzetaak volgens de PWE-methode is een experimentele opzet om voorkeuren van deelnemers te achterhalen, vaak over maatschappelijke vraagstukken. Een keuzekaart kenmerkt zich door vier elementen die gezamenlijk een beleidsdilemma modelleren.

1

- Een onderzoeksvraag over de voorkeuren van de deelnemer rond een bepaald thema. Deze vraag sluit zo goed mogelijk aan bij de vraag van een bestuurder of beleidsmaker.

2

- Een aantal opties die de deelnemer gelijktijdig en in samenhang afweegt. Dit kunnen bijvoorbeeld beleidsdoelen, principes, criteria of maatregelen zijn.

3

- Informatie over de opties, zoals een beschrijving van de huidige situatie, het handelingsperspectief van de overheid, en mogelijke consequenties van kiezen voor de optie.

4

- Een beperking zodat de deelnemer niet alle opties kan minimaliseren of maximaliseren. Een deelnemer ervaart 'keuzepijn'.



Na het verzamelen van data volgt het opschonen en herwegen

- Opschonen van de data: we hanteren diverse verificatiemethoden om incomplete en dubbele deelnames te verwijderen.
- De deelnemers die proactief via een panel zijn benaderd vormen een steekproef van de Nederland met een kleine kans op vertekening. Waar de samenstelling van deze steekproef afwijkt van de populatie, herwegen we de resultaten. Daardoor zijn de resultaten van het gesloten panel versie representatief voor de bevolking in Nederland op de kenmerken gender, leeftijd en opleidingstype.
- Hoe werkt herwegen? We hebben hiervoor de methodiek post-stratificatie* gebruikt. Kort gezegd:
 - We delen de deelnemers op in 18 clusters, gekruist voor opleidingstype (praktisch/toegepast/theoretisch) leeftijd (jonger dan 34/35-64/65 of ouder) en geslacht (man/vrouw);
 - We hebben de verdeling van de deelnemers over deze groepen vergeleken met de verdeling in de populatie van Nederland;
 - We hebben een wegingsfactor gekoppeld aan elke groep. Deze wegingsfactor zorgt dat de antwoorden van een specifieke groep zwaarder tellen als er relatief weinig deelnemers in de groep zitten. En dat de antwoorden minder zwaar meetellen als er relatief veel deelnemers in deze groep zitten.



Tot slot, bij het schrijven van de rapportage heeft het kernteam GNOE mee kunnen lezen. Het ambtelijk overleg GNOE heeft input kunnen geven op de samenvatting. Populytics blijft eindverantwoordelijk voor de uitkomsten.

- De basis voor deze rapportage is de *kwantitatieve* analyse van de antwoorden die deelnemers hebben gegeven op de keuzetaak (het toekennen van punten aan de doelen) en de aanvullende stellingen.
- De kwantitatieve resultaten hebben we vervolgens van duiding voorzien op basis van een *kwantitatieve* analyse van de geschreven reacties van deelnemers. Hierbij analyseerden wij honderden reacties en identificeren de meest voorkomende hoofdargumenten die deelnemers gebruiken om aan opties veel of weinig punten toe te kennen.
- In deze rapportage laten we citaten zien van deelnemers aan de raadpleging. Deze zijn geselecteerd zodat ze illustratief zijn voor de hoofdargumenten.
- Deze rapportage is opgesteld door Populytics. Er heeft een feedbackronde plaatsgevonden, waarbij het kernteam GNOE input hebben kunnen geven op het hele rapport en leden van het Algemeen Overleg op de samenvatting. Populytics blijft onafhankelijk in de rapportage en verantwoordelijk voor alle uitkomsten en uitspraken.

Kader 7.2: Omgang met persoonsgegevens (AVG)

- *De vragen in deze raadpleging waren allen in overeenstemming met de privacywetgeving (Algemene verordening gegevensbescherming, AVG). Omdat de raadpleging anoniem is zijn de gegevens die we verzamelen geen persoonsgegevens. Dat betekent dat de AVG als uitgangspunt niet van toepassing is. Een anonieme raadpleging mag vragen stellen over leeftijd, gender en opleidingstype, zonder dat de AVG van toepassing is.*
- *Ook in een anonieme raadpleging kan de AVG in sommige gevallen toch van toepassing zijn. Bijvoorbeeld als het antwoord op een vraag (of de antwoorden op een combinatie van vragen) herleidbaar is (zijn) tot een groep van drie huishoudens of minder. Dan is er sprake van een persoonsgegeven. In dat geval is de AVG van toepassing. Een voorbeeld is vragen naar postcode-4. Er zijn enkele (vaak landelijke) postcode-4-gebieden waarin zich minder dan drie huishoudens bevinden.*
- *In deze raadpleging is geen gegeven, of combinatie van gegevens, verzameld die herleidbaar is (zijn) tot een groep van drie huishoudens of minder in Nederland.*
- *Elke deelnemer aan de raadpleging kon verder zelf bepalen welke informatie hij/zij wilde delen. Alle vragen over persoonlijke kenmerken in de raadpleging waren vrijwillig te beantwoorden (of over te slaan). Elke vraag bevatte daarbovenop ook de antwoordoptie 'zeg ik liever niet'.*
- *De gegevens voor dit onderzoek blijven bewaard.*





8

Bijlagen

- Bijlage A: Teksten achter de informatieknoppen

1

Samenvatting

2

Aanleiding, opzet
en respons

3

Over keuzes over
goederenvervoer
per trein

4

Over de
samenwerking
met Duitsland

5

Over voordelen,
nadelen, kansen
en zorgen

6

Over de
raadpleging

7

Methodologie

8

Bijlagen

Bijlage A: Teksten achter de informatieknoppen

Teksten achter de informatieknoppen

- **Keuzesituatie:** Deelnemers verdeelden 45 punten over negen doelen in de PWE-keuzetaak in Figuur A.1. Elke deelnemer kreeg deze doelen in willekeurige volgorde te zien. In Figuur A.1 van boven naar beneden, van links naar rechts:
 - ‘Zorg dat goederen zoveel mogelijk op een manier worden vervoerd die goed is voor het klimaat.’
 - ‘Zorg dat goederen zoveel mogelijk op de meest veilige manier worden vervoerd.’
 - ‘Zorg dat trajecten waarover goederen worden vervoerd zo veilig mogelijk zijn.’
 - ‘Zorg dat het vervoer van goederen voor zo weinig mogelijk files zorgt op de snelweg.’
 - ‘Zorg dat mensen zo min mogelijk overlast hebben door geluid en trillingen van vervoer van goederen.’
 - ‘Zorg dat er zoveel mogelijk nieuwe woningen kunnen worden gebouwd.’
 - ‘Zorg dat keuzes over goederen bedrijven zoveel mogelijk helpen.’
 - ‘Zorg dat er zoveel mogelijk ruimte is om het aantal reizigerstreinen te laten groeien.’
 - ‘Zorg dat het landschap zo min mogelijk verandert door meer vervoer van goederen.’
- **Extra informatie:** Onder de roze informatieknoppen konden deelnemers aanvullende informatie lezen over ieder doel. Op de volgende pagina's staat de tekst onder de roze informatieknoppen weergegeven.
- **Gehele raadpleging:** Voor en na de keuzesituatie werden ook andere vragen gesteld aan deelnemers. Bijvoorbeeld over de samenwerking met Duitsland voor het vervoeren van goederen. De gehele raadpleging is [hier](#) te bekijken.

Figuur A.1. De keuzetaak over doelen waar de overheid rekening mee kan houden bij keuzes over goederenvervoer per spoor

Deel 2: Waar moet de overheid rekening mee houden bij het maken van keuzes over goederenvervoer per spoor?

Gebruik de **+** en **-** knoppen om punten aan opties te geven. Klik op de **i**-knop voor meer informatie.
Verdeel 45 punten over de opties

Zorg dat goederen zoveel mogelijk op een manier worden vervoerd die goed is voor het klimaat i - 0 +	Zorg dat goederen zoveel mogelijk op de meest veilige manier worden vervoerd i - 0 +	Zorg dat trajecten waarover goederen worden vervoerd zo veilig mogelijk zijn i - 0 +
Zorg dat het vervoer van goederen voor zo weinig mogelijk files zorgt op de snelweg i - 0 +	Zorg dat mensen zo min mogelijk overlast hebben door geluid en trillingen van vervoer van goederen i - 0 +	Zorg dat er zoveel mogelijk nieuwe woningen kunnen worden gebouwd i - 0 +
Zorg dat keuzes over vervoer van goederen bedrijven zo veel mogelijk helpen i - 0 +	Zorg dat er zo veel mogelijk ruimte is om het aantal reizigerstreinen te laten groeien i - 0 +	Zorg dat het landschap zo min mogelijk verandert door meer vervoer van goederen i - 0 +



**Tekst onder de roze informatiekноп bij het doel:
'Zorg dat goederen zoveel mogelijk op een manier worden vervoerd
die goed is voor het klimaat.'**

Hoe zit het nu?

Voor het klimaat is het beter om goederen met de trein te vervoeren dan met vrachtauto's en schepen. De uitstoot van CO₂, stikstof en fijnstof is lager bij vervoer met de trein dan vervoer met een vrachtauto of met een binnenvaartschip. Eén goederentrein vervangt 40 tot 50 vrachtwagens.

Als je veel punten geeft

Geef je hier veel punten? Dan moet de overheid er volgens jou voor zorgen dat we goederen zoveel mogelijk vervoeren op een manier die goed is voor het klimaat. Meestal is het schoner om goederen met de trein te vervoeren, dan met een schip of met de vrachtauto.

Wat kan dat betekenen?

Dat kan betekenen dat de overheid op zoek gaat naar manieren om meer goederen met de trein te vervoeren. De overheid kan bijvoorbeeld een bestaande spoorroute uitbreiden of op zoek gaan naar een nieuwe route voor een spoor. Bij de keuzes probeert de overheid er ook voor te zorgen dat er meer ruimte is voor internationale reizigerstreinen. Als meer mensen met de trein naar het buitenland reizen in plaats van met het vliegtuig is dat goed voor het klimaat.

**Tekst onder de roze informatiekноп bij het doel:
'Zorg dat goederen zoveel mogelijk op de meest veilige manier
worden vervoerd.'**

Hoe zit het nu?

De veiligste manier om goederen te vervoeren is door buizen. Maar daar kun je alleen vloeistoffen en gassen door vervoeren. Het spoor is ook erg veilig. Vervoer met de vrachtwagen of met een schip is minder veilig. Het aantal dodelijke ongelukken per vervoerde ton goederen met vrachtwagens is veel hoger dan met de trein.

Als je veel punten geeft

Geef je hier veel punten? Dan moet de overheid er volgens jou zoveel mogelijk voor zorgen dat bedrijven hun goederen op de veiligste manier vervoeren. Dus zoveel mogelijk via buizen en met de trein. En zo min mogelijk met vrachtauto's.

Wat kan dat betekenen?

De overheid probeert eerst dat bedrijven zo veel mogelijk buizen gaan gebruiken om iets te vervoeren. Dit kan alleen voor vloeistoffen en gassen. Daarna probeert de overheid te zorgen dat bedrijven goederen zo veel mogelijk met de trein vervoeren. En zo min mogelijk met vrachtauto's. Bijvoorbeeld door extra spoorlijnen aan te leggen.



**Tekst onder de roze informatiekноп bij het doel:
'Zorg dat trajecten waarover goederen worden vervoerd zo veilig mogelijk zijn.'**

Hoe zit het nu?

Er zijn allerlei regels om te zorgen dat bedrijven goederen veilig vervoeren.

Als je veel punten geeft

Geef je hier veel punten? Dan moet de overheid er volgens jou voor zorgen dat je zo veilig mogelijk goederen kan vervoeren door buizen en over spoorwegen, snelwegen en vaarwegen. De overheid probeert er bijvoorbeeld voor te zorgen dat buurtbewoners zo weinig mogelijk risico hebben op ongelukken met gevaarlijke stoffen die over het spoor gaan.

Wat kan dat betekenen?

Kiest de overheid voor een nieuwe spoorroute? Dan moet die route zo veilig mogelijk zijn. Bijvoorbeeld door genoeg afstand te bewaren tussen woningen en het spoor. Of door een geul te graven die zorgt dat gevaarlijke stoffen niet de wijk in kunnen stromen. Het kan ook betekenen dat de overheid ervoor probeert te zorgen dat bedrijven bestaande spoorwegen buiten steden meer gaan gebruiken om goederen te vervoeren.

**Tekst onder de roze informatiekноп bij het doel:
'Zorg dat het vervoer van goederen voor zo weinig mogelijk files zorgt op de snelweg.'**

Hoe zit het nu?

Vrachtwagens die goederen vervoeren zorgen voor meer files in Nederland. Op sommige drukke snelwegen is 20 procent van de voertuigen een vrachtwagen. Eén goederentrein vervangt tussen de 40 en 50 vrachtwagens en kan daarmee zorgen voor minder files. Dit geldt ook voor vervoer met een schip.

Als je veel punten geeft

Geef je hier veel punten? Dan moet de overheid er van jou voor zorgen dat goederenvervoer voor zo weinig mogelijk files zorgt op de snelweg.

Wat kan dat betekenen?

Het kan betekenen dat de overheid probeert om meer goederen met de trein en met schepen te laten vervoeren. En juist minder met vrachtwagens. Bij de keuzes probeert de overheid er ook voor te zorgen dat er genoeg ruimte is voor reizigerstreinen. Ook reizigerstreinen zorgen ervoor dat er minder auto's op de weg zijn waardoor er minder files zijn.



Tekst onder de roze informatiekноп bij het doel:
‘Zorg dat mensen zo min mogelijk overlast hebben door geluid en trillingen van vervoer van goederen.’

Hoe zit het nu?

Mensen die dicht bij het spoor wonen kunnen last hebben van geluid en trillingen van vervoer over het spoor. Er zijn in Nederland regels en wetten voor hoeveel geluidsoverlast mensen mogen hebben door treinen. Maar zulke regels zijn er niet voor trillingen.

Als je veel punten geeft

Geef je hier veel punten? Dan moet de overheid van jou ervoor zorgen dat mensen zo weinig mogelijk last hebben van geluid en trillingen van goederenvervoer over spoor in Nederland.

Wat kan dat betekenen?

Dat kan betekenen dat de overheid bij keuzes over goederenvervoer vooral kijkt in hoeverre mensen hierdoor overlast hebben door geluid en trillingen in woongebieden.

Kiest de overheid voor een nieuwe spoorroute? Dan kiest ze voor een route waar zo weinig mogelijk mensen last hebben van geluid en trillingen en zorgt ze voor maatregelen die de overlast beperken. Kiest de overheid ervoor om geen extra spoorroute aan te leggen? Dan kunnen ze op andere manieren zorgen dat mensen zo weinig mogelijk last hebben van geluid en trillingen. Zoals geluidsschermen.

Tekst onder de roze informatiekноп bij het doel:
‘Zorg dat er zoveel mogelijk nieuwe woningen kunnen worden gebouwd.’

Hoe zit het nu?

Sommige goederentreinen vervoeren gevaarlijke stoffen, zoals brandstoffen of chemische stoffen. Of ze zorgen voor geluidsoverlast. Dit kan ervoor zorgen dat gemeenten strengere regels maken voor het bouwen van nieuwe woningen langs het spoor. Woningen kunnen daardoor duurder worden. Dat zorgt ervoor dat er misschien minder woningen langs het spoor komen. Of alleen duurdere woningen.

Als je veel punten geeft

Geef je hier veel punten? Dan moet de overheid er van jou voor zorgen dat het aantrekkelijk blijft om woningen langs het spoor te bouwen. Moet de overheid een keuze maken over goederenvervoer met de trein? Dan kijkt ze vooral of dit goed is voor de bouw van woningen langs het spoor.

Wat kan dat betekenen?

Dat de overheid bij een besluit om wel of geen nieuw spoor aan te leggen vooral kijkt of dit goed is voor de bouw van woningen. Zorgt het aanleggen van een nieuwe spoorroute dat er meer nieuwe woningen kunnen komen? Dan gaat de overheid op zoek naar een route die zo weinig mogelijk door plekken gaat waar ook woningen kunnen komen.

De overheid kan er verder voor zorgen dat een nieuwe spoorroute ook geschikt is voor personenvervoer en nieuwe stations openen. Dit maakt het aantrekkelijker om nieuwe woningen, bedrijven en scholen te bouwen in de buurt van deze stations. Bij sommige plekken is een goede bereikbaarheid met het openbaar vervoer een voorwaarde om er nieuwe woningen te bouwen.



**Tekst onder de roze informatieknop bij het doel:
'Zorg dat keuzes over goederen bedrijven zoveel mogelijk helpen.'**

Hoe zit het nu?

Voor bedrijven is het belangrijk dat ze goederen goed en betrouwbaar kunnen vervoeren. Bijvoorbeeld doordat ze makkelijk goederen over het spoor kunnen vervoeren. Dit is fijn voor bedrijven in de havens en daarbuiten. Het maakt het voor hen aantrekkelijk om in Nederland een bedrijf te hebben.

Als je veel punten geeft

Geef je hier veel punten? Dan moet de overheid van jou veel rekening houden met bedrijven die goederen vervoeren vanuit Nederlandse en Belgische zeehavens naar Noordoost-Europa. De overheid kijkt dan vooral welke keuze bedrijven het meeste helpt.

Wat kan dat betekenen?

Dat kan betekenen dat de overheid bij keuzes over goederenvervoer vooral kijkt wat bedrijven het meest helpt. Bijvoorbeeld bij een besluit of er wel of geen extra spoor moet komen.

Als je veel punten geeft, dan kan dat betekenen dat de overheid bestaande spoorlijnen uitbreidt. Of dat er een nieuwe spoorlijn komt. Zo kunnen bedrijven namelijk zo betrouwbaar mogelijk goederen vervoeren.

**Tekst onder de roze informatieknop bij het doel:
'Zorg dat er zoveel mogelijk ruimte is om het aantal reizigerstreinen te laten groeien.'**

Hoe zit het nu?

Komen er meer goederentreinen? Dan kan dat ervoor zorgen dat er geen extra reizigerstreinen kunnen komen. Dit kan er bijvoorbeeld voor zorgen dat treinen naar woningen en werklocaties overvol zitten en dat het aantal internationale treinen voor reizigers niet kan toenemen.

Als je veel punten geeft

Geef je hier veel punten? Dan moet de overheid er van jou eerst voor zorgen dat er meer reizigerstreinen komen. Of dat goederentreinen meer eigen spoor krijgen, zodat er veel ruimte overblijft voor reizigerstreinen. Dit geldt voor treinen binnen Nederland en treinen naar het buitenland.

Wat kan dat betekenen?

Het kan betekenen dat de overheid minder vaak kiest voor goederenvervoer over het spoor wanneer dat de groei van het aantal reizigerstreinen in de weg zit.

Dat kan ook betekenen dat de overheid op zoek gaat naar een nieuwe spoorroute. Bijvoorbeeld speciaal voor goederen. Daardoor kunnen er meer reizigerstreinen op het bestaande spoor gaan of blijven rijden.



**Tekst onder de roze informatieknop bij het doel:
'Zorg dat het landschap zo min mogelijk verandert door meer
vervoer van goederen.'**

Hoe zit het nu?

Als er meer spoorlijnen komen, kan het landschap veranderen. Mensen kijken dan niet meer uit op een open landschap, maar op een landschap met een spoor erin. En spoorlijnen kunnen als een barrière worden ervaren door mensen die in de buurt van een spoorlijn wonen. Zij moeten door de spoorlijn vaker omrijden. Ook kunnen spoorlijnen door gebieden gaan waar dieren en planten leven. Daardoor worden die gebieden kleiner.

Als je veel punten geeft

Geef je hier veel punten? Dan moet de overheid van jou veel rekening houden met het landschap. En ervoor zorgen dat meer goederenvervoer met de trein het landschap niet verslechtert. Komt er een nieuwe spoorlijn? Dan moet die goed passen in het landschap. Ook moeten er genoeg verbindingen komen voor mensen en dieren.

Wat kan dat betekenen?

Bij de keuze om wel of geen extra spoor aan te leggen kijkt de overheid vooral naar het effect op het landschap. En of er meer verbindingen nodig zijn voor mensen en dieren.

Het kan ook betekenen dat er geen nieuwe spoorroute komt. De overheid kan dan bijvoorbeeld kiezen voor een uitbreiding van een bestaande route. Kiest de overheid toch voor een nieuwe spoorroute? Dan kiest ze voor een route die zo weinig mogelijk het landschap verandert. Bijvoorbeeld door het spoor voor een deel lager te leggen dan de rest van het landschap.





populytics.nl