

34 244                      Logistiek en goederenvervoer

Nr. 15                      Brief van de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 11 juni 2026

Op 17 juni 2026 ga ik met de Kamer in debat over spoorgoederenvervoer. Met deze brief zet ik uiteen hoe ik kijk naar het belang van het spoorgoederenvervoer en waar het kabinet deze periode op gaat inzetten. Dit doe ik binnen de context van het traject van de herprioritering op het Mobiliteitsfonds en vooruitlopend op de Uitvoeringsagenda Spoorgoederenvervoer 2026-2030 die momenteel wordt besproken met stakeholders, daarna zal worden afgerond en voor de zomer met de Kamer zal worden gedeeld.

### **Belang spoorgoederenvervoer in relatie tot kabinetsopgaven**

Het kabinet wil dat Nederland tot de sterkste economieën van Europa blijft behoren, de defensie wordt versterkt en onze welvaart voor toekomstige generaties behouden blijft. Het is niet het eerste waar men aan denkt, maar een goed functionerend goederenvervoer is hiervoor essentieel. In een tijd waarin logistieke ketens onder druk staan, intensief op de verschillende netwerken gewerkt wordt, goederenstromen toenemen en geopolitieke spanningen oplopen, is het van groot belang dat de levering van goederen betrouwbaar blijft. Het spoorgoederenvervoer is daarin van brede betekenis: het draagt bij aan een goede (internationale) bereikbaarheid van onze havens, bedrijven en industrie, het is de meest duurzame transportwijze, ontlast het wegennet en is via militaire mobiliteit van strategisch belang voor onze nationale veiligheid.

Ik ben er dan ook van overtuigd dat meer spoorgoederenvervoer een deel van de oplossing voor onze opgaven is. Dit gaat niet vanzelf. Het vraagt van de sector investeringen in attractieve spoorproducten, van verladers dat zij hun horizon naar andere vervoerswijzen verbreden en van de Rijksoverheid en ProRail gerichte ondersteuning.

### **Focus op dual-use**

Gelet op de brede betekenis blijft het kabinet zich inzetten voor een sterk en toekomstbestendig spoorgoederenvervoer. Eind 2025 is

het Toekomstbeeld Spoorgoederenvervoer 2050 gepubliceerd<sup>1</sup>. De komende jaren wil ik een reële en belangrijke stap zetten richting dit toekomstbeeld. Dit wil ik doen door die

maatregelen te nemen, die nodig zijn om tot een structurele versterking van het spoorgoederenvervoer te komen, voor civiel vervoer én militaire mobiliteit.

Ik moet daarvoor scherpe keuzes maken. Vanwege beperkingen in financiële middelen en uitvoeringscapaciteit kunnen niet alle ambities worden gerealiseerd. Binnen de uitvoeringsagenda zet ik gericht in op maatregelen die de grootste bijdrage leveren aan de versterking van het spoorgoederenvervoer en de weerbaarheid van Nederland. Daarbij hanteer ik een dual-use aanpak, waarbij investeringen in het spoorgoederenvervoer bijdragen aan onze economie, bereikbaarheid én aan militaire mobiliteit.

De komende jaren investeert de Rijksoverheid tot wel een miljard in het spoorgoederenvervoer. Dit gaat via lopende programma's als het Programma Hoogfrequent Spoor en ERTMS, instandhoudingsprojecten, aanlegprojecten in de havengebieden en het 740 meter programma. In de afgelopen periode is via diverse besluiten circa €200-250 miljoen aan extra middelen beschikbaar gesteld die mijn aanpak versterken, onder meer voor het vergroten van de spoorcapaciteit in de Rotterdamse haven (€130 miljoen), de ontwikkeling van 740-meter spoor (€39 miljoen) en toekomstbestendig gebruik van Kijfhoek (€30 miljoen)<sup>2</sup>. Ook de sector investeert zelf op plekken fors.

Deze inzet sluit aan bij de aanbevelingen uit het rapport "Tijd om te handelen" van het Overlegorgaan Fysieke Leefomgeving<sup>3</sup>. De sector onderschrijft in de gesprekken die de afgelopen periode gevoerd zijn dat hiermee de juiste keuzes gemaakt worden om het spoorgoederenvervoer op (middel)lange termijn structureel te versterken, voor onze economie én veiligheid. Voor de kostenontwikkeling van het spoorgoederenvervoer op de kortere termijn heb ik nu geen aanvullende middelen in zicht. Wel zie ik ontwikkelingen buiten het spoorgoederenvervoer die bijdragen aan een gelijk spelveld tussen vervoerswijzen, zoals de invoering van ETS-2.

---

<sup>1</sup> Tweede Kamer, vergaderjaar 2025-2026, 29 984, nr. 1265

<sup>2</sup> Tweede Kamer, vergaderjaar 2025-2026, 34 244, nr. 14

<sup>3</sup> Tweede Kamer, vergaderjaar 2025-2026, 30 821, nr. 321

## **Contouren Uitvoeringsagenda Spoorgoederenvervoer 2026-2030**

In de uitvoeringsagenda zet ik het beleid voor de komende jaren verder uiteen. Bijgevoegd bij deze brief is een doelenboom opgenomen met de doelstellingen 2026-2030 en onderliggende beleidsmaatregelen. Ook is een financieel overzicht met een toelichting op de dekking opgenomen. Hieronder ga ik kort in op de vijf hoofdprioriteiten;

**1. Betrouwbaar spoorgoederenvervoer:** Betrouwbaarheid bepaalt in belangrijke mate de keuze in vervoerswijze en heeft impact op de prijs van het spoorgoederenproduct. De instandhouding en de prestaties van onze spoor(goederen)netwerk hebben mijn volledige aandacht. Niet alleen op het gemengde net, maar ook in de havengebieden. In aanvulling hierop wil ik ons spoorstelsel beter bestand maken tegen sabotage, zowel fysiek als digitaal.

**2. Beter doorstroming op de corridors:** Verschillende goederenstromen komen samen op een aantal hoofdcorridors richting het (Europese) achterland. Een goede doorstroming op deze spoorgoederencorridors is nodig om de internationale concurrentiepositie van Nederland te versterken. Ik geef prioriteit aan het kunnen rijden met 740-meter lange treinen op de corridors. De benodigde projecten zijn nu allemaal gefinancierd en moeten zo snel mogelijk naar uitvoering gebracht worden. Ook blijf ik inzetten op het versnellen van militaire transporten en de interoperabiliteit tussen landen.

**3. Een efficiënte afwikkeling op de first en last mile:** Met gerichte investeringen wordt de spoorinfrastructuur in havengebieden versterkt, zodat deze beter in staat is om groeiende goederenstromen en toenemende militaire transporten te faciliteren. Verder zie ik dat een groot deel van de kosten van het spoorgoederenvervoer worden gemaakt op de first en last mile. Er liggen kansen op procesoptimalisatie, verminderen van regeldruk, digitalisering, innovaties en beter gebruik van infrastructuur. Hier wil ik samen met de sector mee aan de slag.

**4. Een optimaal gebruik van de Betuweroute:** De Betuweroute is de meest gebruikte spoorgoederencorridor en kan beter worden benut. Rebel Group heeft recentelijk gekeken naar het effect van financiële prikkels, wetende dat vervoer nu niet voor niets over een bepaalde route gaat. Routekeuze hangt onder andere samen met waar de goederentrein vandaan komt en naartoe moet en in hoeverre routes beschikbaar zijn. Het spoorgoederenvervoer is

grotendeels internationaal en routekeuze hangt daarom ook samen met beschikbaarheid van infrastructuur in Nederland en andere landen. Bijgevoegd onderzoek van Rebel Group bevestigt dat financiële prikkels op korte termijn beperkt effect hebben op het gebruik van de Betuweroute. Daarom zet ik hier (nu) niet op in. In plaats daarvan geef ik prioriteit aan de voortgang van infrastructurele projecten die het gebruik van de Betuweroute kunnen vergroten. Specifiek gaat het om de aanleg van de Boog van Meteren en de aanleg van het Derde Spoor in Duitsland. Via het traject Goederenrouting Noordoost-Europa werk ik toe naar strategische keuzes voor de toekomstige capaciteit voor goederenstromen.

#### **5. Een veilige, duurzame en gezonde leefomgeving:**

Draagvlak voor het spoorgoederenvervoer is cruciaal. Ik blijf aandacht houden voor de balans met de leefomgeving. Daarbij wordt ingezet op het verminderen van spoorgeluid via het Meerjarenprogramma Geluidsanering, het verder ontwikkelen van een aanpak spoortrillingen en het versterken van de veiligheid. Ook wordt gewerkt aan de toekomst van het basisnet, waarvoor momenteel een bestuurlijk traject loopt. Tot slot wil ik stappen zetten om het spoorgoederenvervoer richting 2050 verder te verduurzamen.

#### **Tot slot**

Ik wil de komende jaren met de betrokken partijen samenwerken om de uitvoeringsagenda voortvarend uit te voeren om zo het spoorgoederenvervoer structureel te versterken. Om dit vorm te geven is aan de voorzitter van het Platform Spoorgoederenvervoer en Leefomgeving gevraagd om een advies uit te brengen over de inrichting en werking van de sturingsstructuur. Ik zie uit naar dit advies, dat richting zal geven aan de verdere samenwerking. Met gerichte investeringen in het spoorgoederenvervoer, heldere prioriteiten en een nauwe samenwerking kunnen we de benodigde impact maken, voor onze economie én onze veiligheid.

De staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat,  
A.W.H. Bertram