

Vergaderjaar 2025–2026

34 244

Logistiek en goederenvervoer

Nr. 14

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 21 april 2026

Een goed werkend goederenvervoersysteem is cruciaal voor de opgaven waar Nederland voor staat en het kabinet werk van wil maken. Goederenvervoer is nodig voor het functioneren van onze bedrijven en industrie, voor de aanvoer van bouwmaterialen voor woningbouw, voor de levering van essentiële producten, en daarmee voor onze toekomstige welvaart. Het spoorgoederenvervoer is en blijft hiervan een onmisbaar onderdeel, niet alleen voor civiel vervoer maar ook voor het vervoer van militair materieel. Het kabinet spant zich daarom in om met alle partijen concreet werk te maken van de opgaven waar het spoorgoederenvervoer voor staat. Zoveel mogelijk vanuit het perspectief van dual-use door te investeren in maatregelen die zowel ten goede komen aan het vervoer van en naar onze bedrijven en daarmee bijdragen aan onze economie en woningbouw als aan onze defensie en Host Nation Support taken en daarmee onze veiligheid.

In oktober 2025 heeft de Tweede Kamer het «Toekomstbeeld Spoorgoederenvervoer 2050» ontvangen¹. Daarin staat beschreven hoe het spoorgoederenvervoer op de langere termijn kan bijdragen aan onze welvaart en onze veiligheid. Samengevat is het spoorgoederenvervoer in het hier en nu grotendeels stabiel gebleven en wordt er goede voortgang geboekt op het beleid om het spoorgoederenvervoer te versterken. Tegelijkertijd blijven er ook aandachtspunten, zoals te lezen in de recente adviezen vanuit het Platform Spoorgoederenvervoer en Leefomgeving over de brede opgaven (o.a. de kostenontwikkeling van het spoorgoederenvervoer) en van het Overlegorgaan Fysieke Leefomgeving rondom militaire mobiliteit en weerbaarheid^{2, 3}.

¹ Kamerstukken II, 2025/2026, 29 984, nr. 1265.

² Rapport Platform Spoorgoederenvervoer en Leefomgeving, oktober 2025.

³ Rapport Tijd om te handelen, Overlegorgaan Fysieke Leefomgeving, oktober 2025

In het vervolg van deze brief:

- Informeer ik de Kamer over de relevante markt- en beleidsontwikkelingen rondom het spoorgoederenvervoer.
- Deze informatie is een opstap naar de Uitvoeringsagenda Spoorgoederenvervoer 2026–2030 die ik u later dit jaar presenteer. Deze uitvoeringsagenda beschrijft zo concreet mogelijk welke doelen deze kabinetsperiode worden nagestreefd voor het spoorgoederenvervoer en hoe dit kan worden bereikt. Aan de afronding van deze uitvoeringsagenda wordt momenteel samen met belanghebbenden gewerkt.
- In deze brief bied ik de Kamer ook de Implementatiescan Spoor bij de herziene Europese verordening TEN-T aan. Met deze implementatiescan heeft ProRail in kaart gebracht aan welke TEN-T-eisen het Nederlandse spoor op dit moment wel en niet voldoet. Een deel van de eisen heeft ook betrekking op het spoorgoederenvervoer.
- Deze informatie is een opstap naar de implementatiestrategie voor TEN-T spoor die ik nu samen met ProRail laat ontwikkelen. Het vaststellen van deze implementatiestrategie gaat een eerste expliciet weeg- en beslismoment zijn, waarmee we de implementatie van TEN-T op het spoor prioriteren en in de tijd zetten.

Ontwikkelingen spoorgoederenvervoer

Marktontwikkelingen

In februari 2026 heeft ProRail het bij deze brief gevoegde jaarrapport Ontwikkelingen Spoorgoederenvervoer in Nederland gepubliceerd.⁴ Hierin is te lezen dat het spoorgoederenvervoer grotendeels stabiel is gebleven, met uitzondering van het kolenvervoer. Het kolenvervoer neemt al een aantal jaar op rij af, voornamelijk door het Duitse beleid om te stoppen met kolen voor energieopwekking. Deze afname is de belangrijkste oorzaak van een totale daling van 4% van het vervoerd gewicht. Naast de afname van het kolenvervoer is er in 2025 ook een lichte daling van het wagenladingvervoer te zien. Het intermodale vervoer (containers en trailers) en het vervoer van erts en staal zijn licht toegenomen.

Het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) heeft in het najaar van 2025 de verwachting uitgesproken dat het vervoerd gewicht dat per spoor vervoerd wordt in de periode 2024–2030 met bijna 5% krimpt⁵. Ook voor het wegvervoer en de binnenvaart wordt met ruim 5% en ruim 6% een vergelijkbare krimp verwacht. Onderliggende oorzaak hiervan is de verschuiving van vervoer van droge bulk (onder andere kolen en erts) en vloeibare bulk (onder andere aardolie(producten)) naar containervervoer. Een krimp van het vervoerd gewicht leidt daarmee ook niet per se tot een krimp van het aantal vervoersbewegingen. Op de lange termijn (na 2030) wordt groei van het vervoerd gewicht verwacht⁶. In 2026 komt de nieuwe Integrale Mobiliteitsanalyse (IMA) beschikbaar, waarmee inzichtelijk wordt gemaakt wat de ontwikkeling van het spoorgoederenvervoer op de langere termijn betekent voor het aantal treinbewegingen en in hoeverre dit leidt tot capaciteitsknelpunten op het spoornetwerk.

Beleidsagenda Goederenvervoer

Met de recent afgeronde Beleidsagenda Goederenvervoer is de koers voor een integraal goederenvervoerbeleid geschetst⁷. Concrete maatregelen uit

⁴ Kamerstukken II, 2025/2026, 34 244, nr. 13

⁵ Kamerstukken II, 2025/2026, 31 305, nr. 26.

⁶ Toekomstverkenning WLO – vier scenario's voor Nederland in 2040, 2050, 2060.

⁷ Kamerstukken II, 2025/2026, 34 244, nr. 13.

de beleidsagenda worden gefinancierd vanuit het Impulsprogramma Goederenvervoer (€ 79 mln.) en bevatten onder meer:

- het verlengen van de modal shift subsidie weg naar spoor en binnenvaart (€ 9 mln.) in 2026 en 2027.
- Het creëren van een vernieuwd perspectief voor het wagenladingvervoer en emplacement Kijfhoek⁸. De implementatie wordt momenteel opgepakt;

Besluitvorming in bestuurlijk overleg MIRT Goederenvervoercorridors

In januari 2026 zijn bij het bestuurlijk overleg MIRT financiële afspraken gemaakt over spoorgoederenvervoer⁹. Er zijn middelen beschikbaar gesteld voor de continuering en doorontwikkeling van de pilots Last Mile Spoor op Moerdijk en Houtrakpolder, voor een haalbaarheidsstudie naar de realisatie van sporen voor 740 meter lange treinen op Botlek en een studie naar de mogelijkheden om kraanbare en niet-kraanbare trailers op de corridor Rotterdam-Venlo naar het spoor te verplaatsen. Daarnaast zijn er middelen beschikbaar gesteld voor onder andere de realisatiepacten Moerdijk, Amsterdam, North Sea Port met het optimaliseren van het spoorgoederenvervoer als één van de prioriteiten.

Dual-use maatregelen

De Maasvlakte is een belangrijke herkomst/bestemming van het spoorgoederenvervoer. De verplaatsing van een spoorbundel op IJsselmonde in Rotterdam naar de Maasvlakte is onderdeel van een pakket financiële middelen voor de bereikbaarheid en ontwikkeling van grootschalige woningbouwgebieden (WoMo). Als gevolg van de realisatie van een nieuwe spoorbundel wordt ook de omliggende infrastructuur op de Maasvlakte aangepast. Het Havenbedrijf Rotterdam realiseert momenteel een eerste spoorbundel van emplacement Maasvlakte Zuid en zal ter compensatie van de sporen op IJsselmonde ook een tweede spoorbundel versneld realiseren. De Rijksoverheid maakt door de aanpassingen van de C2-bocht en elektrificatie van de Distri-Driehoek de aanleg van deze tweede bundel mogelijk. Het pakket aan projecten bestaat uit de herinrichting van de C2-bocht, de dubbelsporige aansluiting van Maasvlakte Zuid op de C2-bocht en het elektrificeren van de sporen tussen het bestaande emplacement Maasvlakte West en Maasvlakte Zuid, de Distri-Driehoek. In totaal investeert het Rijk hiermee € 130 miljoen in de spoorcapaciteit op de Maasvlakte. Deze investering heeft een dual-use component. Met het Nationaal Programma Ruimte voor Defensie is een terminallocatie voor Host Nation Support op de Maasvlakte aange-wezen¹⁰. Gesprekken worden nu gevoerd over de ontsluiting van deze locatie per spoor en zo de verbinding met het emplacement Maasvlakte-Zuid.

Het faciliteren van treinen met een lengte van 740 meter is belangrijk voor de benutting van het Nederlandse spoornetwerk, de concurrentiepositie van het spoorgoederenvervoer en voor de implementatie van de verplichting vanuit de Europese TEN-T verordening gericht op het komen tot één Europees interoperabel spoorgoederennetwerk. Daarbij is ook sprake van een dual-use component: het kunnen rijden van 740 meter lange treinen is ook van belang voor militaire mobiliteit. In 2025 heeft Nederland € 43 miljoen aan Europese subsidie ontvangen vanuit een CEF-call voor militaire mobiliteit om opstelsporen voor 740 meter lange treinen te realiseren. In de recente impactanalyse «Tijd om te handelen» is

⁸ Kamerstukken II, 2025/2026, 29 984, nr. 1265.

⁹ Kamerstukken II, 2025/2026, 36 800 A, nr. 11.

¹⁰ Kamerstukken II, 2025/2026, 36 592, nr. 55.

het kunnen rijden met 740 meter lange treinen benoemd als één van de prioriteiten om meer militaire vervoer over het spoor mogelijk te maken en de impact van militair vervoer op civiel vervoer (personen en goederen) te verminderen¹¹.

Binnen het programma 740 meter treinlengte wordt momenteel in lijn met het Toekomstbeeld Spoorgoederenvervoer gewerkt aan de voorbereiding en realisatie van fase 1, het geschikt maken van de voornaamste spoorgoederencorridors voor één treinpad per uur per richting. Op de locaties Roosendaal, Rotterdam Noord, Lage Zwaluwe, Hengelo en Venlo worden al projecten uitgevoerd om grote delen van het spoorgoederennetwerk geschikt te maken voor het rijden van 740 meter lange treinen. Met de voorjaarsnota heb ik aanvullende middelen in het Mobiliteitsfonds beschikbaar gemaakt om Tilburg Goederen en Deventer geschikt te maken. Daarmee zijn alle projecten gefinancierd om op de belangrijkste corridors van ons goederennetwerk 1x per uur mogelijk te maken. Om de investeringen in de spoorlengte op herkomst-bestemmingen van het spoorgoederenvervoer nodig. Middelen zijn beschikbaar gesteld om in 740 meter lange sporen te investeren op de emplacementen Waalhaven Zuid, Europoort, Moerdijk en de spoorlijn Merseyweg. Internationaal blijf ik samen met ProRail het belang van 740 meter treinen benadrukken, zowel bilateraal als in corridorverband, om ook aan de andere kant van de grenzen zo spoedig mogelijk 740 meter treinen te kunnen faciliteren. Vanuit de TEN-T Implementatiescan Spoor en vanuit de verdere ambities op het gebied van militaire mobiliteit inventariseer ik nu ook welke verdere investeringen noodzakelijk zijn. In het Toekomstbeeld Spoorgoederenvervoer zijn locaties als Botlek, Pernis en Tilburg Industrie benoemd. Via de Uitvoeringsagenda Spoorgoederenvervoer zal ik u hier verder over informeren.

Internationaal wordt de samenwerking binnen de spoorgoederencorridor North Sea Baltic versterkt. Op deze corridors is een ministerverklaring over de met Finland en Zweden uitgebreide raad van bestuur van de spoorgoederencorridor tot stand gekomen. Daarin is op initiatief van Nederland als nieuwe doelstelling ook samenwerking op de corridor ten aanzien van militaire mobiliteit opgenomen. Alle lidstaten die lid zijn van het spoorgoederenvervoer hebben de bij deze brief gevoegde verklaring ondertekend. Nederland heeft recentelijk een expertbijeenkomst met de landen grenzend aan de North Sea Baltic corridor georganiseerd om samen te werken aan een soepelere verplaatsing van militaire mobiliteit per spoor.

Naast de inzet op militaire mobiliteit is in 2025 de samenwerking met het Oekraïense Ministerie van transport en de spoorwegen (UZ) vervolgd. De samenwerking is gericht op kennisuitwisseling gericht op voorbereiding EU-toetreding. Als onderdeel van het project vond in oktober 2025 een werkbezoek van de Oekraïense partners plaats aan Nederland (ministerie en ProRail). Ook de serie webinars is voortgezet.

Digitalisering Spoorgoederenvervoer

Digitalisering biedt kansen om de internationale concurrentiepositie van het spoorgoederenvervoer te versterken door logistieke processen beter te stroomlijnen, handmatige handelingen te reduceren en het capaciteitsbeslag te verminderen. In oktober 2025 is de pilot voor geautomatiseerd rijden op de Betuweroute gestart. ProRail en DB Cargo zijn daarbij de uitvoerende partijen. Ik kijk uit naar de inzichten die de pilot zal bieden op

¹¹ Kamerstukken II, 2025/2026, 30 821, nr. 321.

het gebied van efficiency en betrouwbaarheid van operaties en ook energiebesparing. In de loop van 2026 komen de eerste resultaten beschikbaar en wordt de Kamer nader geïnformeerd.

Vanuit de Rotterdamverklaring van 2016 is er door de sector gewerkt aan internationale data-uitwisseling tussen infrastructuurbeheerders en vervoerders over de verwachte aankomsttijden van treindiensten. Vanaf 2025 stellen de infrastructuurbeheerders via RailNetEurope actuele verkeersleidinginformatie over internationale treindiensten beschikbaar voor terminals en spoorvervoerders en zijn er (op basis van kunstmatige intelligentie opgestelde schattingen) betrouwbare data beschikbaar¹².

Eind 2024 is door IenW, ProRail en NS het Rail Fieldlab 5G bij het Railcenter in Amersfoort geopend. Een praktijkomgeving om toepassingen voor 5G in het spoor te testen, zoals bijvoorbeeld de op afstand bestuurbare robothond SPOT die inspectie op het spoor kan verrichten. Afgelopen jaar zijn er acht use cases geweest, waarvan er zes zijn afgerond. Eind 2025 is het Rail Fieldlab 5G officieel overgedragen aan Railcenter. Railcenter beoogt 5G en digitalisering onderdeel te maken van hun opleidingen en biedt hiermee ook ruimte aan ProRail, vervoerders en de markt om te blijven testen met 5G in een spoorse omgeving.

Per maart 2026 is de nieuwe Technische Specificatie voor Interoperabiliteit (TSI) Telematicatoepassingen in werking getreden¹³, deze gaan over systemen die passagiers vóór en tijdens de reis informatie verschaffen, reserverings- en betalingssystemen, bagagebeheer, informatiesystemen (realtime bewaking van goederen en treinen), rangeer- en toewijzingssystemen, reserverings-, betalings- en factureringssystemen, beheer van aansluitingen met andere vervoerswijzen en productie van elektronische begeleidende documenten. Deze TSI is dus zowel van toepassing op personenvervoer als goederenvervoer. Nieuw in de TSI is dat er ook eisen aan terminals worden gesteld. Met deze TSI zal meer data gedeeld worden in de spoor- en logistieke sector, waardoor de dienstverlening aan onder andere verladers zal verbeteren. Het delen van data zal ook bijdragen aan een efficiëntere afwikkeling van goederentreinen op de first- en last-mile. Dit sluit aan op de prioriteiten van het Toekomstbeeld Spoorgoederenvervoer 2050.

De eisen van de TSI vergen wettelijk verplichte aanpassingen bij spoorvervoerders (goederen- en personenvervoer), ProRail en terminals, waarvoor investeringen gedaan moeten worden door deze bedrijven. De Europese Commissie heeft het project BRIDGE¹⁴, geleid door de Europese intermodale sectorassociatie UIRR, in 2025 subsidie toegezegd. Hiermee wordt het komen tot een ecosysteem, waarmee digitaal data gedeeld kan worden ondersteund. Ook Nederlandse partners zijn bij dit project betrokken. Ook in internationaal verband wordt in de VN in de United Nations Economic Commission for Europe (UN ECE) gewerkt aan de bevordering van digitalisering en automatisering in het intermodaal goederenvervoer. Hiertoe is in 2025 een handboek gepubliceerd met een Nederlandse case-studie¹⁵.

¹² Zie o.a. website RailNetEurope Estimated Time of Arrival (ETA) and Forecast Qualifier (ETAQ) – RNE – RailNetEurope | Association For Facilitating Traffic On European Rail Infrastructure

¹³ Commission Implementing Regulation (EU) 2026/253

¹⁴ Zie website | UIRR Boosting a Resilient and sustainable door-to-door Intermodal freight transport digital Data sharinG Ecosystem.

¹⁵ Handbook on Digitalization and Automation in Intermodal Freight Transport | UNECE

Gebruiksvergoeding spoor

De gebruiksvergoeding is een belangrijke kostencomponent in de prijs van het spoorgoederenvervoer. Begin 2026 is de nieuwe periode van de gebruiksvergoeding gestart en is de subsidieregeling opstellen en rangeren 2023–2025 beëindigd. Voor goederenvervoerders betekent dit een stijging van de tarieven voor het rijden van treinen en een daling van de tarieven voor opstellen en rangeren. Naar verwachting van ProRail zullen hiermee de kosten van de gebruiksvergoeding voor het goederensegment met gemiddeld 3% stijgen¹⁶.

Terugblik 80-weekse

De Betuweroute is speciaal voor het spoorgoederenvervoer aangelegd en de meest gebruikte spoorverbinding met het Europese achterland. Van november 2024 tot mei 2026 is en wordt er intensief aan het spoor gewerkt tussen Emmerich en Oberhausen. Deze werkzaamheden in Duitsland zijn onderdeel van het project voor de uitbreiding van het Derde Spoor en hebben invloed op het goederenvervoer in Nederland. De werkzaamheden worden uitgevoerd in enkel- en dubbelsporige buitendienststellingen. Dat betekent dat er in deze periode (langere) omleidingsperiodes zijn voor het goederenvervoer via met name de Brabant- en Bentheimroute. De hoeveelheid om te leiden treinen was, in de enkel-sporige periodes, lager dan vooraf voorzien. De dubbelsporige buitendienststellingen hebben wel veel invloed gehad op de Brabant- en Bentheimroute, maar zijn over het algemeen logistiek goed verlopen. Als gevolg van de werkzaamheden was er in 2025 een toename van 32% in het aantal treinen dat via de Brabandrouten bij Venlo de grens overging. Het aantal treinen dat via de Bentheimroute bij Oldenzaal de grens overging lag 22% hoger dan in 2024¹⁷. Recent is de Tweede Kamer over het verdere verloop van de aanleg van het Derde Spoor geïnformeerd. De verwachting is dat vanaf mei 2026 de intensiteit van werkzaamheden aan het Derde spoor en daarmee ook de hoeveelheid noodzakelijke omleidingen de komende jaren zal afnemen¹⁸. Het Ministerie van IenW blijft in gesprek met Duitse partners over de aanleg van het Derde Spoor. Recent heb ik ook bij Minister Krischer van Noordrijn-Westfalen, medefinancier van het Derde Spoor, het belang van spoedige oplevering benadrukt. De komende tijd houd ik contact met zowel Noordrijn-Westfalen als het bondsniveau over de planning en oplevering van het Derde Spoor.

Om de overlast van extra goederenverkeer voor omwonenden langs de omleidingsroutes te beperken, is in voorbereiding op de werkzaamheden het «Minder Hinder Pakket» ontwikkeld. Bij meerdere overwegen zijn de betonnen platen onder de sporen vervangen door rubberen platen tussen de sporen en zijn Under Sleeper Pads aangebracht om het geluid en de trillingen te verminderen.

Internationale ontwikkelingen

Het internationale karakter van het spoorgoederenvervoer maakt blijvende Europese en internationale inzet essentieel. Recent is de Kamer geïnformeerd over de ondertekening van een gezamenlijke verklaring voor intensievere samenwerking op spoordossiers met de Belgische Minister van Transport Jean-Luc Crucke. Daarbij zijn afspraken gemaakt over versnelling van diverse, voor het spoorgoederenvervoer relevante, dossiers, zoals de verbinding Rail Ghent-Terneuzen en de verbinding

¹⁶ Kamerstukken II, 2024/2025, 29 984, nr. 1204.

¹⁷ Rapport Ontwikkeling spoorgoederen in Nederland – 2025 vergeleken met 2024, ProRail.

¹⁸ Kamerstukken II, 2025/2026, 29 984, nr. 1270.

tussen de Antwerpse haven en het Duitse Ruhrgebied (3RX). Daarnaast is afgesproken dat Nederland en België met elkaar in gesprek gaan over hoe rond militaire mobiliteit tot meer afstemming wordt gekomen¹⁹. Rond de zomer van dit jaar zal er een aanvullend en concreet afsprakenkader over meerdere gezamenlijke dossiers op tafel liggen.

Op 5 december 2024 is met de ministersverklaring de Raad van Bestuur van de spoorgoederencorridor North Sea Rhine Mediterranean gestart. Nederland werkt daarbij samen met België, Duitsland, Zwitserland, Italië, Luxemburg en Frankrijk aan het faciliteren van het internationale spoorgoederenvervoer. In juli 2025 is het implementatieplan van de spoorgoederencorridor gepubliceerd waarin de actuele spoorroutes van de corridor, de voorziene investeringen in capaciteit en interoperabiliteit en het capaciteitsmanagement staan toegelicht. Ook is een separaat overzicht gegeven van de ERTMS-uitrolstrategie over de gehele corridor²⁰. Voor de toepassing van ERTMS op de corridor Rotterdam – Emmerich – Basel – Milaan terminals geldt dat afronding van deze corridor afhankelijk is van de oplevering van het derde spoor Emmerich – Oberhausen en dat er daardoor nog geen datum bekend is.²¹ Dit is onderdeel gemaakt van de hiervoor genoemde gesprekken met de Duitse partners over de aanleg van het Derde Spoor.

In de toekomstige Europese verordening capaciteit spoorweginfrastructuur is voorzien dat de spoorgoederencorridors worden uitgefaseerd per december 2030. De taken op het gebied van capaciteitsmanagement worden belegd op Europees niveau in het Europees netwerk van infrastructuurbeheerders (ENIM) en op nationaal niveau. Binnen de spoorgoederencorridors wordt nu nagegaan op welke wijze de samenwerking tussen lidstaten ten aanzien van deze voor Nederland belangrijke achterlandverbindingen van de Noordzeehavens verder wordt vormgegeven.

Aanpak Zee-Zevenaar

De Rotterdamse havenspoorlijn is een belangrijk aankomst- en vertrekpunt van goederentreinen. Afgelopen jaar is er door ProRail veel werk verzet om achterstallig onderhoud van de havenspoorlijn en de daaruit voortvloeiende verstoringen en gebruiksbepalingen weg te werken. Op 1 januari 2022 is het verbeterprogramma Zee-Zevenaar onder de beheerconcessie van ProRail gestart, met als doel om de kwaliteit van het spoorgoederenvervoer op de corridor Zee-Zevenaar te verbeteren. Het programma begint zijn vruchten af te werpen en de prestaties op de corridor zijn sterk verbeterd. Voor een aanzienlijk deel van de projecten die in het verbeterprogramma zijn opgenomen, geldt dat de voortgang op planning loopt en dat deze projecten eind 2026 succesvol zijn afgerond. Het verbeterprogramma is daarom verlengd tot en met eind 2026.

De aanleg van blusvoorzieningen op de Rotterdamse havenemplacementen is inmiddels afgerond. ProRail heeft vanwege de zorgen omtrent de robuustheid van de blusvoorzieningen een onderzoek uitgevoerd. De conclusie van het onderzoek is dat het systeem als geheel in de basis robuust is. In de snelheid van de aanleg en door de onbekendheid met de systemen zijn er waarschijnlijk wel lokaal zwakke plekken ontstaan. Deze zwakke plekken zullen bij een storing in beeld komen en worden

¹⁹ Kamerstukken II, 2025/2026, 29 984, nr. 1276.

²⁰ Zie website: Publication of the Implementation Plan for the RFC North Sea – Rhine – Mediterranean – NSRM
En voor ERTMS: Publication of ERTMS Deployment Plan – NSRM

²¹ Kamerstukken II, 2025/2026, 29 984, nr. 1270.

vervolgens bij herstel robuust gemaakt. Vanaf de zomer van 2024 zijn de blusvoorzieningen stabiel en alle emplacementen in dienst voor rangeeractiviteiten met wagens die beladen zijn met gevaarlijke stoffen en laat het aantal storingen een dalende trend zien.

Aanpak omgevingseffecten

Het spoorgoederenvervoer doorkruist dichtbevolkte stedelijke gebieden en waardevolle landschappen. Het verminderen van de impact van het spoorgoederenvervoer op de omgeving is één van de prioriteiten binnen het Toekomstbeeld Spoorgoederenvervoer. ProRail heeft daartoe de resultaten van de Innovatieagenda Bronaanpak Spoortrillingen (IBS) op 3 november 2025 formeel aan het ministerie overgedragen.²²

Hierbij horen ook de resultaten van twee onderzoeken waar de goederensector aan meewerkte. Het eerste onderzoek vond plaats naar het effect van «wielonrondheid» op trillingen en mogelijkheden om met intensiever onderhoud van wielen trillingen te reduceren. Alleen gevorderde wielonrondheid blijkt significant bij te dragen aan trillingshinder. Het onderzoek stelt als vervolgstap voor een praktijkproef uit te voeren naar extra onderhoud op deze uitschieters. Daarover moet nog besluitvorming plaatsvinden. Het tweede onderzoek zoekt naar innovatieve modificaties aan reguliere Y25-draaistellen om trillingen te verminderen. Deze proef loopt nog door omdat het ontwerp van de modificaties meer tijd in beslag nam. Doelstelling is om dit jaar een testtrein te laten rijden waar deze modificaties in zijn aangebracht.

Daarnaast heeft lenW een ontwerpbesluit gepubliceerd om de geluidproductieplafonds (GPP's) op veel plaatsen in Nederland te verlagen, waarmee er meer ruimte voor ontwikkelingen als woningbouw ontstaat.²³ De verlaging is mogelijk omdat zowel goederen- als reizigerstreinen structureel stiller zijn geworden door het uitbannen van gietijzeren remblokken die direct op de wielband drukken. Nu blijven wielen gladder en ontstaat er tijdens het rijden minder geluid. Voor dit succes heeft Nederland ooit in het Innovatieprogramma Geluid (2002–2007) de basis gelegd. Voor de verlaging van de GPP's is uitgegaan van groei van het spoorgoederenvervoer in de toekomst, zodat hiervoor geluidruimte beschikbaar blijft. Naar verwachting volgt het definitieve besluit in de eerste helft van 2026.

EU TEN-T verordening: implementatiescan

Op 18 juli 2024 is de herziene Europese verordening TEN-T inwerking getreden.²⁴ Tijdens het commissiedebat spoorgoederenvervoer op 3 april 2025 kwam de stapsgewijze aanpak om tot een implementatieplan voor het onderdeel spoor van deze verordening te komen aan de orde. Ik wil de Kamer graag goed meenemen in elke stap die we hierin zetten en in het licht van de financiële krapte, met de Kamer een nauwgezette afweging maken over het vervolg. De implementatie van de TEN-T verordening gaat gepaard met hoge kosten, die wel afhankelijk zijn van keuzes die in de implementatiestrategie nog moeten worden gemaakt en acceptatie van deze strategie in Europa.

²² De laatste voortgangsrapportage is als bijlage gevoegd bij *Kamerstukken II 2024–2025*, 36 600 A, nr. 63. De resultaten zijn te vinden op <https://www.prorail.nl/programmas/innovatieagenda-bronaanpak-spoortrillingen/resultaten>.

²³ *Stcrt.* 2025, 36831.

²⁴ Verordening (EU) 2024/1679 betreffende EU-richtsnoeren voor de ontwikkeling van het trans-Europese vervoersnetwerk.

Als eerste stap in het proces is nu een implementatiescan afgerond. Hiermee heeft ProRail in kaart gebracht aan welke TEN-T-eisen het Nederlandse spoor op dit moment wel en niet voldoet.²⁵ Als leeswijzer bij de implementatiescan wordt in de tabel achteraan deze brief een overzicht gegeven van de TEN-T-eisen die betrekking hebben op het spoor en welke mogelijkheden per TEN-T eis op het spoor worden gerealiseerd. Het uitgebreide rapport is als bijlage 2 bij deze brief gevoegd. Met het versturen van deze implementatiescan wordt invulling gegeven aan de toezegging om de Kamer tussentijds bij elke stap geïnformeerd te houden.²⁶

De volgende stap in het proces is dat, gezamenlijk met ProRail, een implementatiestrategie wordt ontwikkeld en vastgesteld op basis van de inzichten uit de implementatiescan. Het hoofddoel van deze strategie is een doelmatige en uitvoerbare implementatie van de TEN-T-eisen, gericht op de baten die we met het verder realiseren van het TEN-T netwerk kunnen behalen. In de strategie laat ik ook onderzoeken waar het aanvragen van ontheffingen op de verordening moet worden overwogen. Het vaststellen van deze implementatiestrategie gaat een eerste expliciet weeg- en beslismoment zijn, waarmee we de implementatie van TEN-T op het spoor prioriteren en in de tijd zetten.

Deze strategie is nodig omwille van de volgende redenen:

- *Inhoudelijke reikwijdte:* De TEN-T-verplichtingen raken diverse lopende uitvoeringstrajecten op het spoor, zoals bijvoorbeeld het 740 meter programma eerder beschreven in deze brief en de invoering van het treinbeveiligingssysteem ERTMS, waarover de Kamer separate voortgangsrapportages ontvangt. Samen met ProRail breng ik in kaart hoe lopende en gedeeltelijk reeds gefinancierde inspanningen reeds bijdragen aan TEN-T implementatie en waar we aanvullende maatregelen of ontheffingen moeten overwegen. Bij het in kaart brengen van deze lopende inspanningen kijk ik ook nadrukkelijk naar meekoppelkansen. Het eerdergenoemde faciliteren van treinen met een lengte van 740 meter is bijvoorbeeld zo'n meekoppelkans op het raakvlak tussen een goede concurrentiepositie voor het spoorgoederenvervoer, voldoen aan de TEN-T verordening en mogelijkheden creëren voor militaire mobiliteit.
- *Financiële omvang van de opgave:* aan de kostenkant schatte ProRail in 2023 dat de kosten voor het Nederlandse spoor tot en met 2050 15,4 miljard euro kunnen bedragen.²⁷ In het bijgewerkt beeld financiële opgaven van januari 2026 is de Kamer geïnformeerd dat de financiële opgave tot 2040 hierbinnen 12,7 miljard euro kan bedragen.²⁸ Deze eerdere inschattingen houden echter nog geen rekening met invulling van TEN-T-verplichtingen vanuit lopende uitvoering of door Europa geaccepteerde aanvragen van ontheffingen. Vanuit de voorstellen in de implementatiestrategie vraag ik ProRail daarom tot een meer verfijnde kostenschatting te komen.
- *Meerjarigheid:* de TEN-T-verplichtingen kennen voor Nederland uitvoeringstermijnen in 2030, 2040 en 2050. De strategie voorziet in een kader om hier ook meerjarig met ProRail op samen te werken en benodigde maatregelen in de tijd weg te zetten.

²⁵ Implementatiescan is een synoniem voor «gap analyse», de technische term voor deze analyse.

²⁶ Toezegging gedaan in het schriftelijk overleg t.b.v. informele bijeenkomst Transportministers d.d. 19 en 20 september 2024.

²⁷ Kamerstuk 29 984, nr. 1164.

²⁸ Kamerstuk 36 800 A, nr. 19 (Kamerbrief bij geactualiseerd overzicht financiële opgaven Mobiliteitsfonds, Deltafonds en de beleidsbegroting IenW).

Vanuit de implementatiestrategie TEN-T geven we richting mee aan verschillende programma's en projecten in lopende uitvoering, zoals bijvoorbeeld het programma 740 meter treinlengte beschreven in deze brief en het maken van een systeemkeuze vanuit het plan Emissievrij personenvervoer voor de Noordelijke Lijnen beoogd bij het BO MIRT 2026. Binnen elk van deze programma's en projecten zullen als vervolgstap ook weeg- en beslismomenten worden ingebouwd.

Tot slot

Bovengenoemde ontwikkelingen laten zien dat het spoorgoederenbeleid volop in beweging is. En dat de implementatie van de TEN-T verordening hierin ook een versterkende factor is. Ik kijk er naar uit om de komende jaren vanuit de uitvoeringsagenda met alle belanghebbenden aan de slag te gaan om de bijdrage van het spoorgoederenvervoer aan onze welvaart en veiligheid te vergroten.

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

TEN-T eis	Uitleg	Eis aan de orde in 2030?	Eis aan de orde in 2040?	Eis aan de orde in 2050?
740 meter	Het netwerk geschikt maken voor goederentreinen met een lengte van 740 meter. In een bepaalde frequentie per uur per rijrichting. → Hierdoor kunnen langere goederentreinen met meer capaciteit vaker en efficiënter goederen vervoeren over het TEN-T netwerk	Ja, op trajecten. In de scan zijn deze trajecten weergegeven.	Ja, idem	Ja, maar afhankelijk van notificatie aan Europa over uitgebreid netwerk (zie toelichting in scan op p. 34)
Aslast	Het netwerk geschikt maken voor goederentreinen met een aslast tot 22,5 ton. → Hierdoor kan er meer gewicht per trein worden vervoerd.	Ja, op trajecten (zie scan)	Ja, idem	Ja, maar ook hier op basis van de notificatie aan Europa (zie scan p. 34)
Snelheid 100 km/u goederentreinen	De trajecten van het uitgebreid kernnetwerk voor goederen (2030 en 2040) ontworpen hebben voor een snelheid van minstens 100 km/u. → Doel hiervan is dat goederen sneller per spoor vervoerd kunnen worden	Ja, op trajecten (zie scan)	Ja, idem	Nee
P400 profiel	Voldoen aan de zgn. P400 eis, die de hoogte van de spoorbaan voorschrijft, op het kernnetwerk en uitgebreid kernnetwerk (2030 en 2040). → Hierdoor kunnen hogere wagons met meer capaciteit worden ingezet.	Ja, op trajecten (zie scan)	Ja, idem	Nee
Snelheid 160 km/u reizigerstreinen	De trajecten van het kernnetwerk voor reizigers ontwerpen hebben voor een snelheid van minstens 160km/u (eis voor 2040). → Hierdoor kan sneller met de trein worden gereisd, wat kan leiden tot kortere reistijden.	Nee	Ja, op trajecten (zie scan)	Nee
ERTMS	Uitrusting met radio gebaseerd ERTMS. → Over de voortgang van ERTMS wordt u separaat in halfjaarlijkse voortgangsrapportages geïnformeerd. → De huidige, deels analoge treinbeveiligingstechniek is meer dan 50 jaar oud en aan vervanging toe. Zonder digitale systemen zullen de prestaties en veiligheid van ons spoorstelsel dalen. Door de digitalisering van het spoor maken we het mogelijk dat treinen nog veiliger en ook dichter op elkaar kunnen rijden.	Ja, op trajecten (zie scan)	Ja, op trajecten (zie scan)	Ja, op trajecten (zie scan)
Elektrificatie	Elektrificatie van verschillende lijnen in het uitgebreid netwerk (2050) waardoor dieseltreinen niet meer nodig zijn. → Elektrificatie draagt aan verduurzaming en betere aansluiting op de rest van het spoorstelsel (interoperabiliteit).	Nee	Ja, op traject Gent – Terneuzen (zie scan)	Ja, op trajecten (zie scan)