

Vergaderjaar 2025–2026

29 984

Spoor: vervoer- en beheerplan

Nr. 1265

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 22 oktober 2025

Goederenvervoer is onmisbaar voor ons dagelijks leven. Het is essentieel om onze bedrijven te laten draaien en daarmee voor ons vestigingsklimaat en de positie van onze industrie. Het kabinet wil dat de leveringszekerheid van goederen die voor mensen, bedrijven en voorzieningen van belang zijn, op orde blijft en zo mogelijk verbeterd. Een goed functionerend goederenvervoersysteem, waarin de krachten en kansen van alle vervoerswijzen optimaal benut worden, is hiervoor essentieel. Het gaat om de juiste mobiliteit op de juiste plaats en tijd.

Met deze brief bied ik de Kamer het «Toekomstbeeld Spoorgoederenvervoer 2050 – samen bouwen aan hoogwaardig spoorgoederenvervoer» aan. Daarnaast informeer ik de Kamer over voor het spoorgoederenvervoer relevante besluitvorming rondom Kijfhoek en wordt ingegaan op de tijdens het CD Spoorgoederenvervoer van 3 april 2025 gedane toezegging aan het lid Veltman (VVD) over industriespoor¹.

Toekomstbeeld Spoorgoederenvervoer

Elke dag rijden er vele goederentreinen door ons land die spullen vervoeren die mensen dagelijks gebruiken en die onze bedrijven nodig hebben om te kunnen draaien. Via het spoor worden deze goederen veilig, efficiënt en op een duurzame manier vervoerd. Kijkend naar de toekomst is het kabinet ervan overtuigd dat het spoor met zijn diversiteit aan vervoersproducten een voor goederen belangrijke vervoerswijze blijft. Niet alleen voor de (internationale) bereikbaarheid van onze bedrijven, maar ook voor militaire mobiliteit. Het is daarom belangrijk dat we blijven inzetten op het spoorgoederenvervoer. Met dit toekomstbeeld schetst het kabinet waar het met het spoorgoederenvervoer naartoe wil en wat partijen van de rijksoverheid kunnen verwachten. Het Toekomstbeeld Spoorgoederenvervoer is gepositioneerd als deelvisie onder de Mobili-

¹ TZ202504-044

teitsvisie 2050 en daarmee sterk verweven met het integrale bereikbaarheidsbeleid. Ook de Beleidsagenda Goederenvervoer is hier onderdeel van.

Het kabinet wil dat voor het langeafstandstransport het multimodaal vervoer in 2050 de norm is, met voornamelijk de inzet van spoor en binnenvaart en met inzet van de weg voor het voor- en natransport. Met het Toekomstbeeld Spoorgoederenvervoer wil het kabinet aan dit doel bijdragen door samen met betrokkenen – overheden, de spoorsector en het bedrijfsleven – te werken aan het vergroten van de aantrekkelijkheid van het spoorgoederenvervoer en aan het beperken van de impact op de omgeving. Dit langs vijf prioriteiten:

1. een betrouwbaar spoorgoederennetwerk;
2. een soepele doorstroming op de (internationale) spoorgoederencorridors;
3. een efficiënte afwikkeling op de first en last mile;
4. een optimaal gebruik van de Betuweroute; en
5. een veilige, duurzame en gezonde leefomgeving.

Het is aan opeenvolgende kabinetten om hierin het ambitieniveau te bepalen. Het kabinet zal daartoe periodiek een uitvoeringsagenda opstellen, te beginnen met de periode 2026–2030. Deze uitvoeringsagenda moet zo concreet mogelijk beschrijven welke (meetbare) doelen bereikt moeten worden, welke acties daartoe in gang zijn en worden gezet en wie hiervoor verantwoordelijkheid draagt. De komende periode wil ik met partijen een start maken met de eerste uitvoeringsagenda, maar het is uiteindelijk aan een volgend kabinet om de uitvoeringsagenda af te ronden binnen de dan beschikbare (financiële) kaders. In het Toekomstbeeld zijn bouwstenen opgenomen, zowel op huidig beleid (wat we al doen) als op ambitie (wat extra kan), die voor de uitvoeringsagenda's benut kunnen worden.

Met dit Toekomstbeeld Spoorgoederenvervoer worden ook een aantal moties en toezeggingen afgedaan.² Een overzicht hiervan is opgenomen in Hoofdstuk 4.2 van het Toekomstbeeld Spoorgoederenvervoer.

Participatie en vervolg

De afgelopen twee jaar heeft een breed participatietraject plaatsgevonden, waarin medeoverheden, bedrijven en omwonenden tijdens de verschillende fases van de totstandkoming van het Toekomstbeeld Spoorgoederenvervoer hebben meegedacht. Alle partijen onderschrijven het belang van spoorgoederenvervoer voor Nederland, dat is een belangrijke oogst.

Tijdens de participatiesessies heb ik vrijwel eenduidige oproepen gehoord om tot een stevigere ambitie te komen op het versterken van het spoorgoederenvervoer en het verminderen van het effect ervan op de leefomgeving. Ik onderschrijf volledig dat een stevigere ambitie Nederland belangrijke baten brengt in de vorm van een versterking van de positie van onze industrie en onze internationale bereikbaarheid, in minder filedruk op de wegen, in een veiligere, duurzamere en gezondere leefomgeving en in het beter uitvoeren van defensietaken op het spoor. Dit vraagt om nieuwe financiële middelen, in lijn met het eerder uitgewerkte ambitie-scenario voor het spoorgoederenvervoer³, en de keuze daarvoor is aan een volgend kabinet.

² Kamerstuk 35 570 XII, nr. 62, Kamerstuk 36 200 XII, nr. 48, Kamerstuk 36 200 XII, nr. 47, Kamerstuk 29 984, nr. 1239, Kamerstuk 29 984, nr. 1240 en toezeggingen TZ20502-040 en TZ202306-126.

³ Kamerstuk 29 984 nr. 1218.

In aanvulling op het participatietraject is de voorzitter van het Platform Spoorgoederenvervoer en Leefomgeving gevraagd over het Toekomstbeeld Spoorgoederenvervoer te adviseren. Het advies is bijgevoegd. Samengevat onderschrijft het platform het belang van spoorgoederenvervoer en de inzet om het spoorgoederenvervoer te versterken en de impact op de leefomgeving te verminderen. Inhoudelijke suggesties zijn zoveel mogelijk in het Toekomstbeeld Spoorgoederenvervoer verwerkt. Naast deze suggesties benoemt het platform ook het belang om extra in het spoorgoederenvervoer te investeren, en sluit zich aan bij de eerdere oproep van de deelnemers aan de participatiesessies.

Het is aan een volgend kabinet om te bepalen met welke ambitie de genoemde prioriteiten in de uitvoeringsagenda 2026–2030 kunnen worden opgepakt inclusief de hiervoor beschikbare financiële middelen. Ik wil hier de komende periode gebruiken om samen met betrokkenen uiteen te zetten wat bij verschillende ambitieniveaus binnen de uitgangspunten van het Toekomstbeeld Spoorgoederenvervoer maakbaar is.

Investerings Kijfhoek

Recent is de Kamer geïnformeerd over het Impulsprogramma Goederenvervoer (IPG).⁴ Met het IPG wordt ingezet op het beter benutten van bestaande infrastructuur, het tegengaan van verstoringen in het goederenvervoer en het voorkomen van files. Daarnaast worden bedrijven gestimuleerd om goederenvervoer te verplaatsen van de weg naar het water en het spoor. Voor dit programma is in totaal € 79 miljoen beschikbaar. Besloten is om hiervan een bedrag van € 30 miljoen euro te reserveren voor Kijfhoek.

De Kamer is eerder geïnformeerd over de problematiek rondom het wagenladingvervoer en de sorteerheuvel op Kijfhoek die hierin een centrale rol speelt.⁵ Het wagenladingvervoer is voor Nederland belangrijk maar staat onder druk en er zijn zorgen over de toekomst. Het wagenladingvervoer dreigt uit Nederland te verdwijnen. Met de beschikbaar gestelde middelen wordt een vernieuwd perspectief voor het wagenladingvervoer gecreëerd. ProRail kan hiermee een neutrale dienstvoorziening op Kijfhoek realiseren en heeft de ruimte om bij de vaststelling van het heuveltarief op Kijfhoek tot een voldoende concurrerend heuveltarief te komen. Vershraling van het vervoersaanbod op het spoor en een reverse modal shift van ladingstromen wordt hiermee voorkomen. Met ProRail en Defensie bekijk ik hoe het deel van Kijfhoek dat niet voor wagenladingvervoer gebruikt wordt optimaler ingezet kan worden voor zowel het bredere spoorgoederenvervoer als voor militaire mobiliteit. De Tweede Kamer wordt hier verder over geïnformeerd in de uitvoeringsagenda en de reguliere voortgangsbrieven.

Toezegging industriespoor

Aan het lid Veltman (VVD) is toegezegd om te reageren op de vraag of er meer industriespoor overgedragen zou kunnen worden aan marktpartijen in plaats van aan beheerder ProRail. Met ProRail en de Spoorgoederen tafel is gesproken over de mogelijkheid en wenselijkheid om meer industriespoor over te dragen aan marktpartijen.

In Nederland ligt circa 2.500 km industriespoor. Het bestaat uit een veelheid aan aftakkingen vanaf het hoofdspoornet naar laad- en loslocaties, en kleine en grote rangeerterreinen. Dit areaal wordt gedeeltelijk

⁴ Kamerstuk 36 800 A, nr. 2

⁵ Kamerstuk 29 984, nr. 1233

beheerd door ProRail, maar ook door private partijen. Het netwerk industriespoor wordt over het algemeen minder intensief en met lagere snelheid bereiden dan de hoofdspoorweginfrastructuur (HSWI). Beheer en onderhoud is functioneel van karakter en gezien de lage intensiteit en slijtage worden rails, bielzen en ballast zo veel mogelijk circulair gebruikt. Een werkwijze die in veel gevallen kostenverlagend werkt. ProRail heeft beleid ontwikkeld voor het geval een marktpartij geïnteresseerd is om een stuk spoor over te nemen en beoordeelt de aanvragen op publieke functie, strategische relevantie en technische afhankelijkheid met de HSWI. Als de toets een positieve uitkomst heeft, wordt de onttrekking extern geconsulteerd op de Tafel van Vergroting en indien het een (aanmerkelijke) wijziging betreft, ook een akkoord opgehaald bij het Ministerie van IenW.

De uitkomst van de gesprekken over het overdragen van industriespoor aan marktpartijen hebben geen aanleiding gegeven om het bestaande beleid aan te passen. Mochten marktpartijen geïnteresseerd zijn om sporen over te nemen, kunnen zij hiervoor bij ProRail een verzoek indienen. Bij een positieve uitkomst van het toetsingsproces blijft het Ministerie van IenW bereid om mee te werken aan overdracht van industriespoor.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat,
A.A. Aartsen