



Ontwikkeling spoorgoederen in Nederland

2025 vergeleken met 2024

ProRail

Inleiding	4
1. Majeure trends	5
1.1 Afname wagenlading- en kolenvervoer	5
1.2 Intermodaal stabiel, wel verschuivingen	7
1.3 Bedrijfssluitingen	8
1.4 Beschikbaarheid en capaciteit	8
2. Vervoerd gewicht per spoor	9
2.1 Kolen grootste daler, overige segmenten stabiel	9
2.2 Duitsland blijft met afstand grootste bestemming	11
3. Landelijk overzicht gebruik spoorwegnet	13
3.1 Aantal treinen per jaar per baanvak	13
3.2 Treinen per relatie	16
3.3 Bruto tonnage per baanvak	17
4. Grenzen, havens en industriële/logistieke clusters	20
4.1 Afname op grenstotalen	20
4.1.1 Grens Nederland – Duitsland: afname	22
4.1.2 Grens Nederland – België: wisselend beeld	24
4.2 Gebieden zonder kolen zijn stabiel of zagen een toename van vervoer	26
4.2.1 Haven Rotterdam	26
4.2.2 Zeeuwse havens	27
4.2.3 Limburg	28
4.2.4 West-Brabant	29
4.2.5 IJmond	29
4.2.6 Overige gebieden	30
5. Verkeersprestaties	31
5.1 Afname treinkilometers	31
5.2 Afname tonkilometers	32
5.3 Goederentreinen gemiddeld langer en lichter in 2025	32
Eindnoten	35
Bijlage I: indicatie aantal goederentreinen per dag	37
Bijlage II: treinen per relatie 2024 en 2025	42
Bijlage III: 2025 in historisch perspectief	43
III-A: vervoerd gewicht	43
III-B: goederentreinen op de grenzen vanaf 2016	43
III-C: bruto tonnage op de grenzen vanaf 2016	45
III-D: goederentreinen op de Betuweroute (A15-tracé) vanaf 2016	46
III-E: bruto tonnage op de Betuweroute (A15-tracé) vanaf 2016	48
III-F: treinkilometers vanaf 2016	50
III-G: tonkilometers vanaf 2016	51
III-H: treinaantallen per lengte- en gewichtsklasse op de grenzen	52



Deze rapportage geeft inzicht in de ontwikkelingen in het spoorgoederenvervoer- en verkeer in Nederland en is gebaseerd op de data die door ProRail worden geregistreerd. De realisatiedata over het jaar 2025 worden vergeleken met dezelfde gegevens over het jaar 2024. Dit betreft een weergave van de feitelijke realisatie, waar mogelijk kort geduid of verklaard, maar zonder uitgebreide analyse.

Goederenvervoer is vraaggestuurd. Wat en hoeveel er vervoerd moet worden, bepaalt in grote mate hoeveel goederentreinen er rijden. De herkomst en bestemming van de goederen bepalen de (gewenste) route en dus hoeveel goederentreinen er rijden.

Net als voorgaande edities zijn de belangrijkste factoren die van invloed zijn geweest op de realisatie in 2025 genoemd in hoofdstuk 1. Hierdoor wordt niet bij ieder item herhaald wat de oorzaken voor een bepaalde ontwikkeling zijn geweest. De volgorde van de onderwerpen in de volgende hoofdstukken is: van vervoer (tonnage), via verkeer (aantal treinen) naar prestaties (o.a. trein- en tonkilometers).

Om de realisatie 2025 in historisch perspectief te zien, zijn in de bijlage de belangrijkste items in een reeks van de afgelopen 10 jaar geplaatst. In de bijlagen zijn ook detailgegevens m.b.t. de Betuweroute (A15-tracé) opgenomen.

Deze rapportage beschrijft de algemene ontwikkeling van de omvang van het spoorgoederenverkeer en vervoer. Voor specifieke ontwikkelingen rond geluid en vervoer van gevaarlijke stoffen (Basisnet) rapporteert ProRail separaat. Op de website van ProRail is uitgebreide informatie over het vervoer van de gevaarlijke stoffen te lezen: <https://www.prorail.nl/veiligheid/veilig-goederenvervoer/gevaarlijke-stoffen>.

1. Majeure trends

In 2025 werden minder goederen per spoor vervoerd en hierdoor reden minder goederentreinen in Nederland dan een jaar eerder. Dit wordt voor het grootste deel verklaard door de afname van het wagenladingvervoer en het kolenvervoer.

Het vervoer via de grens met Duitsland omvat zowel het vervoer tussen Nederland en Duitsland als het vervoer vanuit België dat via Nederland rijdt. Dit laatste vervoer is in tabel 1.1 ook op de grens met België meegeteld en staat dus in feite dubbel in deze tabel.

Tabel 1.1 Kerncijfers goederenverkeer en -vervoer in Nederland in 2024 en 2025: aantal goederentreinen en vervoerd gewicht op de grenzen en van/naar de haven van Rotterdam

Kerncijfers goederenverkeer 2025-2024	Aantal goederentreinen		2025-2024		Vervoerd gewicht		2025-2024	
	2024	2025	absoluut	%	2024	2025	absoluut	%
Grens Nederland ↔ Duitsland	43.300	41.250	-2.050	-5%	36,0	33,7	-2,3	-6%
Grens Nederland ↔ België	8.850	8.650	-200	-2%	4,8	5,0	0,2	4%
Haven Rotterdam	33.050	32.100	-950	-3%	26,7	24,8	-1,9	-7%

1.1 Afname wagenlading- en kolenvervoer

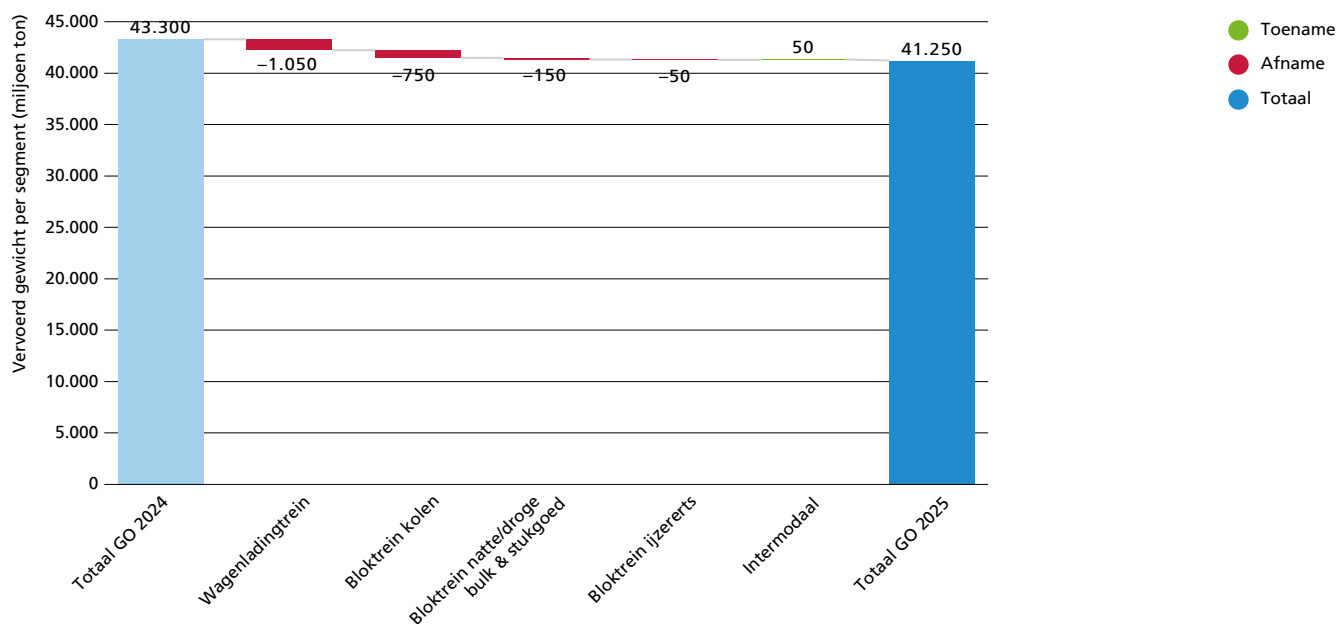
De afname van het aantal goederentreinen op de grens met Duitsland wordt voor de helft verklaard door de afname van het aantal wagenladingtreinen¹⁾. Een belangrijke oorzaak is dat diverse vervoersstromen zijn overgeheveld van het wagenladingvervoer naar bloktreinen²⁾.

Bloktreinen zijn voor de verlader doorgaans sneller en goedkoper, mits het ladingaanbod voldoende is om een volledige trein te vullen. In plaats van elke dag een of enkele wagens, rijden nu bloktreinen. Doordat deze wegvallen in het aanbod voor het wagenladingvervoer, vervalt de kritische massa om wagenladingtreinen te blijven aanbieden. Een lagere frequentie of zelfs het opheffen van treindiensten is het gevolg.

Een voorbeeld is het vervoer van cellulose (grondstof voor papier) vanuit de Sloehaven naar diverse (Duitse) bestemmingen³⁾. Het aantal bloktreinen nam met ruim 100 toe, het aantal wagenladingtreinen nam met bijna 250 af. Het vervoerd gewicht is met enkele tienduizenden tonnen toegenomen.

Ook zijn de vaste bedieningen van Alphen a/d Rijn en Oosterhout Weststad komen te vervallen. Laatstgenoemde locatie wordt nog wel op aanvraag bediend. De frequentie van de bedieningen in Noord-Nederland is verlaagd.

Grafiek 1.1 Waterval ontwikkeling goederentreinen op de Nederlands – Duitse grens van 2024 naar 2025



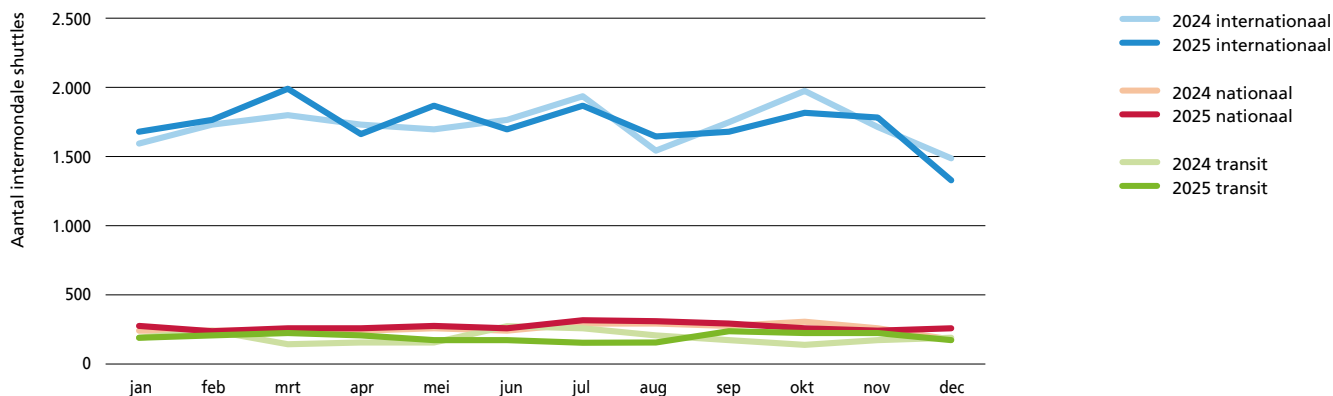
Net als voorgaande jaren is het vervoer van kolen gedaald. De redenen zijn onveranderd t.o.v. het vorige jaarrapport. Enerzijds is er een krimpende markt, door het beleid om kolengestookte energiecentrales in Duitsland te sluiten. Anderzijds is er concurrentie tussen overslagbedrijven in diverse, ook Duitse, havens.



1.2 Intermodaal stabiel, wel verschuivingen

Het vervoerd gewicht in het intermodale segment (o.a. containers) bleef stabiel. Dat geldt in grote lijn ook voor het aantal intermodale treinen, zoals goed zichtbaar is in grafiek 1.2.

Grafiek 1.2 Aantal intermodale shuttles in 2024 en 2025



Dit segment is voor een deel afhankelijk van de wereldhandel, zoals de maritieme containers via de terminals op Maasvlakte. Bij vrije wereldhandel is de hoeveelheid aangevoerde containers groter dan in een situatie waarin sprake is van handelsbelemmeringen (protectionisme). Ook kan de aanvoer van containers achterblijven door logistieke beperkingen. Bijvoorbeeld het niet beschikbaar zijn van de route door het Suezkanaal of (zoals enkele jaren terug) een tekort aan containers door disbalans in de handelsstromen tussen Azië en Europa.

In andere havens in zowel Rotterdam (bijvoorbeeld de Botlek en de Waalhaven) als daarbuiten worden vooral 'continentale' intermodale eenheden vervoerd. Dat zijn stromen binnen Europa, inclusief short-sea en de ferry verbindingen naar het Verenigd Koninkrijk.

Niet alleen de hoeveelheid containers die in een haven wordt overgeslagen is een factor. Ook de beschikbaarheid, prijs en capaciteit van de vervoerswijzen naar het achterland speelt een belangrijke rol voor de omvang van het intermodale vervoer per spoor.

Het intermodale segment is altijd dynamisch: de frequenties worden aangepast aan de vraag. Ook in 2025 zijn verbindingen gestaakt (bijvoorbeeld naar Łódź), opgestart (nieuwe verbinding naar Rzepin) of in frequentie verhoogd (bijvoorbeeld Tilburg).

Opvallend is dat eind 2025 alle verbindingen van/naar Rail Terminal Chemelot zijn weggevallen. Twee van de drie verbindingen zijn verplaatst naar andere terminals (Genk en Gekkengraaf). De derde verbinding was al eerder in het jaar gestaakt.

1.3 Bedrijfssluitingen

In 2025 kondigden meerdere bedrijven in de industrie aan de activiteiten in Nederland te staken. Overigens heeft ook elders in West-Europa de industrie het moeilijk, denk aan de Duitse auto-industrie. Veelgehoorde oorzaken zijn wereldwijde overcapaciteit, hoge (energie) kosten en regeldruk in West-Europa.

De twee opvallendste sluitingen in Nederland waren die van LyondellBasell op de Maasvlakte (aangekondigd in maart)⁴⁾ en Fibrant op het Chemelot terrein (aangekondigd in oktober)⁵⁾. Van deze bedrijven is de impact op het spoorgoederenvervoer direct meetbaar. Gezamenlijk waren deze bedrijven goed voor ruim 100 duizend ton lading in 2024, deels is dit in 2025 al weggefallen.

1.4 Beschikbaarheid en capaciteit

Om een betrouwbaar spoorproduct in de markt aan te kunnen bieden zijn beschikbaarheid, prijs en capaciteit belangrijke factoren. 2025 kende een aantal uitdagingen op dat vlak.

In november 2024 is de '80-weekse buitendienststelling' begonnen. Een periode van 80 weken waar onafgebroken gewerkt wordt aan enkele projecten voor de aanleg van het derde spoor tussen Zevenaar en Oberhausen. Een voorbeeld van zo'n project is de bouw van een tweetal nieuwe spoorbruggen bij Wesel⁶⁾. In 2025 was de verbinding Zevenaar – Oberhausen gedurende 13 weken (waarvan 8 aaneengesloten in juli-augustus) plus een aantal losse weekenden volledig gestremd. De rest van het jaar was verkeer beperkt mogelijk over enkelspoor.

Het grootste deel van het goederenverkeer dat tijdens deze werkzaamheden omgeleid moest worden, reed via de Brabanthroute en Venlo grens. Ook de routes naar Oldenzaal grens verwerkten in deze periodes meer goederentreinen. Op deze routes waren op hetzelfde moment geen geplande grote werkzaamheden.

Grote bouwprojecten op het Nederlandse spoorwegnet hadden relatief weinig invloed op het totale goederenverkeer. Tijdens een van de grootste projecten van 2025, de ombouw van Groningen, werd het bescheiden goederenverkeer naar Delfzijl via Leeuwarden omgeleid. Tijdens projecten in en om Amsterdam werd omgeleid via o.a. Hilversum. Dit betrof in totaal enkele tientallen treinen.

Van heel andere aard was de stremming van de Havenspoorlijn vanwege blokkades door actievoerders. In april en oktober werd het spoor minimaal vijf keer illegaal betreden. Naast een onveilige situatie, leidde elke blokkade tot de uitval van tientallen treinen en daardoor verlies van lading. De impact bleef niet alleen beperkt tot de dag van de blokkade, maar ook in de dagen erna omdat omlopen ernstig verstoord raakten. Een trein die op woensdag bijvoorbeeld niet kon vertrekken vanuit Rotterdam naar Milaan, kon op vrijdag ook niet terugkeren.

De oplettende lezer zal enkele kleine wijzigingen opmerken. Na afronding van het rapport over 2024 bleek namelijk dat er in de aangeleverde data een paar onjuistheden zaten. Deze zijn in dit rapport gecorrigeerd.

2. Vervoerd gewicht per spoor

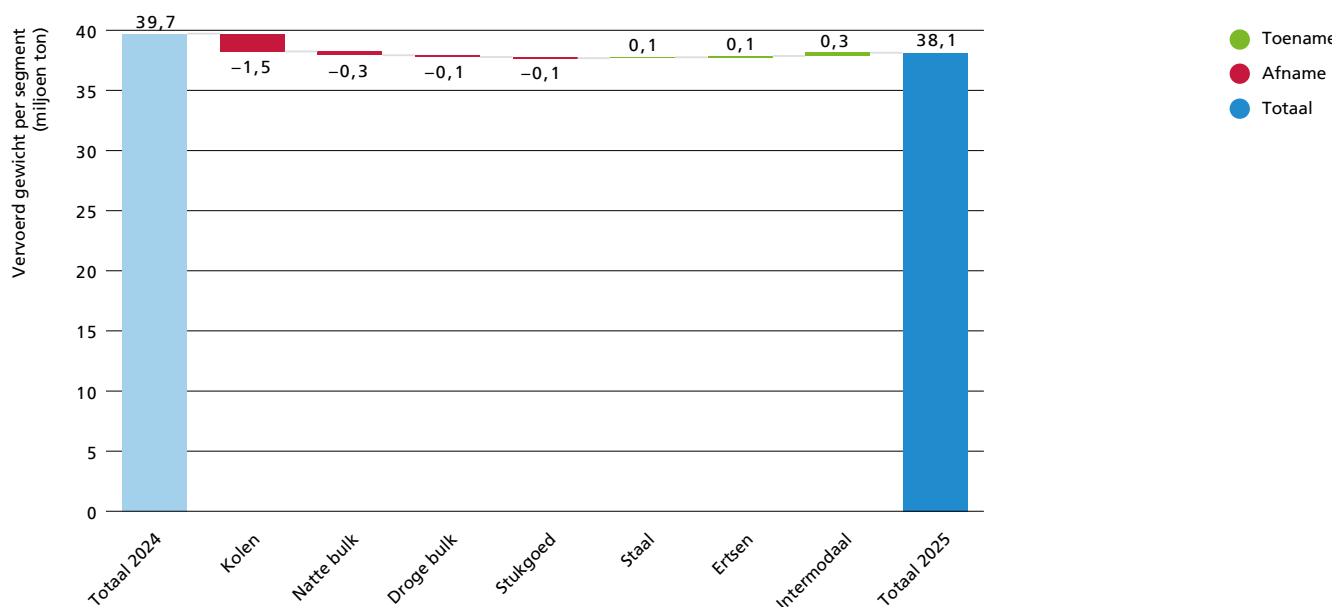
Het totaal vervoerd gewicht⁷⁾ van het goederenvervoer per spoor van, naar, binnen en door Nederland was in 2025 38,1 miljoen ton. Dit is een afname van 1,6 miljoen ton (–4%) t.o.v. 2024.

2.1 Kolen grootste daler, overige segmenten stabiel

Zoals in figuur 2.1 te zien is, zorgt de afname van het vervoer van kolen vrijwel geheel voor het verschil tussen 2025 en 2024. Het vervoer van kolen nam af van bijna vijf miljoen ton tot 3,5 miljoen ton (–30%). De achterliggende oorzaken zijn in het vorige hoofdstuk genoemd.

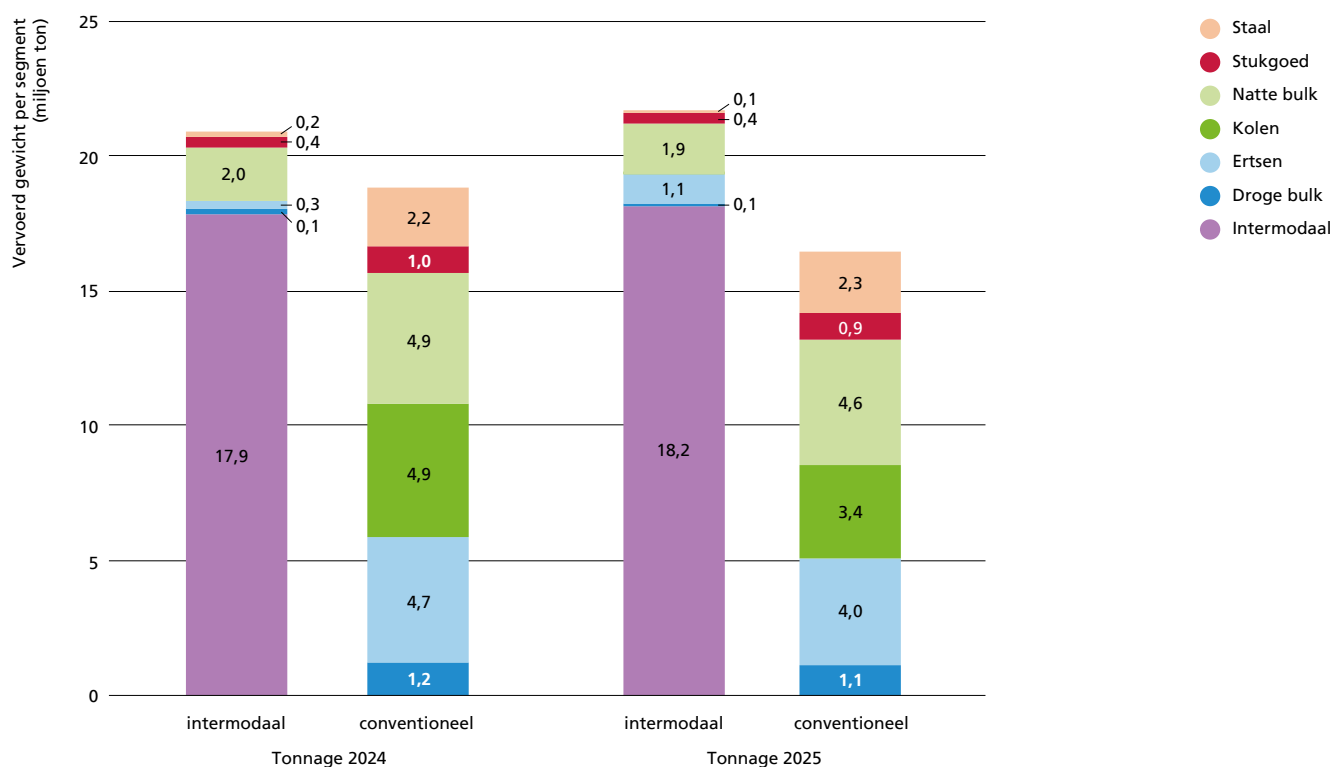
Het vervoer van natte bulkgoederen nam met 0,3 miljoen ton af (–5%). Ook het vervoer van droge bulk en stukgoed nam af, beide met circa 0,1 miljoen ton. Het vervoer van intermodale laadeenheden nam met 0,3 miljoen ton toe (+1%). Ook werd meer staal en erts vervoerd, beide stegen met circa 0,1 miljoen ton.

Figuur 2.1 Waterval ontwikkeling vervoerd gewicht per segment van 2024 naar 2025



In figuur 2.2 is voor zowel 2025 als 2024 de samenstelling van het ladingpakket in een staafdiagram weergegeven. Per segment wordt het vervoerd gewicht getoond, optellend tot de totalen zoals in figuur 2.1 staan. Hierbij is ook aangegeven of het segment in een intermodale laadeenheid of in een conventionele wagon is vervoerd. Bij een intermodale laadeenheid wordt de lading in een container of trailer geladen en vervolgens wordt deze *op* een wagon geplaatst. Bij conventionele goederenwagens wordt de lading rechtstreeks *in* de wagon geladen.

Figuur 2.2 Vervoerd gewicht per segment en laadeenheid in 2024 en 2025



Het vervoerd gewicht in intermodale laadeenheden is met 0,8 gegroeid (+4%) tot een totaal van 21,7 miljoen ton. Daarmee kwam het aandeel van vervoer in intermodale laadeenheden uit op 57%. Voor het grootste deel (18,2 miljoen ton) zijn dit containers waarvan ProRail de inhoud niet exact kan bepalen. Overigens weet ProRail de inhoud van zowel intermodale laadeenheden als conventionele wagens altijd als het om vervoer van gevaarlijke stoffen gaat.

Van 3,5 miljoen ton is dat wel bekend. Zo'n 2 miljoen ton is natte bulk lading in tankcontainers. Net als natte bulk in conventionele ketelwagens betreft het vervoer van natte bulk in tankcontainers zowel chemische producten (veelvoorkomend is bijvoorbeeld ethanol) als plantaardige olie (bijvoorbeeld zonnebloemolie). Van de in totaal 6,6 miljoen ton natte bulk, was circa 3 miljoen ton (45%) een gevaarlijke stof. Op het totale goederenvervoer per spoor is dus circa 8% een gevaarlijke stof.



Het meest opvallend in het vervoer in intermodale laadeenheden is echter de toename van het vervoer van ijzererts: de 'rocktainer ore'⁸⁾. Zie de foto. Dit zijn weliswaar geen 'normale containers' en ook niet direct bedoeld om via meerdere modaliteiten vervoerd te kunnen worden. Maar ze staan echter wel op een normaal type containerdraagwagen. Vandaar dat ervoor gekozen is dit vervoer onder intermodale laadeenheden op te nemen.

Het vervoer van erts in conventionele wagens is afgenomen, voor een groot deel was er sprake van een verschuiving van laadeenheid. Het vervoer van kolen is wel echt afgenomen, zoals te zien is in figuur 2.1. Het aandeel kolen in het totaal vervoerd gewicht is nu minder dan 10% van het totaal. Kolen is nu voor het derde jaar op rij de grootste verklaring voor de krimp van het spoorgoederenvervoer. In het recordjaar 2022 werd 9,7 miljoen ton kolen vervoerd. Op een totaal van ruim 47 miljoen ton was dat een aandeel van 21%.

De segmenten droge bulk (o.a. graan), stukgoed (o.a. auto's, papier en witgoed) en staal (o.a. rollen staal en buizen) vormen qua vervoerd gewicht kleinere groepen. Deze worden vooral in conventionele wagens vervoerd.

2.2 Duitsland blijft met afstand grootste bestemming

Duitsland is met 18,5 miljoen ton nog steeds met afstand de grootste herkomst/bestemming voor het spoorgoederenvervoer van, naar of via Nederland. Dit is 2,3 miljoen ton (–11%) minder dan in 2024. Het aandeel van Duitsland t.o.v. het totaal vervoerd gewicht dook hiermee onder de helft: 48%.

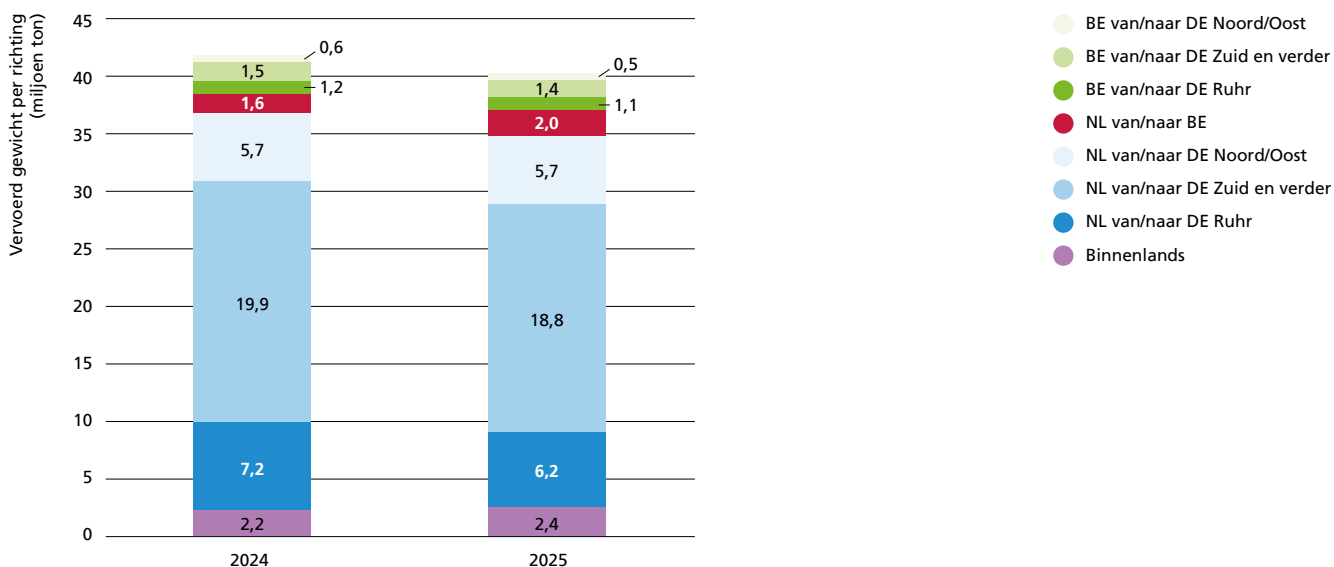
De top vijf van landen bestond in 2025 verder uit Italië (5,7 miljoen ton, –1%), Oostenrijk (2,1 miljoen ton, +9%), Polen (1,9 miljoen ton, +3%) en België (1,6 miljoen ton, +15%). De top vier is daarmee qua landen ongewijzigd. België is ten koste van Tsjechië weer terug in de top vijf.

In figuur 2.3 is de richting van het vervoer weergegeven⁹⁾. Hierin is ook het binnenlandse en transit vervoer opgenomen. Verder is onderscheid gemaakt in het Ruhrgebied (DE_Ruhr), Zuid-Duitsland (DE_Zuid) en Noord/Oost Duitsland (DE_Noord/Oost). Bij het vervoer naar Zuid-Duitsland (en verder) is ook de vervoersomvang naar o.a. Italië en Oostenrijk geteld. Duitsland Noord/Oost omvat alle vervoer naar Noord/Oost Europa, dus incl. o.a. Polen en Tsjechië. In zuidelijke richting (NL – BE) geldt dit voor alle vervoer naar o.a. België en Frankrijk.

In figuur 2.3 valt direct op dat het grootste deel van het vervoer een herkomst of bestemming in het stroomgebied van de Rijn heeft. Het Ruhrgebied en Zuid-Duitsland zijn samen goed voor bijna 2/derde deel van het vervoerd gewicht. Als het transit vervoer er nog bijgeteld wordt, dan is dit ruim 70%. Dit is het klassieke achterland van de Nederlandse (en Vlaamse) havens.

Het binnenlandse vervoer is in 2025 toegenomen tot 2,4 miljoen ton (+11%). Vooral het toegenomen verkeer tussen Rotterdam en Tilburg droeg hieraan bij. Het binnenlands vervoer heeft, net als het vervoer richting België een aandeel van rond de 5% van het totaal. Met een aandeel van 15% completeert, het stabiel gebleven vervoer richting Noord/Oost Europa het beeld.

Figuur 2.3 Vervoerd gewicht naar richting in 2024 en 2025



ProRail meet met het Quo Vadis systeem¹⁰ de bruto treingewichten¹¹. Ook herkent Quo Vadis het type locomotief en (deels) wagontypes. De wagontypes zijn ook bekend uit de wagenlijsten die vervoerders vooraf inleveren. Omdat van oudsher ieder segment een eigen wagentype heeft, is daaruit het segment af te leiden. Het vervoerd gewicht is bepaald door het gewicht van locomotief en de wagons af te trekken van het gemeten brutogewicht.

Het CBS publiceert ook het vervoerd gewicht van het spoorgoederenvervoer. Hoewel de definitie van vervoerd gewicht gelijk is, is het door gebruik van andere bronnen en een andere verwerking van de data mogelijk dat er verschil ontstaat tussen CBS en ProRail.

3. Landelijk overzicht gebruik spoorwegnet

3.1 Aantal treinen per jaar per baanvak

In de figuren 3.1 en 3.2 is het aantal goederentreinen per baanvak in 2024 en 2025 weergegeven. Ter toelichting:

- Het geeft alle goederentreinen van alle vervoerders weer: dit is exclusief losse locomotieven, maar wel inclusief goederentreinen van infravervoerders;
- Het betreft het jaartotaal voor beide richtingen samen (al bij elkaar opgeteld), afgerond op 50-tallen. In Bijlage I is indicatief een aantal kaarten opgenomen met het aantal goederentreinen op een drukke werkdag. Dit zowel voor een 'normale' situatie als voor een situatie tijdens omleidingen vanwege werk aan het derde spoor Emmerich – Oberhausen.

In hoofdstuk 4 worden de belangrijkste ontwikkelingen in het aantal goederentreinen per grensovergang en voor verschillende regio's beschreven. Hier wordt volstaan met de opvallendste constatering op de drukste goederenroutes, waarbij voor de oorzaken wordt verwezen naar hoofdstuk 1.

Met de Rotterdamse haven als grootste generator van spoorgoederenvervoer en Duitsland (en verder) als grootste achterland, zijn de achterlandverbindingen naar de Nederlands – Duitse grens het drukst. De Betuweroute (A15-tracé) en de Brabantroute steken duidelijk af als drukke routes. Als gevolg van de werkzaamheden aan het derde spoor Emmerich – Oberhausen, was de Brabantroute met de meeste goederentreinen. Dit was voor het laatst het geval in de periode voordat de Betuweroute (A15-Tracé) werd geopend

Naar de derde grote grensovergang met Duitsland, Oldenzaal, worden drie verschillende routes gebruikt. Vanuit Rotterdam via Gouda – Weesp en de IJssellijn (Arnhem – Deventer), voor het transitverkeer wordt ook de route via Utrecht – Amersfoort gebruikt. Alle drie de routes naar Oldenzaal zagen in 2025 meer goederentreinen. Dit vanwege de werkzaamheden aan het derde spoor, maar ook omdat de routes over Amersfoort in 2024 deels gestremd waren vanwege de ombouw van emplacement Amersfoort.

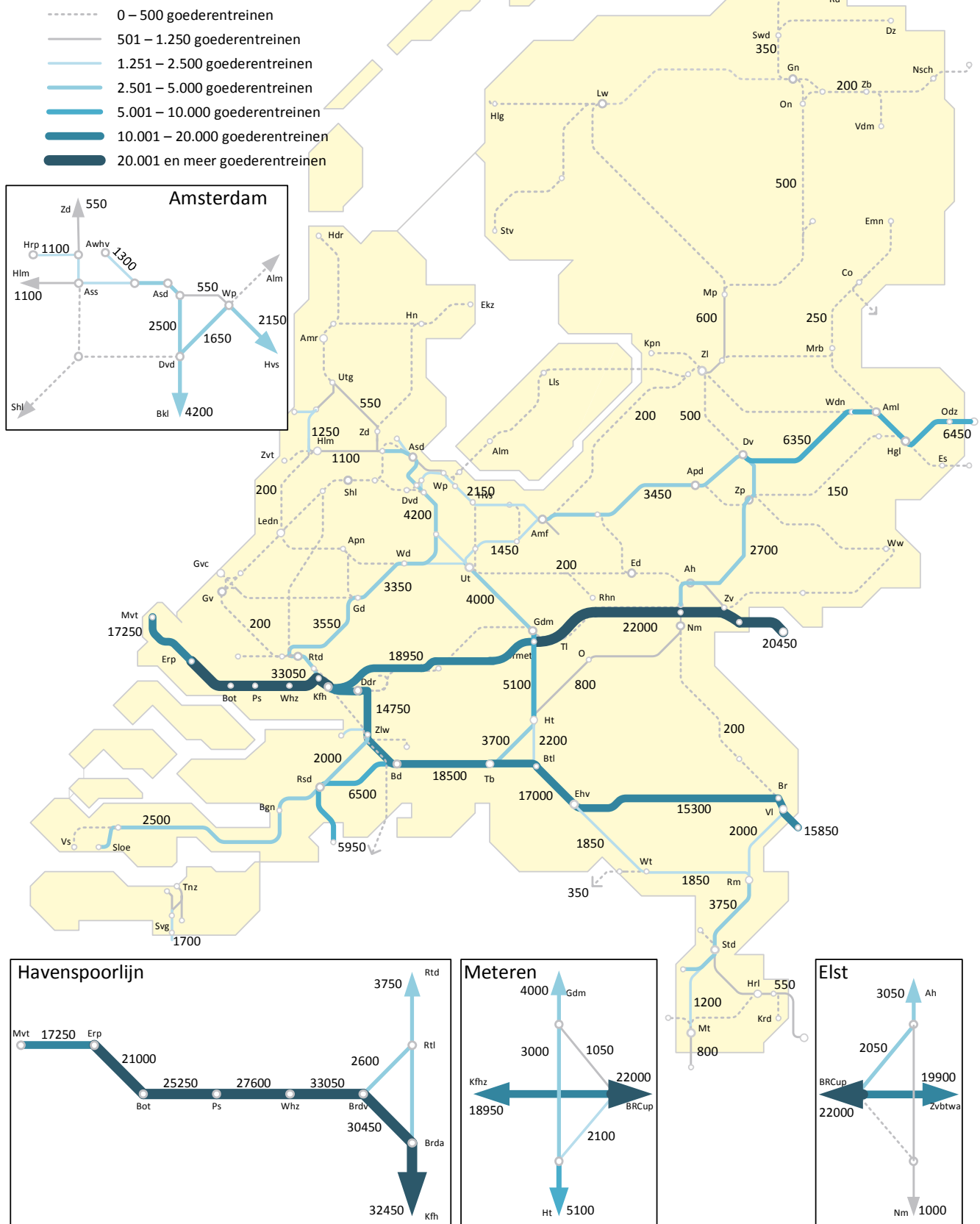


Figuur 3.1 Aantal goederentreinen in 2024

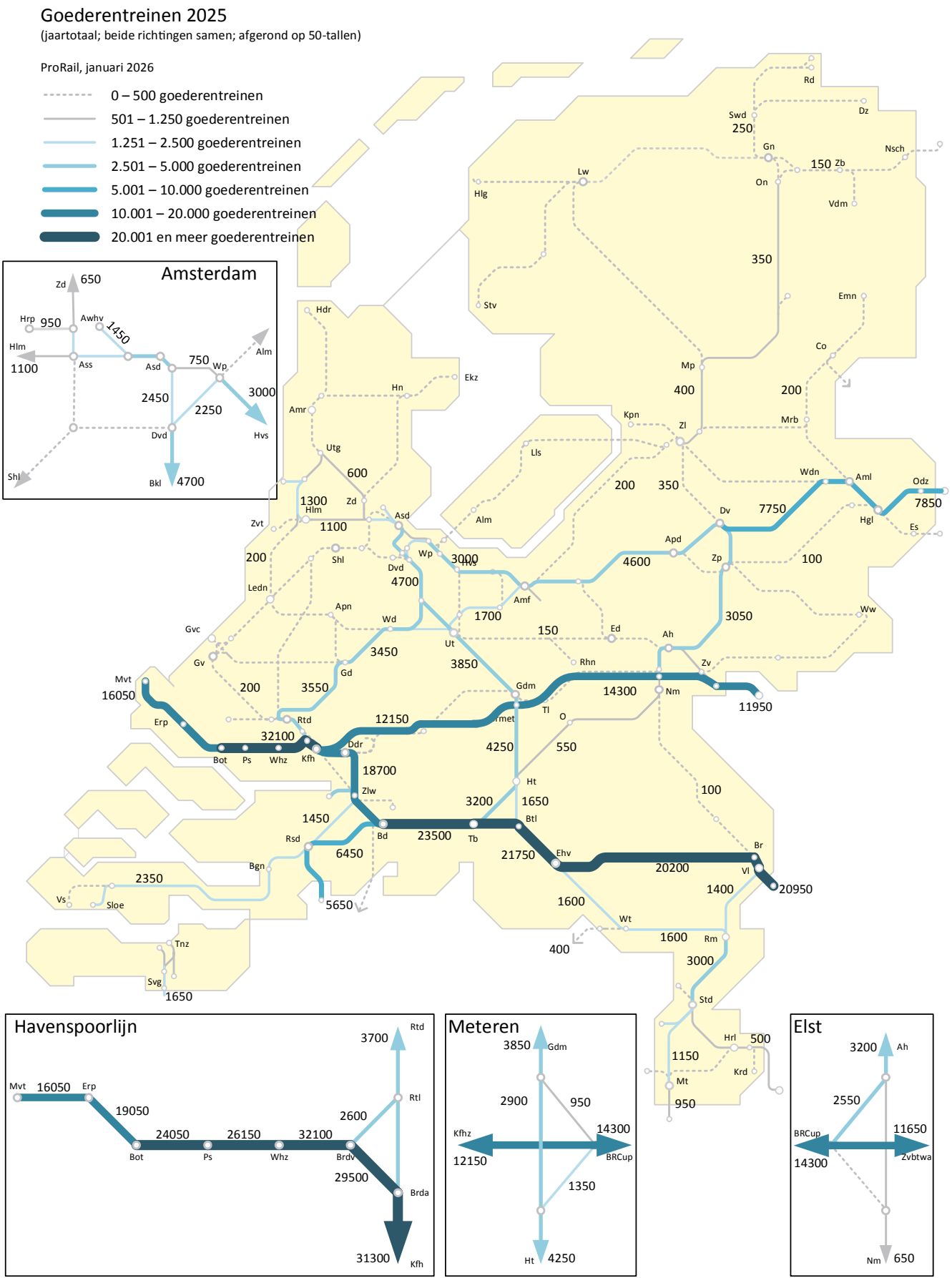
Goederentreinen 2024

(jaartotaal; beide richtingen samen; afgerond op 50-tallen)

ProRail, januari 2026



Figuur 3.2 Aantal goederentreinen in 2025



3.2 Treinen per relatie

In figuur 3.3 is het aantal goederentreinen op de tien grootste relaties in weergegeven. Op de aantallen na, zijn deze relaties dezelfde als in 2024. Met afstand is de relatie Rotterdam ↔ Zuid-Duitsland (en verder) het drukst met 15.750 treinen. Dit zijn er bijna 1.000 minder dan een jaar eerder.

Ter toelichting:

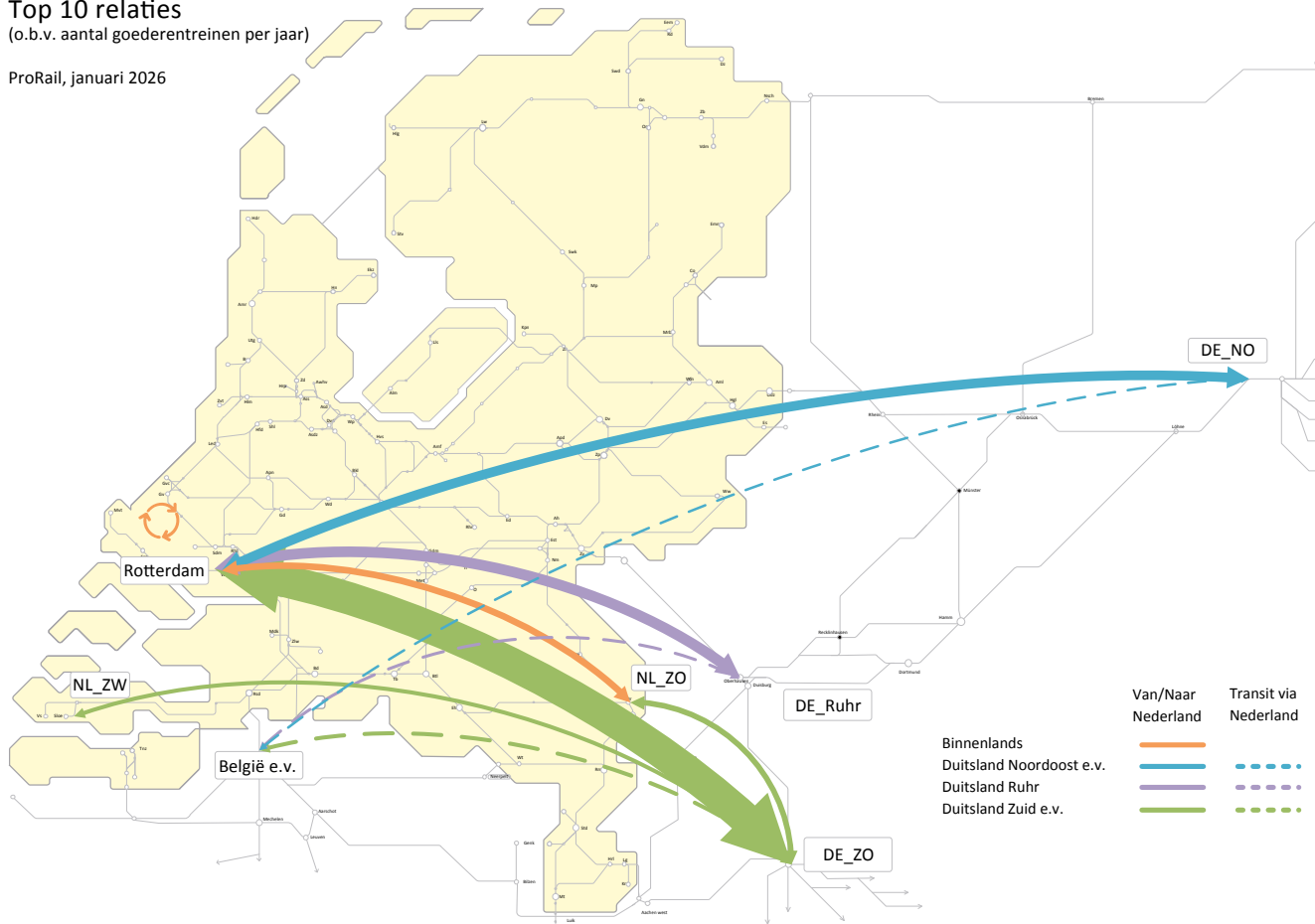
- Alleen de top tien relaties op een geaggregeerde Europese schaal zijn weergegeven. Zo is DE_ZO onder andere Italië, Zuid-Duitsland en Zwitserland.¹²⁾
- De omvang van relaties is geschaald naar het aantal goederentreinen op deze relatie;
- De volledige relatiematrix tussen de gebieden is te vinden in bijlage 2.

Figuur 3.3 Aantal goederentreinen per relatie in 2025

Top 10 relaties

(o.b.v. aantal goederentreinen per jaar)

ProRail, januari 2026



3.3 Bruto tonnage per baanvak

In de figuren 3.4 en 3.5 is het bruto tonnage (gewicht lading, inclusief wagon en locomotief) door goederentreinen per baanvak in 2024 en 2025 weergegeven.

Ter toelichting:

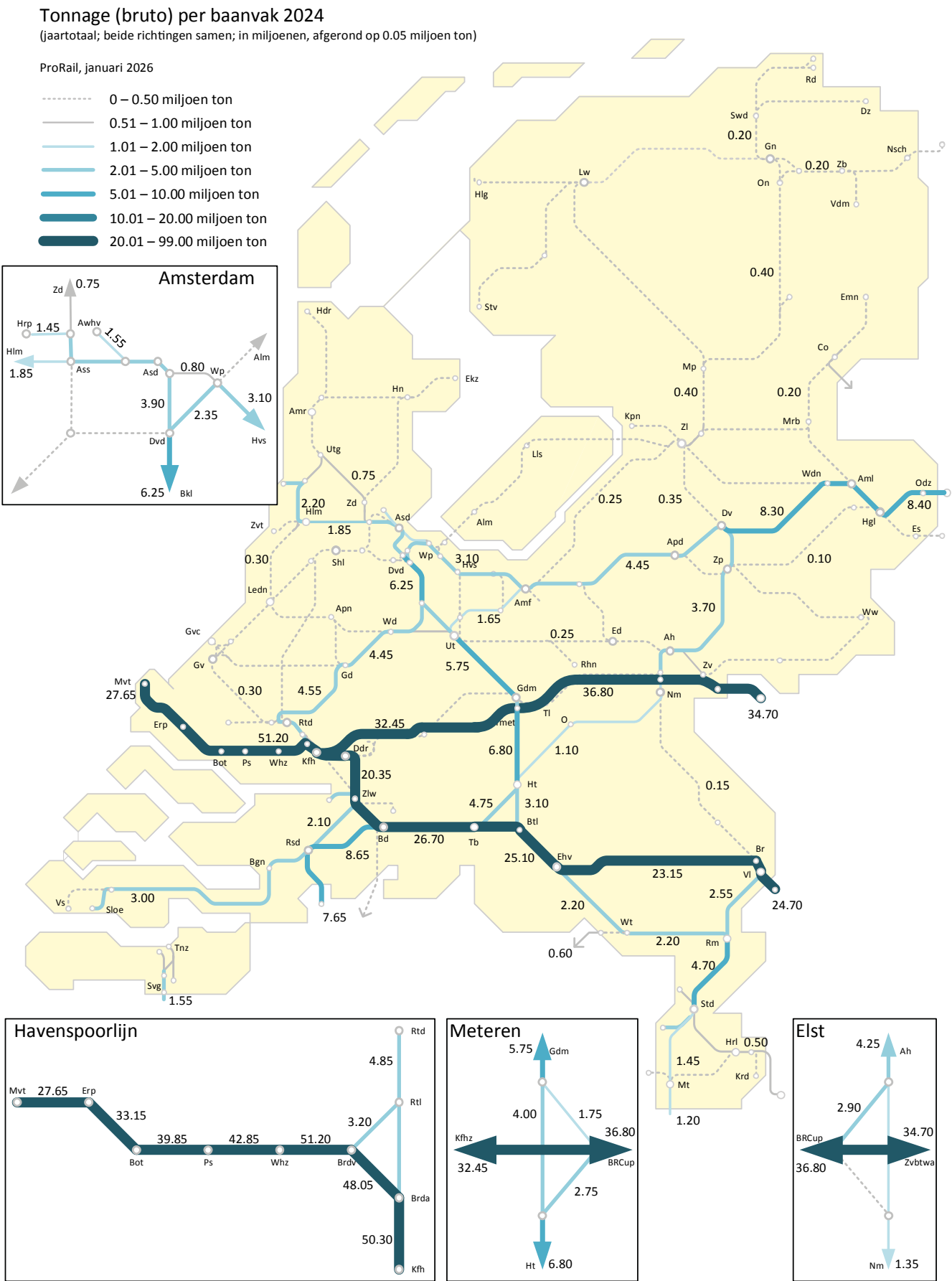
- Het geeft alle goederentreinen van alle vervoerders weer dit is exclusief losse locomotieven, maar wel inclusief goederentreinen van infravervoerders;
- Tonnages zijn gegeven voor beide richtingen samen (reeds bij elkaar opgeteld), afgerond op 50.000 ton;
- Tonnages zijn gemeten met Quo Vadis

In hoofdstuk 4 worden de belangrijkste ontwikkelingen in het bruto tonnage per grensovergang en voor verschillende regio's beschreven. Hier wordt volstaan met de opvallendste constatering op de drukste goederenroutes, waarbij voor de oorzaken wordt verwezen naar hoofdstuk 1.

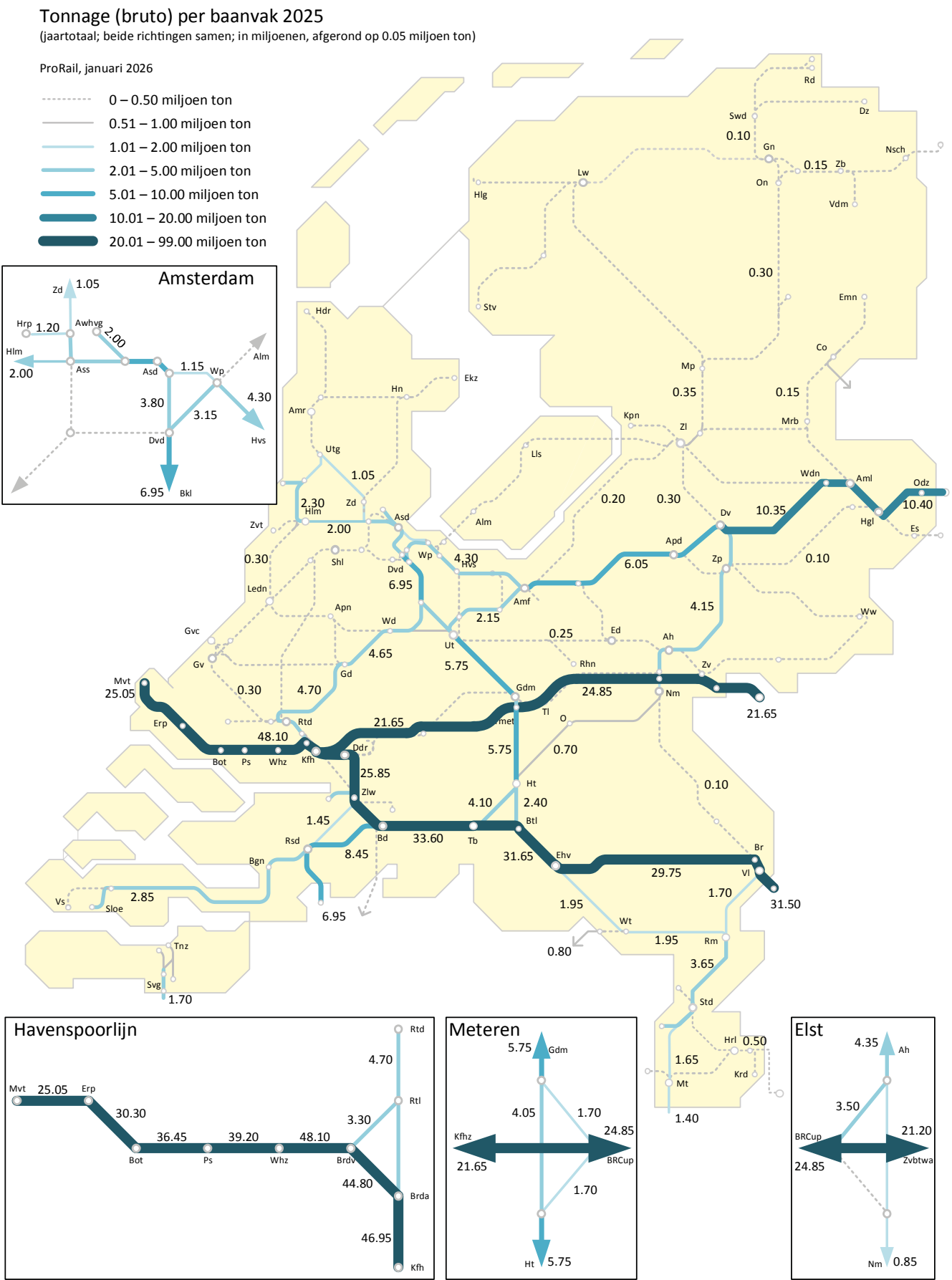
De ontwikkelingen van de treinaantallen per baanvak vertalen zich ook naar het bruto tonnage. Omdat niet allen de meeste, maar ook de zwaarste treinen op de Betuwe-route en via de Brabante route rijden, zijn de bruto tonnages op deze verbindingen het grootst. De zwaarste treinen zijn de beladen erts- (tot 5.400 per trein per trein) en kolentreinen (tot 4.000 ton per trein).



Figuur 3.4 Tonnage (bruto) per baanvak in 2024



Figuur 3.5 Tonnage (bruto) per baanvak in 2025



4. Grenzen, havens en industriële/logistieke clusters

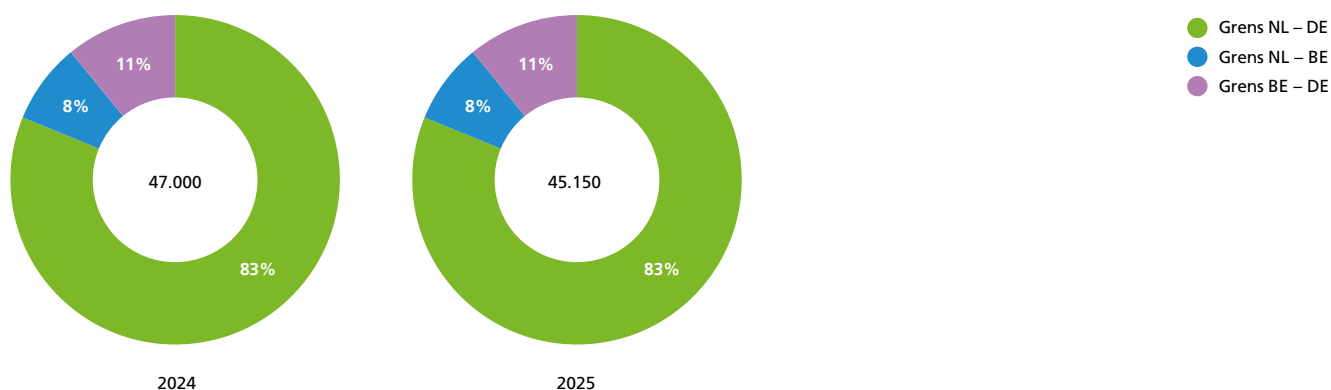
4.1 Afname op grenstotalen

De vervoersvraag op de grenzen nam af. De totale vervoersomvang tussen Nederland en Duitsland daalde van 32,7 miljoen ton tot 30,7 miljoen ton (–6%). Tussen Nederland en België nam het vervoerd gewicht toe met 29% tot 2,0 miljoen ton. Het vervoerd gewicht in transittreinen nam met 7% af tot 3,0 miljoen ton. Op de grens Nederland – België is transitvervoer dus omvangrijker dan vervoer tussen Nederland en België. Dit is vervoer tussen de Vlaamse havens en het Duitse achterland. Het achterland dat bediend wordt via Nederlandse en Vlaamse havens is voor een groot deel gelijk.

De verminderde vervoersvraag vertaalt zich in een lager aantal goederentreinen op de grenzen. Het aantal internationale goederentreinen¹³⁾ is in 2025 met 1.850 afgenomen t.o.v. 2024 tot 45.150 (–4%):

- Deze grafiek is aangepast ten opzichte van vorige edities. Eerder werd er alleen onderscheid gemaakt tussen NL – DE en NL – BE, waarbij niet gecorrigeerd werd voor transitverkeer. Deze dubbeltellingen zijn in de nieuwe figuur vervangen door BE – DE.
- Op de grensovergangen tussen Nederland en Duitsland nam het aantal treinen af met 2.000 (–5%), tot circa 41.250 goederentreinen. Daarmee passeert 92% van het internationale goederentreinverkeer een van de grensovergangen met Duitsland.
- Op de grensovergangen tussen Nederland en België nam het aantal treinen af met 200 (–2%), tot circa 8.650 goederentreinen.
- In totaal passeerden 4.800 treinen beide grenzen, circa 350 minder (–6%). Het transitverkeer is daarmee goed voor 11% van het internationale verkeer.

Grafiek 4.1 Aandeel internationaal goederenverkeer per landsgrens in 2024 en 2025



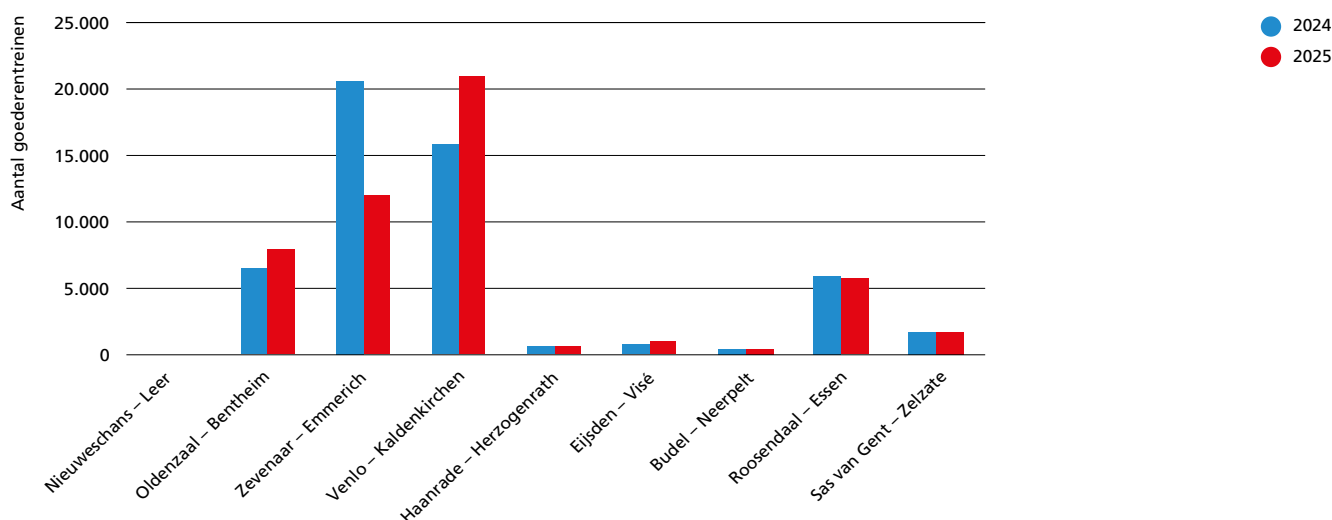
Het totale (bruto) tonnage door goederentreinen op de grenzen nam in 2025 af met 4,4 miljoen ton tot 68,5 miljoen ton (–5%). Net als bij de ontwikkeling in het aantal goederentreinen, was de afname op de grens met Duitsland groter dan op de grens met België:

- Op de grensovergangen tussen Nederland en Duitsland nam het (bruto) tonnage af met 3,8 miljoen ton tot 64,1 miljoen ton (–6%). Gecorrigeerd voor transitverkeer, is het aandeel van het verkeer Nederland – Duitsland goed voor 85% van het internationale bruto tonnage.
- Op de grensovergangen tussen Nederland en België een afname van 0,5 miljoen ton (–5%), waarmee het (bruto) tonnage op deze as op 10,6 miljoen ton uitkomt. Gecorrigeerd voor transitverkeer, is het aandeel van het verkeer Nederland – België goed voor ruim 5% van het internationale bruto tonnage.
- Ook hier heeft het transverkeer een significant aandeel: ruim 6 miljoen ton is goed voor een aandeel van iets minder dan 10%.

In grafiek 4.2 is het aantal goederentreinen per grensovergang weergegeven. Hieruit blijkt de dominante positie die grens met Duitsland inneemt. De grensovergangen met de meeste goederentreinpassages zijn Zevenaar en Venlo. Hierbij valt de verschuiving van Zevenaar naar Venlo in 2025 direct op. Een gevolg van de '80-weekse' (zie paragraaf 1.4).

In de grafiek is de grensovergang Nieuweschans – Leer opgenomen, hoewel hier sinds 2015 geen treinen rijden. De spoorbrug op deze lijn is in 2015 onherstelbaar beschadigd. De nieuwe brug wordt op dit moment gebouwd. Als deze gereed is, is ook goederenverkeer via deze grensovergang weer mogelijk. Grensovergangen zonder goederenverkeer (Enschede – Gronau en de HSL bij Breda) zijn niet in de grafiek opgenomen. Ook de grensovergang bij Coevorden ontbreekt. De reden hier is dat deze niet in beheer is bij ProRail.

Grafiek 4.2 Ontwikkeling aantal goederentreinen per grensovergang



4.1.1 Grens Nederland – Duitsland: afname

De totale omvang van het goederenvervoer- en verkeer op de Nederlands-Duitse grens is afgenomen, maar de verdeling is sterk verschoven als gevolg van de werkzaamheden aan het derde spoor.

In tabel 4.1 is de ontwikkelingen op de voor goederenverkeer gebruikte grensovergangen tussen Nederland en Duitsland in 2024 en 2025 weergegeven. De belangrijkste oorzaken voor de wijzigingen zijn beschreven in hoofdstuk 1.

Tabel 4.1 Ontwikkeling aantal goederentreinen en bruto tonnage op de grens Nederland – Duitsland in 2024 en 2025

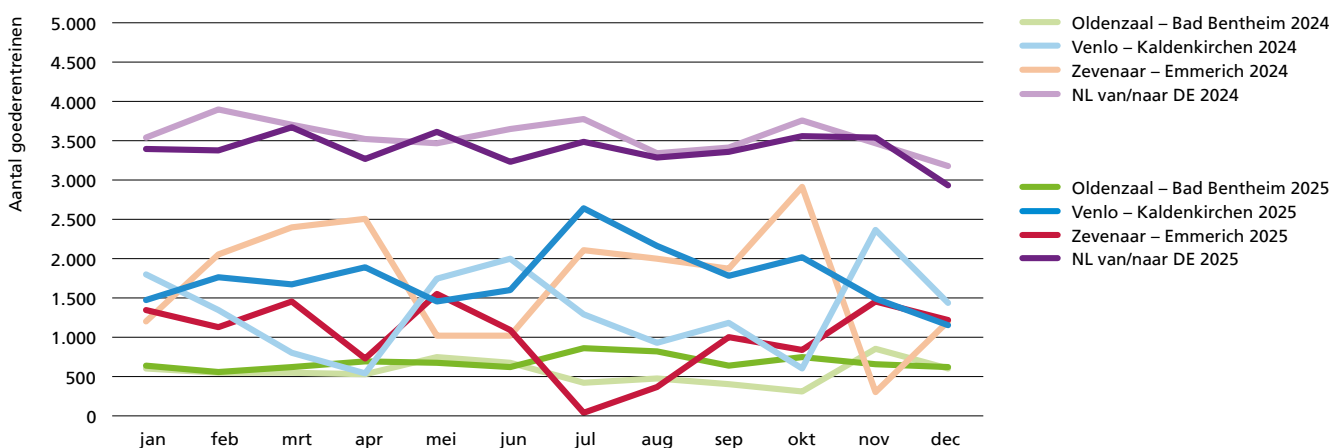
Grensovergang	aantal goederentreinen		2025-2024		bruto tonnage (mln)		2025-2024	
	2024	2025	absoluut	%	2024	2025	absoluut	%
Nieuweschans – Leer	-	-	-	-	-	-	-	-
Oldenzaal – Bentheim	6.450	7.850	1.400	22%	8,4	10,4	2,1	25%
Zevenaar – Emmerich	20.450	11.950	-8.500	-42%	34,7	21,7	-13,1	-38%
Venlo – Kaldenkirchen	15.850	20.950	5.100	32%	24,4	31,5	7,1	29%
Haanrade – Herzogenrath	550	500	-50	-9%	0,5	0,5	0,0	1%
Totaal NL ↔ D	43.300	41.250	-2.050	-5%	67,9	64,1	-3,9	-6%

De meest opvallende wijzigingen:

- Op de meest gebruikte omleidingsroute bij werkzaamheden aan het derde spoor, Venlo, was de toename van het aantal treinen 32%. Het aandeel van Venlo in het totale verkeer via de grens met Duitsland nam toe van 37% tot 51%.
- De grensovergang Oldenzaal grens – Bentheim kende een toename. Procentueel was de toename groot (+22%), veroorzaakt werkzaamheden derde spoor. Het aandeel op het totaal steeg van 15% tot 19% in 2025.

De maanden juli en augustus kende een aaneengesloten periode van totale verspering van de grens bij Zevenaar als gevolg van werkzaamheden derde spoor. Hierdoor is het aantal grenspassages bij Venlo en Oldenzaal ook sterk toegenomen.

Grafiek 4.3 Ontwikkeling aantal goederentreinen per maand op de drie drukste grensovergangen met Duitsland inclusief het totaal op de grens.

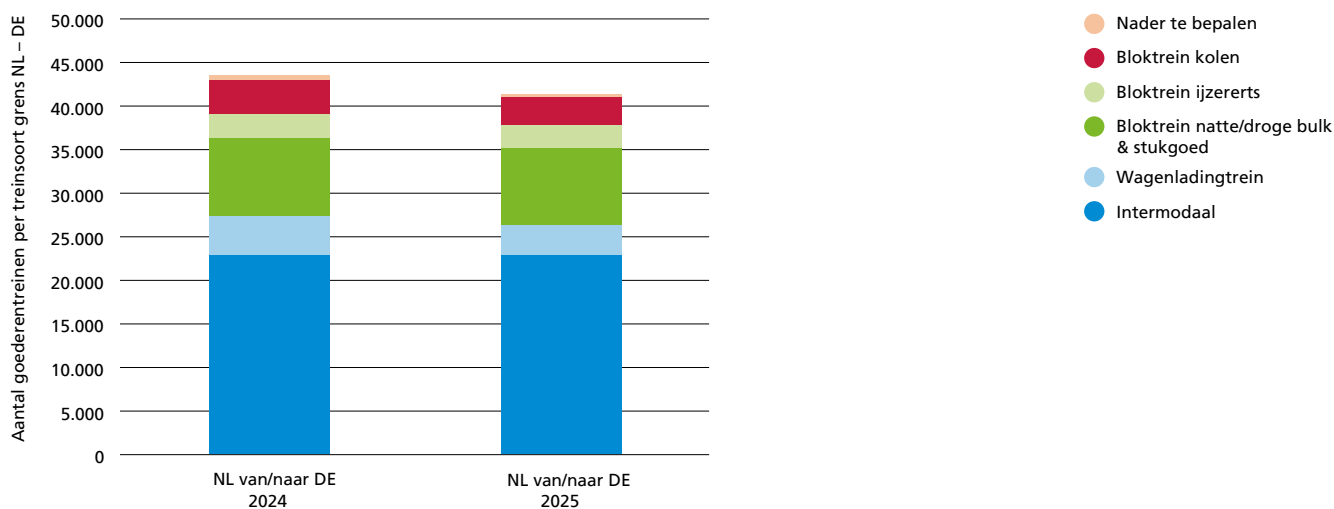


Ook is duidelijk te zien dat de daling vrijwel gedurende het gehele jaar optrad. Alleen in mei 2025 reden meer treinen dan dezelfde maand een jaar eerder. Waarschijnlijk omdat Pinksteren in 2025 in juni viel. De lange weekenden in het voorjaar (Pasen, Hemelvaart en Pinksteren) zijn goed te herkennen in de realisatie.

Het verschil tussen 2024 en 2025 komt vooral door de structureel minder kolenvervoer. Dit is goed zichtbaar in grafiek 4.4. Hierin zijn de goederentreinen op de grens Nederland – Duitsland onderverdeeld naar treinsoort. Wat opvalt:

- De grootste afname absoluut en procentueel, was van de wagenladingtreinen. Er reden 3.500 wagenladingtreinen (beladen en leeg), een afname van 1.050 t.o.v. 2024 (–24%). Zo reden o.a. minder treinen tussen Kijfhoek en de Duitse hubs Gremberg en Hagen.
- Meer dan de helft van het aantal goederentreinen op de grens met Duitsland was een intermodale trein. Het aantal intermodale treinen was in 2025 bijna 23 duizend, een fractie meer dan een jaar eerder.
- Het aantal kolentreinen nam verder af. In 2025 reden circa 3.300 kolentreinen, dat waren circa 1.050 minder dan in 2024 (–20%). Deze nemen af als gevolg van een verminderde vraag naar kolen, o.a. vanwege de ‘Kohleausstieg’.

Grafiek 4.4 Ontwikkeling aantal goederentreinen per treinsoort op de grens Nederland – Duitsland in 2024 en 2025



4.1.2 Grens Nederland – België: wisselend beeld

De onderstaande tabellen geven de ontwikkelingen op de voor goederenverkeer gebruikte grensovergangen tussen Nederland en België in 2024 en 2025. De belangrijkste oorzaken voor de wijzigingen zijn beschreven in hoofdstuk 1.

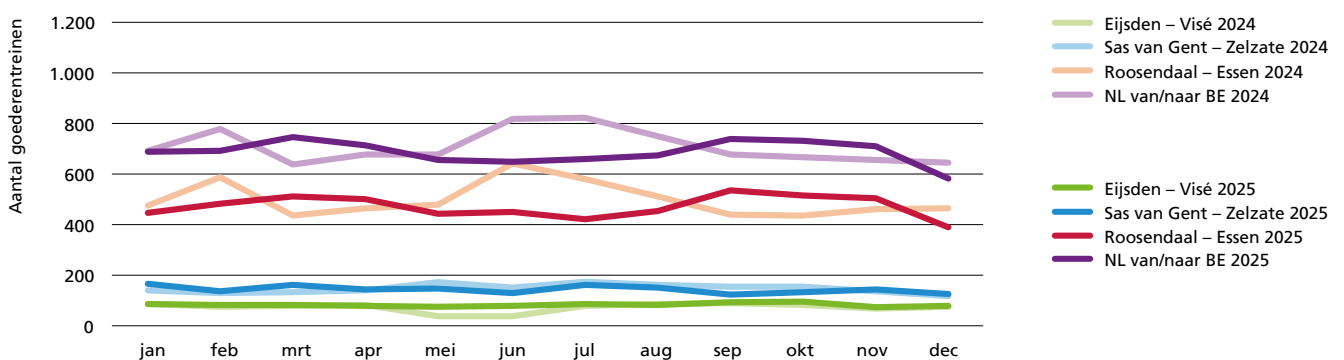
Tabel 4.2 Ontwikkeling aantal goederentreinen en bruto tonnage op de grens Nederland – België in 2024 en 2025

Grensovergang	aantal goederentreinen		2025-2024		bruto tonnage (mln)		2025-2024	
	2024	2025	absoluut	%	2024	2025	absoluut	%
Eijsden – Visé	800	950	150	19%	1,2	1,4	0,2	16%
Budel – Neerpelt	350	400	50	14%	0,6	0,8	0,1	23%
Roosendaal – Essen	5.950	5.650	–300	–5%	7,7	6,9	–0,7	–9%
Sas van Gent – Zelzate	1.700	1.650	–50	–3%	1,6	1,5	–0,1	–8%
Totaal NL ↔ B	8.800	8.650	–150	–2%	11,1	10,6	–0,5	–5%

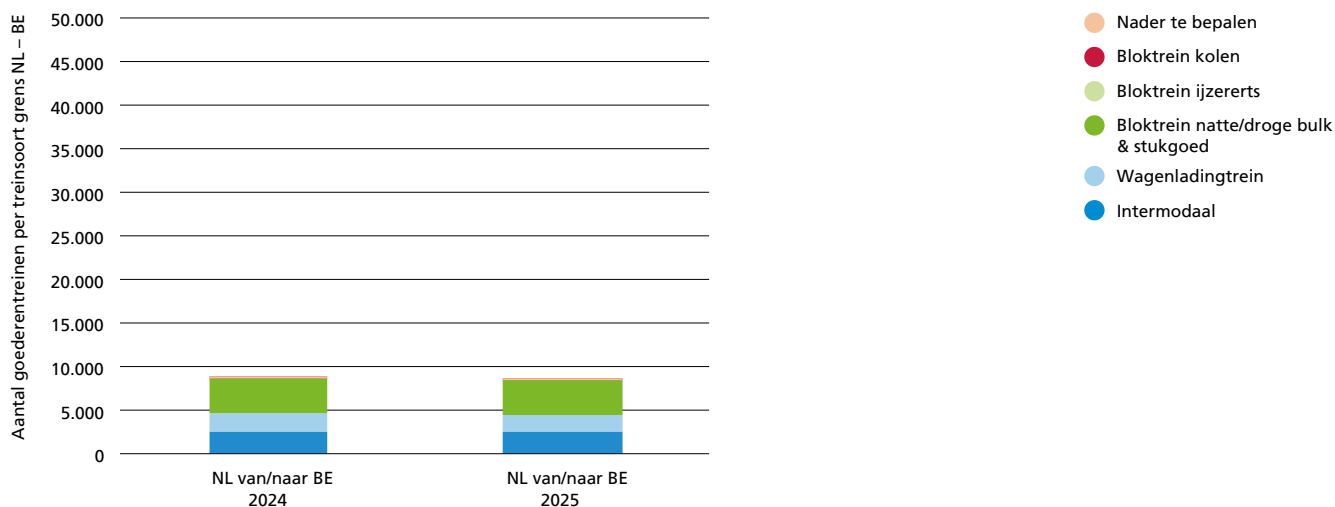
Wat opvalt is dat op de grens met België het aantal goederentreinen en het bruto tonnage is afgenomen. Roosendaal bleef met afstand de drukste grensovergang ondanks het verlies van 300 goederentreinen (–5%). Sas van Gent – Zelzate daalde licht met 50 treinen (–3%). Daartegenover stegen zowel de grens bij Budel met 50 goederentreinen (+14%) en de grens bij Eijsden – Visé steeg met 150 goederentreinen (+19%). De groei op de grens met Budel komt voornamelijk door een doorlopend productieproces. In 2024 was de productie bij de zinkfabriek tijdelijk stilgelegd, vanwege ‘marktomstandigheden’ en onderhoud¹⁴).

Voor de sterkere daling van het bruto tonnage t.o.v. het aantal treinen op de grens, is nog geen verklaring gevonden.

Grafiek 4.5 Ontwikkeling aantal goederentreinen per maand op de drie drukste Noord ↔ Zuid grensovergangen inclusief het totaal op de grens.



Grafiek 4.6 Ontwikkeling aantal goederentreinen per treinsoort op de grens Nederland – België in 2024 en 2025



In grafiek 4.6 zijn de goederentreinen op de grens Nederland – België onderverdeeld naar treinsoort. Wat hier opvalt:

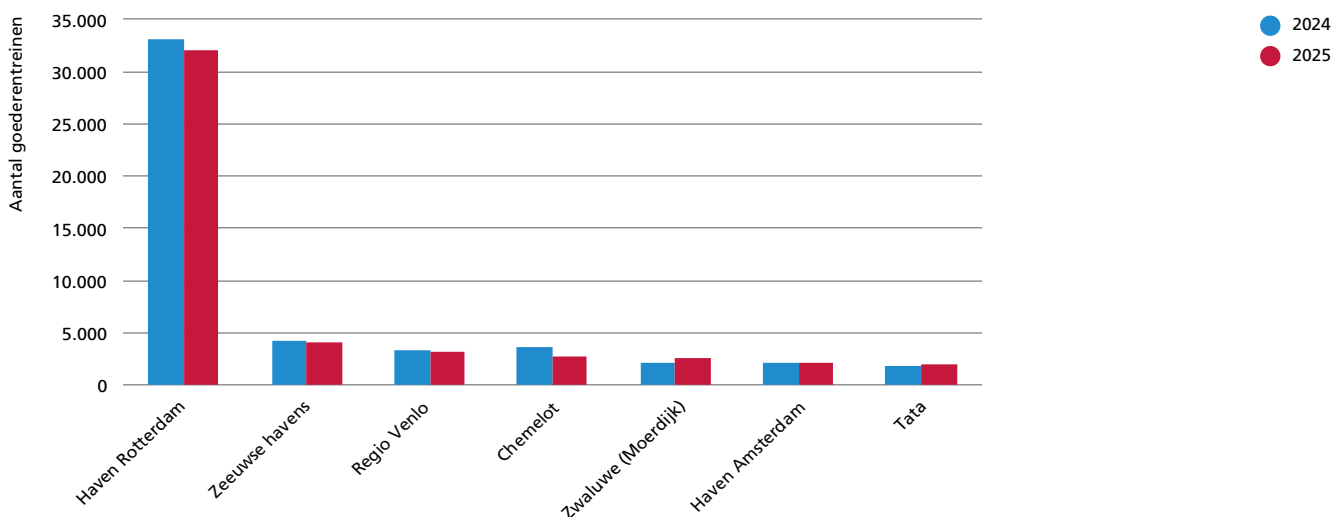
- De afname van het wagenladingverkeer met bijna 15% tot 1.900 treinen. Wagenladingtreinen rijden vanuit de Belgische hubs (Antwerpen en Gent) direct naar de Duitse hub Gremberg via de Montzenroute. Daarnaast speelt ook hier de omzetting van vervoer vanuit het wagenladingvervoer naar vervoer in bloktreinen.
- De grootste groep treinen was in 2025 de bloktreinen met, vooral, droge en natte bulk, 4.000 in totaal. Een toename van 50 (+1%)
- In tegenstelling tot de grens met Duitsland is het aandeel van de intermodale treinen kleiner (bijna 30%, tegen ca 50% op de grens met Duitsland). In 2025 reden circa 2.550 intermodale treinen, 50 meer dan in 2024 (+2%).



4.2 Gebieden zonder kolen zijn stabiel of zagen een toename van vervoer

Waar op de grenzen het vervoer richting Duitsland dominant is, neemt de haven van Rotterdam die positie in als gekeken wordt naar de herkomst- en bestemmingsgebieden in Nederland.

Grafiek 4.7 Ontwikkeling aantal goederentreinen van/naar de grootste herkomstgebieden



4.2.1 Haven Rotterdam

Het vervoerd gewicht van/naar de haven van Rotterdam nam af van 26,7 miljoen ton in 2024 tot 24,8 miljoen ton in 2025. Een afname van 1,6 miljoen ton (–4%). Van het totale spoorgoederenvervoer in Nederland heeft circa 65% een relatie met de haven van Rotterdam. De grootste afname komt ook hier voor rekening van het segment kolen. Opvallend is dat tegen de landelijke toename, het segment intermodaal een afname kende: een afname van 0,2 miljoen ton (–1%) tot 13,2 miljoen ton. Overige segmenten bleven stabiel.

Uit tabel 4.3 blijkt dat de lagere vervoersvraag leidt tot afname van het aantal goederentreinen van/naar de haven van Rotterdam. Er reden in 2025 in totaal 32.100 goederentreinen, 950 minder (–3%) dan in 2024. Ook het bruto tonnage nam af en wel met 3,2 miljoen ton (–6%) tot een totaal van 48,1 miljoen ton. Het baanvak Waalhaven – Barendrecht Vork is maatgevend voor de Rotterdamse haven: al het verkeer dat de haven binnenkomt of verlaat, moet via dit baanvak rijden.

Tabel 4.3 Ontwikkeling aantal goederentreinen en bruto tonnage van de Haven van Rotterdam in 2024 en 2025

Baanvak	aantal goederentreinen		2025-2024		bruto tonnage (mln)		2025-2024	
	2024	2025	absoluut	%	2024	2025	absoluut	%
Maasvlakte – Europoort	17.250	16.100	–1.150	–7%	27,7	25,0	–2,7	–10%
Europoort – Botlek	20.100	19.050	–1.050	–5%	33,9	30,3	–3,7	–11%
Botlek – Pernis	25.250	24.050	–1.200	–5%	39,8	36,5	–3,3	–8%
Pernis – Waalhaven	27.600	26.150	–1.450	–5%	42,8	39,2	–3,5	–8%
Waalhaven – Barendrecht V.	33.050	32.100	–950	–3%	51,3	48,1	–3,2	–6%

4.2.2 Zeeuwse havens

In Zeeland zijn de gebieden met goederenvervoer per spoor de Sloehaven (Vlissingen) en de Kanaalzone in Terneuzen (Zeeuws-Vlaanderen):

- Van/naar de Sloehaven steeg het vervoerd gewicht naar 1,3 miljoen ton (+11%). Verschillen in verschillende segmenten waren hooguit enkele tienduizenden tonnen, zowel in de min als in de plus.
- Voor het vervoer van/naar Zeeuws-Vlaanderen geldt hetzelfde voor het vervoerd gewicht. Het totaal steeg naar ongeveer 0,9 miljoen ton (+14%), met relatief kleine verschillen in de diverse segmenten.

Voor zowel de Sloehaven als Zeeuws-Vlaanderen geldt dat het aantal goederentreinen daalde ondanks de toename in vervoersvraag. De verklaring is deels te vinden in het vervangen van een wagenladingproduct naar bloktreinproduct vanuit de Sloehaven, zie hoofdstuk 1.

Tabel 4.4 Ontwikkeling aantal goederentreinen en bruto tonnage Zeeuwse havens in 2024 en 2025

Gebied	aantal goederentreinen		2025-2024		bruto tonnage (mln)		2025-2024	
	2024	2025	absoluut	%	2024	2025	absoluut	%
Sloehaven	2.500	2.350	–150	–6%	3,0	2,9	–0,1	–3%
Zeeuws Vlaanderen	1.700	1.650	–50	–3%	1,6	1,5	–0,1	–3%
Totaal Zeeuwse havens	4.200	4.000	–200	–5%	4,6	4,4	–0,1	–3%

4.2.3 Limburg

De twee (qua aantal goederenvervoer) grootste herkomst-/bestemmingsgebieden in Limburg lieten in 2025 een wisselend beeld zien:

- Het vervoerd gewicht van/naar verschillende terminals in de regio Venlo (Blerick en Gekkengraaf) nam in 2025 toe tot 2,3 miljoen ton. Dit is circa 400 duizend ton meer (+20%) dan in 2024. Dit betreft vrijwel uitsluitend een toename in het segment intermodaal.
- Het vervoerd gewicht van/naar de verschillende bedrijven op het Chemelot terrein kwam in 2025 uit op 1,5 miljoen ton. Dit is 0,4 miljoen ton minder (–20%) dan in 2024. Dit betreft een afname in het segment intermodaal en natte bulk.

In Regio Venlo is een daling van treinen en bruto tonnage te zien, terwijl het vervoerd gewicht stijgt. Dit is op het eerste oog vreemd, maar is te verklaren vanuit twee oorzaken. Ten eerste, het aandeel wagenladingtreinen naar Blerick is komen te vervallen. De pendel tussen Venlo en Blerick was frequent, maar kort en licht. Ten tweede is er een verhoging in verkeer rondom Gekkengraaf, waarvan een deel aankomt op Venlo. De treinen voor de bediening van de terminal worden niet allemaal gemeten en krijgen een het normgewicht.

Voor Chemelot geldt dat de lagere vervoersvraag geleid heeft tot minder goederentreinen en een lager bruto tonnage in Chemelot, zoals zichtbaar in tabel 4.5. Zoals gemeld is het verkeer naar Rail Terminal Chemelot tot stilstand gekomen en heeft de chemische industrie te kampen met zware marktomstandigheden.

Tabel 4.5 Ontwikkeling aantal goederentreinen en bruto tonnage Limburg in 2024 en 2025

Baanvak	aantal goederentreinen		2025-2024		bruto tonnage (mln)		2025-2024	
	2024	2025	absoluut	%	2024	2025	absoluut	%
Chemelot	3.600	2.700	–900	–25%	4,3	3,1	–1,2	–27%
Regio Venlo	3.250	3.100	–150	–5%	4,1	3,8	–0,3	–7%



4.2.4 West-Brabant

De toename van het vervoerd gewicht van/naar Moerdijk was circa 325 duizend ton (+37%). Daarmee kwam het totaal voor Moerdijk uit op 1,2 miljoen ton. De toename betrof vrijwel volledig het segment intermodaal.

Uit tabel 4.6 blijkt dat het aantal goederentreinen van/naar West-Brabant in 2024 procentueel minder sterk toenam dan het vervoerd gewicht. Een groot deel van de verklaring voor de toename is de herstart van de shuttle tussen Italië en Moerdijk.

Oosterhout is qua omvang bescheidener dan Moerdijk, de procentuele afname is vele malen hoger vanwege een gering absoluut aantal wat verder is gezakt in 2025. Medio 2025 is de vaste bediening van Oosterhout komen ter vervallen.

Tabel 4.6 Ontwikkeling aantal goederentreinen en bruto tonnage West-Brabant in 2024 en 2025

Gebied	aantal goederentreinen		2025-2024		bruto tonnage (mln)		2025-2024	
	2024	2025	absoluut	%	2024	2025	absoluut	%
Moerdijk	2.050	2.600	550	27%	1,6	2,3	0,6	36%
Oosterhout Weststad	150	50	-100	-67%	<0,1	<0,1	<0,1	-66%
Totaal West Brabant	2.200	2.650	450	20%	1,6	2,3	0,6	36%

4.2.5 IJmond

Ook in de regio IJmond zijn twee grote herkomst-/bestemmingsgebieden, de haven van Amsterdam en de fabrieken van Tata in Beverwijk:

- Van/naar de haven van Amsterdam bleef het vervoer gelijk op 1,5 miljoen ton. Wel verschoof de verhouding licht, een kleine daling in intermodaal en kolen van 0,1 miljoen ton en een stijging van natte bulk van 0,15 miljoen ton.
- Van/naar Beverwijk nam het vervoer toe van 1,6 tot 1,8 miljoen ton (+13%). De groei zit in het segment staal. Door vervoer om te zetten van weg en binnenvaart naar spoor, wordt de CO₂-uitstoot van Tata verlaagd¹⁵.

De toename van het aantal treinen betrof in Amsterdam vooraf emplacement Westhaven. Via emplacement Aziëhaven bleef de afname beperkt door de toename van het aantal treinen in het segment intermodaal.

Tabel 4.7 Ontwikkeling aantal goederentreinen en bruto tonnage IJmond in 2024 en 2025

Gebied	aantal goederentreinen		2025-2024		bruto tonnage (mln)		2025-2024	
	2024	2025	absoluut	%	2024	2025	absoluut	%
Amsterdam Westhaven	1.300	1.450	150	12%	1,8	2,4	0,6	34%
Amsterdam Aziëhaven	800	700	-100	-13%	1,7	1,0	-0,7	-41%
Beverwijk	1.750	1.900	150	9%	2,9	3,4	0,5	18%
Totaal IJmond	3.850	4.050	200	5%	6,3	6,7	0,4	6%

4.2.6 Overige gebieden

Buiten de (qua omvang) grootste herkomst-/bestemmingsgebieden zijn de belangrijkste ontwikkelingen, per landsdeel, als volgt:

Noord-Nederland en Drenthe:

Het vervoer en verkeer naar Noord-Nederland was en bleef bescheiden qua omvang. Dit geldt voor alle plaatsen die nog regulier spoorgoederenvervoer kennen: Delfzijl, Eemshaven en Veendam. De Eemshaven werd wel gebruikt voor treinen die reden voor defensie, maar kende in 2025 incidenteel conventioneel goederenvervoer per spoor. Een krimp van ca 200 treinen (–34%) werd gerealiseerd in 2025 ten opzichte van 2024, vooral door een verlaging van de frequentie van de wagenladingtreinen.

Ook in Drenthe waren de verschillen gering. Voor Coevorden geldt overigens dat er geen vast vervoer meer van, naar of via Nederland meer is. Het bedrijventerrein dat op de grens met Duitsland ligt, wordt bediend en beheerd door de Bentheimer Eisenbahn. Alleen bij omleidingen reden treinen via Nederland.

Het vervoer van/naar Emmen kwam in oktober ten einde. De sluiting van de fabriek die een grondstof levert voor de fabriek in Emmen is de oorzaak. De grondstof wordt nu van elders, via het wegtransport, aangevoerd.

Oost-Nederland:

Het aantal goederentreinen van/naar Delden kende geen noemenswaardige veranderingen.

Almelo kende een krimp van meer dan 100 treinen (–71%), waarschijnlijk door concurrentie met de binnenvaart. De terminal in Almelo is zowel via het spoor als per binnenvaart bereikbaar.

Midden en West-Nederland:

Het enige grote verschil in deze regio's was de toename van het aantal goederentreinen van/naar Amersfoort. Amersfoort was in de zomer van 2024 niet bereikbaar vanwege grootschalige werkzaamheden. Het aantal goederentreinen steeg met circa 50 (+10%).

Het vervoer naar Alphen a/d Rijn, is gestaakt in 2025. In Dordrecht en Zwijndrecht bleef het vervoer redelijk stabiel.

Zuid-Nederland:

- Door frequentieverhoging van de intermodale verbinding naar Rotterdam, nam het vervoer met 11% toe tot 0,9 miljoen ton. In totaal reden 1.400 goederentreinen van/naar Tilburg, 150 meer dan in 2024. Het verkeer naar China is sinds de Russische inval in Oekraïne gemarginaliseerd.
- Het vervoer van/naar Oss nam af met ruim 150 duizend ton. Het aantal goederentreinen daalde tot 300, tegen 550 in 2024. Er werden vooral minder droge bulk aangevoerd.
- Hoewel er minder treinen van en naar Maastricht reden (250 in 2025), nam het vervoerd gewicht toe tot ruim 200 duizend ton (+96%). Dit o.a. als gevolg van vervoer vanuit Beverwijk: gestart tijdens de werkzaamheden aan het Julianakanaal in 2024, maar het vervoer per spoor is sindsdien gebleven.
- Het vervoer van/naar Born was bescheiden, maar redelijk stabiel in de segmenten automotive en kolen.

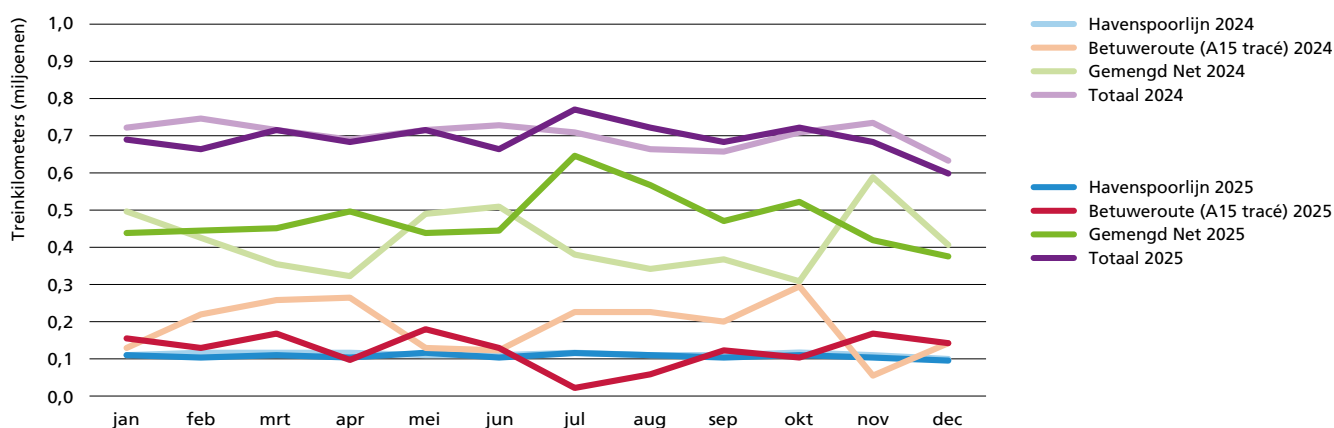
5. Verkeersprestaties

5.1 Afname treinkilometers

Het aantal goederentreinkilometers¹⁶⁾ is in totaal in 2025 met 1,4% afgenomen ten opzichte van 2024 en uitgekomen op 8,4 miljoen:

- Havenspoorlijn: 1,2 miljoen treinkilometers, een afname van 4%
- Betuweroute (A15-tracé): 1,4 miljoen treinkilometers, een afname van 36%
- Gemengd net: 5,7 miljoen treinkilometers, een toename van 15%

Grafiek 5.1 Ontwikkeling aantal treinkilometers per maand op de Havenspoorlijn, de Betuweroute en het gemengde net



Het aantal treinkilometers op het A15 tracé is sterk gedaald ten opzichte van 2024. Dit komt door de omleidingen vanwege werkzaamheden aan het derde spoor Emmerich – Oberhausen. In de grafiek is dit duidelijk zichtbaar: de dip in de maandelijkse treinkilometers op het A15-tracé valt samen met een piek op het gemengde net. Dit is het best zichtbaar in juli, waar de gehele maand de grensovergang bij Zevenaar volledig was gestremd.

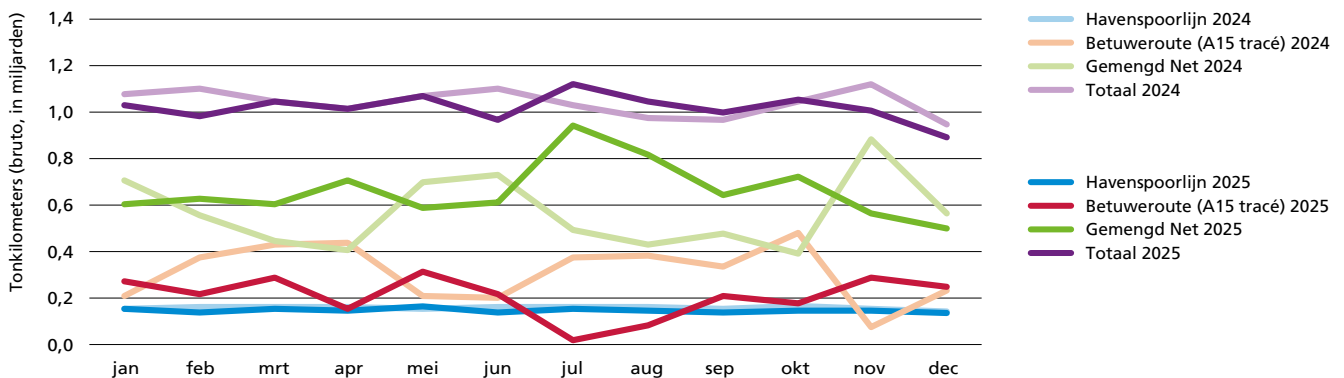


5.2 Afname tonkilometers

Het aantal (bruto) tonkilometers¹⁷⁾ is in totaal in 2025 afgenomen ten opzichte van 2024 en uitgekomen op 12,2 miljard (–2%):

- Havenspoorlijn: 1,8 miljard tonkilometer, een afname van 7%
- Betuweroute (A15-tracé): 2,5 miljard tonkilometer, een afname van 34%
- Gemengd net: 7,9 miljard tonkilometer, een toename van 17%

Grafiek 5.2 Ontwikkeling aantal (bruto) tonkilometers per maand op de Havenspoorlijn, de Betuweroute en het gemengde net



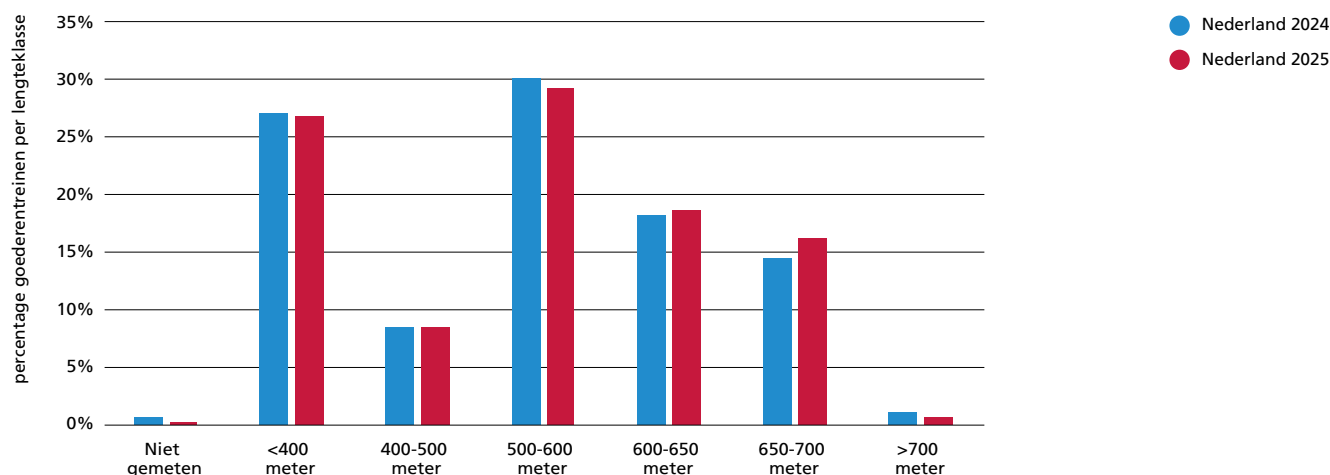
De ontwikkeling van de ton- en treinkilometers lijken te correleren, maar het gaat hier wel om twee verschillende ontwikkelingen. De tonkilometers dalen vooral door het wegvallen van het kolen vervoer. Relatief weinig, maar zware treinen. De treinkilometers dalen juist sterk door de daling van het wagenladingvervoer: een grotere daling, van lichtere treinen.

5.3 Goederentreinen gemiddeld langer en lichter in 2025

Goederentreinen worden begrensd door de treinlengte of door het treingewicht. De maximale lengte van een goederentrein wordt bepaald door de lengte van de sporen op het emplacement of de terminal bij het begin- en eindpunt. Ook de lengte van buffer- en wachtsporen onderweg en afspraken met de infrabeheerders in het buitenland (de 'grensbaanvakovereenkomst') zijn maatgevend voor de maximale lengte. Intermodale treinen en treinen in het segment 'automotive' zijn voorbeelden van treinen die doorgaans begrensd worden door treinlengte.

Een goederentrein kan ook worden begrensd door het treingewicht. Als een trein te zwaar wordt om door één locomotief getrokken te worden kan deze op een helling stranden of de trein kan niet volgens dienstregeling rijden. Dan is een tweede loc nodig. Omdat locomotieven dure assets zijn voor een vervoerder, wordt doorgaans geprobeerd zoveel mogelijk lading met één loc te vervoeren. Voorbeelden van treinen die begrensd worden door het treingewicht zijn staaltreinen en ertstreinen. Een beladen ertstrein weegt tot 5.400 ton, deze worden door twee moderne elektrische locomotieven gereden.

Grafiek 5.3 Verdeling goederentreinen per treinlengte in 2024 en 2025¹⁸⁾

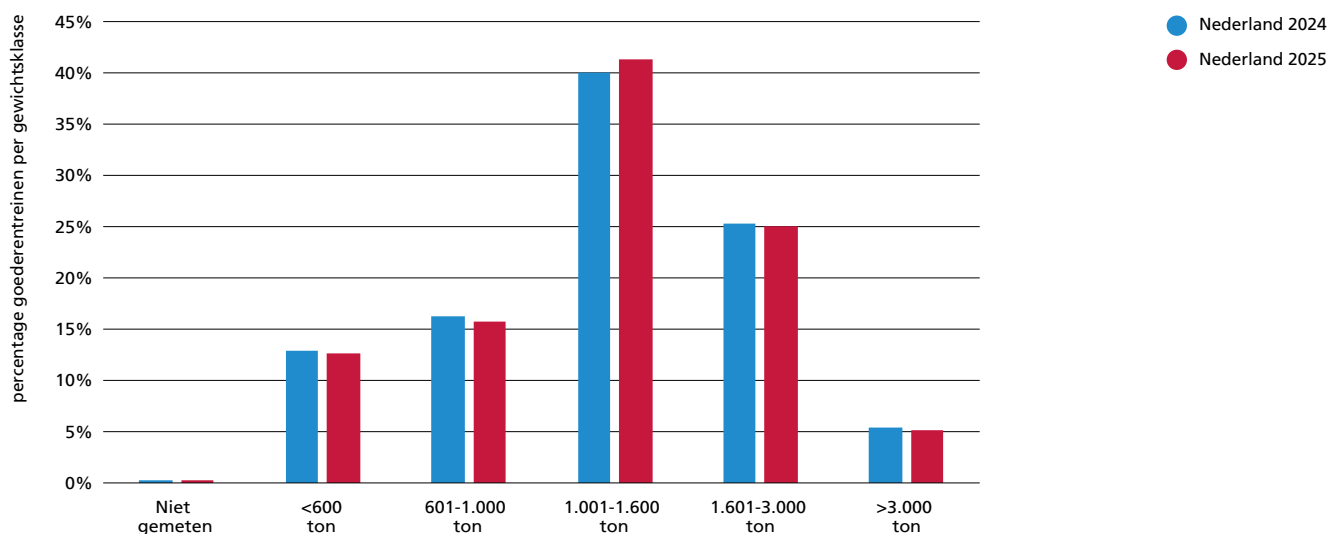


Gemiddeld genomen was een trein 496 meter lang in 2025, waar dit 492 meter was in 2024. Vooral het aandeel treinen van meer dan 600 meter is toegenomen.

Korte treinen (<500 meter), zijn vooral treinen in 'zware' segmenten zoals staal. Veel treinen in het segment natte bulk zijn doorgaans ook kort. Tenslotte zijn (binnenlandse) wagenladingtreinen vaak ook relatief kort, mede omdat in wagenladingverkeer relatief veel staal en natte bulk vervoerd (beide hebben een grote dichtheid) wordt.

Het grootste aandeel hebben goederentreinen die tussen de 500 en 600 meter lang zijn. Bijvoorbeeld de containertreinen van/naar Italië. Dit is vanwege een gewichtsbepijking op de route door de Alpen en in Italië. Andere treinen in deze klasse zijn kolentreinen. Ongeveer een derde van de treinen is langer dan 600 meter, een enkele trein is langer dan 700 meter. Zoals hiervoor al genoemd, dit zijn vooral intermodale treinen.

Grafiek 5.4 Verdeling goederentreinen per gewichtsklasse in 2024 en 2025¹⁹⁾



Het aantal goederentreinen waarvan het gewicht niet kon worden bepaald, is in 2025 en 2024 verwaarloosbaar. Het aandeel van treinen 601 – 1.000 ton is afgenomen, dat van treinen 1.001-1.600 ton toegenomen. Ook het aandeel zware treinen van >3.000 ton is afgenomen, vooral door de afname van het aantal kolentreinen. Over het algemeen is de verdeling van het treingewicht vergelijkbaar met 2024.

De verdeling van gewichten per trein laat zien dat het overgrote deel van de treinen tussen de 1.001 en 1.600 ton zitten. Dit is de gewichtsklasse waar de intermodale trein doorgaans onder valt. Treinen van >3.000 ton zijn beladen kolen- en ertstreinen. Lege kolen- en ertstreinen vallen overigens in de klasse 1.001 – 1.600 ton.

Voor een historisch perspectief is in bijlage III.G een overzicht weergegeven van treinlengtes en -gewichten van 2017 tot en met 2025.

- ¹ Wagenladingtrein: trein waarin enkele wagens of wagen-groepen vervoerd worden met doorgaans verschillende lading-soorten, van verschillende verladings op verschillende herkomst-bestemming relaties. Het wagenladingvervoer wordt doorgaans met een hub-and-spoke netwerk uitgevoerd. In Nederland is de grootste hub het rangeerterrein Kijfhoek bij Zwijndrecht.
- ² Bloktrein: trein met doorgaans één ladingsoort van één verlader die rechtstreeks van herkomst naar bestemming rijdt.
- ³ Het voorbeeld is ontleend aan een bericht op LinkedIn van RTB Cargo uit februari/maart 2025, bron: LinkedIn RTB Cargo.
- ⁴ Bron: LyondellBasell en Covestro kondigen sluiting fabriek Maas-vlakte aan – VNCL.
- ⁵ Bron: Fibrant sluit fabrieken: 100 medewerkers verliezen gedwongen hun baan.
- ⁶ Voor meer informatie m.b.t. de aanleg van het derde spoor Zevenaar – Oberhausen, zie Zevenaar-Oberhausen | ProRail.
- ⁷ Vervoerd gewicht: gewicht van de lading met verpakking, incl. het gewicht van een eventuele container of trailer.
- ⁸ Zie Home – Innofreight.
- ⁹ De richting is bepaald met de NUTS code van de herkomst/ bestemming van een trein. Deze codering is de Europese codering die gebruikt wordt voor het opstellen en onderling vergelijken van statistieken. Voor de richting van vervoerd is de volgende indeling gehanteerd:

Richting	NUTS regio's beginnen met
Binnenlands	NL
Duitsland Ruhr	DEA (m.u.v. DEA2)
Duitsland Zuid	AT, CH, DE1, DE2, DE7, DEA2, DEB, DEC, HU, IT, RO, SL
Duitsland Noord/Oost	CZ, DE3, DE4, DE5, DE6, DE8, DE9, DED, DEE, DEF, DEG, DK, PL, SE, SK, UA
België	BE, FR, LU, ES, UK

- ¹⁰ Quo Vadis is een meetsysteem van ProRail. Het werkt met circa 40 meetpunten. Deze zijn zo aangelegd dat vrijwel elke goede-rentrein die rijdt, minstens over één meetpunt rijdt. Op het grootste deel van het net wordt minstens 95% tot 100% van de treinen gemeten; de dekking van Quo Vadis is dus groot. In enkele gebieden is (nog) geen meetsysteem beschikbaar, met als gevolg dat de betrokken goederentreinen een 'normgewicht' (650 ton) krijgen toebedeeld. Het tonnage dat op deze baan-vakken wordt getoond is daarmee te laag geschat. Het gaat bijvoorbeeld om de baanvakken in Zeeuws-Vlaanderen en Budel – Budel grens (het ontbreken van het meetpunt is het gevolg van het ontbreken van centrale bediende beveiliging). Hier is het tonnage afgeleid uit informatie uit wagenlijsten.
- ¹¹ Bruto tonnage: het gemeten gewicht van de lading, incl. de eventuele intermodale laadeenheid, plus het gewicht van de wagons en locomotief.
- ¹² De richting is bepaald met de NUTS code van de herkomst/ bestemming van een trein. Deze codering is de Europese code-ring die gebruikt wordt voor het opstellen en onderling verge-lijken van statistieken. Voor de richting van vervoerd is de volgende indeling gehanteerd, waarbij in deze indeling Neder-land nader is gespecificeerd:

Richting	NUTS regio's beginnen met
Rotterdam	NL366
NL NO	NL1, NL2 en NL310
NL NW	NL3, m.u.v. NL31, NL34 en NL364
NL ZO	NL4, m.u.v. NL411
NL ZW	NL34, NL364 en NL411
Duitsland Ruhr	DEA, m.u.v. DEA2
Duitsland Zuid	AT, CH, DE1, DE2, DE7, DEA2, DEB, DEC, HU, IT, RO, SL
Duitsland Noord/Oost	CZ, DE3, DE4, DE5, DE6, DE8, DE9, DED, DEE, DEF, DEG, DK, PL, SE, SK, UA
België	BE, FR, LU, ES, UK

- ¹³ Totaal van alle grensovergangen (exclusief Coevorden). Het transitverkeer passeert twee keer een landsgrens, daar is vanaf de editie 2025 rekening mee gehouden. Dit geldt niet voor een treinpaar tussen Zeeuws-Vlaanderen en Duitsland. Deze passeert drie keer de grens; hiervoor is in geen van de jaren een correctie toegepast.
- ¹⁴ Bron: Nyrstar's zinksmeltactiviteiten in Budel worden opnieuw opgestart | Nyrstar.
- ¹⁵ Bron: Tata Steel Nederland: meer staalvervoer per trein voor een besparing van 4,3 kton CO₂.
- ¹⁶ Treinkilometer: een trein die een afstand van 1 kilometer aflegt. In deze rapportage zijn opgenomen: de gemeten treinkilometers van alle goederentreinen door goederenvervoerders, dus exclusief losse locomotieven en goederentreinen door aannemers of andere vervoerders.
- ¹⁷ Tonkilometer: een ton die over een afstand van 1 kilometer wordt vervoerd; het bruto tonnage betreft het tonnage van de lading, inclusief een eventuele container en inclusief het gewicht van de wagon en locomotief. In deze rapportage zijn opgenomen: de gemeten bruto tonkilometers van alle goede-rentreinen door goederenvervoerders, dus exclusief losse locomotieven en goederentreinen door aannemers of andere vervoerders.
- ¹⁸ Voor het bepalen van de treinlengte en -gewicht zijn alleen de 'line-haul' treinen meegenomen. Treinen over langere afstand; treinen voor de lokale bediening zijn dus niet meegeteld. Dit voorkomt dat een trein twee keer wordt geteld.
- ¹⁹ Voor het bepalen van de treinlengte en -gewicht zijn alleen de 'line-haul' treinen meegenomen. Treinen over langere afstand; treinen voor de lokale bediening zijn dus niet meegeteld. Dit voorkomt dat een trein twee keer wordt geteld.
- ²⁰ De richting is bepaald met de NUTS code van de herkomst/ bestemming van een trein. Deze codering is de Europese code-ring die gebruikt wordt voor het opstellen en onderling verge-lijken van statistieken. Voor de richting van vervoerd is de volgende indeling gehanteerd, waarbij in deze indeling Neder-land nader is gespecificeerd:

Richting	NUTS regio's beginnen met
Rotterdam	NL366
NL NO	NL1, NL2 en NL310
NL NW	NL3, m.u.v. NL31, NL34 en NL364
NL ZO	NL4, m.u.v. NL411
NL ZW	NL34, NL364 en NL411
Duitsland Ruhr	DEA, m.u.v. DEA2
Duitsland Zuid	AT, CH, DE1, DE2, DE7, DEA2, DEB, DEC, HU, IT, RO, SL
Duitsland Noord/Oost	CZ, DE3, DE4, DE5, DE6, DE8, DE9, DED, DEE, DEF, DEG, DK, PL, SE, SK, UA
België	BE, FR, LU, ES, UK



Bijlage I:

indicatie aantal goederentreinen per dag

In deze bijlage voor zowel 2024 als 2025 een tweetal kaarten waarop indicatief het aantal goederentreinen op een drukke dag is weergegeven:

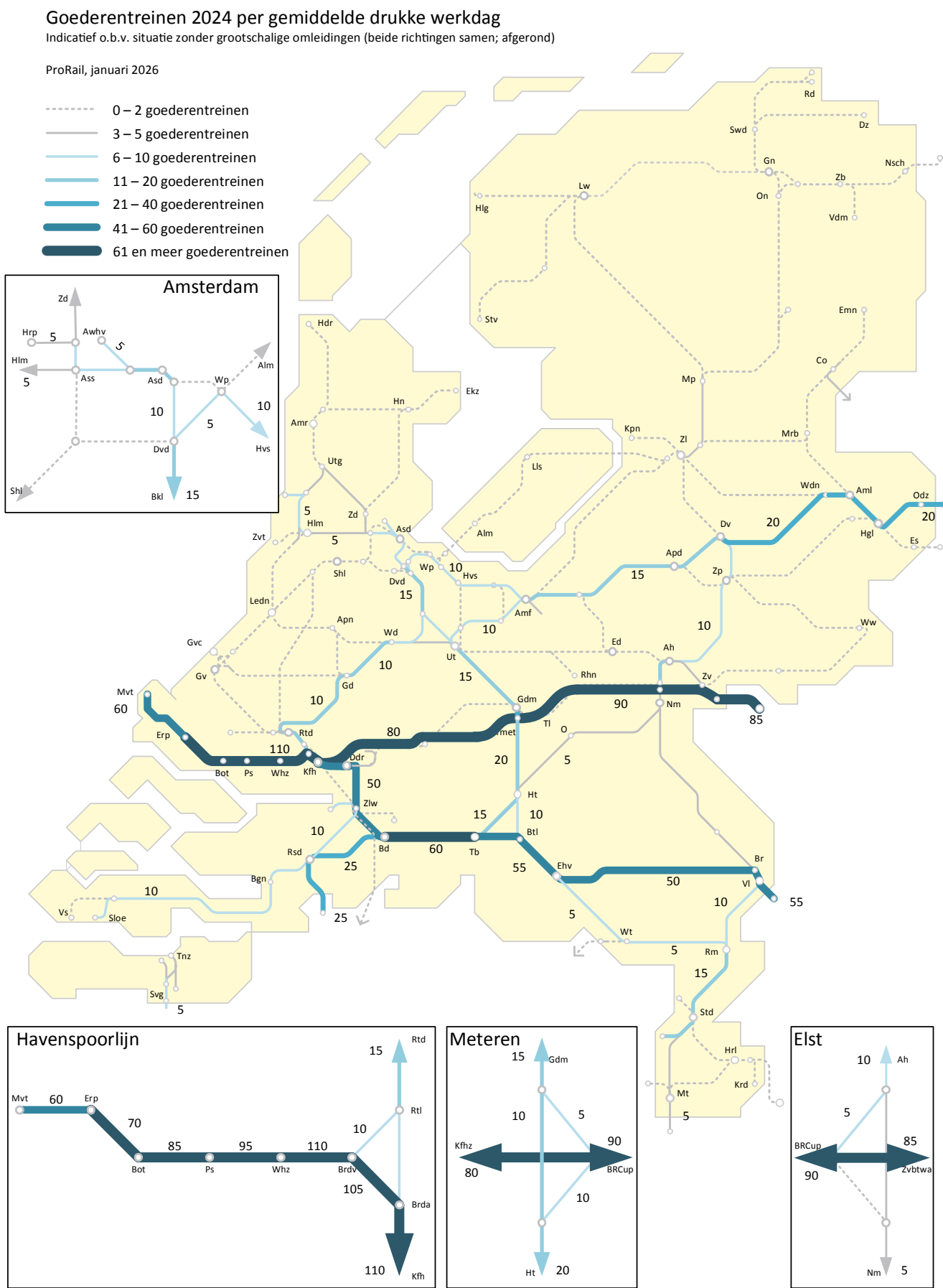
- In een normale situatie, als er geen grootschalige omleidingen zijn.
- In een situatie met omleidingen vanwege de bouw van het derde spoor. In deze situatie is het A15-tracé rustiger dan normaal. Vooral de Brabantroute (en in mindere mate de route via Oldenzaal – Bad Bentheim) is dan drukker.
- In 2025 was er geen periode zonder werkzaamheden. Daarom is onderscheid gemaakt tussen de situatie met een enkelsporige stremming en een volledige stremming.

Het aantal goederentreinen per dag is gebaseerd op:

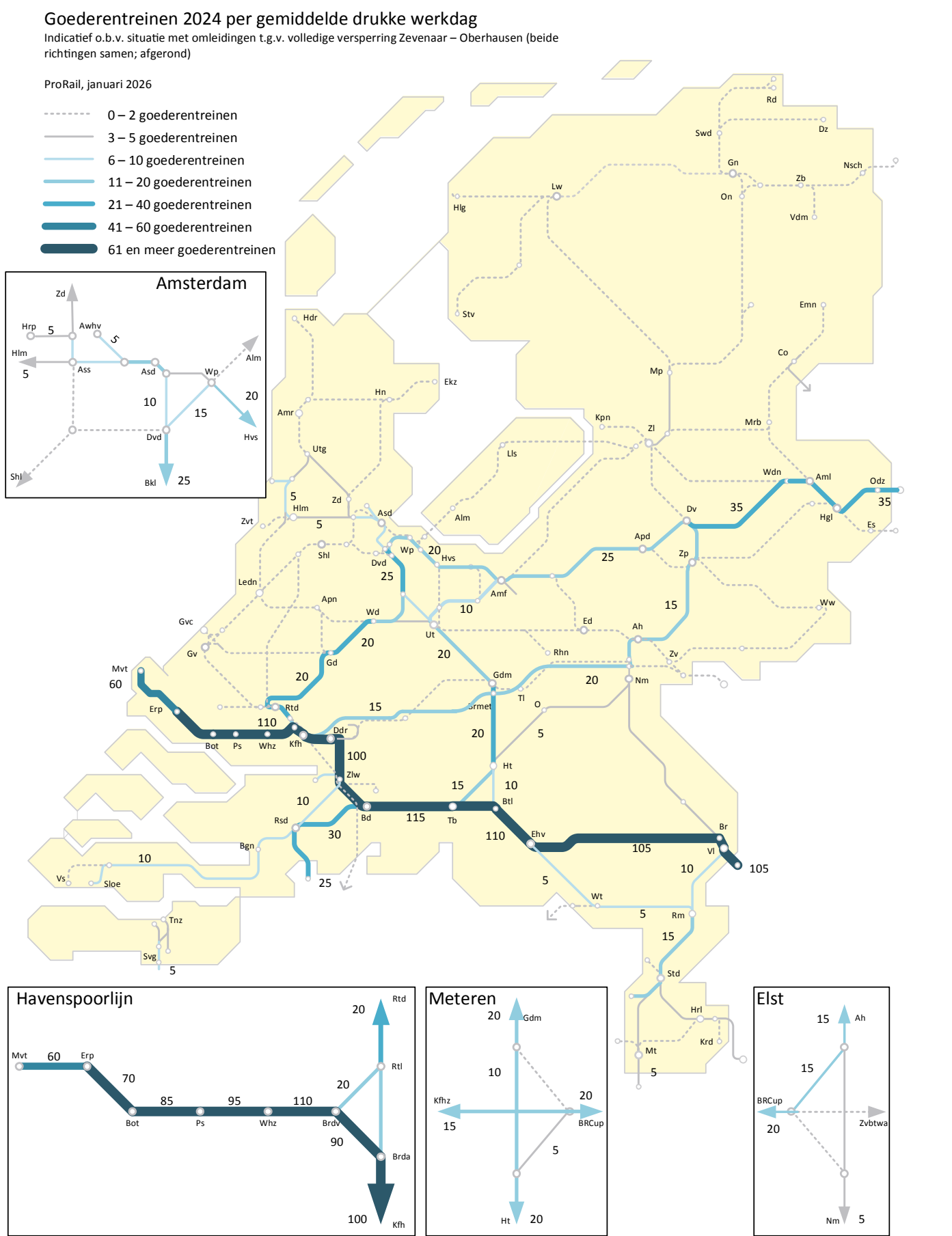
- een **gemiddelde drukke dag** (*bij goederen dinsdag t/m vrijdag*)
- tijdens de **drie drukste maanden** van het jaar (*bij goederen wisselende maanden*)
- **exclusief vakantieperiodes** (*doorgaans niet maatgevend*)
- en **exclusief grootschalige werkzaamheden**: werkzaamheden kunnen leiden tot pieken (bij omleidverkeer vanuit België) of dalen (bij werkzaamheden derde spoor of Venlo – Viersen).

Om geen schijnnaauwkeurigheid te bieden, is het treinaantal afgerond op 5-tallen. Het gaat dus om de ordegrootte van het aantal goederentreinen.

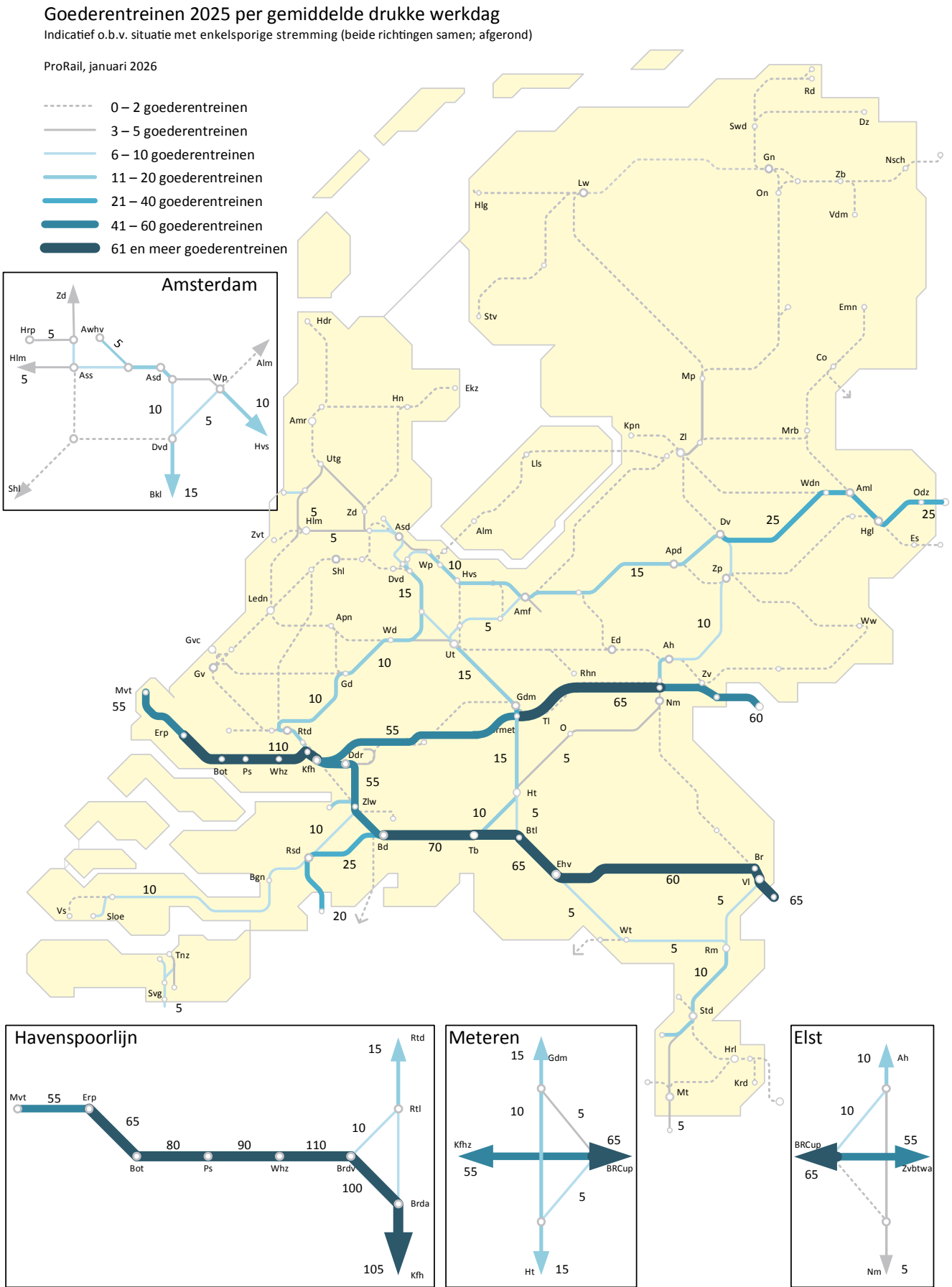
Figuur BI.1 Aantal goederentreinen op een gemiddelde drukke werkdag in 2024 in situatie zonder omleidingen vanwege de bouw van het derde spoor Zevenaar – Oberhausen



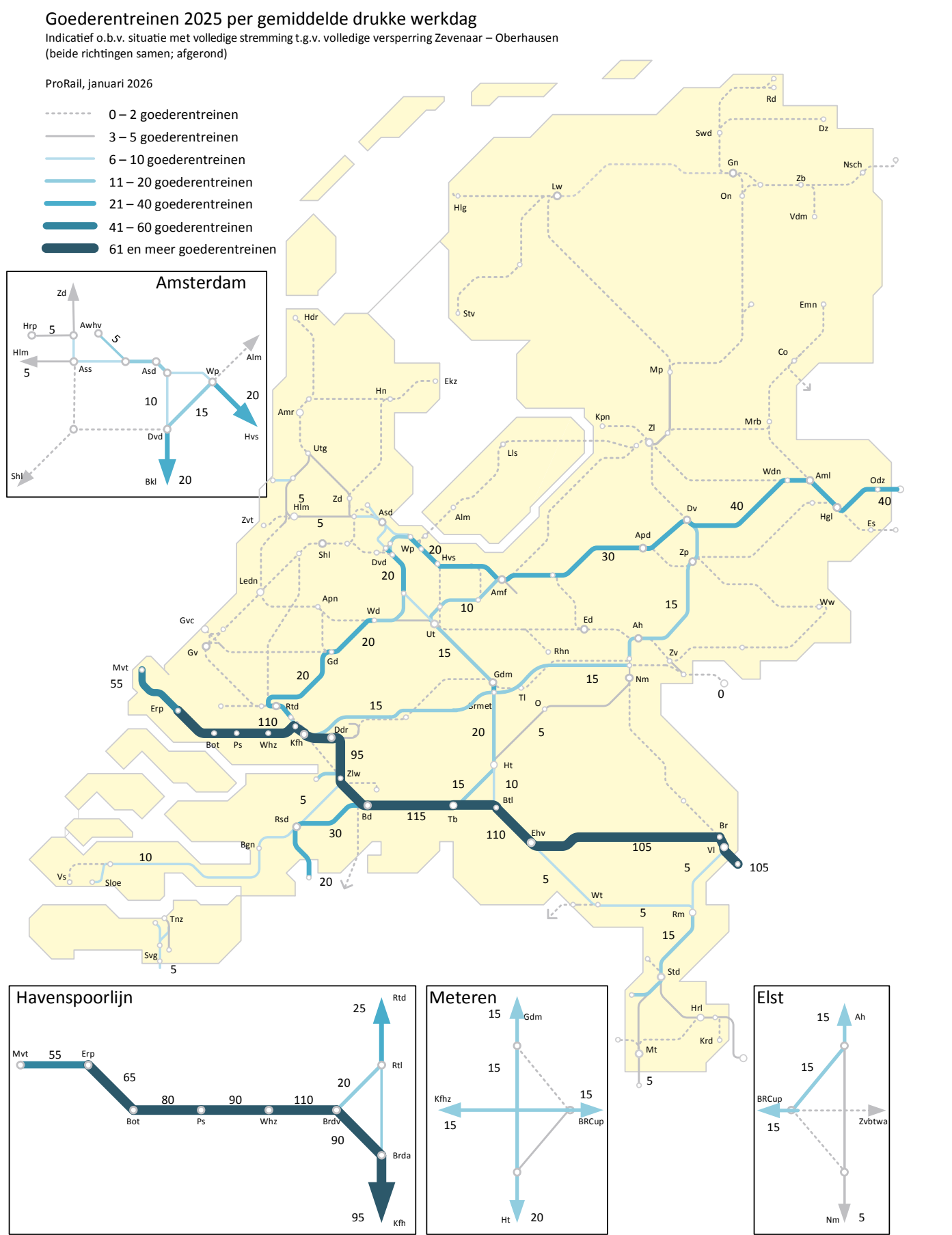
Figuur BI.2 Aantal goederentreinen op een gemiddelde drukke werkdag in 2024 in situatie met omleidingen vanwege de bouw van het derde spoor Zevenaar – Oberhausen



Figuur BI.3 Aantal goederentreinen op een gemiddelde drukke werkdag in 2025 in situatie met enkelsporige stremming vanwege de bouw van het derde spoor Zevenaar – Oberhausen



Figuur BI.4 Aantal goederentreinen op een gemiddelde drukke werkdag in 2025 in situatie met volledige stremming vanwege de bouw van het derde spoor Zevenaar – Oberhausen



Bijlage II: treinen per relatie 2024 en 2025

aantal goederentreinen per HB 2024 (afgerond 50-tallen)		Naar									
		DE_NO	DE_Ruhr	DE_ZO	NL_NO	NL_NW	NL_ZO	NL_ZW	Rotterdam	België	Totaal
Van	DE_NO	0			100	300	550	500	2.500	650	4.600
	DE_Ruhr				150	600	250	400	3.150	750	5.300
	DE_ZO		0	0	0	300	1.400	800	8.000	1.050	11.550
	NL_NO	100	150	0	350		100		0	100	800
	NL_NW	300	450	450		300	0		450	250	2.200
	NL_ZO	550	250	1.450	100	0	350	150	1.550	300	4.700
	NL_ZW	550	400	850			100	500	700	750	3.850
	Rotterdam	2.500	2.650	8.700		450	1.500	750	1.900	150	18.600
	België	700	800	850	100	250	300	750	300		4.050
	Totaal	4.700	4.700	12.300	800	2.200	4.550	3.850	18.550	4.000	55.650

aantal goederentreinen per HB 2025 (afgerond 50-tallen)		Naar									
		DE_NO	DE_Ruhr	DE_ZO	NL_NO	NL_NW	NL_ZO	NL_ZW	Rotterdam	België	Totaal
Van	DE_NO				50	250	450	600	2.350	550	4.250
	DE_Ruhr				100	600	150	200	2.700	800	4.550
	DE_ZO					400	1.400	1.050	7.700	1.050	11.600
	NL_NO	50	100		200		50			50	450
	NL_NW	250	550	350		300	100		300	250	2.100
	NL_ZO	400	100	1.450	50	50	50	150	1.600	350	4.200
	NL_ZW	600	300	1.000			100	900	650	700	4.250
	Rotterdam	2.400	2.450	8.050		300	1.650	700	1.850	300	17.700
	België	600	800	950	50	250	400	750	300		4.100
	Totaal	4.300	4.300	11.800	450	2.150	4.350	4.350	17.450	4.050	53.200

Deze tabel met herkomsten en bestemmingen is vernieuwd ten opzichte van voorgaande jaarrapporten. Deze tabel toont nu de relaties tussen Nederland (en België, mits via Nederland) en het Duitse achterland. Nederland is opgesplitst in vijf deelgebieden²⁰:

- NL_NO: Noord Oost Nederland, o.a. Delfzijl en Veendam
- NL_NW: Noord West Nederland, o.a. Amsterdam en Beverwijk
- NL_ZO: Zuid Oost Nederland, o.a. Tilburg, de regio Venlo en Chemelot
- NL_ZW: Zuid West Nederland, o.a. de Zeeuwse Havens en Moerdijk
- Rotterdam: de haven van Rotterdam, incl. Kijfhoek

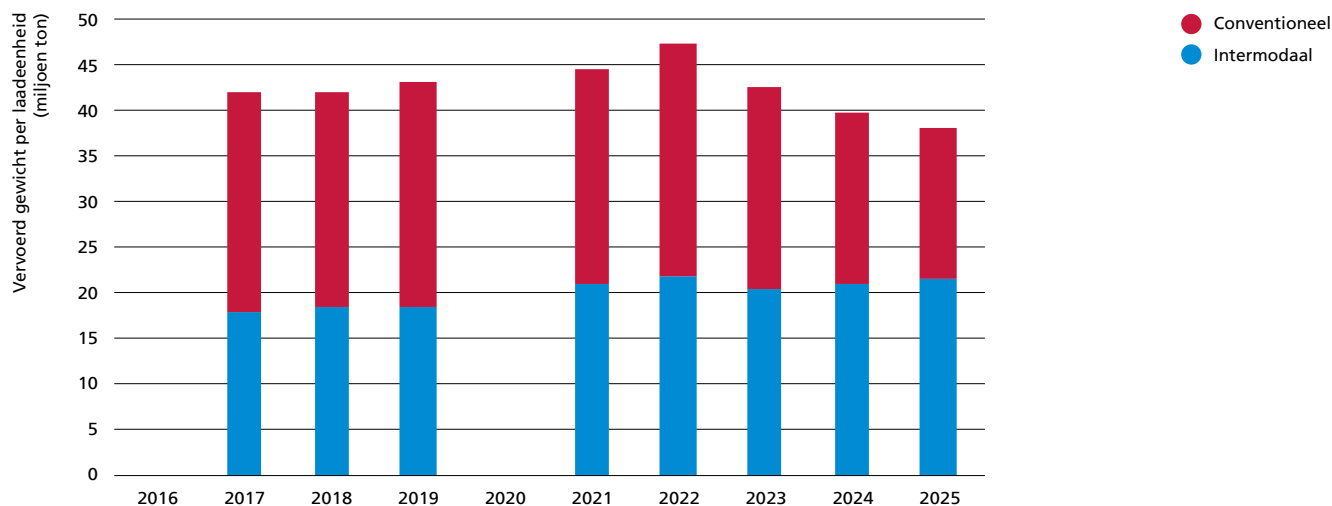
Voor het internationale achterland is onderscheid gemaakt in vier deelgebieden:

- DE_NO: Noord Oost Europa, o.a. Polen, Tsjechië en oostelijke delen van Duitsland
- DE_Ruhr: het Ruhrgebied, excl. Keulen
- DE_ZO: Zuid Oost Europa, o.a. Keulen, Zuid Duitsland, Italië en Oostenrijk
- België: verkeer naar België en verder zuidelijk, o.a. Antwerpen en Gent

Bijlage III: 2025 in historisch perspectief

III-A: vervoerd gewicht

Grafiek A.III.1 Ontwikkeling aantal vervoerd gewicht in de periode 2016-2025

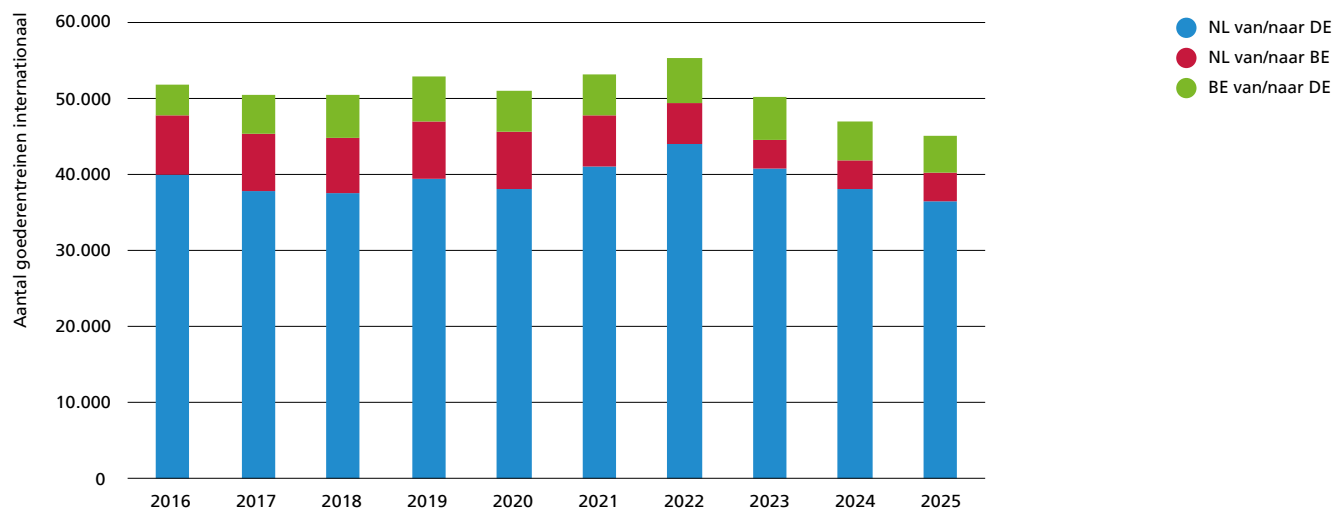


2025 was het jaar met het laagste vervoerd gewicht in de afgelopen 10 jaar. De daling t.o.v. 2022 is 19%. De realisatie in 2022 was door enkele 'extra' vervoersstromen vanwege de oorlog in Oekraïne uitonderlijk hoog. Vooral het wegvallen van het vervoer van kolen heeft een groot aandeel in de daling. In 2022 was dit met 9,7 miljoen ton circa 6,3 miljoen ton meer dan in 2025.

De omvang van het vervoer in intermodale laadeenheden bleef met bijna 22 miljoen ton in lijn met voorgaande jaren. Het niveau hiervan ligt rond het niveau van 2022.

III-B: goederentreinen op de grenzen vanaf 2016

Grafiek B.III.1 Ontwikkeling aantal goederentreinen per verkeersas in de periode 2016-2025



Grafiek B.III.1 is aangepast ten opzichte van vorige edities. Eerder werd er alleen onderscheid gemaakt tussen NL – DE en NL – BE, wat dubbeltellingen bevatten. Deze dubbeltellingen zijn in de nieuwe figuur vervangen door BE – DE.

Het aantal treinen laat op de grenzen lagere waarden zien dan tien jaar geleden. Het aantal treinen op de grenzen lag met circa 50 duizend treinen in 2025 5.800 treinen minder (–10%) lager dan in 2016:

- Op de grens met Duitsland: in 2025 een afname van 2.750 treinen (–6%) t.o.v. 2016 tot 41.250 treinen. De hoogste waarde werd gerealiseerd in 2022, 2025 is het laagst in de afgelopen 10 jaar.
- Op de grens met België: in 2025 een afname van 3.050 (–26%) t.o.v. 2016 tot 8.650 treinen. Dit is de laagste waarde in de afgelopen 10 jaar.
- Het transitverkeer ligt met 4.800 treinen in 2025 21% hoger dan in 2016. Het jaar met de meeste transittreinen was 2019 (ruim 6.000 duizend).

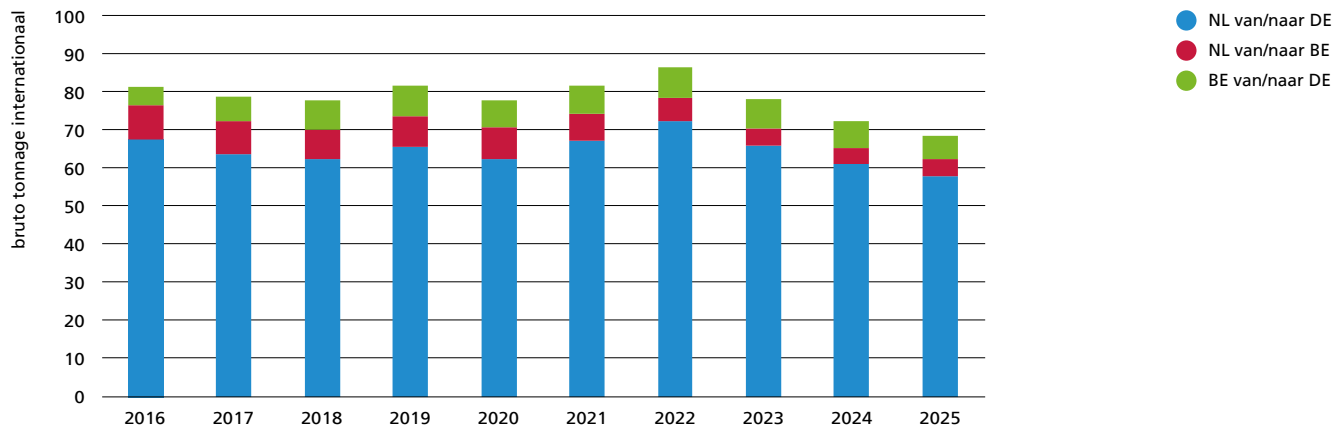
Tabel B.III.1 Aantal goederentreinen per jaar per grensovergang in de periode 2016-2024

Goederentreinen per grensovergang (jaartotaal; som beide richtingen; afgerond 50-tallen)	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Oldenzaal – Bad Bentheim	6.750	5.850	6.100	6.050	6.550	7.600	6.050	6.550	6.450	7.850
Zevenaar – Emmerich	20.750	24.500	20.650	21.450	21.000	23.600	27.000	21.150	20.450	11.950
waarvan via Gemengde Net	1.100	550	450	400	550	750	950	700	700	300
waarvan via Betuweroute	19.650	23.950	20.200	21.050	20.450	22.850	26.050	20.450	19.750	11.650
Venlo – Kaldenkirchen	16.350	12.500	16.550	17.900	16.000	14.950	16.550	18.500	15.850	20.950
Haanrade – Herzogenrath	200	50	0	50	<50	450	250	450	550	500
Grens Nederland – Duitsland totaal	44.000	42.900	43.300	45.400	43.650	46.600	49.800	46.600	43.300	41.250

Goederentreinen per grensovergang (jaartotaal; som beide richtingen; afgerond 50-tallen)	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Eijsden – Visé	2.000	2.450	2.550	2.000	1.450	1.450	1.300	950	800	950
Budel – Neerpelt	500	450	600	550	550	400	400	450	350	400
Roosendaal – Essen	7.500	7.950	8.050	8.900	9.250	8.300	8.350	6.650	5.950	5.650
Sas van Gent – Zelzate	1.700	1.700	1.850	2.150	1.850	2.100	1.700	1.500	1.700	1.650
Grens Nederland – België totaal	11.700	12.550	13.050	13.600	13.100	12.200	11.700	9.500	8.850	8.650

III-C: bruto tonnage op de grenzen vanaf 2016

Grafiek C.III.1 Ontwikkeling bruto tonnage per verkeersas in de periode 2016-2025



Het bruto tonnage laat net als het aantal treinen op de grenzen lagere waarden zien dan tien jaar geleden. Het totale bruto tonnage op de grenzen lag met 74,7 miljoen ton in 2025 11,4 miljoen ton minder (–13%) lager dan in 2016:

- Op de grens met Duitsland: in 2025 een afname van 9,5 miljoen ton (–11%) t.o.v. 2016 tot 67,9 miljoen ton. De hoogste waarde werd gerealiseerd in 2022, 2025 is het laagst in de afgelopen 10 jaar.
- Op de grens met België: in 2025 een afname van 1,4 miljoen ton (–22%) t.o.v. 2016 tot 10,6 miljoen ton. Dit is de laagste waarde in de afgelopen 10 jaar, net als het aantal treinen.
- Het transitvervoer was goed voor 6,2 miljoen ton in 2025. Dit is 28% meer dan in 2016, maar 23% minder dan het jaar met het hoogste tonnage transit: 2020 met 8 miljoen (bruto) ton.

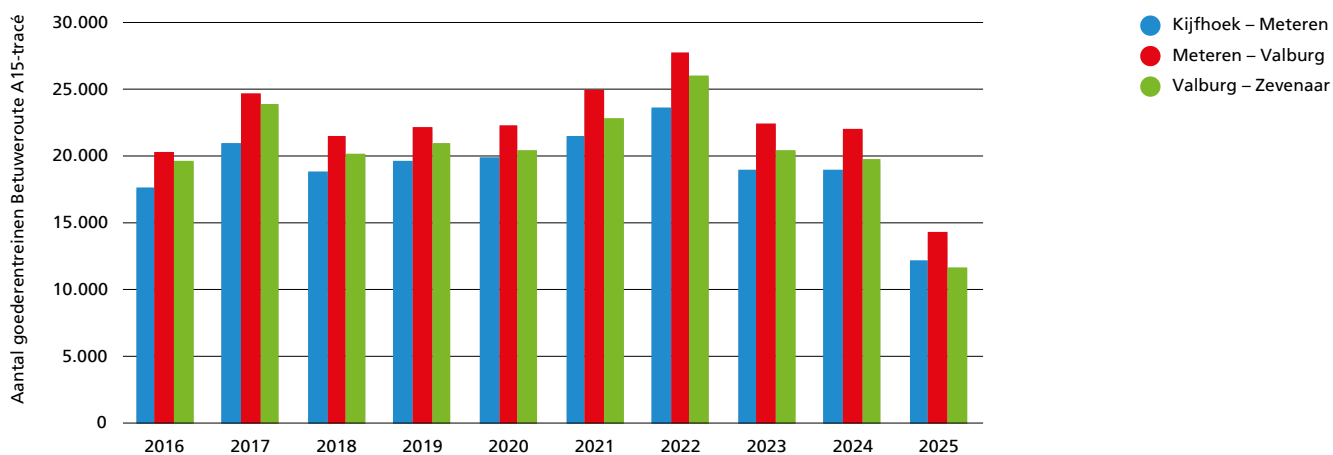
Tabel C.III.1 Bruto tonnage per jaar per grensovergang in de periode 2016-2025

Bruto tonnage per grensovergang (jaartotaal; som beide richtingen; miljoen ton)	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Oldenzaal – Bad Bentheim	7,9	6,5	7,0	7,2	8,2	9,8	7,8	8,3	8,3	10,4
Zevenaar – Emmerich	41,4	45,6	37,8	39,6	37,5	40,7	47,2	36,3	34,7	21,7
waarvan via Gemengde Net	2,1	0,9	0,7	0,5	0,8	1,1	1,4	3,6	0,8	0,4
waarvan via Betuweroute	39,3	44,7	37,1	39,1	36,8	39,7	45,7	32,8	33,9	21,2
Venlo – Kaldenkirchen	23,0	17,9	25,1	26,6	23,9	23,2	25,0	28,4	24,4	31,5
Haanrade – Herzogenrath	0,2	0,0	0,0	0,0	0,1	0,7	0,4	0,6	0,5	0,5
Grens Nederland – Duitsland totaal	72,4	70,0	69,9	73,6	69,7	74,5	80,4	73,6	67,9	64,1

Bruto tonnage per grensovergang (jaartotaal; som beide richtingen; miljoen ton)	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Eijsden – Visé	2,8	3,5	3,6	2,9	2,0	2,1	1,8	1,3	1,2	1,4
Budel – Neerpelt	0,8	0,7	0,9	0,8	0,7	0,6	0,4	0,6	0,6	0,8
Roosendaal – Essen	8,1	8,8	8,8	10,0	10,8	9,5	10,0	8,5	7,7	6,9
Sas van Gent – Zelzate	1,9	2,2	1,9	2,2	1,8	2,1	1,8	1,6	1,6	1,5
Grens Nederland – België totaal	13,7	15,2	15,1	15,9	15,3	14,3	14,0	12,0	11,1	10,6

III-D: goederentreinen op de Betuweroute (A15-tracé) vanaf 2016

Grafiek D.III.1: Ontwikkeling aantal goederentreinen op de Betuweroute in de periode 2016-2025



Tabel D.III.1: Aantal goederentreinen per jaar op de Betuweroute in de periode 2016-2025

Goederentreinen Betuweroute (jaartotaal; som beide richtingen; afgerond 50-tallen)											
A15-tracé		2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Kijfhoek – Meteren		17.600	21.050	18.800	19.700	19.950	21.600	23.650	18.950	18.950	12.150
Meteren – Valburg		20.400	24.750	21.500	22.150	22.300	25.000	27.750	22.450	22.000	14.300
Valburg – Zevenaar		19.650	23.950	20.200	21.050	20.450	22.850	26.050	20.450	19.750	11.650
Verbindingsbogen		2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
NO boog Meteren		2.700	3.100	2.050	1.450	1.100	1.250	1.700	1.050	1.200	950
ZO boog Meteren		-	-	700	1.100	1.250	2.200	2.450	2.100	2.000	1.350
NW boog Elst		-	750	1.350	1.150	1.750	2.050	1.650	1.950	2.050	2.550

Sinds de opening van de Betuweroute (A15-tracé) in juni 2007 is t/m 2011 het aantal goederentreinen op deze lijn jaarlijks met circa 5.000 treinen toegenomen. Sindsdien is het aantal goederentreinen relatief stabiel. De reden hiervoor is dat de grens van de capaciteit van de spoorlijn Zevenaar – Oberhausen min of meer bereikt is. Er kunnen dus niet veel meer treinen rijden. Variatie in treinaantallen worden vooral veroorzaakt door de hoeveelheid werkzaamheden aan het derde spoor Zevenaar – Oberhausen.

Het jaar met het hoogste aantal treinen was 2022 (met bijna 28.000 treinen tussen Meteren en Valburg). Vanwege de werkzaamheden voor de aanleg van het derde spoor Zevenaar – Oberhausen kwamen alleen in 2014, 2017 (weinig werkzaamheden) en 2021 (veel omgeleid verkeer vanaf Venlo) in de buurt van dit aantal. In 2022 reden meer treinen over het A15-tracé vanwege omleiding t.g.v. werkzaamheden op zowel de Bentheim- als Brabantroute. Daarnaast was er sprake van een toename van het goederenverkeer in het algemeen.

Het aandeel van het A15-tracé in het totale goederenverkeer op de Nederlands-Duitse grens was in 2025 29%. In 2017 was dit aandeel het hoogst: 56%. 2025 had een constante staat van werkzaamheden aan de grens bij Zevenaar, waarbij er 80-weeken achter elkaar wordt gewerkt. Hierdoor is er structureel minder gebruik gemaakt van de Betuweroute.

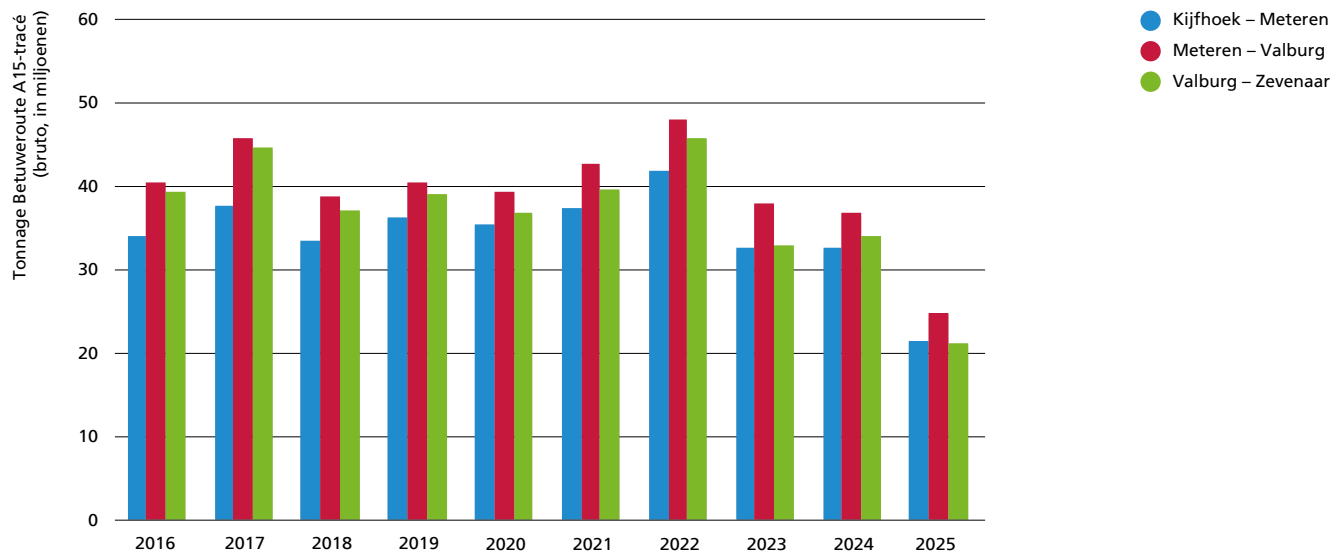
De verbindingbogen Geldermalsen – Meteren (NO boog Meteren) zijn in 2010 opengesteld, de boog Valburg – Elst (NW boog Elst) is in november 2015 opengesteld, gevolgd door de boog Zaltbommel – Meteren (ZO boog Meteren) in oktober 2016.

Opvallend in het gebruik van de bogen is:

- De daling in het gebruik van de bogen tussen Geldermalsen en Meteren (NO boog Meteren) na 2017. Dit wordt verklaard door een afname van het aantal kolentreinen vanuit Amsterdam. Vanwege de 'Kohleusstieg' werden kolengestookte energiecentrales in Duitsland gesloten en verviel het vervoer.
- De afname van het gebruik van de ZO boog Meteren. Steeds minder treinen maken gebruik van deze boog. Het betreft treinen uit Zuid-Nederland (bijvoorbeeld Tilburg) en transittreinen tussen Essen (B) en Duitsland (zowel via Zevenaar als Oldenzaal grens). Deze boog werd minder gebruikt vanwege werkzaamheden aan het derde spoor.
- De toename van het gebruik van NW boog Elst. Steeds meer treinen maken gebruik van deze boog, met een piek in 2025. Deze piek is extra hoog vanwege werkzaamheden derde spoor, waardoor treinen meer gebruik maken van Oldenzaal grens. Deze werkzaamheden hebben geen impact gehad op het beschikbaar zijn van het A15-tracé, waardoor de IJssellijn makkelijk bereikt kon worden.

III-E: bruto tonnage op de Betuweroute (A15-tracé) vanaf 2016

Grafiek E.III.1: Ontwikkeling bruto tonnage op de Betuweroute in de periode 2016-2025



Tabel E.III.1: Bruto tonnage per jaar op de Betuweroute in de periode 2016-2025

Bruto tonnage Betuweroute (jaartotaal; som beide richtingen; afgerond 0,1 miljoen)											
A15-tracé		2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Kijfhoek – Meteren		33,9	37,6	33,5	36,2	35,4	37,3	41,7	32,6	32,5	21,4
Meteren – Valburg		40,3	45,6	38,8	40,5	39,2	42,5	48,1	37,9	36,9	24,6
Valburg – Zevenaar		39,3	44,7	37,1	39,1	36,8	39,7	45,7	32,8	33,9	21,2
Verbindingsbogen		2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
NO boog Meteren		6,3	7,3	4,4	2,9	2,1	2,3	3,1	2,7	1,8	1,7
ZO boog Meteren		-	-	0,9	1,4	1,6	2,9	3,3	2,7	2,7	1,6
NW boog Elst		-	0,8	1,7	1,3	2,3	2,8	2,3	2,6	2,9	3,5

Sinds de opening van de Betuweroute (A15-tracé) in juni 2007 is t/m 2012 het bruto tonnage op deze lijn toegenomen tot een niveau rond de tussen de 40 en 45 miljoen ton (tussen Meteren en Valburg). Door de afname van het kolenvervoer (in combinatie met omleidingen voor de bouw van het derde spoor) ligt vanaf 2018 het bruto tonnage rond de 40 miljoen ton. Het jaar met het hoogste tonnage was 2022 met 48,1 miljoen ton. 2025 is in de afgelopen tien jaar het jaar met het laagste bruto tonnage, vooral vanwege de werkzaamheden rond de bouw van het derde spoor.

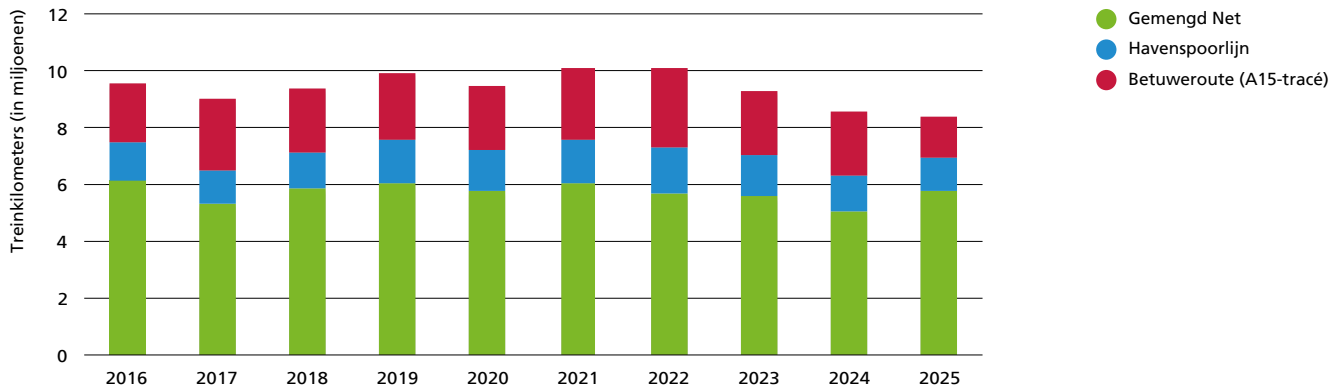
Het aandeel van het A15-tracé in het totale bruto tonnage op de Nederlands-Duitse grens was in 2025 33%. In 2017 was dit aandeel het hoogst: 64%. In 2017 was het aandeel kolen en erts in het totaal groter en er waren weinig werkzaamheden aan het derde spoor. 2025 had een constante staat van werkzaamheden aan de grens bij Zevenaar, waarbij er 80-weken achter elkaar wordt gewerkt. Hierdoor is er structureel minder gebruik gemaakt van de Betuweroute.

De daling van het gebruik van de NO boog Meteren in 2025 laat een vergelijkbaar beeld zien als bij het aantal treinen. Een piek in 2017, gevolgd door een afname en een toename in 2022 met tot slot een daling tot 2025. Dit hangt samen met de ontwikkeling van het aantal kolentreinen uit Amsterdam. De toename in bruto tonnage via de boog bij Elst is een direct gevolg van de werkzaamheden voor het derde spoor, de grens bij Oldenzaal werd hierdoor vaker gebruikt en is vaker bereikt via de IJssellijn die gebruik maakt van deze boog. Verder is een stabiel beeld te zien bij de ZO boog bij Meteren.



III-F: treinkilometers vanaf 2016

Grafiek F.III.1: Ontwikkeling aantal treinkilometers in de periode 2016-2025



Het totaal aantal treinkilometers was in 2025 1,2 miljoen kilometer hoger (–13%) dan in 2016. Dit is 11% lager dan het gemiddelde over de afgelopen tien jaar. Het gemiddelde over deze periode is 9,3 miljoen treinkilometer. Met 10,1 miljoen treinkilometers blijft 2021 het drukste jaar in deze periode.

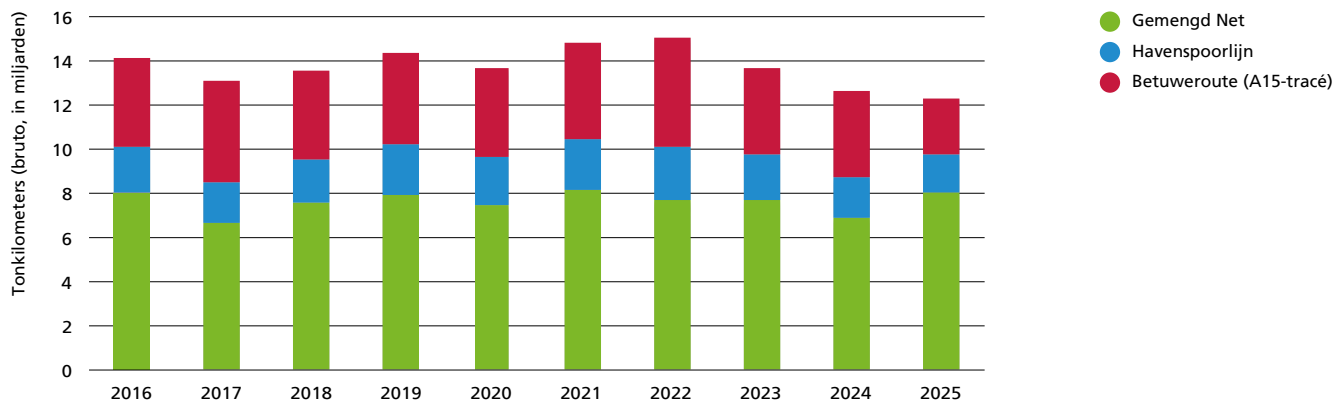
Het aandeel van de Betuweroute (A15-tracé) in het aantal treinkilometers was in 2025 17%, dat was in 2016 22%. Daarmee is 2025 vergelijkbaar met andere jaren met veel werkzaamheden voor de aanleg van het derde spoor Zevenaar – Oberhausen, maar nog sterker verstoord.

Tabel F.III.1: Ontwikkeling aantal treinkilometers in de periode 2016-2025

TREINKilometers (in miljoenen)	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Gemengd Net	6,1	5,3	5,8	6,0	5,7	6,0	5,7	5,6	5,0	5,7
Havenspoorlijn	1,4	1,2	1,3	1,5	1,4	1,6	1,6	1,4	1,3	1,2
Betuweroute (A15 tracé)	2,1	2,5	2,2	2,3	2,3	2,5	2,8	2,3	2,2	1,4
Totaal	9,6	9,0	9,3	9,8	9,4	10,1	10,0	9,2	8,5	8,4

III-G: tonkilometers vanaf 2016

Grafiek G.III.1: Ontwikkeling bruto tonkilometers in de periode 2016-2025



Het totaal aantal tonkilometers lag 1,9 miljard (–13%) lager dan in 2016. Het jaarlijks gemiddelde over de afgelopen tien jaar is 13,7 miljard tonkilometer. Hiermee komt 2025 10% lager uit dan dit tienjaarlijks gemiddelde. Het jaar met de meeste tonkilometers was 2022 met 14,9 miljard tonkilometer.

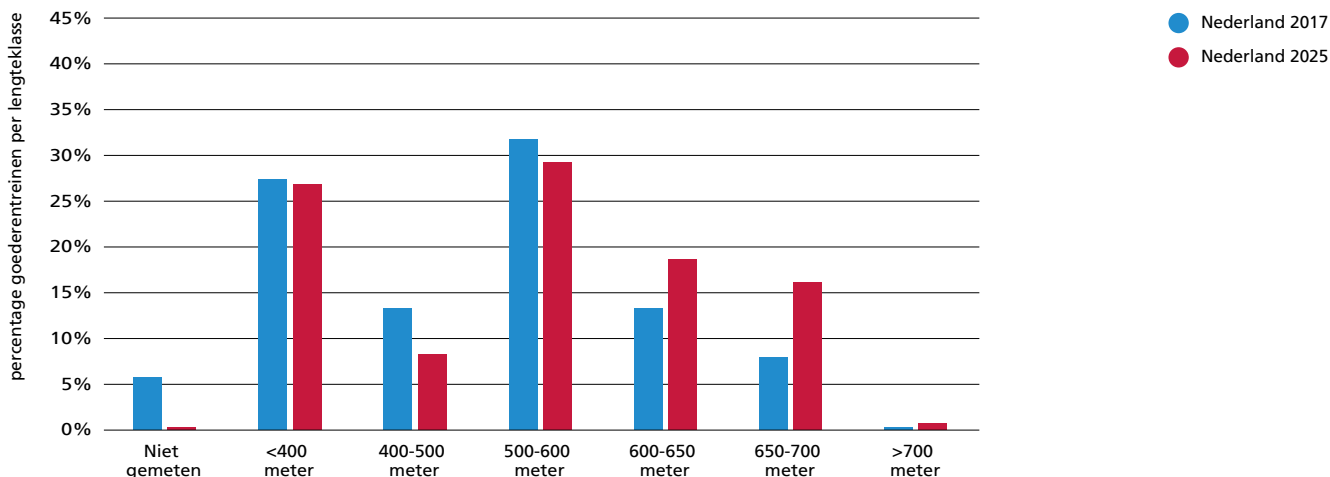
De tonkilometers laten een vergelijkbaar beeld zien als de treinkilometers: een relatief laag aandeel van de Betuweroute (A15-tracé) in jaren met veel werkzaamheden voor de aanleg van het derde spoor Zevenaar – Oberhausen. In 2025 was het aandeel 20%, het grootste aandeel was 35% in 2017.

Tabel G.III.1: Ontwikkeling aantal tonkilometers in de periode 2016-2025

TONkilometers (bruto) (in miljarden)	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Gemengd Net	8,0	6,6	7,5	7,8	7,4	8,0	7,6	7,6	6,8	7,9
Havenspoorlijn	2,1	1,9	2,0	2,3	2,1	2,3	2,4	2,1	1,9	1,8
Betuweroute (A15 tracé)	4,1	4,6	4,0	4,2	4,1	4,4	4,9	3,8	3,8	2,5
Totaal	14,1	13,0	13,5	14,3	13,6	14,7	14,9	13,6	12,5	12,2

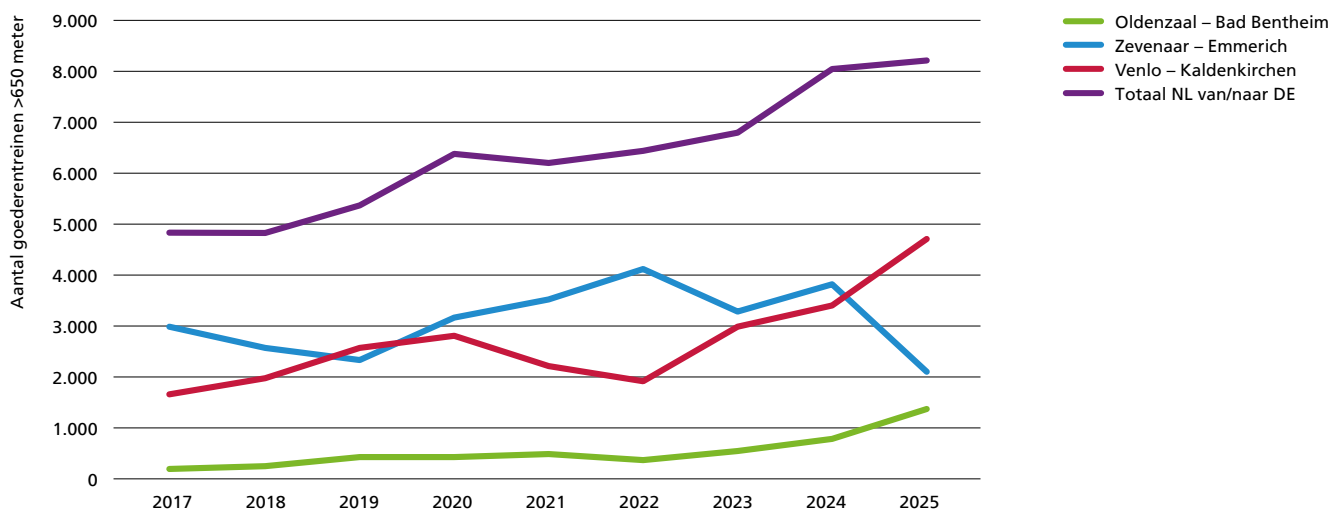
III-H: treinaantallen per lengte- en gewichtsklasse op de grenzen

Grafiek H.III.1: Goederentreinen per lengteklasse in 2017 en 2025



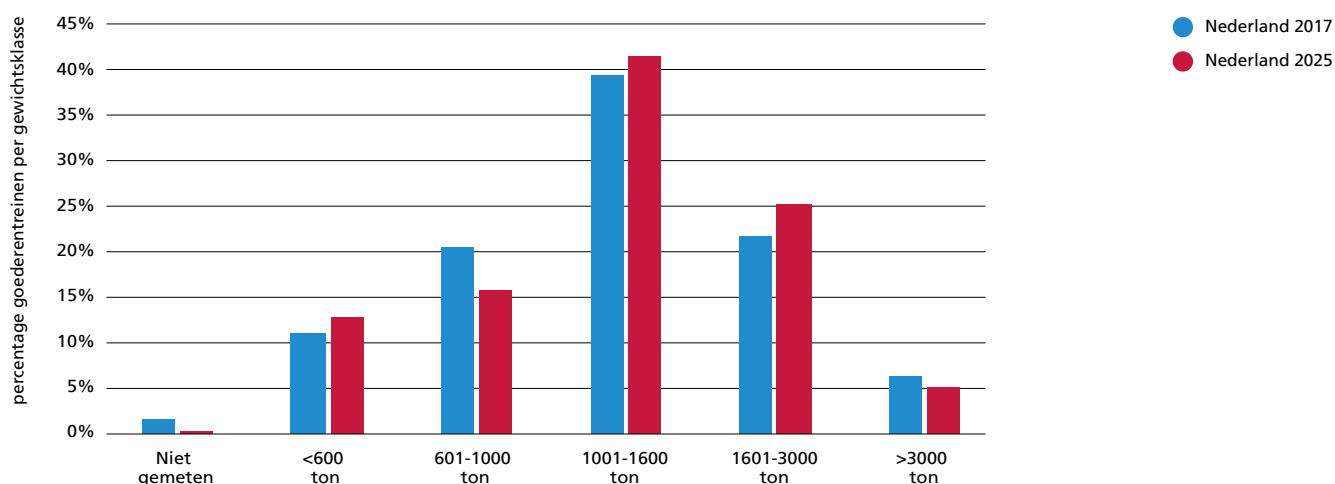
In 2025 kon van vrijwel alle treinen de treinlengte bepaald worden. In voorgaande jaren lag het percentage goederentreinen waarvan de lengte bepaald was lager. De hogere dekking uit zich in lange(re) treinen, het percentage goederentreinen langer dan 650 meter is 45% toegenomen ten opzichte van 2017. De trend is dan ook van langere treinen, wat wordt verklaard door de toename van het aandeel van intermodale treinen en mogelijk een betere dekking. Daarnaast is het aandeel treinen van meer dan 700 meter 1%.

Grafiek H.III.2: Aantal lange goederentreinen (>650 meter) op de grens Nederland – Duitsland vanaf 2017



Op de grens met Duitsland is het aantal lange goederentreinen (>650 meter) sinds 2017 met 70% toegenomen tot circa 8.200. Via Venlo grens is sinds 2018 sprake van een opvallende toename. Deze wordt verklaard door het verlengen van de bestaande intermodale treinen tussen Chemelot en Italië van circa 650 meter tot circa 690 meter. De uitwisseling tussen de grensovergangen Zevenaar en Venlo is goed zichtbaar in de jaren vanaf 2021, in het bijzonder in 2025 met constante werkzaamheden op de grens bij Zevenaar.

Grafiek H.III.3: Goederentreinen per gewichtsklasse in 2017 en 2025



De treingewichten zijn in 2025 voor bijna alle treinen gemeten. De verdeling is licht verschoven, met name door de daling in kolen treinen die >3000 ton wegen. Daarnaast zijn er meer zware treinen gaan rijden. Dit past in de trend dat kortere en lichtere treinen steeds minder rijden.

Disclaimer

De informatie in deze folder is met uiterste zorg samengesteld. Toch kan het zijn dat sommige informatie niet meer actueel is, of op enige wijze niet correct is weergegeven. Wij sluiten dan ook elke aansprakelijkheid uit als gevolg van de eventueel onjuiste weergave van informatie.

Foto's

Derk Luijt

Tekst

Ron Demmers & Thije van Es

Uitgave

ProRail

Februari 2026

www.prorail.nl

ProRail

