Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

Uitvoeringsagenda Spoorgoederenvervoer 2026-2030

Naar aanleiding van het Toekomstbeeld Spoorgoederenvervoer 2050



Voorwoord

Dagelijks rijden er in Nederland honderden goederentreinen. Ze zorgen voor de bevoorrading van onze winkels en ziekenhuizen, en ze houden onze bedrijven en industrie draaiende. Het goederenvervoer is de ruggengraat van onze economie en maatschappij en het goederenvervoer per spoor is hierin een onmisbare schakel.

Zeker voor een land als Nederland is dit van groot belang. Strategisch gelegen, direct aan open zee, met goede verbindingen over weg, water en spoor tussen onze mainports en het Europese achterland. Ons land is met ons spoornetwerk dé toegangspoort voor Europa.

Het belang van het spoor is breder en strategischer geworden. In een tijd waarin geopolitieke spanningen toenemen groeit het belang van militaire mobiliteit. In NAVO-verband heeft ons land een grote rol als aanland- en doorvoerhaven van zwaar militair materieel. Ons spoor kan een toename van transporten nog onvoldoende aan. Met een stevige dual-use aanpak krijgt dit prioriteit.

Het spoorgoederenvervoer is ook de meest duurzame manier van transport. Eén goederentrein vervoert al gauw hetzelfde volume als vijftig vrachtwagens. Met een structurele aanpak willen we het spoor nog aantrekkelijker maken voor verladers. Ook liggen er kansen om het spoorgoederenvervoer met gerichte maatregelen nog duurzamer én efficiënter te maken. Denk aan verdere elektrificatie en innovaties als zelfrijdende treinen. Ik denk met veel plezier terug aan een werkbezoek in de Rotterdamse haven waar ik in de praktijk kennis maakte met deze ontwikkelingen.

Ik blijf me dan ook volop inzetten voor een sterk en toekomstbestendig spoorgoederenvervoer. Eind 2025 is het Toekomstbeeld Spoorgoederenvervoer 2050 gepubliceerd. Dit blijft ons kompas. Focus en scherpe keuzes zijn wel nodig vanwege gebrek aan middelen en menskracht. Toch investeert het kabinet de komende jaren tot een miljard in het spoorgoederenvervoer, via tal van lopende programma's. Waar nodig zullen we ons spoor versterken en efficiënter benutten. Ook willen we het goederenvervoer in regelgeving meer ruimte geven.

Met deze Uitvoeringsagenda Spoorgoederenvervoer geven we de richting aan, met heldere doelen en acties werken we toe naar een sterk en efficiënt spoorgoederenvervoer. Ik ben heel blij dat de agenda er ligt. Veel dank aan alle mensen die hieraan hebben meegedacht en meewerkt. Laten we nu de schouders eronder zetten om de agenda in praktijk te brengen!

Annet Bertram
Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat



Inhoudsopgave

Voorwoord 2

Samenvatting 4

Inleiding 5

1. Doelstellingen 2030 6
- 1.1 Een betrouwbaar spoorgoederennetwerk 7
- 1.2 Een soepele doorstroming op de corridors 7
- 1.3 Een efficiënte afwikkeling op de first- en last mile 7
- 1.4 Een optimaal gebruik van de Betuweroute 8
- 1.5 Een veilige, duurzame en gezonde leefomgeving 8

2. Wat we al doen 9

3. Extra inzet richting 2030 10

4. Bijlage: toelichting op onderliggend beleid 11
- 4.1 Een betrouwbaar spoorgoederennetwerk 11
- 4.2 Een soepele doorstroming op de corridors 12
- 4.3 Een efficiënte afwikkeling op de first- en last mile 13
- 4.4 Een optimaal gebruik van de Betuweroute 13
- 4.5 Een veilige, duurzame en gezonde leefomgeving 14



Samenvatting

De Uitvoeringsagenda Spoorgoederenvervoer 2026–2030 vormt de eerste concrete uitwerking van het Toekomstbeeld Spoorgoederen-vervoer 2050. Waar het Toekomstbeeld de richting voor de lange termijn schetst, richt deze uitvoeringsagenda zich op de komende jaren.

Spoorgoederenvervoer is en blijft belangrijk voor Nederland. In een tijd waarin logistieke ketens onder druk staan, intensief op de verschillende netwerken gewerkt wordt, en geopolitieke spanningen oplopen, is het van groot belang dat de leveringszekerheid van goederen geborgd is. Het spoorgoederenvervoer is daarin van brede betekenis: het draagt bij aan onze bereikbaarheid, het is de meest duurzame transportwijze, ontlast het wegennet en speelt ook een belangrijke rol voor de militaire mobiliteit en daarmee voor onze nationale veiligheid. Met deze uitvoerings-agenda wordt de komende jaren een belangrijke stap gezet. Via een dual-use aanpak wordt ingezet op een structurele versterking van het spoorgoederenvervoer, voor civiel vervoer én militaire mobiliteit.

De inzet sluit aan op vijf hoofdprioriteiten:

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

Binnen deze prioriteiten wordt de komende jaren fors in het spoorgoederenvervoer geïnvesteerd. Dit gebeurt veelal via bestaande investeringen en lopende programma's, zoals het Basiskwaliteitsniveau Spoor, het Programma Hoogfrequent Spoor, het 740-meterprogramma, spoorprojecten in de havengebieden en het Meerjarenprogramma Geluidsanering. Daarnaast wordt het spoorgoederenvervoer versterkt met een aanvullende impuls van €200-250 miljoen richting 2030, met onder meer dual-use investeringen in het spoor op de Maasvlakte, Kijfhoek en aanvullingen op het 740-meterprogramma.

Niet alles kan tegelijkertijd. Vanwege beperkingen in financiële middelen en uitvoeringscapaciteit kunnen niet alle ambities worden gerealiseerd. Met de uitvoeringsagenda wordt gekozen voor maatregelen die nu maakbaar zijn, bijdragen aan een structureel sterker, betrouwbaarder en weerbaarder spoorgoederennetwerk en daarmee aan onze economie, bereikbaarheid, militaire mobiliteit en nationale veiligheid.

De komende jaren vragen deze maatregelen doorlopend aandacht. Via een slagvaardige governance wordt met betrokken partijen de focus gehouden op realisatie en bijsturing. Daarnaast biedt de structuur mogelijkheden om stappen te zetten op meer operationeel gebied, zoals op het optimaliseren van de wijze waarop het spoorgoederenvervoer op plekken is georganiseerd en het verminderen van regeldruk.



Inleiding

Spoorgoederenvervoer is een essentieel onderdeel van het multimodale goederenvervoer-systeem. Het verbindt zeehavens, industrieclusters en logistieke knooppunten met internationale achterlandverbindingen en draagt daarmee bij aan de bereikbaarheid, economie en leveringszekerheid van Nederland. Daarnaast speelt het spoor een belangrijke rol in militaire mobiliteit en de weerbaarheid van Europa.

Met het Toekomstbeeld Spoorgoederenvervoer 2050 heeft het Rijk met inbreng van ProRail, havens, vervoerders, verladers, medeoverheden en maatschappelijke partijen een gezamenlijke koers uitgezet voor de lange termijn. Deze uitvoeringsagenda vormt de concrete vertaling van die koers naar de periode 2026–2030.

De komende jaren staan in het teken van gerichte keuzes. De druk op de spoorcapaciteit neemt toe, er zijn nieuwe opgaven rond militaire mobiliteit en weerbaarheid, Europese regelgeving moet worden geïmplementeerd en tegelijkertijd zijn middelen en uitvoeringscapaciteit beperkt. Daarom richt deze agenda zich op maatregelen die bijdragen aan structurele verbetering van het spoor-goederenvervoer, aan het beter benutten van bestaande infrastructuur en aan de versterking van de internationale concurrentiepositie van het spoor. Zoveel mogelijk vanuit de dual-use gedachte: niet alleen gericht op civiel vervoer, maar ook op militaire mobiliteit.

De uitvoeringsagenda doet dit zoveel mogelijk integraal met het bredere mobiliteitsbeleid (o.a. Bereikbaarheid op Peil, de Beleidsagenda Goederenvervoer, het Toekomstbeeld OV 2040 en het Nationaal Plan Militaire Mobiliteit) en het ruimtelijk-economisch beleid (o.a. de (Ontwerp-) Nota Ruimte, het Nationaal Plan Ruimte voor Defensie en de Kabinetsvisie Waterstofdragers). Ook bouwt de uitvoeringsagenda zoveel mogelijk voort op bestaande programma's, projecten en gemaakte investeringen. Daaronder valt ook ander relevant beleid voor het spoorgoederen-vervoer, net als het beleid dat bijdraagt aan een gelijk speelveld tussen de verschillende vervoers-wijzen, zoals de invoering van ETS-2.

De komende jaren staat het realiseren van maatschappelijke waarde centraal. Dit vereist ook een effectieve samenwerking: interbestuurlijk met de betrokken departementen, ILT en mede-overheden, en tussen Rijk, ProRail, de sector, bewonersorganisaties en internationale partners. Deze uitvoeringsagenda geeft hier richting aan.



1. Doelstellingen 2030

De uitvoeringsagenda richt zich op de vijf langetermijnprioriteiten die in het Toekomstbeeld Spoorgoederenvervoer benoemd zijn:

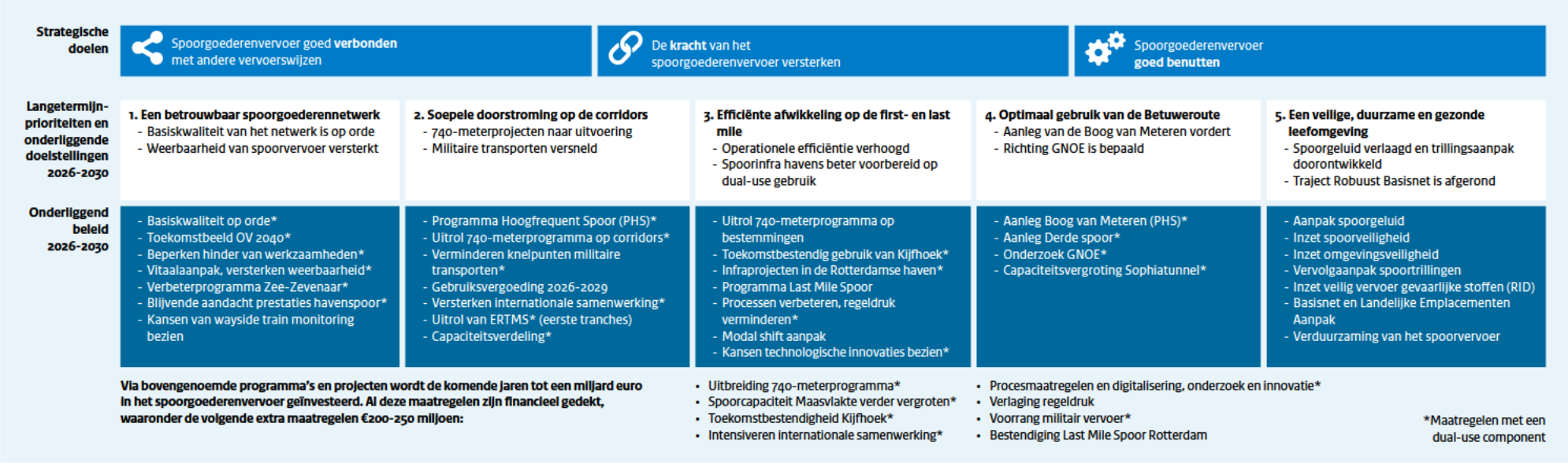
1. een betrouwbaar spoorgoederennetwerk;
2. een soepele doorstroming op de corridors;
3. een efficiënte afwikkeling op de first- en last mile;
4. een optimaal gebruik van de Betuweroute;
5. een veilige, duurzame en gezonde leefomgeving.

Onder iedere prioriteit zijn concrete doelstellingen voor de periode 2026-2030 geformuleerd. Met onderliggend beleid (projecten, maatregelen) moeten deze doelen bereikt worden. Voor veel van dit onderliggend beleid geldt dat er sprake is van een dual-use component: de maatregel komt ten goede aan zowel civiel als militair vervoer.

De vijf hoofdprioriteiten hangen met elkaar samen. Een betrouwbaar netwerk draagt bijvoorbeeld bij aan betere internationale doorstroming, terwijl een optimaal gebruik van de Betuweroute ook effect heeft op de hinder die vanuit de leefomgeving ervaren wordt.

De uitvoeringsagenda kiest daarom nadrukkelijk voor een integrale benadering, waarin bereikbaarheid, economie, leefomgeving en weerbaarheid gezamenlijk worden beschouwd.

In de doelenboom hieronder is een samenvatting gegeven van de prioriteiten, doelstellingen en het onderliggende beleid. In Bijlage 1 is een nadere toelichting op het onderliggende beleid gegeven.



Figuur 1: *Doelenboom Uitvoeringsagenda Spoorgoederenvervoer 2026-2030*

1.1 Een betrouwbaar spoorgoederennetwerk

Betrouwbaarheid bepaalt in belangrijke mate de keuze voor een vervoerswijze en heeft impact op de prijs van het spoorgoederenproduct. Verstoringen op emplacementen, in havengebieden of op internationale corridors hebben vaak directe gevolgen voor logistieke processen in binnen- en buitenland. De instandhouding en de prestaties van ons spoornetwerk worden nauwlettend gevolgd, niet alleen op het gemengde net, maar ook in de havengebieden. In aanvulling hierop wordt het spoorsysteem beter bestand gemaakt tegen sabotage, zowel fysiek als digitaal.

Doelen richting 2030

- ✓ De basiskwaliteit van het spoornetwerk is op orde.
- ✓ De weerbaarheid van het spoorvervoer is versterkt.

Relevante inzet:

- Basiskwaliteitsniveau (BKN) spoor;
- Toekomstbeeld OV 2040;
- Vitaalaanpak, versterken weerbaarheid; en
- Beperking hinder van werkzaamheden.

1.2 Een soepele doorstroming op de corridors

Verschillende goederenstromen komen samen op een aantal hoofdcorridors richting het (Europese) achterland. Een goede doorstroming op deze spoorgoederencorridors is nodig om de internationale concurrentiepositie van Nederland te versterken. Nederland is sterk afhankelijk van internationale goederenstromen van en naar Duitsland, België en verder richting Noordoost-Europa, Centraal-Europa, Italië en Zuidoost-Europa. Daarom wordt ingezet op voldoende capaciteit, betrouwbare internationale goederenpaden, betere interoperabiliteit tussen landen en systemen, en goede internationale samenwerking. Daarnaast liggen er kansen om het binnenlands vervoer te intensiveren.

Doelen richting 2030

- ✓ De benodigde projecten om met 740 meter lange treinen te kunnen rijden zijn in uitvoering gebracht.
- ✓ Militaire transporten zijn significant versneld.

Relevante inzet:

- Programma Hoogfrequent Spoor (PHS);
- Uitrol 740-meterprogramma op de corridors;
- Versterken internationale samenwerking; en
- Implementatie EU verordening capaciteitsverdeling.

1.3 Een efficiënte afwikkeling op de first- en last mile

Met gerichte investeringen wordt de spoorinfrastructuur in havengebieden versterkt, zodat deze beter in staat is om groeiende goederenstromen en toenemende militaire transporten te faciliteren. Verder wordt een groot deel van de kosten van het spoorgoederenvervoer gemaakt op de first- en last mile. Er liggen kansen voor procesoptimalisatie, verminderen van regeldruk, digitalisering, innovatie en beter gebruik van infrastructuur. Daarom richt deze prioriteit zich ook op operationele efficiëntie, procesverbetering en beter gebruik van bestaande infrastructuur.

Doelen richting 2030

- ✓ De operationele efficiëntie is verhoogd.
- ✓ De spoorinfrastructuur in de havens is beter voorbereid op dual-use gebruik.

Relevante inzet:

- Uitrol 740-meterprogramma op bestemmingen;
- Infraprojecten in de Rotterdamse haven;
- Toekomstbestendig gebruik van Kijfhoek;
- Programma Last Mile Spoor;

1.4 Een optimaal gebruik van de Betuweroute

De Betuweroute is de meest gebruikte spoorgoederencorridor en kan beter worden benut. Dit vraagt om voortgang in al lopende projecten die het gebruik van de Betuweroute kunnen vergroten. Ook blijft de benutting van de corridor sterk afhankelijk van internationale aansluitingen en beschikbare capaciteit richting Duitsland. Daarom is ook de internationale inzet van belang, zowel bilateraal met onze buurlanden als in corridorverband binnen de North Sea-Baltic Corridor en de North Sea-Rhine-Mediterranean Corridor.

Doelen richting 2030

- ✓ De aanleg Boog van Meteren vordert.
- ✓ Richting goederenroutering Noordoost-Europa is bepaald.

Belangrijkste inzet:

- Aanleg Boog van Meteren (vanuit PHS);
- Bilaterale inzet op de aanleg van het Derde spoor;
- Nut en Noodzaak onderzoek GNOE; en
- Capaciteitsvergroting van de Sophiatunnel.

1.5 Een veilige, duurzame en gezonde leefomgeving

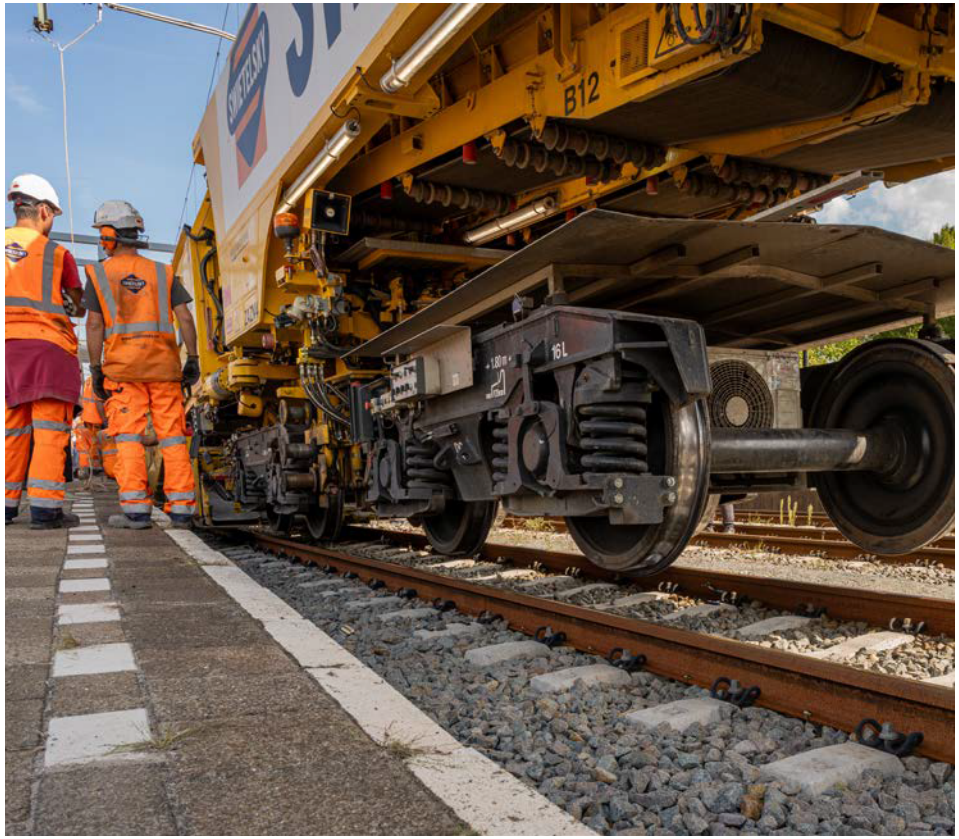
Draagvlak voor het spoorgoederenvervoer is cruciaal. Een toekomstbestendig spoorgoederen-vervoer vraagt om een goede balans tussen bereikbaarheid, economie en leefomgeving. Daarom wordt ingezet op vermindering van hinder door spoorgeluid en door spoortrillingen. Ook het versterken van de veiligheid en verdere verduurzaming van het spoorvervoer blijft aandacht vragen.

Doelen richting 2030

- ✓ Geluid langs het spoor is verlaagd en de trillingsaanpak is doorontwikkeld.
- ✓ Traject Robuust Basisnet is afgerond.

Relevante inzet:

- Aanpak spoorgeluid en spoortrillingen;
- Inzet spoorveiligheid;
- Inzet omgevingsveiligheid; en
- Verduurzaming van het spoorvervoer.



2. Wat we al doen

Via lopende programma's en projecten wordt de komende jaren tot één miljard euro in het spoorgoederenvervoer geïnvesteerd. Al deze maatregelen zijn eerder financieel gedekt. De uitvoeringsagenda bouwt hierop voort. Hieronder wordt een aantal voorbeelden uitgelicht:

Basiskwaliteitsniveau Spoor
Binnen het Basiskwaliteitsniveau Spoor werkt ProRail aan de instandhouding van het spoornetwerk. De onderhoudsopgave op het spoor is groot. De komende jaren wordt er veel gewerkt aan het spoor, ook op routes die voor het goederenvervoer gebruikt worden. Dit onderhoud is nodig om de betrouwbaarheid van het spoor op niveau te houden, niet alleen voor het civiele spoorgoederenvervoer en militaire mobiliteit, maar ook voor het personenvervoer.

Programma Hoogfrequent Spoor (PHS)
Met PHS wordt het spoorwegnet klaargemaakt voor de huidige en toekomstige vervoersvraag. Voor het spoorgoederenvervoer is de aanleg van de Zuidwestboog van Meteren relevant. Hiermee kunnen spoorgoederentreinen die naar het zuiden gaan langer over de Betuweroute rijden. Maar ook andere kleinere projecten zijn relevant, zoals de werkzaamheden in Uitgeest en de aanpassingen aan het emplacement Amsterdam Westhaven.

740-meterprogramma
Met het 740-meterprogramma wordt ingezet op het kunnen rijden van goederentreinen met een treinlengte van 740 meter. Dit is een eis vanuit de TEN-T-verordening en ook een Europese militaire eis. Het draagt bij aan een betere benutting van capaciteit en een verlaging van de kosten per vervoerseenheid. Op de drukste corridors worden investeringen gedaan om dit mogelijk te maken. Met deze uitvoeringsagenda realiseren we nu een gerichte uitbreiding van dit programma (zie onder 3). Hierna bezien we in de verdere TEN-T implementatiestrategie waar vanuit Europese verplichtingen verdere aanvullingen op het 740-meterprogramma noodzakelijk zijn.

ERTMS
Met de uitrol van ERTMS wordt gewerkt aan een veiliger, interoperabeler en efficiënter spoorsysteem dat beter aansluit op Europese goederenvervoercorridors. Dit is een eis vanuit TEN-T. De eerste fasen van de uitrol richten zich op de Noordelijke lijnen, de Zeeuwse lijn en het traject Kijfhoek-Belgische grens.

Meerjarenprogramma Geluidsanering
Voor geluid zijn er wettelijke normen voor de geluidbelasting op woningen. Met het systeem van geluidproductieplafonds wordt jaarlijks de geluidproductie van het hele spoornet in kaart gebracht en vergeleken met deze plafonds. Waar nodig worden maatregelen getroffen. Bij circa 15.000 woningen overschrijdt het spoorgeluid nog de maximaal toegestane waarde. Vanuit het Meerjarenprogramma Geluidsanering (MJPG) wordt de geluidsoverschrijding voor deze woningen aangepakt.



3. Extra inzet richting 2030

In de afgelopen periode is via diverse besluiten circa €200-250 miljoen aan extra middelen beschikbaar gesteld om de aanpak onder deze uitvoeringsagenda te versterken. De aanvullende impuls richt zich hoofdzakelijk op maatregelen met een structureel effect voor het spoorgoederenvervoer, de leveringszekerheid en de weerbaarheid van Nederland.

Maatregel	Toelichting
Uitbreiding 740-meterprogramma	Vanuit het Mobiliteitsfonds (voorjaar 2026) is €39 miljoen beschikbaar gesteld om de scope van het 740-meterprogramma uit te breiden met Tilburg Goederen en Deventer. Daarmee zijn de laatste locaties gefinancierd die nodig zijn om de drukste corridors met 740 meter lange treinen te kunnen rijden. Het rijden met 740 meter lange treinen is een eis vanuit TEN-T en een Europese militaire eis (dual-use).
Spoorcapaciteit Maasvlakte verder vergroten	Vanuit de besluitvorming over IJsselmonde (najaar 2025) is €130 miljoen beschikbaar gesteld om de spoorcapaciteit op de Maasvlakte verder te vergroten. Hiervan profiteren niet alleen de terminals op de Maasvlakte, maar ook de in het Nationaal Programma Ruimte voor Defensie aangekondigde nieuwe Host Nation Support terminal (dual-use).
Toekomstbestendigheid Kijfhoek	Vanuit het impulsprogramma Goederenvervoer (najaar 2025) is €30 miljoen beschikbaar gesteld voor maatregelen op Kijfhoek. Doel is om hiermee het wagenladingvervoer nieuw perspectief te bieden en te voorkomen dat dit uit Nederland verdwijnt. Daarnaast wordt bezien hoe Kijfhoek beter ingericht kan worden voor gebruik van het bredere spoorgoederenvervoer en Defensie (dual-use).
Intensiveren internationale samenwerking	Geen dekkingsopgave. De samenwerking met België en Duitsland wordt vernieuwd en binnen de North Sea Baltic corridor wordt de samenwerking op militaire mobiliteit geïntensiveerd.
Procesmaatregelen, digitalisering, onderzoek en innovatie	Vanuit het Impulsprogramma Goederenvervoer is €49 miljoen gereserveerd (najaar 2025) voor het bredere goederenvervoer, inclusief spoor. Concrete besluitvorming over de inzet van middelen vindt plaats in het BO MIRT Goederenvervoercorridors.
Verlaging regeldruk	Geen dekkingsopgave. Hiervoor wordt toegewerkt naar een apart werkprogramma met betrokken partijen.
Voorrang militair vervoer	Geen dekkingsopgave. Het besluit capaciteitsverdeling wordt aangepast, zodat er meer prioriteit gegeven kan worden aan militaire transporten.
Bestendiging Last Mile Spoor Rotterdam	Vanuit de MIRT-middelen Spooraansluitingen Tweede Maasvlakte is circa €7 miljoen beschikbaar gesteld om de Last Mile Spoor pilots op Botlek en Maasvlakte te bestendigen. Uit de pilots is gebleken dat met de inzet van camera's en sensoren de capaciteit op de emplacementen vergroot kan worden zonder aanleg van nieuwe infrastructuur.
Totaal aan extra middelen	**€206-255 miljoen**

4. Bijlage: toelichting op onderliggend beleid

4.1 Een betrouwbaar spoorgoederennetwerk

Basiskwaliteit op orde
Wat: Vanuit het Basiskwaliteitsniveau Spoor wordt door ProRail gewerkt aan het op orde houden van de prestaties van het spoornetwerk.
Bevat een dual-use component: Ja.
Wanneer: Doorlopend richting 2030.

Toekomstbeeld OV 2040
Wat: Binnen het Toekomstbeeld OV 2040 heeft de sector aandacht voor bredere opgaven als netwerkontwikkeling, instandhouding, de stijgende kosten van aanleg- en onderhoudsprojecten, tekorten aan arbeidskrachten en klimaatadaptatie.
Bevat een dual-use component: Ja.
Wanneer: Doorlopend richting 2030.

Beperken hinder van werkzaamheden
Wat: De komende jaren wordt veel aan het spoor gewerkt. Met betere afstemming van werkzaamheden en maatregelen om hinder voor goederenvervoer tijdens buitendienststellingen te beperken, kan de impact worden beperkt.
Bevat een dual-use component: Ja.
Wanneer: Doorlopend richting 2030.

Vitaalaanpak, versterken weerbaarheid
Wat: Het spoor behoort tot onze vitale infrastructuur. Er wordt gewerkt aan het versterken van de weerbaarheid van de spoorinfrastructuur en de partijen die op het spoor actief zijn.
Bevat een dual-use component: Ja.
Wanneer: Doorlopend richting 2030.

Verbeterprogramma Zee–Zevenaar
Wat: Binnen het Verbeterprogramma Zee–Zevenaar wordt gewerkt aan maatregelen die bijdragen aan minder verstoringen en een betrouwbaarder goederenvervoernetwerk tussen Rotterdam en Duitsland.
Bevat een dual-use component: Ja.
Wanneer: t/m 2026.

Blijvende aandacht prestaties havenspoor
Wat: In de Rotterdamse haven wordt gewerkt aan verbeteringen op de Havenspoorlijn, emplacementen en aansluitingen op terminals en bundels. Hiermee wordt de betrouwbaarheid en capaciteit van het goederenvervoer van en naar de haven versterkt.
Bevat een dual-use component: Ja.
Wanneer: Doorlopend richting 2030.

Kansen van wayside train monitoring bezien
Wat: Gekeken wordt naar de mogelijkheden voor de inzet van wayside train monitoring om storingen eerder te signaleren en de betrouwbaarheid en veiligheid van het goederenvervoer te vergroten.
Bevat een dual-use component: Nee.
Wanneer: Stapsgewijs richting 2030.

4.2 Een soepele doorstroming op de corridors

Programma Hoogfrequent Spoor (PHS)
Wat: Binnen PHS worden maatregelen uitgevoerd om het spoor beter te benutten en voldoende ruimte te creëren voor zowel reizigers- als goederenvervoer. Het gaat onder meer om de aanleg van de Boog van Meteren, maatregelen op emplacement Amsterdam-Westhaven en in Uitgeest.
Bevat een dual-use component: Ja.
Wanneer: Gefaseerde uitvoering richting 2030.

Uitrol 740-meterprogramma op corridors
Wat: Sporen worden verlengd bij Rotterdam-Noord, Hengelo, Lage Zwaluwe, Roosendaal, Deventer, Tilburg Goederen en Venlo zodat langere goederentreinen van 740 meter kunnen rijden.
Bevat een dual-use component: Ja.
Wanneer: Gefaseerde uitvoering richting 2030.

Verminderen knelpunten militaire transporten
Wat: Op basis van de rapporten “Tijd om te handelen” en “De reis van de militaire trein” wordt gewerkt aan het verminderen van knelpunten voor militaire transporten op internationale spoorcorridors.
Bevat een dual-use component: Ja.
Wanneer: Gefaseerde uitvoering richting 2030.

Gebruiksvergoeding 2026–2029
Wat: Begin 2026 is de nieuwe periode van de gebruiksvergoeding van start gegaan. Uiterlijk in 2028 wordt een besluit genomen over de gebruiksvergoeding in 2030 en verder. Internationaal zet Nederland zich in voor een meer gelijke toepassing van de gebruiksvergoeding in de lidstaten.
Bevat een dual-use component: Nee.
Wanneer: Periode 2026–2029.

Versterken internationale samenwerking
Wat: Nederland werkt samen met buurlanden en Europese partners aan betere internationale spoorverbindingen, interoperabiliteit en afstemming van werkzaamheden. Er wordt gewerkt aan het versterken van de bilaterale samenwerking met Duitsland, België en Polen en aan het versterken van de internationale samenwerking op militaire mobiliteit binnen de North Sea-Baltic Corridor.
Bevat een dual-use component: Ja.
Wanneer: Doorlopend richting 2030.

Uitrol van ERTMS (eerste tranches)
Wat: Met de uitrol van ERTMS wordt gewerkt aan een veiliger, interoperabeler en efficiënter spoorsysteem dat beter aansluit op Europese goederenvervoercorridors. De eerste tranches richten zich op de Zeeuwse lijn, de Noordelijke lijnen en het traject Kijfhoek-Belgische grens.
Bevat een dual-use component: Ja.
Wanneer: Doorlopend richting 2030.

Capaciteitsverdeling
Wat: Binnen Europa wordt gewerkt aan nieuwe regels voor capaciteitsverdeling op het spoor, met aandacht voor betrouwbaarheid, internationale goederenpaden en efficiënter gebruik van infrastructuur die per 2031 ingaat. In deze uitvoeringsagenda ligt de nadruk op de implementatie. Voor militaire mobiliteit wordt vooruitlopend het besluit capaciteitsverdeling aangepast om meer prioriteit aan militair vervoer te kunnen geven.
Bevat een dual-use component: Ja.
Wanneer: Gefaseerde invoering richting 2030.

4.3 Een efficiënte afwikkeling op de first- en last mile

Uitrol 740-meterprogramma op herkomsten en bestemmingen
Wat: Het 740-meterprogramma wordt verder uitgerold op belangrijke herkomst- en bestemmingslocaties binnen het goederenvervoer. Dit zijn Waalhaven-Zuid, Europoort, Moerdijk en Venlo.
Bevat een dual-use component: Nee.
Wanneer: Gefaseerde uitvoering richting 2030.

Toekomstbestendig gebruik van Kijfhoek
Wat: Er wordt gewerkt aan een toekomstbestendige inzet van Kijfhoek als belangrijk goederenemplacement binnen het spoorgoederennetwerk. Zowel om het wagenladingvervoer nieuw perspectief te bieden als om Kijfhoek optimaler te gebruiken voor het bredere spoor-goederenvervoer en voor militaire mobiliteit.
Bevat een dual-use component: Ja.
Wanneer: Doorlopend richting 2030.

Infraprojecten in de Rotterdamse haven
Wat: In de Rotterdamse haven worden spoorprojecten uitgevoerd die bijdragen aan extra capaciteit, betrouwbaarheid en betere afhandeling van goederenstromen. Dit zijn o.a. het geschikt maken voor treinen van 740 meter van het spoor ter hoogte van de Merseyweg, elektrificatie van een deel van emplacement Europoort, capaciteitsvergroting van het emplacement Waalhaven en elektrificatie van de Distri-Driehoek.
Bevat een dual-use component: Ja.
Wanneer: Gefaseerde uitvoering richting 2030.

Programma Last Mile Spoor
Wat: Binnen het Programma Last Mile Spoor wordt op vier verschillende emplacementen bekeken hoe de planbare capaciteit voor goederentreinen met de inzet van camera's en sensoren vergroot kan worden. Dit betreft Botlek, Maasvlakte West, Moerdijk en Amsterdam Aziëhaven. Voor de eerste twee locaties kunnen de camera's en sensoren worden bestendigd, voor de laatste twee locaties gaat het vooralsnog om een pilot.
Bevat een dual-use component: Ja.
Wanneer: Gefaseerde uitvoering richting 2030.

Processen verbeteren en regeldruk verminderen
Wat: Kansen voor efficiëntere logistieke processen en vermindering van regeldruk worden bezien. Zowel voor het versnellen van militaire transporten als voor het civiele spoorgoederenvervoer.
Bevat een dual-use component: Ja.
Wanneer: Gefaseerde uitvoering richting 2030.

Modal shift aanpak
Wat: Via de modal shift-aanpak wordt ingezet op verschuiving van goederenvervoer van weg naar spoor en binnenvaart. Hiervoor wordt gebruik gemaakt van subsidies voor verladers en van logistieke makelaars.
Bevat een dual-use component: Ja.
Wanneer: 2026-2027.

Kansen van technologische innovaties bezien
Wat: Er wordt gekeken naar technologische innovaties die bijdragen aan slimmer, efficiënter en duurzamer spoorgoederenvervoer. Eind 2026 worden de resultaten van de pilot met Automatic Train Operation (ATO) op de Betuweroute verwacht. Daarnaast wordt er internationaal onderzoek gedaan naar de inzet van Digitale Automatische Koppeling (DAK). Afhankelijk van de uitkomsten worden vervolgstappen bezien.
Bevat een dual-use component: Ja.
Wanneer: Doorlopend richting 2030.

4.4 Een optimaal gebruik van de Betuweroute

Aanleg Boog van Meteren (PHS)
Wat: Met de aanleg van de Zuidwestboog bij Meteren ontstaat een extra verbinding tussen de Betuweroute en Zuid-Nederland. Zo kunnen goederentreinen tussen Rotterdam en Venlo langer over het westelijk deel van de Betuweroute rijden. Dit ontlast de Brabantroute.
Bevat een dual-use component: Ja.
Wanneer: Realisatie voorzien in 2031.

Aanleg derde spoor
Wat: Samen met Duitsland wordt gewerkt aan het derde spoor tussen Emmerich en Oberhausen om de capaciteit richting Duitsland te vergroten. Nederland spant zich in voor spoedige oplevering van het derde spoor.
Bevat een dual-use component: Ja.
Wanneer: Doorlopend richting 2030.

Onderzoek GNOE
Wat: Binnen het traject Goederenroutering Noordoost-Europa (GNOE) wordt onderzocht hoe goederenstromen van en naar Duitsland en Noordoost-Europa zich in de toekomst kunnen ontwikkelen. Eind 2026 worden de uitkomsten verwacht, waarna het vervolg wordt bepaald.
Bevat een dual-use component: Ja.
Wanneer: 2026-2027.

Capaciteitsvergroting Sophiatunnel
Wat: Met maatregelen in en rondom de Sophiatunnel wordt gewerkt aan extra capaciteit voor goederentreinen op de Betuweroute.
Bevat een dual-use component: Ja.
Wanneer: Uitvoering richting 2030.

4.5 Een veilige, duurzame en gezonde leefomgeving

Aanpak spoorgeluid
Wat: Via het Meerjarenprogramma Geluidsanering wordt gewerkt aan maatregelen die bijdragen aan beperking van geluidshinder langs goederenroutes.
Bevat een dual-use component: Nee.
Wanneer: Doorlopend richting 2030.

Inzet omgevingsveiligheid
Wat: Er wordt gewerkt aan een toekomstbestendige aanpak voor omgevingsveiligheid rondom het spoor en het vervoer van gevaarlijke stoffen. Op dit moment loopt er een bestuurlijk traject Robuust Basisnet. Afhankelijk van de uitkomsten wordt het vervolg bepaald, zowel rondom Basisnet als rondom de landelijke aanpak emplacementen.
Bevat een dual-use component: Nee.
Wanneer: Doorlopend richting 2030.

Inzet spoorveiligheid
Wat: Er wordt ingezet op versterking van veiligheid binnen het spoorgoederenvervoer en operationele veiligheid, inclusief overwegen. De nieuwe beleidsagenda spoorveiligheid vormt de basis voor het veiligheidsbeleid de komende jaren.
Bevat een dual-use component: Nee.
Wanneer: Doorlopend richting 2030.

Vervolgaanpak trillingshinder
Wat: Samen met betrokken partijen wordt gewerkt aan onderzoek en maatregelen rondom trillingshinder langs het spoor. De gevolgen en effecten van een landelijk kader spoortrillingen worden in kaart gebracht.
Bevat een dual-use component: Nee.
Wanneer: Doorlopend richting 2030.

Internationale inzet veilig vervoer gevaarlijke stoffen (RID)
Wat: Nederland blijft internationaal inzetten op verdere verbetering van regelgeving rondom veilig vervoer van gevaarlijke stoffen per spoor.
Bevat een dual-use component: Nee.
Wanneer: Doorlopend richting 2030.

Verduurzaming van het spoorvervoer
Wat: Er wordt gewerkt aan verduurzaming van het spoorgoederenvervoer via elektrificatie, innovatie en efficiënter gebruik van infrastructuur.
Bevat een dual-use component: Nee.
Wanneer: Doorlopend richting 2030.

Dit is een uitgave van

**Ministerie van
Infrastructuur en Waterstaat**

www.rijksoverheid.nl/ienw
0800 - 8002

juli 2026