

Antwoord van Gedeputeerde Staten op vragen van

E.D. van Engel (VVD)
H.L. Zilverentant (VVD)
D.P.A.X. van Splunteren (VVD)
(d.d. 15 juli 2026)

Nummer
4447

Onderwerp

Spoorvervoer in Rotterdamse haven loopt tegen grenzen aan.

Aan de leden van Provinciale Staten

Toelichting

Naar aanleiding van berichtgeving over de toenemende capaciteitsproblemen op het spoor in de Rotterdamse haven hebben wij de volgende vragen aan Gedeputeerde Staten.

Uit een recent rapport blijkt dat het spoor in de Rotterdamse haven, met name rond de Botlek en de Waalhaven, tegen zijn grenzen aanloopt. Door de groei van het goederenvervoer staan treinen langer stil, is sprake van inefficiënt gebruik van spoorcapaciteit en zijn uitbreidingsmogelijkheden beperkt. Daarbij wordt gewezen op risico's voor de bereikbaarheid en concurrentiekracht van de Rotterdamse haven. Tevens wordt gesuggereerd dat de haven mogelijk lessen kan trekken uit de organisatie van het goederenvervoer in Antwerpen.

Een goed functionerende spoorverbinding is cruciaal voor de economische kracht van de Rotterdamse haven, de verduurzaming van goederenstromen en een aantrekkelijk vestigingsklimaat voor bedrijven in Zuid-Holland. De geconstateerde knelpunten vragen daarom om een actieve betrokkenheid van provincie, Rijk en havenpartners.

Vragen

Ondergetekende stelt aan het college van Gedeputeerde Staten de volgende vragen:

1. *Is het college bekend met het rapport waaruit blijkt dat het spoornetwerk in de Rotterdamse haven tegen zijn capaciteitsgrenzen aanloopt? Hoe beoordeelt het college de bevindingen uit dit rapport?*

Antwoord

Ja. Het betreft de quickscan naar bundelingsconcepten voor de first- en last-mile bediening op de emplacementen Botlek en Waalhaven, uitgevoerd door Buck Consultants International en VanD Rail Consultancy en op 7 juli 2026 door de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat met de Tweede Kamer gedeeld.

Het college herkent de bevindingen. Ook het provinciaal Knooppuntplan Rotterdam benoemt onvoldoende capaciteit van spooreplacementen en stamlijnen als een van de zes kernopgaven voor het knooppunt Rotterdam.

Het college hecht aan één nuancering die het rapport zelf ook maakt. Het knelpunt is niet uitsluitend een tekort aan spoor, maar voor een belangrijk deel een organisatievraagstuk. Meerdere vervoerders bedienen afzonderlijk dezelfde gebieden, elk met eigen locomotieven, planningen en capaciteitsslots. Dat leidt tot veel losse locomotiefritten, wachttijden en versnipperde afstemming.

2. *Deelt het college de zorg dat beperkingen in de spoorcapaciteit de concurrentiepositie van de Rotterdamse haven en daarmee het economische vestigingsklimaat van Zuid-Holland kunnen schaden? Zo ja, waarom? Zo nee, waarom niet?*

Antwoord

Ja, het college deelt die zorg.

Een betrouwbare en voldoende ruime spoorontsluiting is een vestigingsplaatsfactor. Voor delen van het haven- en industriecomplex, in het bijzonder de chemie in de Botlek en het vervoer van gevaarlijke stoffen, is het spoor bovendien niet eenvoudig vervangbaar door een andere modaliteit.

3. *Welke gevolgen verwacht het college voor bedrijven die afhankelijk zijn van betrouwbaar spoorvervoer van en naar de haven, waaronder logistieke, industriële en chemische bedrijven?*

Antwoord

Het college verwacht vooral gevolgen voor de doorlooptijd, betrouwbaarheid en kosten.

4. *Heeft het college inzicht in de economische schade of gemiste investeringskansen die kunnen ontstaan wanneer de groei van het spoorgoederenvervoer wordt afgeremd?*

Antwoord

Het college beschikt niet over een becijferde raming van de economische schade of van gemiste investeringen die specifiek is toe te schrijven aan beperkingen in de spoorcapaciteit in de Rotterdamse haven. Ook het rapport zelf bevat geen kwantificering in die vorm.

5. *In hoeverre vormen de knelpunten rond de Botlek en Waalhaven volgens het college een risico voor de ambitie om meer goederen duurzaam via spoor te vervoeren in plaats van over de weg?*

Antwoord

Het college beschouwt de first- en last-mile in het havengebied als de bepalende schakel voor de modal-shiftambitie. Een goederentrein die vlot over de Betuweroute rijdt maar vervolgens uren stilstaat bij het bereiken of verlaten van de terminal of het bedrijf, is voor een verlader geen aantrekkelijk alternatief voor de vrachtwagen. In die zin vormen de knelpunten rond de Botlek en de Waalhaven een reëel risico voor de ambitie, temeer omdat het rapport vaststelt dat er op deze locaties nagenoeg geen ruimte is om de infrastructuur uit te breiden.

6. *Welke rol ziet het college voor de provincie bij het verbeteren van de bereikbaarheid van de Rotterdamse haven per spoor?*

Antwoord

De provincie is geen beheerder van of investeerder in het hoofdspoor. Het college ziet voor de provincie wel vier rollen waarin zij daadwerkelijk verschil kan maken.

De eerste is die van agenderende partij. De provincie neemt deel aan het Bestuurlijk Overleg Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport programma Topcorridors (BO MIRT), brengt projectvoorstellen in voor het BO MIRT en agendeert Zuid-Hollandse knelpunten en kansen bij het Rijk en bij ProRail.

De tweede is die van aanjager en medefinancier van studies en pilots. Via het Realisatiepact Rotterdam e.o. financiert en begeleidt de provincie onderzoeken in samenwerking met het Havenbedrijf Rotterdam en het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW). Deze onderzoeken zoals bijvoorbeeld de analyse van het spoorpotentieel vanuit Dutch Fresh Port, kunnen leiden tot investeringsvoorstellen voor het BO MIRT van november 2027.

De derde is die van verbinder via het Realisatiepact Rotterdam e.o., waarin de provincie samenwerkt met het Havenbedrijf Rotterdam. Hierin brengt de provincie de haven, Dutch Fresh Port, Greenport West-Holland en de corridor knooppunten bij elkaar en werkt zij aan de ontbrekende schakels in het intermodale netwerk

De vierde is de ruimtelijke rol. Via de provinciale Omgevingsvisie en Omgevingsverordening en het bedrijventerreinenbeleid kan de provincie sturen op multimodaal ontsloten locaties en op zuinig en selectief ruimtegebruik. In lijn met de Ruimtelijk Economische Visie 2025-2050 zet de provincie schaarse ruimte bij voorkeur in voor bedrijvigheid die bijdraagt aan de gewenste transitie en aan een sterke haven- en greenportstructuur.

7. *Is het college in gesprek met het Rijk, ProRail, het Havenbedrijf Rotterdam en het bedrijfsleven over de geconstateerde capaciteitsproblemen? Zo ja, welke concrete maatregelen worden besproken?*

Antwoord

Ja, dat is het MIRT-programma Topcorridors. Daarin werken het IenW, ProRail, Rijkswaterstaat, de havenbedrijven van Rotterdam, Amsterdam en Moerdijk, North Sea Port en zes provincies waaronder Zuid-Holland samen, in afstemming met de Topsector Logistiek en de Logistieke Alliantie.

Binnen deze samenwerking lopen onder meer de volgende concrete maatregelen op het gebied van spoorcapaciteit:

- Het programma 'Last Mile Spoor', met ProRail als trekker: sensoren, camera's en een planningstool om de bezetting van emplacementen inzichtelijk te maken en extra planbare capaciteit vrij te spelen, met de Botlek en de Maasvlakte als locaties waar de aanpak wordt bestendigd.
- Track together, met het Havenbedrijf Rotterdam als trekker: een pilot waarin vervoerders hun rangeeractiviteiten in het havengebied beter op elkaar afstemmen. Eind 2025 is hiervoor een gezamenlijke overeenkomst ondertekend en is een communicatieplatform ontwikkeld. De pilot loopt in 2026 gedurende negen tot twaalf maanden. Het college verwacht PS na afronding van de pilot te kunnen informeren over de resultaten, naar verwachting in de eerste helft van 2027
- De verkenning van het bundelingsconcept Waalhaven en Botlek, met IenW als trekker. Dit is het onderzoek waarnaar de vraagsteller verwijst.

- Het onderzoek Zeilend Binnenkomen, met IenW als trekker, naar een werkwijze waarbij treinen zonder rangeerlocomotief de terminal oprijden.
- De haalbaarheidsstudie naar treinen van 740 meter op de Botlek, met IenW als trekker, met afronding voorzien in 2027.
- Rail Connected, met het Havenbedrijf Rotterdam en IenW als trekkers: digitalisering van de spoorketen, met onder meer een verwachte aankomsttijd per trein, integraal en dynamisch plannen en het gezamenlijk plannen van terminalslots.
- De internationale pilot vers op spoor, met de provincie Zuid-Holland als trekker: de verstrein tussen Valencia, Rotterdam en Oslo, inclusief monitoring op prestatie-indicatoren. Eind 2026 volgt een besluit over voortzetting.
- De inzet van logistieke makelaars die verladers actief benaderen en helpen om lading van de weg naar het spoor te verplaatsen, en zo bijdragen aan het vullen van bestaande en nieuwe spoordiensten.

8. *Het rapport noemt de mogelijkheid om, naar voorbeeld van Antwerpen, de spoorlogistiek efficiënter te organiseren door een meer gecoördineerde bediening van bedrijventerreinen. Hoe beoordeelt het college deze aanbeveling?*

Antwoord

Het college beoordeelt deze aanbeveling als een serieus te onderzoeken richting en onderschrijft de conclusie van de onderzoekers dat het concept voor Rotterdam kansrijk is.

De aantrekkelijkheid ervan is dat een deel van de winst wordt gezocht in de organisatie van het vervoer en niet uitsluitend in nieuwe infrastructuur. Het sluit ook aan bij de lijn van het Rijk om primair in te zetten op beter benutten van bestaande infrastructuur.

Tegelijk plaatst het college hierbij twee kanttekeningen die ook in het rapport doorklinken. In de eerste plaats is een gecoördineerde bediening geen alternatief voor investeringen in infrastructuur. Het Antwerpse voorbeeld laat zien dat de efficiëntere organisatie daar samengaat met forse investeringen in aanleg, spoorverdubbeling, elektrificatie en beveiliging. Een vergelijkbare aanpak in Rotterdam zal de organisatorische maatregelen daarom moeten combineren met gerichte investeringen in de haveninfrastructuur. In de tweede plaats zijn de Antwerpse ervaringen positief over het concept zelf, maar minder over de uitvoering: de financiële voordelen vielen tegen. Dat kwam doordat er geen harde afspraken waren over de hoeveelheid lading en doordat de aansturing en de rol van de infrastructuurbeheerder niet goed genoeg waren geregeld. Het college ziet dit als een belangrijke les voor een mogelijke aanpak in Nederland.

9. *Welke infrastructurele investeringen zijn volgens het college op korte en middellange termijn noodzakelijk om de groei van het spoorgoederenvervoer in de haven mogelijk te maken?*

Antwoord

Het college benadrukt dat het hier gaat om investeringen waarover het Rijk besluit.

Op korte termijn gaat het vooral om capaciteit en betrouwbaarheid in het havengebied zelf: afronding van de herinrichting van emplacement Waalhaven Zuid, bestending van het programma Last Mile Spoor op de locaties Botlek en Maasvlakte, vergroting van de spoorcapaciteit op de Maasvlakte, en het toekomstbestendig maken van Kijfhoek. Voor deze maatregelen heeft het Rijk middelen gereserveerd, waaronder circa 160 miljoen euro voor de versterking van Maasvlakte en Kijfhoek en circa 7 miljoen euro voor de last mile.

10. *Kan het college aangeven welke projecten momenteel lopen of gepland zijn op het gebied van spoorgoederenvervoer in de Rotterdamse haven, inclusief de verwachte planning en financiering?*

Antwoord

Het college onderscheidt drie categorieën.

Rijksprojecten in en rond het havengebied. Het gaat om de herinrichting van emplacement Waalhaven Zuid door ProRail, de vergroting van de spoorcapaciteit op de Maasvlakte, het toekomstbestendig maken van Kijfhoek, het 740-meterprogramma en het programma Zee-Zevenaar. Planning en financiering zijn een verantwoordelijkheid van het Rijk en ProRail en zijn opgenomen in de Uitvoeringsagenda Spoorgoederenvervoer 2026-2030 en het MIRT.

Projecten binnen het MIRT-programma Topcorridors, waarin de provincie partner is.

De maatregelen genoemd bij vraag 7, gefinancierd uit het programmabudget of uit afspraken in het BO MIRT.

Nieuwe voorstellen voor het BO MIRT Goederenvervoercorridors van november 2026. De provincie Zuid-Holland werkt aan een voorstel voor een verkenning naar een railterminal voor niet-kraanbare trailers in Zuid-Holland, met een looptijd tot en met 31 december 2027 en een indicatief budget van 250.000 euro inclusief btw, verdeeld over een marktanalyse, een locatie- en infrastructuurverkenning en een businesscase met governance en value case. Over de financiering en de verdeling tussen Rijk en regio wordt besloten in het aanstaande BO MIRT.

11. *In hoeverre acht het college de huidige capaciteit van de Betuweroute en de aansluitende haveninfrastructuur voldoende voor de verwachte groei van goederenstromen richting Duitsland en het Europese achterland?*

Antwoord

Het college maakt onderscheid tussen de Betuweroute zelf en de aansluitingen.

De capaciteit van de Betuweroute zelf is niet het knelpunt. Als dedicated goederenlijn vormt zij een sterk punt van de Nederlandse infrastructuur.

Het knelpunt zit in de aansluitingen en de kosten. Aan de Duitse zijde is de capaciteit afhankelijk van het derde spoor tussen Zevenaar en Oberhausen en zijn de treinpakketkosten volgens de benchmark het hoogst van de drie onderzochte landen. Aan de Nederlandse zijde zijn de emplacementen en de first- en last-mile in het havengebied bepalend. Het knelpunt ligt daarmee primair in de aansluitingen, niet in de baanvakcapaciteit van de Betuweroute zelf.

12. *Wat kan de provincie Zuid-Holland daaraan bijdragen?*

Antwoord

Zoals hierboven aangegeven ligt het knelpunt vooral in de aansluitingen en de kosten, en niet in de Betuweroute zelf. Daaraan kan de provincie bijdragen door knelpunten te agenderen binnen Topcorridors en het BO MIRT, door onderzoeken te meefinancieren die de besluitvorming van het Rijk versnellen, door te werken aan ontbrekende schakels zoals terminal- en overslagvoorzieningen, en door cofinanciering te organiseren voor Europese en nationale middelen.

13. *Ziet het college mogelijkheden om met behulp van de binnenvaart een deel van de capaciteitsproblemen op te lossen?*

Antwoord

Ja, voor een deel. Het college ziet de binnenvaart als een belangrijke en deels onderbenutte modaliteit, maar niet als vervanger van het spoor.

De inzet van het college is daarom gericht op een samenhangend multimodaal systeem waarin weg, water en spoor elkaar aanvullen, in plaats van op vervanging van de ene modaliteit door de andere.

14. *Is er mogelijk verder landinwaarts een mogelijkheid om een overslagterrein te creëren?*

Antwoord:

Ja. De provincie werkt aan een voorstel voor het BO MIRT Goederenvervoercorridors van november 2026 voor een verkenning naar een railterminal voor niet-kraanbare trailers in Zuid-Holland, verder landinwaarts gelegen. Dit is een segment waarvoor in Nederland nog geen voorziening met horizontale overslag bestaat, terwijl deze lading nu vrijwel volledig over de weg gaat.

15. *Welke kansen ziet het college om via Europese, nationale of provinciale investeringsprogramma's extra middelen beschikbaar te krijgen voor verbetering van de spoorontsluiting van de haven?*

Antwoord:

Het college ziet op drie niveaus mogelijkheden.

Europees. De Rotterdamse haven en de aansluitende corridors maken deel uit van het TEN-T kernnetwerk. Daarmee komen projecten in beginsel in aanmerking voor cofinanciering uit de Connecting Europe Facility, zowel voor studies als voor investeringen, met specifieke aandacht voor militaire mobiliteit waar veel havenspoorprojecten door hun dual-use karakter bij aansluiten. Een concreet voorbeeld is de aanleg van wacht- en opstelsporen voor 740 meter lange goederentreinen op onder meer het emplacement Rotterdam-Noord.

Nationaal. In het BO MIRT Goederenvervoercorridors van 2026 komen middelen vrij, onder meer voor spoorprojecten, zoals hierboven aangegeven. Daarnaast wordt de modal shift-aanpak in 2026 en 2027 voortgezet, met per jaar 3,5 miljoen euro voor de verschuiving van weg naar water en 1 miljoen euro voor de verschuiving naar spoor.

Provinciaal en regionaal. De provincie draagt binnen het Realisatiepact en het programma Topcorridors bij aan studies, pilots en cofinanciering. Deze bijdragen zijn doorgaans relatief beperkt van omvang, maar zijn vaak wel de sleutel om Rijks- en Europese middelen te ontsluiten, omdat cofinanciering uit de regio veelal een voorwaarde is.



16. *Is het college bereid Provinciale Staten periodiek te informeren over de voortgang van maatregelen die bijdragen aan een toekomstbestendige spoorontsluiting van de Rotterdamse haven?*

Antwoord

Ja. Het college informeert uw Staten hierover langs de reguliere lijnen van de planning- en controlcyclus. Daarnaast zegt het college toe om Provinciale Staten te informeren over de uitkomsten van het BO MIRT Goederenvervoercorridors van november 2026.

Den Haag, 1 september 2026

Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland,
secretaris, voorzitter,

drs. M.J.A. van Bijnen MBA mr. A.W. Kolff