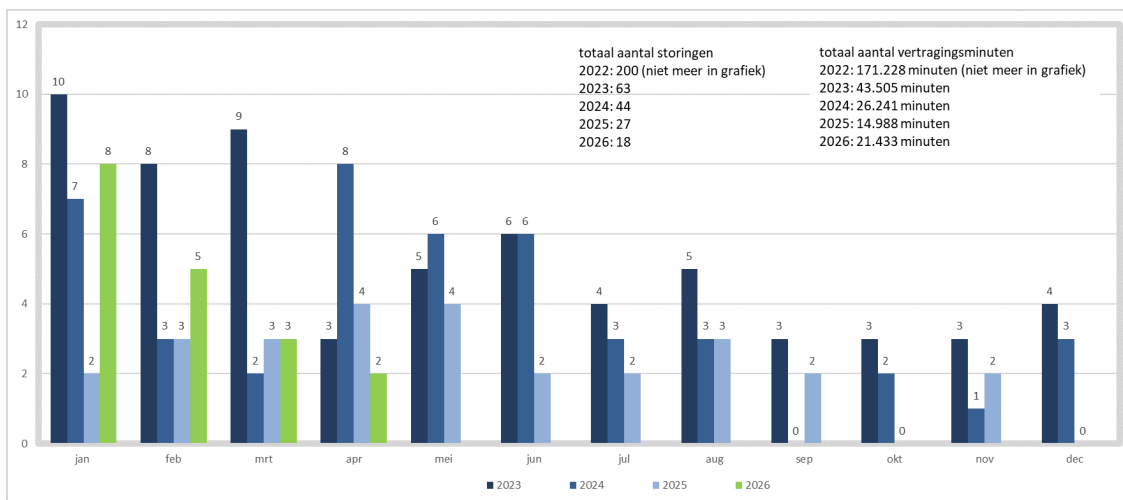


Informatie en achtergronden over spoorgoederenvervoer in de haven van Rotterdam en op de Betuweroute
22 juni 2026 - nr 13



Nachtwerk op Maasvlakte Zuid

Tijdens het blauwdrukweekend met Pinksteren is op de Maasvlakte een betonnen leidingkoker onder het spoor geschoven. Een belangrijke stap in de ontwikkeling van het nieuwe spooreplacement Maasvlakte Zuid. Dankzij deze slimme oplossing kunnen toekomstige kabels en leidingen – bijvoorbeeld voor energietransitie – met minimale hinder onder het spoor worden aangelegd. [Meer lezen](#)



Update Infra op Orde

Hinderrijke storingen

Hierboven staat de grafiek voor 'Zee-Zevenaar'. Deze laat de hinderrijke storingen en vertragsminuten zien per maand en per jaar.

80 weken werk voorbij

Na 80 intensieve weken zijn de grootschalige werkzaamheden van DB InfraGO aan het Derde Spoor tussen Emmerich en Oberhausen afgerond. Er komt weer meer ruimte voor goederentreinen via de Betuweroute en er zijn minder omleidingen nodig via andere routes. De omleidingen via onder meer de Brabanneroute, zorgden de afgelopen periode voor extra hinder voor vervoerders, verladers en omwonenden.

De afronding van de 80-weekse is nog geen eindpunt, want de verdere uitbreiding van het Duitse deel van de Betuweroute duurt naar verwachting nog jaren.

[Lees meer](#)



Interview Rolf Besemer over de Zuidwestboog:

"Alles is nog veel groter dan gedacht"

Vanuit de bouwkeet kijkt technisch projectleider Rolf Besemer uit op de bouw van de Zuidwestboog: een verbinding tussen de Betuweroute en het traject Utrecht-Den Bosch. Rolf is al sinds 2013 bij dit project betrokken. "Ik kijk al zo lang naar de tekeningen. Dan denk je een aardig beeld te hebben van wat het gaat worden. Maar in werkelijkheid is alles nog veel groter dan gedacht."

De bouw van de Zuidwestboog bij Meteren is onderdeel van het [PHS-programma Meteren-Boxtel](#). Het doel: goederentreinen langer over de Betuweroute laten rijden en ze bij Meteren te laten afslaan richting het zuiden. [Lees verder](#)

Demonstraties op de Havenspoorlijn

In mei en juni was het spoor in de haven en op de Betuweroute herhaaldelijk bezet door actiegroepen. Hoewel het demonstratierecht in Nederland een groot goed is, is het betreden van het spoor gevaarlijk en heeft het grote gevolgen voor bedrijven in de goederensector.

De impact strekt zich uit over de gehele logistieke keten, van industrie en havens tot internationale handel. De directe schade voor spoorgoederenvervoerders alleen al wordt geschat op €100.000 tot €250.000 per uur. Daarnaast komt de reputatie van Nederland als betrouwbare logistieke toegangspoort onder druk te staan, met risico op blijvend verlies van lading en investeringen.

ProRail blijft in gesprek met overheden en politie om acties weg te houden van het spoor.



Project in beeld: Onderhoud aan Dintelhavenspoorbrug

Deze stalen boogbrug in Europoort is onderdeel van de Havenspoorlijn. Er rijden veel zware goederentreinen over de brug, van en naar de haven. Het is dus belangrijk dat de brug goed wordt onderhouden. Dat gebeurde in het lange, warme Pinsterweekend. Er reden geen treinen en dus konden de 'rope access' specialisten van Gelders Staalstraal- en schildersbedrijf ontroesten, vuil verwijderen en nieuwe verflagen aanbrengen. Zo'n 20 man hangen tegelijkertijd in de constructie om het werk tijdig af te krijgen. Een indrukwekkend schouwspel. Meer over deze klus op grote hoogte op [Acrobaten met verfblikken op de Dintelhavenbrug | ProRail](#)



Kort nieuws

Campagne Spoorgoederen: t Spoor dekt de lading

We hebben een online campagne ontwikkeld om het belang van spoorgoederenvervoer voor Nederland onder de aandacht te brengen. Goederenvervoer per trein is: duurzaam, snel, veilig en noodzakelijk voor het draaiend houden van de Nederlandse economie. Je ziet de items voorbijkomen op social media. Of kijk op [Het spoor dekt de lading | ProRail](#)

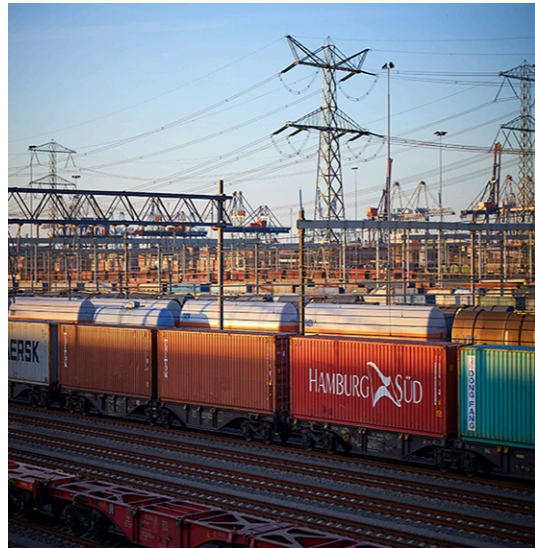
Netverklaring 2027

De tarieven voor het gebruik van het spoor stijgen in 2027 licht, in lijn met de inflatie. Tegelijk werkt ProRail aan nieuwe meerjarige afspraken (2027–2029) met vervoerders voor meer stabiliteit en minder administratieve lasten. Deze wijzigingen zijn opgenomen in de Netverklaring 2027. [Lees meer.](#)



Benchmark kosten goederenvervoer

Uit de benchmark van ProRail en Havenbedrijf Rotterdam blijkt dat de kosten voor spoorgoederenvervoer in Nederland hoger liggen dan in België en Duitsland. Dit komt niet door hogere basistarieven, maar doordat in Nederland geen subsidies worden verstrekt op het gebruik van spoorinfrastructuur. In België ontvangen vervoerders bijvoorbeeld een vergoeding per treinkilometer en in Duitsland wordt een aanzienlijk deel van de kosten gecompenseerd. Hierdoor zijn de netto kosten daar lager. De verschillen hebben invloed op onze concurrentiepositie en spelen een rol bij de keuze van vervoerders voor routes en havens. ProRail brengt met partijen als HbR de kostenverschillen in kaart om de politiek duidelijk te maken wat de impact is op de concurrentiepositie. [Lees het volledige rapport.](#)



De volgende nieuwsbrief verschijnt 8 september. Mail opmerkingen over deze nieuwsbrief en suggesties voor de volgende naar redactiespoorgoederen@prorail.nl

En heb je een collega voor wie deze nieuwsbrief ook interessant zou kunnen zijn? Maak hem of haar dan attent op [de inschrijving voor de nieuwsbrief via prorail.nl](#)

Over deze nieuwsbrief

[Afmelden >](#)

[Afmelden voor alle communicatie >](#)

Over ProRail

[Veelgestelde vragen >](#)

[Contact >](#)

[Disclaimer](#)

[Privacy >](#)

© 2026 ProRail BV | Postbus 2038 | 3500 GA Utrecht

ProRail

Verbindt. Verbetert. Verduurzaamt.