

Vergaderjaar 2025–2026

29 984

Spoor: vervoer- en beheerplan

Nr. 1284

LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

Vastgesteld 13 mei 2026

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft een aantal vragen voorgelegd aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat over de brief van 19 februari 2026 inzake de afspraken met België over spoordossiers (Kamerstuk 29 984, nr. 1276).

De Staatssecretaris heeft deze vragen beantwoord bij brief van 13 mei 2026.

Voorzitter van de commissie,
Huizenga

Adjunct-griffier van de commissie,
Meedendorp

Vraag 1

Hoeveel budget heeft u achter de hand om deze dossiers ook daadwerkelijk ter hand te nemen? Gaarne een uitsplitsing per dossier van behoefte en beschikbaarheid.

Antwoord 1

lenW werkt op spoordossiers reeds goed samen met de Belgische FOD Mobiliteit en kabinet Crucke, zoals vastgelegd tijdens de Thalassatop van 2022. Voor diverse dossiers zijn hier ook al financiële kaders voor. Met de gezamenlijke verklaring van 18 februari jl. is afgesproken dat de samenwerking gecontinueerd en verder geïntensiveerd wordt. Waar nodig wordt ingespeeld op nieuwe thema's en dossiers, zoals bijvoorbeeld militaire mobiliteit of de Brainport-Brusselverbinding. De uitwerking zal komende periode plaatsvinden, inclusief eventueel benodigde aanvullende financiering.

Vraag 2

Welke concrete mijlpalen en tijdspaden zijn voor elk van de genoemde spoordossiers afgesproken en op welke momenten worden besluitvorming en realisatie uiterlijk verwacht?

Antwoord 2

In de gezamenlijke verklaring is afgesproken dat de vervolgstappen rond de zomer van 2026 zullen worden bepaald. Het doel is om deze te bestendigen tijdens een volgende Thalassatop.

Vraag 3

Welke rolverdeling en verantwoordelijkheden zijn tussen Nederland en België vastgelegd per dossier, met name ten aanzien van financiering, projectleiding en besluitvorming?

Antwoord 3

Zoals in de verklaring aangegeven vindt de komende periode de nadere uitwerking en concretisering plaats. Daarbij worden ook definitieve afspraken gemaakt over financiering, projectleiding en besluitvorming. Daarbij wordt zoveel mogelijk aangesloten bij bestaande afspraken hierover, onder meer ook zoals vastgelegd in de afspraken uit 2022. Uitgangspunt zijn de eigen verantwoordelijkheden als lidstaat en in de rol richting vervoerders en infrabeheerders.

Vraag 4

Wat is nog nodig na de gezamenlijke verklaring met België om de startbeslissing voor het project Rail Gent-Terneuzen te kunnen nemen?

Antwoord 4

Met deze gezamenlijke verklaring in de hand werken Nederland en België verder aan de benodigde projectafspraken. Deze concrete projectafspraken zijn nodig voordat een MIRT-startbeslissing genomen kan worden.

Vraag 5

Wanneer verwacht u de startbeslissing voor het project Rail Gent-Terneuzen daadwerkelijk te kunnen nemen?

Antwoord 5

Hiervoor zijn allereerst concrete projectafspraken nodig met België. Daarover is lenW op dit moment in gesprek met de Belgische overheid. Zodra projectafspraken zijn gemaakt, kan de startbeslissing worden genomen.

Vraag 6

Op welke manier worden regio's en havenbedrijven betrokken bij het bepalen van de gewenste toekomstige spoorontwikkelingen inzake grensoverschrijdend vervoer tussen Nederland en België?

Antwoord 6

Zoals aangegeven in de verklaring wordt erkend dat de rol en betrokkenheid van regionale overheden belangrijk is voor de verankering in de regionale structuren en voor het draagvlak voor ingrijpende projecten. Daarom worden, indien relevant, regionale overheden zoals gewesten en provincies uitgenodigd om deel te nemen aan de werkgroepen. Bij het project Rail Gent-Terneuzen is het havenbedrijf North Sea Port opgenomen in de reguliere governance en is dus nauw betrokken. IenW heeft daarnaast regelmatig (hoog)ambtelijk en bestuurlijk contact met de provincie Zeeland over dit dossier.

Vraag 7

Hoeveel geld is er naar schatting de komende jaren nodig om het spoornetwerk tussen Nederland en België te verbeteren?

Antwoord 7

Op diverse projecten zijn al financiële afspraken gemaakt of in de maak, zoals bijvoorbeeld Rail Gent-Terneuzen. Op andere projecten wordt gestudeerd op de mogelijkheden voor verbetering en financiële impact daarvan.

Vraag 8

Hoeveel middelen zijn er in het regeerakkoord beschikbaar gesteld voor het versterken van het spoorvervoer naar België?

Antwoord 8

In het coalitieakkoord zijn hiervoor geen specifieke middelen vrijgemaakt.

Vraag 9

Wat is de planning die past bij de ambities die in de afspraken met België zijn gemaakt? Kan worden toegelicht hoe deze planning tot stand is gekomen?

Antwoord 9

Zoals in de verklaring aangegeven vinden de komende periode de nadere uitwerking en concretisering plaats. Daarbij worden ook definitieve afspraken gemaakt over de planning.

Vraag 10

Bent u van plan om ook met Duitsland afspraken te gaan maken over het verbeteren van het internationaal spoorvervoer?

Antwoord 10

Met Duitsland wordt reeds samengewerkt op basis van de «Joint Declaration of Intent (JDOI) German-Dutch cooperation on cross-border rail freight», specifiek voor goederenvervoer. Zoals in de Beleidsbrief¹ aangekondigd werk ik aan de verbreding van de bestuurlijke afspraken met Duitsland. Op diverse grensoverschrijdende railprojecten is ook samenwerking, zowel met het Duitse Bundesministerium als met de aanliggende Länder. Eind 2025 is met de Tweede Kamer een analyse

¹ Kamerbrief «Beleidsbrief Infrastructuur en Waterstaat: Nederland bereikbaar, schoon, veilig en economisch sterk houden» (Kamerstuk 36 800 XII, nr. 34)

gedeeld van ProRail, waarin onder meer de mogelijkheden voor verbetering van verbindingen richting Duitsland uiteen zijn gezet².

Vraag 11

Wat gaan treinreizigers de komende kabinetsperiode concreet merken van de gemaakte afspraken met België?

Antwoord 11

De afgelopen jaren zijn reeds diverse verbeteringen tot stand gebracht, ook als onderdeel van de bestaande afspraken. Zo is de Drielandentrein gaan rijden en is ook de IC Amsterdam-Brussel meer frequent en sneller gaan rijden. Daarnaast is wordt onderzocht waar verdere verbeteringen mogelijk zijn voor de treinreiziger door middel van versnelling of hogere frequentie. De komende periode wordt gewerkt aan besluitvorming.

Vraag 12

Welk specifiek budget is er aan deze gezamenlijke verklaring gekoppeld, en hoe is de verdeling van de investeringskosten tussen Nederland en België vastgelegd?

Antwoord 12

Zoals ook aangegeven in het antwoord op vraag 7 zijn op diverse projecten al financiële afspraken gemaakt of in de maak, zoals bijvoorbeeld Rail Gent-Terneuzen. Op andere projecten wordt gestudeerd op of gewerkt aan de mogelijkheden voor verbetering en financiële impact daarvan.

Vraag 13

Op welke wijze wordt de regie verdeeld tussen het Rijk en de regionale overheden (zoals de provincie Noord-Brabant voor de Brainport-Brussellijn), en wie is uiteindelijk financieel verantwoordelijk voor de uitvoering?

Antwoord 13

Zoals aangegeven in het antwoord op vraag 3 en in de verklaring vinden de komende periode de nadere uitwerking en concretisering plaats. Daarbij worden ook definitieve afspraken gemaakt over financiering, projectleiding en besluitvorming. Daarbij wordt zoveel mogelijk aangesloten bij bestaande afspraken hierover, onder meer ook zoals vastgelegd in de afspraken uit 2022. Uitgangspunt zijn de eigen verantwoordelijkheden als lidstaat en in de rol van opdrachtgever richting vervoerders en infrabeheerders. Zoals ook aangegeven in het antwoord op vraag 7 zijn op diverse projecten al financiële afspraken gemaakt of in de maak, zoals bijvoorbeeld Rail Gent-Terneuzen. Op andere projecten wordt gestudeerd op de mogelijkheden voor verbetering en financiële impact daarvan.

Vraag 14

Wat is de huidige operationele status van de Drielandentrein? Wordt er inmiddels op het volledige traject gereden zonder technische of infrastructurele beperkingen?

Antwoord 14

De Drielandentrein rijdt in het algemeen zoals beoogd op het gehele traject Aachen-Heerlen-Maastricht-Liège Guillemins en vice versa. Door (geplande) werkzaamheden in Duitsland en door stakingen in België was het de afgelopen periode niet mogelijk zonder hinder te rijden. Behoudens deze (externe) oorzaken is de betrouwbaarheid van de verbinding sinds de

² Bijlage «Advies ProRail over Internationaal reizigersvervoer van en naar Nederland» bij Kamerstuk 29 984, nr. 1266.

start fors verbeterd, hoewel met name op het traject van en naar Duitsland nog achter blijft bij de (Nederlandse) normen.

Vraag 15

Welke concrete deadlines zijn er afgesproken voor de besluitvorming rondom het 3RX-dossier, en welke specifieke procedurele hindernissen worden er momenteel met de Belgische en Duitse partners besproken?

Antwoord 15

Voor het 3RX-dossier is lenW momenteel in afwachting van een door België toegezegd voorstel voor de vervolgfase. Zodra lenW dat voorstel heeft ontvangen zal de Tweede Kamer nader worden geïnformeerd.

Vraag 16

Gelet op het feit dat u «onafhankelijk van andere dossiers» tot versnelling wil komen bij Rail Gent-Terneuzen: betekent dit dat de financiering voor dit project is losgekoppeld van de bredere discussies over de sluis bij Terneuzen of andere grensoverschrijdende infra?

Antwoord 16

De Nederlandse financiering voor het project Rail Gent-Terneuzen is reeds gereserveerd vanuit het pakket Wind in de Zeilen en het Nationaal Groeifonds, en staat los van bredere discussies of andere dossiers tussen Nederland en België.

Vraag 17

Wat is de concrete streefdatum voor de start van de bouw en de ingebruikname van deze verbinding nu er sprake is van een «impuls»?

Antwoord 17

Op dit moment is er nog geen concrete datum te noemen waarop de bouw zou kunnen beginnen. Een eerste planning zal, zoals gebruikelijk, onderdeel zijn van de MIRT-verkenning. De verwachting is dat een eventuele MIRT-realisatiefase niet vóór 2030 start.

Vraag 18

Zijn Franse en Duitse collega's ook betrokken bij de afspraken en overleggen tussen België en Nederland, gelet op het feit dat de economische verbondenheid van de gehele delta tussen Hamburg en Le Havre wordt benadrukt in brief?

Antwoord 18

De verklaring is getekend door Nederland en België. Bij de gesprekken wordt meegenomen hoe de gehele Delta van Le Havre tot Hamburg verbonden is. Indien er implicaties zijn bij nadere voorstellen voor Frankrijk of Duitsland zal het gesprek met hen worden verbreed. Met Frankrijk en Duitsland wordt al wel actief samengewerkt in het kader van de European Transport Corridor North Sea Rhine Mediterranean.

Vraag 19

Hoe passen de gemaakte afspraken met België binnen de bestaande ambities van het TEN-T en internationaal treinvervoer? Is er sprake van een treinverbinding van Le Havre naar Hamburg, via Hamont-Weert? En waar precies komt deze verbinding door Nederland?

Antwoord 19

De gemaakte afspraken passen goed in de ambities van het TEN-T netwerk en het komende Connecting Europe Facility voor de periode 2028–2034. Met tussen België en Nederland goed voorbereide plannen voor grensoverschrijdend vervoer (bijvoorbeeld capaciteitsuitbreiding

Gent-Terneuzen of Amsterdam – Brussel) wordt ook de kans op Europese financiering hoger. Voor de achterlandverbindingen van de havens op de Le Havre – Hamburg range zijn er wel gemeenschappelijke belangen bij het bevorderen van voldoende spoorcapaciteit, de Nederlands-Belgische samenwerking zal daaraan bijdragen.

Vraag 20

Is er sprake van alleen goederenvervoer of ook van personenvervoer? Zou via Hamont-Weert de Brabantroute kunnen worden ontzien waardoor er minder treinen met vervoer gevaarlijke stoffen door de Brabantse en Venlose binnensteden rijden? Welke afspraken voorziet u met betrekking tot goederen- en personenvervoer op de Brainport-Brussellijn?

Antwoord 20

De verklaring heeft betrekking op zowel personen- als goederenvervoer. In Nederland (en ook in België) wordt het spoor integraal en intensief gebruikt voor verschillende treindiensten en zijn soms ook afwegingen nodig daartussen. In de afweging per corridor zal dit ook een plaats moeten krijgen, rekening houdend met de Europese verordening capaciteit spoorweginfrastructuur. In de studies rond Weert-Hamont wordt op dit moment geen rekening gehouden met goederenrouting, mede ook vanwege de benodigde investeringen en het feit dat deze verbinding een Natura2000-gebied doorkruist.

Vraag 21

Welke vervolgstappen liggen er in het vooruitzicht? Kan de Kamer worden geïnformeerd over de uitkomsten van het bestuurlijk overleg dat tenminste één keer per jaar tussen beide landen plaatsvindt om de voortgang van de spoorse afspraken te bespreken? Wat is de Nederlandse inzet hierbij? En worden regionale partners, zoals de gemeente Eindhoven, hierbij betrokken?

Antwoord 21

Zoals ook aangegeven in het antwoord op vraag 3 en in de verklaring vinden de komende periode de nadere uitwerking en concretisering plaats. Daarbij worden ook definitieve afspraken gemaakt over financiering, projectleiding en besluitvorming. Daarbij wordt zoveel mogelijk aangesloten bij bestaande afspraken hierover, onder meer ook zoals vastgelegd in de afspraken uit 2022. Uitgangspunt zijn de eigen verantwoordelijkheden als lidstaat en de rol richting vervoerders en infrabeheerders.

Met de verklaring wordt een versterking van de samenwerking beoogd. De te maken afspraken zullen zien op een invulling van die versterking, waarbij gedacht wordt aan werkgroepen op concrete dossiers. De Kamer zal worden geïnformeerd over het politieke overleg waar de voortgang van de werkgroepen besproken zal worden. Zoals ook aangegeven in het antwoord op vraag 6 en in de verklaring wordt erkend dat de rol en betrokkenheid van regionale overheden belangrijk is voor de verankering in de regionale structuren en voor het draagvlak voor ingrijpende projecten. Daarom worden, indien relevant, regionale overheden zoals gewesten en provincies uitgenodigd om deel te nemen aan de werkgroepen.

Vraag 22

Wat betekent de passage «Ondertekenaars spreken af om de samenwerking tussen het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en de Federale overheidsdienst voor Mobiliteit en Vervoer op meerdere spoordossiers te intensiveren en te versnellen door deze meer vanuit een integrale en brede blik te benaderen» concreet?

Antwoord 22

Er is geconstateerd dat er door IenW en de Belgische FOD Mobiliteit al goed wordt samengewerkt op dossiers. Tegelijkertijd wordt erkend dat er ook nieuwe uitdagingen zijn op uiteenlopende dossiers zoals militaire mobiliteit. Met deze verklaring is afgesproken om de goede samenwerking te continueren maar ook in te spelen op de kansen voor het versterken van grensoverschrijdende mobiliteit tussen grensregio's. Dit wordt gedaan met een integrale blik met als doel om de uitdagingen effectief en versneld aan te pakken en op te lossen.

Vraag 23

Wat is de kabinetsinzet voor het aanvullend en concreet afsprakenkader dat rond de zomer van 2026 gereed zou moeten zijn?

Antwoord 23

Zoals ook aangegeven in het antwoord op vraag 21 wordt met de verklaring een versterking van de samenwerking beoogd. De te maken afspraken zullen zien op een invulling van die versterking, waarbij gedacht wordt aan werkgroepen op concrete dossiers.

Vraag 24

Kan er een stand van zaken worden gegeven over hoe de afspraken uit de Thalassa Top in 2022 inmiddels ter hand zijn genomen?

Antwoord 24

Via verschillende voortgangsbrieven internationaal spoor is de Tweede Kamer regelmatig geïnformeerd over de voortgang op specifieke onderdelen uit de verklaring. De start van de Drielandentrein en de versnelling en frequentieverhoging van de IC Amsterdam-Brussel zijn belangrijke verbeteringen voor de treinreiziger. Rond Rail Gent-Terneuzen werken we toe naar een startbeslissing komend jaar. Op Weert-Hamont zijn diverse studies uitgevoerd om te verkennen wat technisch en financieel gezien mogelijk is. Naast de specifieke projecten ligt de meerwaarde ook in de regelmatige onderlinge afstemming en kennisuitwisseling.

Vraag 25

Wat is uw inzet voor het verbeteren van de coördinatie en de uitrol van het European Rail Traffic Management System (ERTMS)?

Antwoord 25

Met België wordt structureel overleg gevoerd over de uitrol van ERTMS. In dit overleg nemen de ministeries en infrastructuurmanagers van beide landen deel, zodat makkelijk afspraken gemaakt kunnen worden over de aansluiting van ERTMS aan weerszijden van de grens. Belangrijke onderwerpen zijn op dit moment de HSL en de planning van de ERTMS uitrol op de Roosendaal – Essen lijn (onderdeel uitrol tranche 1). De komende periode wordt dit contact daarom geïntensiveerd.

Vraag 26

Wat is uw inzet voor de capaciteitsuitbreiding voor personenvervoer per trein en verbetering van de bestaande verbindingen tussen België en Noord-Brabant (Antwerpen-Rosendaal, Amsterdam-Brussel, enz.)?

Antwoord 26

Op verschillende verbindingen onderzoekt IenW met de regio en Belgische partners welke kwaliteitsimpulsen mogelijk en opportuun zijn. Dit gaat vaak niet eens over extra infrastructuur, maar vooral over welk aanbod past bij de huidige en de te verwachten vervoersvraag. In de

afspraken in het verlengde van de intentieverklaring zal per verbinding een aanpak worden geschetst.

Vraag 27

Wat is uw inzet voor de verbetering van de bestaande grensoverschrijdende verbindingen tussen België en de Nederlandse provincie Limburg (Drielandentrein, Weert-Hamont, enz.) en over de mogelijkheden voor de herinrichting van momenteel niet-functionele verbindingen, zoals Hasselt-Maastricht?

Antwoord 27

Ook op de grensoverschrijdende verbindingen tussen Limburg en België wordt onderzocht welke verbeteringen mogelijk en opportuun zijn. Hierbij wordt aangesloten op lopende gesprekken tussen IenW en partners over bijv. de spoorbrug bij Maastricht en 3RX, zie hierboven.

Vraag 28

Wat is uw inzet voor het opstarten van reflecties en/of studies met betrekking tot de ontwikkeling van verbindingen tussen België en de Nederlandse provincie Noord-Brabant (Brainport-Brussel)?

Antwoord 28

Zoals ook aangegeven in het antwoord op vraag 3 en in de verklaring vinden de komende periode de nadere uitwerking en concretisering plaats. Daarbij worden ook definitieve afspraken gemaakt over financiering, projectleiding en besluitvorming. Daarbij wordt zoveel mogelijk aangesloten bij bestaande afspraken hierover, onder meer ook zoals vastgelegd in de afspraken uit 2022.

Vraag 29

Wat is uw inzet bij de afspraak over het aan beide zijden van de grens werken aan het oplossen van de knelpunten die een belemmering vormen voor de ontwikkeling van lokale grensoverschrijdende netwerken? En welke knelpunten ziet u nu?

Antwoord 29

Het doel van de gezamenlijke verklaring is om de samenwerking te verstevigen en versnelling aan te brengen op spoordossiers. In dat kader zie ik het belang van het oplossen van belemmerende knelpunten aan beide zijden van de grens. Tijdens de bijeenkomst rond de zomer zullen concretere afspraken worden gemaakt, waarin ook de knelpunten worden gezien.

Vraag 30

Wat is uw inzet bij het, in lijn met de afspraken van het pentagonale ministersoverleg van juni 2023, uitwerken van de nodige stappen ten behoeve van de ontwikkeling van een verbinding tussen de haven van Antwerpen en het Duitse Ruhrgebied (3RX)?

Antwoord 30

Voor het 3RX-dossier is Nederland momenteel in afwachting van een door België toegezegd voorstel voor de vervolgfase. Zodra dat voorstel is ontvangen, wordt de Tweede Kamer nader geïnformeerd.

Vraag 31

Wat is uw inzet bij het zetten van concrete stappen om het spoorgoederenvervoer tussen de havens van Gent en Terneuzen structureel te verbeteren? En ziet u hierbij ook mogelijkheden voor passagierstreinen?

Antwoord 31

Mijn inzet is het starten van de gezamenlijke en integrale verkenning Rail Gent-Terneuzen samen met België. De maatregelen die daaruit voortkomen, zullen het mogelijke, toekomstig passagiersvervoer niet onmogelijk maken. Op dit moment zijn daar echter geen concrete plannen voor.

Vraag 32

Wat is uw inzet bij het vergroten van de weerbaarheid en van de capaciteit voor grensoverschrijdende militaire mobiliteit?

Antwoord 32

België en Nederland spelen met de diverse Noordzeehavens een belangrijke rol in Host Nation Support als aankomstplekken voor militair materieel en personeel en als startpunt voor internationale militaire corridors richting Oost-Europa. In het recente rapport «Tijd om te handelen»³ is uiteengezet welke opgaven Nederland heeft om het spoor voldoende weerbaar te maken en om toenemende militaire transporten goed te kunnen blijven accommoderen. Eén van de aanbevelingen richt zich op het efficiënter maken van onze grensovergangen door dienstregelingen beter op elkaar af te stemmen en interoperabiliteitsproblemen, zoals het wisselen van locomotieven en machinisten, te verminderen. Daarnaast kunnen we als landen met een vergelijkbare taak van elkaar leren en liggen er kansen om de aanpak op elkaar af te stemmen, zowel bilateraal als in corridorverband binnen de internationale rail freight corridor North Sea Baltic.

Vraag 33

Wat is uw inzet bij het vergroten van de efficiëntie van het vervoer per spoor (bijvoorbeeld via autonoom vervoer)?

Antwoord 33

Vanaf 2025 is, in kader van de in 2019 getekende Joint Declaration Rail Freight tussen Nederland en Duitsland, de pilot Automatic Train Operation op de Betuweroute van start gegaan. O.a. ProRail en DB Cargo werken daar intensief samen. Autonoom rijden heeft in potentie een positieve impact op het energiegebruik benodigd voor spoorvervoer, de benutting van de infrastructuur en de betrouwbaarheid van het vervoer. Als er eind 2026 meer inzicht is op de resultaten van de pilot wil ik samen met Duitse partners nagaan hoe hier proactief vervolg aan kan worden gegeven, ook in Europees kader.

Vraag 34

Wat is uw inzet voor de coördinatie van de strategische richtsnoeren ten aanzien van capaciteitsverdeling conform de nieuwe EU-verordening capaciteit?

Antwoord 34

Mede op Nederlands initiatief is een groep van lidstaten begonnen met uitwerken van een procedure hoe de lidstaten de strategische richtsnoeren van capaciteitsverdeling gaan coördineren. Mijn inzet is gericht op een transparante procedure waarbij de lidstaten voldoende aantrekkelijke capaciteit voor internationaal personen- en goederenvervoer per spoor garanderen die door de gemeenschappelijke infrastructuurbeheerders wordt aangeboden. Ik verwacht dat daarvoor in 2027 de eerste coördinatieronde tussen de lidstaten zal moeten worden uitgevoerd.

³ Bijlage «Adviesrapport impactanalyse Weerbaarheid en Militaire Mobiliteit van het Nederlandse spoor» bij Kamerbrief 30 821, nr. 321.