

# FORWARD

het magazine van Rail Cargo

2026

## THE ART OF RAIL FREIGHT

De kunst van het Spoorgoederenvervoer

## INTERVIEWS

Kristian Schmidt, Marieke Koekkoek,  
Mike van der Kooij,  
Robbe van Grembergen,  
Daan van de Kar

## SPOOR IN CIJFERS

Nationaal en internationaal

## DAG VAN DE TREINMACHINIST

Primeur in Nederland



**Rail Cargo**

information Netherlands

# Inhoud

Voorwoord Caroline Koiter, directeur Rail Cargo



**3** Voorwoord  
Caroline Koiter  
Directeur Rail Cargo

**4** Terugblik 2025  
Waar zijn we trots op

**6** Interview  
Kristian Schmidt  
Directeur Land Transport  
DG MOVE

**8** Terugblik  
Spoorcongres  
The Art of Rail Freight

**10** Spoor in cijfers  
Nationaal en internationaal

**14** Interview  
Marieke Koekkoek  
Rail Person of the Year

**16** The Future is ours  
Aan de slag!

**18** Interview  
Robbe van Grembergen  
Rail Talent of the Year

**20** Agenda 2026

**21** Promotie in de havens

**22** Mijlpalen  
Zijn er om te vieren

**24** The Future is ours  
10 redenen om voor het  
spoorgoederenvervoer te kiezen

**26** Interview  
Mike van der Kooij  
Rail Shipper of the Year

**28** Dag van de Machinist  
Machinisten in de spotlights

**30** Interview  
Daan van de Kar  
Rail Trainee of the Year

**32** Studentenaanbod

**33** Making the  
Connection

**34** Our stakeholders



## Op de cover

Foto gemaakt door:  
Stefan Verkerk

## COLOFON

Forward is het magazine van Rail Cargo  
Rail Cargo is het informatieplatform voor  
al uw transportoplossingen via het spoor.  
Oplage 500 exemplaren.

Rail Cargo Information Netherlands  
Postbus 10099, 1004 AB Rotterdam  
T 010-2042111, [www.railcargo.nl](http://www.railcargo.nl)

Aan de inhoud van dit magazine kunnen geen rechten  
worden ontleend. Wilt u een reactie geven op de  
inhoud van Forward of zoekt u nader contact dat  
kan via 010-2042111 of [info@railcargo.nl](mailto:info@railcargo.nl)

Bladmanagement, ontwerp en druk  
Ever idee | [www.ever-idee.nl](http://www.ever-idee.nl)

Op 1 oktober 2020 maakte ik mijn start bij Rail Cargo. Dat betekent dat mijn eerste jubileum erop zit. Met alles wat er in de wereld gebeurt, lijkt de covidpandemie alweer iets uit een ver verleden. Het maakte dat mijn eerste kennismaking met alle deelnemers op afstand was, maar het betekende niet dat het afstandelijk was. Iedereen gaf me een welkom gevoel, dat ik heb vertaald om vanuit Rail Cargo, samen met het bestuur en samen met deelnemers, het spoorgoederenvervoer van zijn beste kant te laten zien. Te bouwen aan nieuwe relaties en ook letterlijk grenzen over te steken om daarmee onze horizon te verbreden.

## Weerbaar zijn betekent hoe je omgaat met tegenslag

Vol enthousiasme begon ik te bouwen aan de opgave die op tafel lag toen ik startte. Staatssecretaris Stientje van Velthoven steunde de spoorgoederensector in haar ambitie om een groei door te maken van 40 naar 60 miljoen ton in 2030. Het paste in de duurzaamheidsambities van het kabinet destijds en is nog altijd een ambitie die ik persoonlijk onderschrijf en waar ik me hard voor maak.

De realiteit is echter veel weerbarstiger. Na covid volgden nog andere disruptieve verstoringen, met als hoogtepunt het uitbreken van de oorlog tussen Rusland en Oekraïne. Aanvankelijk ving het spoorgoederenvervoer via solidarity lanes klappen op. Om de energievoorziening in Duitsland en Polen zeker te stellen, werden extra kolentreinen gereden. Ook werd het graan vanuit Oekraïne per spoor vervoerd. Maar we zijn nu meer dan vier jaar verder en op geopolitiek gebied zijn er nog veel meer verschuivingen gaande. Evenwichten kantelen, economisch én democratisch, met alle gevolgen van dien, ook voor de logistiek.

We moeten weerbaar zijn: robuust en voorbereid op het ergste. Voor mijn gevoel doet de sector dit al jaren, maar elke keer komt er een uitdaging bovenop. Steeds hogere kosten voor de infrastructuur, met



enige regelmaat demonstranten op het spoor, werkzaamheden aan het spoor, sneeuw die de vervoerders in de kou laat staan. Het is een optelsom waardoor verladers weer meer voor wegtransport kiezen, de zogenoemde reverse modal shift.

Weerbaar zijn betekent hoe je omgaat met tegenslag. Oplossingsgericht blijven. Veerkrachtig zijn. Positief blijven. Gelukkig zie ik nog veel voorbeelden in onze sector die dat ook laten zien: nieuwe verbindingen, werken aan nieuwe infrastructuur, nieuwe locomotieven, samen-

werken, innovaties en spontane acties, zoals we zelf hebben ervaren rond de Dag van de Treinmachinist.

Ik ben enorm trots op ons netwerk, met wereldspelers en partijen die heel Europa via het spoor bedienen en dat op de meest duurzame wijze doen, en ook steeds slimmer. Vanuit Rail Cargo doen we er alles aan om dit jaar de potentie van ons netwerk nog sterker te presenteren. We doen ertoe, jij doet ertoe. Samen zijn we weerbaar!

Rail Freight, the Future is Ours!

# Waar zijn we trots op



## Januari – Spoorcafé – presentatie Swietelsky

We startten het jaar met een presentatie van Niek Lentink, CEO van Swietelsky Rail Benelux. Het Havenbedrijf Rotterdam en Swietelsky Rail Benelux sloten een contract voor de aanleg van zes opstelsporen voor 740 meter

lange treinen op het nieuwe Emplacement Maasvlakte Zuid (EMZ). Het project wordt uitgevoerd in samenwerking met ProRail en mede gefinancierd via een Europese CEF-subsidie. De aanleg startte medio 2025, oplevering staat gepland in 2027. Het EMZ omvat 12 kilometer spoor, wissels, bovenleiding, treinbeveiliging en calamiteitenvoorzieningen. Het emplacement is essentieel om de groei van het spoorgoederenvervoer mogelijk te maken, capaciteitsknelpunten te verminderen en de positie van Rotterdam in het Europese achterland te versterken. Daarnaast draagt het bij aan klimaatdoelen, met een verwachte reductie van 675.000 vrachtwagenritten per jaar. Op 10 oktober werd feestelijk stil gestaan bij de start van de werkzaamheden eerder dit jaar.

## Februari – European Railway Award Ceremony

Samen met talenten uit de sector waren we aanwezig bij de 18e editie van de European Railway Award Ceremony in Brussel. De Europese spoorsector riep op om de stap te zetten van planning naar uitvoering om de Single European Railway Area te realiseren.

Tijdens de ceremonie werden Enrico Letta, Dominique Riquet en Josef Doppelbauer geëerd. Diverse sprekers onderstreepten het belang van structurele financiering, moderne infrastructuur en grensoverschrijdende samenwerking. De dag erna maakten we kennis met Europarlementariër Brigitte van den Berg (D66) en werden we door Robbe van Grembergen (TLN) rondgeleid in het parlamentsgebouw.



## Maart – Iftar viering

Uysal Deveci (Qualis Rail) en Malik Kermo (Rail Force One) wilden al langer een Iftar voor de railsector organiseren. Binnen onze sector brengen we goede ideeën doorgaans tot uitvoering. In maart kwamen we samen voor een diner en stonden we stil bij verbinding en solidariteit. Een waardevol initiatief dat laat zien hoe ontmoeting de sector hechter maakt.



## April – Spoorcongres

Tijdens het Spoorcongres in de Kunsthal stond dit jaar het thema kunst centraal. Toepasselijk gekozen, want het blijkt steeds meer een kunst om treinen volgens schema te laten rijden. Sprekers bespraken actuele ontwikkelingen in de spoorsector en gebruikten kunst als metafoor. Uiteraard ontbraken kunstzinnige intermezzo's niet. Een uitgebreid verslag is te lezen op p. 8 en 9.



## Mei – 10 reasons to choose for Rail Freight

Ter voorbereiding op Transport Logistic München ontwikkelden we met verschillende deelnemers een brochure met tien redenen om te kiezen voor spoorgoederenvervoer. De brochure bevat daarnaast een kaart van Europa met alle intermodale railterminals. Omdat taal ertoe doet als je de juiste connectie wilt maken, brachten we de brochure uit in zeven talen. Meer informatie hierover staat op p. 24 en 25.



## Juni – Transport Logistic München

In 2025 waren we aanwezig op de Transport Logistic beurs in München, hét internationale ontmoetingspunt voor logistiek en spoorgoederenvervoer. We verdiepten relaties met partners, spoorvervoerders en terminals uit heel Europa en deelden de brochure '10 reasons to choose for rail freight'.

De beurs bood waardevolle inzichten in marktontwikkelingen en liet opnieuw zien hoe belangrijk samenwerking is binnen de Europese logistieke keten.



## Juli – Bezoek Coevorden en Groningen Railport

De European Hyperloop Week vond plaats in het European Hyperloop Center in Veendam (Groningen Railport). Meer dan 500 toptalentstudenten uit Europa testten hier de toekomst van ultrasnel transport. Tijdens ons bezoek kregen we een rondleiding van TU Delft-studenten, die uiteindelijk als beste team uit de bus kwamen. Daarnaast bezochten we Euroterminal Coevorden, een internationale inland hub met Duitse spoorinfrastructuur en verbindingen met Italië, Zweden en Duitsland. Met ambitieuze uitbreidingsplannen richting 2030 is het potentieel aanzienlijk.



## Augustus – Aansluiting CT4EU en meeting UIRR

Ons netwerk sloot zich aan bij CT4EU ('Combined Transport for Europe'), een initiatief van de UIRR. De UIRR behartigt in Brussel de belangen van intermodaal transport en werkt aan nieuwe kansen voor de sector.

Op verzoek van de UIRR organiseerden we in de zomer van 2025 een bijeenkomst met beleidsmedewerkers van het Ministerie van I&W en belangrijke spelers uit de sector.



## September – Dag van de Treinmachinist

In september organiseerden we tijdens de Raildagen de eerste landelijke 'Dag van de Treinmachinist'. Op 19 september werden ruim 900 machinisten verrast met een presentje als waardering voor het werk dat zij doen.

De steun vanuit de sector was groot en gaf de dag extra betekenis. Lees meer op p. 28 en 29.

## Oktober – Rail Cargo Awards

Met de Rail Cargo Awards zetten we jaarlijks mensen en bedrijven in de spotlight die het spoorgoederenvervoer vooruithelpen. De selectiecommissie en het publiek bepalen samen de winnaars.

De winnaars van 2025 zijn:

- Rail Shipper: Mike van der Kooij (Van Dijk Flora)
- Rail Talent: Robbe van Grembergen (TLN)
- Rail Person: Marieke Koekkoek (Volt)
- Rail Trainee: Daan van de Kar (Raillogix)

Uitgebreide interviews met hen lees je in dit magazine.



## November – Afscheid Jessica van den Bosch

"Je weet pas wat je mist, als ze er niet is." Dat gold toen Jessica om privéredenen haar taak als bestuurslid neerlegde. Tijdens een lunch namen we officieel afscheid van haar.

Jessica vormde vanuit ProRail een belangrijke schakel tussen spoorgoederenvervoerders en aannemers. Ze bracht werelden bij elkaar en hield het constructief. We danken haar voor haar jarenlange inzet.

## December – Havendebat

Tijdens het Havendebat in Rotterdam stonden congestie en gezamenlijke weerbaarheid centraal. In de dialoog met Boudewijn Siemons werd duidelijk dat de oplossing ligt in samenwerking en een integrale benadering: slimmer plannen, digitaal data delen, ketenregie versterken en gezamenlijk keuzes maken.

Zo heeft het Havenbedrijf zelf een gezamenlijke aanpak met Port of Antwerp-Bruges en Duisport op thema's als weerbaarheid, verduurzaming en industrieclusters. Uit de gepresenteerde enquête bleek dat spoorgoederenvervoer en binnenvaart vaak worden genoemd als oplossing voor congestie. De haven investeert samen met de railsector via Rail Connected in efficiency en in het Emplacement Maasvlakte Zuid.



# Kristian Schmidt: "Verdubbelen spoor- goederenvervoer tegen 2030 wordt een uitdaging, maar het móét gebeuren"



Het Europese spoorgoederenvervoer bevindt zich op een kantelpunt. De Europese Unie wil in het kader van de Sustainable and Smart Mobility Strategy een forse modal shift realiseren, terwijl NAVO-lidstaten worden aangespoord om 1,5% van hun bbp te investeren in weerbare infrastructuur. Volgens Kristian Schmidt, directeur Land Transport bij DG MOVE van de Europese Commissie, vallen deze agenda's samen in een moment van grote urgentie én kansen. Na decennia van onderinvestering speelt het spoor een grotere rol in de investeringsagenda. Dat maakt spoorgoederenvervoer volgens hem tot de slimme langetermijnkeuze: steeds efficiënter, betrouwbaarder en veerkrachtiger.

**Aantrekkelijkheid voor verladers**  
Schmidt benadrukt dat spoorvervoer vooral aantrekkelijk wordt vanuit het perspectief van verladers. Het vermijden van files en het omgaan met spoorwerkzaamheden ziet hij als belangrijke redenen om te kiezen voor spoorgoederenvervoer. Minder vrachtwagens op de weg betekent minder congestie, een hogere energie-efficiëntie, meer verkeersveiligheid en een kleinere afhankelijkheid van het steeds nijpende chauffeurstekort. Spoor maakt het mogelijk om grotere volumes over langere afstanden te vervoeren zonder deze beperkingen. Tegelijkertijd moeten de huidige grootschalige werkzaamheden aan infrastructuur niet als hinder worden gezien, maar als noodzakelijke investeringen die de prestaties en betrouwbaarheid van het systeem op termijn juist verhogen.

**Weerbaarheid en redundantie**  
Centraal in Schmidts betoog over spoorgoederenvervoer staat weerbaarheid, die volgens hem onlosmakelijk verbonden is met redundantie. Hybride dreigingen, geopolitieke spanningen en extreem weer zijn geen toekomstscenario's meer, maar dagelijkse realiteit. De verstoring van de Rijnkorridor bij Rastatt, die wekenlang het Europese goederenvervoer ontregelde en miljarden kostte, laat zien hoe kwetsbaar een netwerk met slechts enkele hoofdkorridors is. De oplossing ligt in een fijnmazig netwerk met omleidingsroutes en flexibele capaciteit. Investerings in militaire mobiliteit moeten daarom altijd ook civiele toepassingen versterken. Spoorgoederenvervoerders maken een belangrijk deel uit van Europa's bredere streven naar strategische autonomie.

**Digitale soevereiniteit als randvoorwaarde**  
Naast fysieke infrastructuur vindt Schmidt ook digitale soevereiniteit

essentieel. Europese systemen zoals ERTMS (European Rail Traffic Management System) en FRMCS (Future Railway Mobile Communication System) vormen de digitale ruggengraat van een toekomstbestendig spoor. Schmidt trekt een parallel met Galileo, want net zoals Europa niet afhankelijk wil zijn van niet-Europese navigatiesystemen, moet zij ook controle houden over haar digitale spoorinfrastructuur, inclusief cloud- en AI-toepassingen. Het Military Mobility Package speelt hierbij een sleutelrol door projecten te prioriteren en wetgeving af te stemmen. DG MOVE en DG DEFIS werken binnen de Europese Commissie daarom steeds nauwer samen.

**Financiering en Europese sturing**  
Om de transitie van een lappendeken aan nationale systemen naar een goed verbonden Europees spoornetwerk te financieren, stelt de Europese Commissie voor om het budget van CEF (Connecting Europe Facility) voor 2028-2034 te verdubbelen tot €51,5 miljard. Daarvan is €17,6 miljard bestemd voor militaire mobiliteit en weerbaarheid. Deze middelen moeten vooral katalyserend werken: gericht op grensoverschrijdende verbindingen, alternatieve lijnen voor omleidingen en de uitrol van digitale systemen. Zonder sterke Europese sturing blijven lidstaten immers talmen en worden schaalvoordelen niet gerealiseerd. Tegelijkertijd pleit Schmidt ervoor eerst meer te halen uit de bestaande infrastructuur. Door nationale, handmatige en jaarlijkse capaciteitsplanning blijft een deel van het spoornetwerk onbenut, met name voor grensoverschrijdend goederenvervoer. Europese, digitale en flexibele capaciteitsplanning kan naar schatting 4% extra capaciteit ontsluiten, wat overeenkomt met €8,6 miljard aan fysieke uitbreiding. De nieuwe Europese capaciteitsver-

ordering moet dit mogelijk maken. Volgens Schmidt is het namelijk niet verdedigbaar om belastingbetalers om extra geld te vragen zonder het huidige systeem efficiënter te benutten.

**Structurele barrières**  
Voor middellange afstanden, waar wegvervoer nog domineert, ziet Schmidt vooral door mensen veroorzaakte barrières. Drie hefbomen zijn volgens hem cruciaal: eenvoudiger grensoverschrijdend werken voor machinisten, de invoering van DAC (Digital Automatic Coupling) voor toekomstbestendig wagenlandingsvervoer en sterker intermodaal vervoer. Moderne inlandterminals, betere haven-spoorintegratie en soepelere overstappen tussen truck en trein zijn hierbij essentieel voor betrouwbaardere deur-tot-deurketens. Schmidt is ervan overtuigd dat het spoor wint wanneer het naadloos aansluit op het bredere logistieke systeem.

**Nieuwe marktkansen**  
Hoewel traditionele bulkstromen zoals kolen en ijzererts afnemen, ontstaan er nieuwe kansen. Container- en intermodaal vervoer, inclusief het vervoer van opleggers per spoor, groeien. Ook de circulaire economie zal nieuwe, vaak grensoverschrijdende goederenstromen genereren, bijvoorbeeld voor batterijrecycling en grondstoffenterugwinning. Daarnaast kan een herindustrialisatie van Europa het spoor opnieuw positioneren als ruggengraat van de industriële logistiek.

**Route naar 2030**  
De doelstelling om het spoorgoederenvervoer tegen 2030 te verdubbelen is ambitieus. De modal split stagneert en groei in intermodaal wordt deels tenietgedaan door dalende bulkvolumes. Schmidts route naar 2030 rust daarom op vier pijlers: blijvende infrastructuurinvesteringen, eerlijke beprijzing van



wegvervoer via het EU ETS (Emissions Trading System), operationele efficiëntie door harmonisering en digitalisering, en een sterke Europese economie. Voor het personenvervoer is hij ervan overtuigd dat de doelstellingen haalbaar zijn. Voor het goederenvervoer zullen de komende jaren echter grote inspanningen nodig zijn. Als de hervormingen in samenhang worden doorgevoerd, kan de doelstelling van verdubbeling worden gerealiseerd. Die moet ook worden gehaald: voor klimaatneutraliteit, voor strategische autonomie en voor Europa's concurrentievermogen.

**Over Kristian Schmidt**  
Kristian Schmidt is sinds april 2021 directeur Land Transport bij het Directoraat-Generaal Mobiliteit en Vervoer (DG MOVE) van de Europese Commissie. In deze rol leidt hij Directoraat C, verantwoordelijk voor het bevorderen van groener, slimmer en veerkrachtiger vervoer in Europa, met een sterke focus op grensoverschrijdend spoor, interoperabiliteit, digitale innovatie en duurzame goederentransportoplossingen.

*Dit interview werd op 3 september 2025 afgenomen door Marleen van de Kerkhof, bestuurslid van Rail Cargo Information Netherlands*

Het Spoorcongres 2025, met als thema *The Art of Rail Freight*, bracht op donderdag 3 april professionals uit de hele spoorgoederensector samen in de Kunsthal Rotterdam. Het congres legde een sterke parallel tussen kunst en spoor: beide verbinden mensen, vertellen verhalen en vragen om visie, vakmanschap en durf. Die gedachte vormde de rode draad van een dag vol reflectie op de uitdagingen én kansen voor het spoorgoederenvervoer.

# The Art of Rail Freight

In haar opening schetste Susanne Dirksen, bestuursvoorzitter, de dynamiek van een sector die volop in beweging is. Thema's als verduurzaming, digitalisering, capaciteit, grensoverschrijdende samenwerking en het aantrekken van nieuw talent spelen een steeds grotere rol. "Net als in de kunst is voortdurende vernieuwing nodig". De kracht van het congres is volgens haar in de ontmoeting tussen vervoerders, operators, logistiek dienstverleners, havens, terminals, infrabeheerders, leveranciers, verladers en studenten, die gezamenlijk nadenken over de toekomst van het spoor.

## Geopolitiek

Geopolitieke verschuivingen en hun impact op havens en infrastructuur stonden centraal in een panel-discussie met Marieke Schöningh (voormalig COO ProRail) en Berte Simons (COO Havenbedrijf Rotterdam). Schöningh benadrukte dat geopolitieke spanningen de druk op het spoor vergroten, maar ook kansen creëren. Investerings die nu worden gedaan voor militair en defensievervoer, zoals langere wacht- en opstelsporen, zijn ook gunstig voor het goederenvervoer. Ze pleitte ervoor deze investeringen te zien als strategische keuzes die de positie van Nederland binnen Europa versterken. Simons onderstreepte het belang van betrouwbaarheid en continuïteit voor de haven en riep op tot structurele verankering van

het spoor in beleid en rijksbegroting. Samen met andere partijen roept de sector het ministerie op om het spoor een vaste plek te geven in langetermijnbeleid.

## Reflectie door verladers

In het verladerspanel deelden DOW, Tata Steel Nederland en Ricoh Europe hun ervaringen met geopolitieke spanningen. Pim Bastiaanse



(DOW) maakte duidelijk dat spoor voor zijn bedrijf geen optie, maar een noodzaak is: productielocaties zijn uitsluitend per spoor ontsloten en veel chemische producten zijn niet geschikt voor wegvervoer. Hij pleitte voor meer Europese harmonisatie van wet- en regelgeving om grensoverschrijdend spoorvervoer eenvoudiger en betrouwbaarder te maken.

Martin van der Meer (Tata Steel) liet zien hoe geopolitieke ontwikkelingen direct doorwerken in logistieke stromen. Beperkingen in de Zwarte Zee leidden tot verschuivingen van binnenvaart naar spoor, terwijl nieuwe goederenstromen zoals graan het Europese spoorsysteem extra belasten. Importheffingen op staal vergroten de druk op de keten, wat volgens hem alleen kan worden opgevangen door intensieve samenwerking met klanten en logistieke partners. Tata Steel's Zero Carbon Logistics-programma illustreert de duurzame waarde van het spoor, met jaarlijks 10.000 minder truckritten.

Martijn Spee (Ricoh Europe) benadrukte het belang van een weerbare supply chain. Door interne integratie en betere afstemming tussen afdelingen is Ricoh wendbaarder geworden. Geopolitieke spanningen raken het bedrijf vooral via zeevracht uit Azië, wat leidt tot langere doorlooptijden en onzekerheid. Als antwoord spreidt Ricoh productie en transport, waarbij de treinverbinding tussen China en Europa een

waardevol alternatief vormt binnen een multimodale strategie.

## Europa

Ákos Érsek (UIRR) benadrukte het strategische belang van Combined Transport als ruggengraat van het Europese goederenvervoer. Deze combinatie van spoor en weg is aanzienlijk energiezuiniger, schoner en veiliger dan volledig wegtransport. Volgens Érsek is de infrastructuur grotendeels aanwezig; wat nodig is, zijn focus, digitalisering, harmonisatie en duidelijke prioriteiten voor het spoor.

## Kunst

Een bijzondere bijdrage was de cartoon van Marten van der Velde (Portbase), die de kansen en knelpunten in het spoorgoederenvervoer verbeeldde en een visuele vertaling is van de gezamenlijke ambities van de sector. Opvallend was dat het congres samenviel met een Kamerdebat over spoorgoederenvervoer. De cartoon is later nog aangeboden aan Tweede Kamerleden en door Marieke Koekoek (Volt) in ontvangst genomen.

Kunst kreeg ook letterlijk een plek op het congres, met een schilderij van een LTE-trein door kunstenaar Bert Kuipers, gemaakt op de terminal van P&O Ferrymasters. Het project verbond kunst, spoor en maatschappelijk engagement via een donatie aan Stichting 113 Zelfmoordpreventie.

## Jongeren

Traditiegetrouw was er ook aandacht voor talent en de toekomst van de sector. Jonge professionals deelden hun ervaringen bij de uitreiking van de European Railway Awards, en de machinisten van de toekomst deelden hun ambitie en blik op de toekomst.

Het Spoorcongres 2025 liet zien dat spoor een strategische pijler is voor duurzame, betrouwbare en toekomstbestendige logistiek. In een wereld vol onzekerheden vraagt dat om gezamenlijke keuzes, consistente investeringen en een duidelijke plek voor het spoor in het hart van de logistieke keten.



# Ontwikkelingen in het spoorgoederenvervoer 2025



Het Jaarrapport Spoorgoederenvervoer van ProRail geeft inzicht in de structurele ontwikkelingen binnen het Nederlandse spoorgoederenvervoer. De rapportage 2025 is onder begeleiding van Ron demmers, samen met Thije van Es, beiden specialist goederenvervoer bij ProRail, opgesteld.



Ron Demmers

Gedurende het hele jaar worden de realisatiecijfers van het goederenverkeer nauwgezet bijgehouden. ProRail maakt daarbij gebruik van verschillende systemen die primair zijn ingericht voor veiligheid en infrastructuurbeheer, zoals het loggen van treinbewegingen en het meetsysteem Quo Vadis, dat onder meer treingewichten en -lengtes registreert. Door deze gegevens te

combineren ontstaat een zo compleet en feitelijk mogelijk beeld van het spoorgoederenvervoer.

Met deze feiten en duiding wil ProRail een eerlijk en onderbouwd beeld neerzetten van de staat van het spoorgoederenvervoer – ook in een tijd waarin het publieke sentiment soms kritisch is. De publicatie begin februari is ieder jaar opnieuw

een intensief traject. Dat het rapport er telkens weer ligt én positief wordt ontvangen, onderstreept het belang van consistente, feitelijke monitoring.

In 2025 bleef het goederenvervoer per spoor grotendeels stabiel. Uitzondering is het vervoer van kolen. De al verwachte daling als gevolg van de sluiting van elektriciteitscentrales in Duitsland zette ook in 2025 door. Deze afname is de belangrijkste oorzaak van de totale daling van vier procent in het vervoerde gewicht. De andere goederensegmenten bleven qua volume stabiel waardoor het totaal uitkomt op 38,1 miljoen ton.

### Vier kernontwikkelingen uit het rapport:

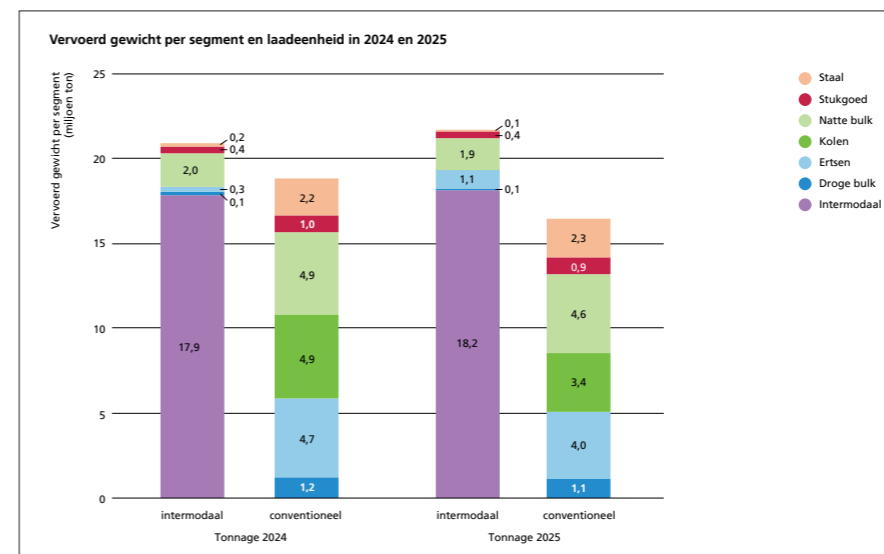
1. Kolen nemen verder af onder invloed van de energietransitie
2. Het aandeel kolen in het totale vervoerde gewicht daalde van 16% in 2017 naar minder dan 10% in 2025.
3. In absolute zin kwam het kolenvervoer in 2025 uit op 3,5 miljoen ton.
4. Ontwikkelingen in de energiemarkt werken daarmee direct door in de goederenstromen per spoor.

### Van conventionele wagens naar intermodale eenheden

In 2025 werd 57% van het totaal vervoerde gewicht in intermodale laadeenheden vervoerd, tegenover 42% in 2017. Intermodaal vervoer – met containers als belangrijkste drager – vormt daarmee structureel de dominante categorie binnen het Nederlandse spoorgoederenvervoer.

### Industrieontwikkelingen zichtbaar in spoorvolumes

De industrie in West-Europa staat onder druk door hoge energiekosten, internationale concurrentie en overcapaciteit. Sluitingen van productielocaties, waaronder in



Nederland, zijn direct terug te zien in de cijfers van het spoorgoederenvervoer.

Wagenlading maakt verder plaats voor bloktreinen.

Op de grens tussen Nederland en Duitsland daalde het aandeel wagenladingtreinen naar circa 8% in 2025, tegenover 15% in 2021. Vervoersstromen worden vaker gebundeld in volledige bloktreinen, wat de samenstelling van het internationale treinverkeer verandert.

**Langere treinen en hogere benutting van capaciteit**

Het aantal goederentreinen langer dan 650 meter is sinds 2017 met 45% toegenomen, tot ruim 8.000 treinen per jaar op de Nederlands-Duitse grens. De inzet van langere treinen draagt bij aan een efficiënter gebruik van de beschikbare infrastructuur.

Het volledige jaarrapport bevat een gedetailleerde onderbouwing van deze ontwikkelingen, inclusief cijfers per segment, grensovergang en baanvak.

**Het complete rapport lezen?**

Scan de QR-code



# Eurostat-data tonen sterke positie van spoor in intermodaal vervoer

Nieuwe statistieken van Eurostat, het statistiebureau van de Europese Unie, laten zien dat intermodaal goederenvervoer in Europa verder groeit. In een recente analyse van transportdata over de periode 2014-2024 onderzoekt Eurostat hoe groot het aandeel is van goederen die worden vervoerd in containers en andere intermodale transporteenheden (ITUs), zoals swap bodies, trailers en semi-trailers.



Deze cijfers geven inzicht in de mate waarin logistieke ketens geschikt zijn voor intermodaal transport. Goederen die in gestandaardiseerde transporteenheden worden vervoerd, kunnen immers eenvoudig worden overgeladen tussen verschillende transportmodaliteiten – bijvoorbeeld van schip naar trein of van trein naar vrachtwagen – zonder dat de lading zelf hoeft te worden behandeld.

De Eurostat-data laten zien dat het gebruik van deze transporteenheden de afgelopen jaren is toegenomen. **Daarbij valt op dat spoorvervoer een van de modaliteiten is waarin container- en intermodaal vervoer relatief sterk vertegenwoordigd is.**

**Belangrijkste inzichten uit de Eurostat-data**

- Spoor heeft een hoog aandeel containervervoer. In 2024 werd naar schatting 22,2% van het totale spoorgoederenvervoer in de EU uitgevoerd in containers (gemeten in ton-kilometers).
- Spoor is sterk verankerd in intermodale logistieke ketens. Samen met short sea behoort het tot de modaliteiten met het hoogste aandeel containervervoer in Europa.
- In veel EU-landen heeft spoor de hoogste intermodale graad. In 14 EU-lidstaten ligt het aandeel container- en intermodaal vervoer op spoor hoger dan bij andere transportmodaliteiten.
- Lichte groei op langere termijn.

Het aandeel containervervoer in spoorvervoer steeg van 16,7% in 2014 naar 22,2% in 2024.

**Spoor als ruggengraat van intermodale logistiek**

De Eurostat-data laten zien dat container- en intermodaal vervoer een steeds groter aandeel innemen in het Europese goederenvervoer. Spoor speelt hierin een belangrijke rol. Spoorvervoer wordt vaak ingezet voor het transport van grote volumes over langere afstanden, bijvoorbeeld tussen zeehavens, inland terminals en industriële regio's.

In verschillende Europese landen ligt het aandeel intermodaal vervoer op spoor zelfs zeer hoog. In 2024 werden bijvoorbeeld de volgende percentages gemeten:

- Griekenland – 82,8%
- Ierland – 77,6%
- Spanje – 71,1%
- Zwitserland – 65,0%
- Noorwegen – 63,2%
- Italië – 47,4%
- Nederland – 47,4%
- Duitsland – 43,6%
- Frankrijk – 43,6%

**Spoor heeft een relatief groot aandeel containervervoer**

Wanneer het aandeel containervervoer tussen verschillende transportmodaliteiten wordt vergeleken, ontstaat een duidelijk beeld van de positie van spoor in het Europese transportsysteem. Spoor blijkt daarbij een van de modaliteiten waarin containervervoer structureel een groot aandeel heeft. In 2024 bedroeg het aandeel containertransport:

- Spoor: 22,2%
- Shortsea: 19,6%
- Binnenvaart: 7,3%
- Weg: 5,3%

Het relatief lage aandeel containertransport in wegvervoer hangt samen met de rol van vrachtwagens in regionale distributie en korte transportafstanden. Spoor en zeevaart worden daarentegen vaker ingezet voor grotere volumes en langere transportafstanden.

**Potentieel voor modal shift**

De Eurostat-data laten ook zien dat er nog aanzienlijke volumes containervervoer over lange afstand per vrachtwagen plaatsvinden. In het Europese transportbeleid is een belangrijke doelstelling om 30% van het goederenvervoer over afstanden van meer dan 300 kilometer te verschuiven van weg naar duurzamere modaliteiten, zoals spoor en binnenvaart. 2024 cijfers:

- Duitsland – 15,4 miljard ton-kilometers
- Spanje – 3,8 miljard ton-kilometers
- Frankrijk – 2,6 miljard ton-kilometers
- Tsjechië – circa 1,9 miljard ton-kilometers
- Portugal – circa 1,9 miljard ton-kilometers

Een deel van deze transportstromen zou – afhankelijk van infrastructuur, terminals en logistieke ketens – kunnen verschuiven naar spoor of binnenvaart.

**Intermodaal transport als sleutel voor duurzame logistiek**

De groei van container- en intermodaal vervoer onderstreept het belang van goed geïntegreerde logistieke netwerken in Europa. Door goederen te vervoeren in containers of andere intermodale transporteenheden kunnen verschillende transportmodaliteiten efficiënt met

elkaar worden verbonden.

Voor spoor biedt deze ontwikkeling duidelijke kansen. De relatief hoge mate van containervervoer laat zien dat spoorvervoer al stevig verankerd is in intermodale logistieke ketens. Verdere investeringen in spoorinfrastructuur, terminals en internationale corridors kunnen die rol in de toekomst verder versterken.

**Samenwerking met UIRR versterkt focus op gecombineerd vervoer**

Rail Cargo Information Netherlands ondertekende in mei 2024 een Memorandum of Understanding (MoU) met UIRR (International Union for Road-Rail Combined Transport). Met deze samenwerking willen beide organisaties bijdragen aan de verdere ontwikkeling en zichtbaarheid van gecombineerd transport in Europa.

UIRR zet zich op Europees niveau in voor betere randvoorwaarden voor intermodaal transport en stimuleert de verschuiving van goederenvervoer van weg naar spoor. Voor Rail Cargo Information Netherlands biedt de samenwerking de mogelijkheid om kennis uit te wisselen, Europese ontwikkelingen rond gecombineerd vervoer te volgen en de positie van spoor in internationale logistieke ketens verder onder de aandacht te brengen.

Bron: Eurostat – Freight transported in containers: statistics on unitisation (2024)

Scan QR-code voor meer informatie:



# Marieke Koekkoek, Rail Person of the Year, pleit voor Europese aanpak



“De titel Rail Person of the Year kwam voor mij als verrassing,” vertelt Marieke Koekkoek, voormalig Tweede Kamerlid voor Volt. “Maar het is een eer. Ik heb tijdens mijn periode in de Kamer ontdekt dat de spoorsector een wereld is waarin mensen met enorme toewijding werken. Als Kamerlid heb ik een bijdrage kunnen leveren om het Europese spoorvervoer beter op de kaart te krijgen. Ik vond het een mooie en belangrijke taak om de brug te slaan tussen de spoorsector en de politiek.”

**Europese spoorvisie ontbreekt**  
Koekkoek trad in 2021 namens Volt toe tot de Tweede Kamer. Omdat Volt een Europese partij is, lag het voor de hand dat zij zich zou verdiepen in grensoverschrijdende samenwerking. Een van de ambities van de partij is om het Europese spoorverkeer goed werkend te krijgen. “Het spoor is een complex en technisch domein en een overkoepelende en integrale Europese spoorvisie ontbreekt. Daardoor blijven knelpunten bestaan, van slechte aansluiting tussen landen tot ongelijke prioriteit tussen passagierstreinen en goederenvervoer. Iedereen is het erover eens dat de toekomst van goederenvervoer op het spoor ligt omdat het duurzamer en veiliger is, maar toch stagneert de ontwikkeling van een goed functionerend Europees spoornetwerk”, aldus Koekkoek.

**Initiatiefnota**  
Het idee om daarin verandering te brengen, mondde uit in de initiatiefnota ‘Alle seinen op groen’, waarin staat welke stappen gezet moeten worden om het Europese treinnetwerk succesvol te maken. Een initiatiefnota is een officieel voorstel van een Tweede Kamerlid waarin een visie, probleem en mogelijke oplossingen voor een bepaald onderwerp worden uitgewerkt. “Het schrijven van zo’n nota dwingt je om het hele systeem echt te begrijpen: passagiers, goederen, infrastructuur, regelgeving en samenwerking. We hebben hier bijna een jaar aan gewerkt. We voerden gesprekken, maakten analyses en schreven dit uit tot een toegankelijk document.

In 2023 werd de nota ingediend”, vertelt Koekkoek. Hoewel kort daarna het kabinet viel, ging het debat over het Europese spoor toch door. “We hebben een dag in de Kamer uitgetrokken om over internationale treinverbindingen en goederenvervoer te praten. Daaruit zijn moties aangenomen, bijvoorbeeld over het gelijkwaardiger behandelen van goederenvervoer, dat vaak achteraan moet aansluiten als passagierstreinen ruimte nodig hebben. Daar gaat het kabinet nu echt mee aan de slag.”

**Ondernemerskracht**  
Wat Koekkoek het meest opviel tijdens haar verkenning van het Europese spoor is de ondernemerskracht van de spoorwerkers. “Vaak kijken mensen naar de laag boven hen wanneer er een uitdaging zich voordoet: ‘los dit maar voor ons op’. Bij het spoor zie je het tegenover-

gestelde. Mensen zijn gewend dat systemen niet perfect zijn. Dus zoeken ze elkaar op. Zelfs concurrenten werken samen omdat ze gedeelde belangen hebben. Iedereen zoekt naar oplossingen om het spoor zo goed mogelijk te laten functioneren.” Nu is dan ook het moment om door te pakken, vindt het voormalig Tweede Kamerlid. “De Europese Commissie heeft een plan gelanceerd om het Europese spoor naar een hoger plan te tillen als instrument om klimaatdoelstellingen te halen en de veiligheid van vervoer te verbeteren. Het is belangrijk om daarbij als lidstaat aan te haken en in te zetten op deze langetermijndoelstellingen. Natuurlijk moet de prijs van treinkaartjes omlaag, maar verlies daarbij het goederenvervoer niet uit het oog. Dat brede plaatje moet vanuit de politiek bewaakt worden en ik ben trots dat ik daaraan heb kunnen bijdragen.”



Foto met dank aan: Hans-Willem Vroon

# Aan de slag!

Met de slogan ‘Aan de slag’ onderstreept het nieuwe kabinet dat het tijd is om plannen om te zetten in concrete daden. Dat geldt bij uitstek voor het spoorgoederenvervoer, waar het afgelopen jaar meerdere gezaghebbende rapporten zijn verschenen die de urgentie van keuzes en investeringen benadrukken. Van weerbaarheid en veiligheid tot duurzaamheid en leefomgeving: de opgaven zijn helder in kaart gebracht. De analyses laten zien dat het spoor een cruciale schakel is in onze economie, leveringszekerheid en militaire mobiliteit — maar ook dat stilstand geen optie is. Nu de richting is bepaald, komt het aan op uitvoering, samenwerking en bestuurlijke moed. Of het nu gaat om investeren in robuustheid, het versterken van internationale corridors of het beperken van overlast: het is tijd om aan de slag te gaan.

“

**Pleidooi voor een ambitieus spoorgoederenvervoer**

Bewoners, sectorpartijen en overheden pleiten voor een concurrerend en maatschappelijk aanvaardbaar spoorgoederenvervoer.

**Robuust en veilig spoor**  
Spoorgoederenvervoer biedt veilig vervoer van chemische stoffen. Desondanks bestaan er restricties. Extra ambitie is nodig om de veiligheid (sbeleving) te laten toenemen.

- Stel samen met regionale partners een heldere verantwoordelijkheidsverdeling vast.
- Ontwerp samen een gemeenschappelijk veiligheidskader.
- Organiseer periodiek gesprek waarin restricties worden verantwoord.

**Leefbaarheid aan het spoor**  
Personen- en goederentreinen kunnen overlast veroorzaken voor omwonende: geluid, trillingen en lange ‘dichttijden’. Aanvullende ambitie om de leefbaarheid te vergroten is nodig.

- Blijf investeren in mitigatie van geluid en trilling overlast.
- Ontwikkel een normenkader voor trillingen.
- Blijf investeren in aanpak overwegen.
- Kijk met voorrang naar emplacementen middenin de stad.

**Concurrerend spoor**  
Voor een concurrerend, veilig en duurzaam Nederland is optimaal gebruik van spoorgoederenvervoer nodig. Aanvullende ambitie is nodig om dat te realiseren.

- Overtuig de industrie dat spoorgoederenvervoer aantrekkelijker wordt!
- Vorm een strategische alliantie met België en Duitsland.
- Zorg voor eerlijke tariefstructuren en internationale harmonisering.
- Investeer in gericht spoorinfrastructuur.
- Formuleer nog in 2025 een spooroffensief met dubbel rendement.

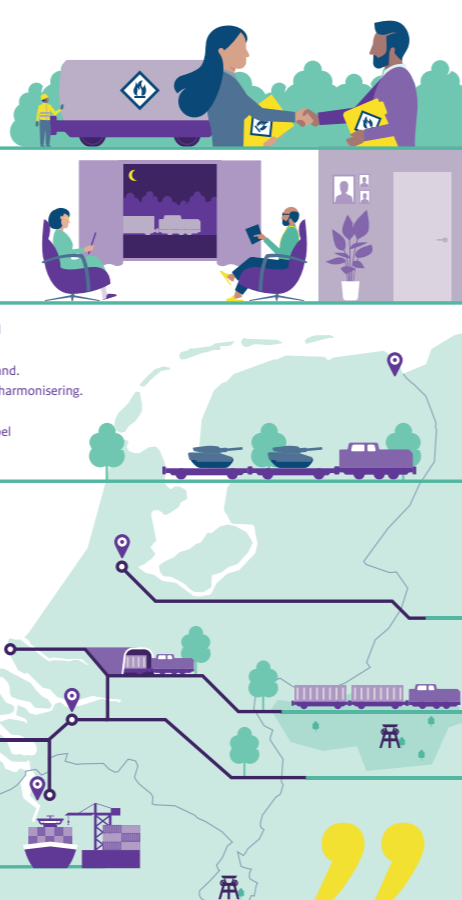
**Maak gebruik wensroute mogelijk**  
Het is belangrijk dat spoorgoederenvervoer waar mogelijk de maatschappelijk gewenste route rijdt. De Betuweroute is bij uitstek zo’n route, die dient beschikbaar, betrouwbaar en betaalbaar te zijn.

- Werk prikkels uit om optimaal gebruik van de wensroute te bevorderen.
- Onderzoek of regelgeving gebruik van de wensroute kan ondersteunen.
- Onderzoek of gebruik van de wensroute bij vergunningverlening van nieuwe activiteiten onderdeel kan worden.

**2050 NL verbonden in Europa**  
De aanstaande Nota Ruimte geeft de visie en koers richting 2050. Het spoor kan een mogelijk maker van veel economische- en leefbaarheidsambities zijn. Dat lukt als de ambitie verder reikt dan het oplossen van alleen knelpunten. Investeren in het netwerk 2050 zijn nodig.

- Weeg investeringen in spoor vanuit Nota Ruimte ambities.
- Verbeter het netwerk in Noordwest- Europees deltagebied.

”



## Spoorgoederenvervoer en Leefomgeving

Het rapport Spoorgoederenvervoer en Leefomgeving is een advies van het Platform Spoorgoederenvervoer en Leefomgeving (onder

OFL). Het geeft een praktisch en beleidsgericht advies over hoe het spoorgoederennetwerk zo georganiseerd kan worden dat het concurrerend is, tegelijk veilig en robuust blijft, en rekening houdt met

leefomgevingsaspecten. Centraal staan vijf thema’s: het versterken van het basisnet (met betrouwbare en veilige infrastructuur), het verminderen van overlast door geluid en trillingen, het vormgeven van een

wensroute die logistieke voorkeuren en leefomgeving combineert, en het maken van strategische keuzes voor 2050 om groei en leefbaarheid in balans te brengen. Het rapport signaleert ook de noodzaak om te investeren in maatregelen die hinder beperken voor omwonenden en om een robuust spoor te hebben dat economische doelen ondersteunt zonder de kwaliteit van de leefomgeving onevenredig te schaden. Dit advies vormt een belangrijke input voor besluitvorming rond het Toekomstbeeld 2050 en uitvoeringsagenda’s.



## Tijd om te handelen – De weerbaarheidsopgave van het Nederlandse spoor



Het rapport Tijd om te handelen van het Overlegorgaan Fysieke Leefomgeving (OFL) analyseert de weerbaarheid van het Nederlandse spoorstelsel tegen uiteenlopende kwetsbaarheden en dreigingen, waaronder storingen, uitval van systemen en strategische risico’s. Het richt zich op het versterken van de continuïteit en robuustheid van het spoor zowel voor civiel als militair vervoer in een veranderende

de veiligheidscontext. Belangrijke aanbevelingen zijn het verhogen van de beveiliging, sneller herstellen na incidenten, en het verbeteren van de capaciteit voor militair transport, waarbij logistieke flexibiliteit en capaciteit centraal staan. Het rapport benadrukt dat het Nederlandse spoornet een kritische infrastructuur is voor economische stabiliteit, leveringszekerheid en internationale samenwerking — maar dat de huidige staat van onderlinge afhankelijkheden en kwetsbaarheden vraagt om snelle en gerichte actie van overheid en sectorpartijen om veerkracht en responsvermogen te verbeteren.

“De hybride dreigingen waar Europa mee te maken heeft, gaan voorlopig niet verdwijnen. Het is niet de vraag óf maar wannéér we te maken krijgen met sabotage aan onze vitale infrastructuur.”  
– Christophe van der Maat, OFL-voorzitter



## Toekomstbeeld Spoorgoederenvervoer 2050 – Samen bouwen aan hoogwaardig spoorgoederenvervoer

Het Toekomstbeeld Spoorgoederenvervoer



derenvoer 2050 beschrijft een strategie voor het langetermijnperspectief van het Nederlandse spoorgoederenvervoer tot 2050. Het vormt een onderdeel van bredere mobiliteits- en logistieke visies en richt zich op het versterken van een betrouwbaar, duurzaam en concurrerend spoor voor goederentransport. Het document benadrukt de noodzaak van betere multimodale integratie (betere koppeling tussen spoor, weg en water), betrouwbaarheid van netwerkcapaciteit, en duurzaamheid als kernpijlers. Verder ligt er focus op internationale bereikbaarheid, leveringszekerheid voor bedrijven en het bijdragen aan klimaatdoelen door modal shift van weg naar spoor. Er worden ambities gesteld voor een robuust spoorwagwegnet dat past bij economische behoeften en Europese logistieke corridors, inclusief plannen voor uitvoeringagenda’s voor 2026–2030 met concrete acties en meetbare doelen. De betrokkenheid van sectorpartijen, verladers, overheden en omwonenden speelt een belangrijke rol in het vormgeven van de visie.



Overzicht van de drie pijlers van het spoorgoederenbeleid met onderliggende beleidsprioriteiten en uitgangspunten. Daarbij geldt dat een deel wordt opgepakt binnen de scope van het Toekomstbeeld Spoorgoederenvervoer (donkerblauwe vlakken) en een deel binnen andere beleidstrajecten (witte vlakken).

# Robbe Van Grembergen: de toekomst van de transportsector zit in het samenspel tussen de modaliteiten

Zo'n 75 procent van de regelgeving waar de transport- en logistieksector in Nederland mee te maken heeft, vindt zijn oorsprong in Brussel. Om hierop invloed uit te kunnen oefenen, vertegenwoordigt Robbe Van Grembergen Transport en Logistiek Nederland (TLN) bij het Europees Parlement, de Raad en de Commissie en zetelt hij in diverse internationale koepelorganisaties. "Het is bijzonder om de erkenning als Rail Talent van het Jaar te krijgen. Ik geloof dat de toekomst van transport zit in het samenspel tussen de modaliteiten dat op Europees niveau gefaciliteerd wordt. Maar zeker op het gebied van goederenvervoer, pleit ik ervoor dat het spoor een veel grotere rol gaat spelen."



Als vertegenwoordiger van TLN behartigt Van Grembergen de belangen van de volledige transportketen. "Van het wegtransport tot het spoor en van de binnenvaart tot in beperkte mate het luchtvrachtvervoer. Eigenlijk alles behalve de fiets", lacht de lobbyist. "TLN is daarin uniek in Brussel. Wij kijken over de modaliteiten heen, terwijl de meeste belangenorganisaties in Brussel verzuild zijn en zich op een modaliteit richten. Wij zoeken juist de verbinding." Daarnaast zet TLN volledig in op verduurzaming. Van Grembergen heeft dan ook de lobby richting de Europese Unie zo omgevormd dat verduurzaming vooropstaat. "Nederland is rijk geworden dankzij transport. De sector is een drijvende kracht achter de economie van het land. Maar om de sector toekomstbestendig te maken, moeten we verduurzamen. Dat kan niet door alle wegvoertuigen te elektrificeren omdat het stroomnetwerk dat niet aankan. We moeten CO<sub>2</sub>-reductie slimmer organiseren en daarin speelt het spoor een essentiële rol."

## Multimodaliteit

Van Grembergen geeft aan dat Europa momenteel nog uit 27 'spoorlanden' bestaat, het is nog te veel iedere lidstaat voor zich. "Goederenvervoer over de weg is eenvoudig en relatief goedkoop. Het spoor is technisch ingewikkeld en duur. TLN pleit echter voor meer gecombineerd vervoer. Voor korte afstanden zal het spoor nooit kunnen concurreren met de weg, maar voor de lange internationale afstanden moet het spoor een goed alternatief worden en door vervoerders meegenomen worden in hun keuzes. Om dat zover te krijgen, zoeken wij naar Europese samenwerking en innovatie." Ook ziet de lobbyist mogelijkheden in het vervoer van goederen op het spoor. "Het huidige Europese en nationale beleid richt zich nog te veel op symptoombestrijding en onvoldoende op structurele investin-



tingen en de randvoorwaarden die daarvoor nodig zijn. Denk aan hoge gebruikskosten, beperkte capaciteit, een matige punctualiteit en versnipperde regelgeving. Met meer Europese coördinatie, gerichte investeringen in capaciteit, betere harmonisatie van regels en een serieuze digitaliseringsslag kan het spoor een veel aantrekkelijker vervoersoptie worden en een solide business case hebben", aldus de lobbyist.

## Praktijk en politiek

Als Rail Talent of the Year zal Van Grembergen zich blijven inzetten om de praktijk en de politiek bij elkaar te

brennen. "De vraag naar goederen zal de komende jaren alleen maar stijgen, het aantal chauffeurs daalt en we willen ook de CO<sub>2</sub>-uitstoot reduceren. Om dat voor elkaar te krijgen moeten weg, spoor, water en lucht elkaar niet beconcurreren maar juist aanvullen. De multimodale inzet is de oplossing. Ik wil eigenlijk dat het spoor een reflex wordt voor wegvervoerders om lege kilometers te verminderen, als oplossing voor het chauffeurstekort of om klimaatdoelstellingen te halen. Ik zal niet stoppen om dat onder de aandacht te brengen bij de politiek hier in Brussel."

- > 8 april **Spoorcongres**  
“Rail Freight, Nothing Else Matters”  
Poppodium Nobel, Leiden
- > 22 april **Gezamenlijk event met**  
**Jong Logistiek Nederland**
- > 19–21 juni **Zeehavendagen**  
Amsterdam
- > 24 juni **Spoorcafé**  
Moerdijk
- > 4–6 september **Wereldhavendagen**  
Rotterdam
- > 18 september **Dag van de Treinmachinist/  
Raildagen**
- > 22–25 september **InnoTrans**  
Berlijn
- > 3 oktober **Havendag**  
Moerdijk
- > 8 oktober **Spoorcafé/ Uitreiking**  
**Rail Cargo Awards**  
Locatie volgt

# Agenda

# Promotie in de havens

## Bedrijfsbezoek Haven van Moerdijk

Rail Cargo Information Netherlands nam samen met Jong Logistiek Nederland het initiatief voor een bedrijfsbezoek aan de Haven van Moerdijk. Kyra Lemmens van Haven van Moerdijk gaf een toelichting op de rol van de haven als logistieke schakel voor zowel de regio als Europa.

Aansluitend presenteerden André Mast (A2B-online), Susanne Dirksen (Schavemaker Logistics & Transport) en Wietse Bruinsma (Rail Cargo Information Netherlands) hun organisaties en benadrukten het belang van samenwerking binnen de logistieke keten. Tijdens een bustour over het terrein van Combined Cargo Terminals B.V. gaf Peter van Veelen uitleg over de functie van de terminal en de toepassing van multimodaliteit in de praktijk. Het bezoek markeert de start van een verdere samenwerking tussen beide organisaties.



## Bezoek Rail Terminal Coevorden en European Hyperloop Center

Op 10 juli bezochten we de Rail Terminal Coevorden. Jos Veldhuis (Euroterminal Emmen-Coevorden) lichtte de logistieke processen, internationale verbindingen en de rol van de terminal binnen het goederenvervoer toe.

Vervolgens werden we bij Groningen Railport in Veendam verwelkomd door het Delft Hyperloop team in verband met de European Hyperloop Week. Daarmee kwamen railinfrastructuur en innovatieve transportconcepten samen in één programma. We waren onder de indruk van de studenten en waren niet verrast dat ze een week later als beste team uit de bus kwamen.



## Treinsimulator tijdens MATCH Event

Tijdens het MATCH Event bij de Wereldhavendagen boden TEX Rail Training / RDP Services en Rail Cargo Information Netherlands jonge bezoekers de mogelijkheid om in een realistische treinsimulator plaats te nemen. Studenten en andere geïnteresseerden konden zelf ervaren hoe uitdagend en veelzijdig het is om een goederentrein te besturen. De stand behoorde tot de drukst bezochte onderdelen van het event en bracht het vak van treinmachinist op een laagdrempelige manier onder de aandacht.



# Mijlpalen Zijn er om te vieren!

## APM Terminals Maasvlakte II markeert 10 jaar en zet koers naar uitbreiding

APM Terminals Maasvlakte II vierde in 2025 een bijzondere mijlpaal: tien jaar operationeel in de Rotterdamse haven. Tijdens deze feestelijke gelegenheid werden klanten en partners bedankt voor het vertrouwen en de samenwerking van het afgelopen decennium. Tegelijkertijd werd vooruitgeblikt op de toekomst. De ambitieuze uitbreidingsplannen – die inmiddels in volle gang zijn – maken de terminal klaar voor de volgende fase. De uitbreiding omvat onder meer:

- 51 hectare extra terminalterrein
- 1000 meter diepzeekade
- Drie nieuwe sporen van 750 meter



## 40 jaar ECT Delta terminal

Veertig jaar geleden, op 29 maart 1985, opende burgemeester Bram Peper officieel de ECT Delta terminal. Daarmee startte een nieuw hoofdstuk voor ECT Rotterdam en voor de containerlogistiek in Rotterdam. De terminal groeide uit tot een vaste waarde in de haven. Waar destijds nog open zee lag, ligt inmiddels Maasvlakte 2 – een zichtbaar voorbeeld van de schaal en ontwikkeling van de Rotterdamse haven.

Voor het spoorgoederenvervoer speelt ECT een belangrijke rol. Rotterdam is voor veel ladingstromen het begin- en eindpunt van internationale railverbindingen met het Europese achterland. Via Hutchison Ports Europe Intermodal biedt ECT samen met partners eigen spoorverbindingen aan met een groeiend netwerk van inland terminals. Tijdens de beurs Transport Logistic in München werd het team van ECT dan ook gefeliciteerd met deze mijlpaal.

## Opening trimodale terminal door Van der Vlist

Op 19 september vond de officiële opening plaats van de nieuwe trimodale terminal van Van der Vlist Transport Group in de Port of Moerdijk. Een belangrijke mijlpaal voor dit Nederlandse familiebedrijf, dat sinds 1930 actief is en inmiddels vestigingen heeft in zeven Europese landen. Tijdens de opening lichtte directeur Dirk van der Vlist deze visie toe aan ruim 400 genodigden, met nadruk op innovatie, doorzettingsvermogen en rentmeesterschap, en de ambitie om in 2040 CO<sub>2</sub>-neutraal te opereren. Spoor- en binnenvaart spelen daarin een sleutelrol.

Na afloop ontving Dirk van der Vlist uit handen van Stephanie Wagenaar (Transport en Logistiek Nederland) een IRU-onderscheiding, een zeldzame erkenning voor zijn bijzondere inzet voor zowel het bedrijf als de sector. Van der Vlist laat zien hoe visie en daadkracht samen de toekomst van logistiek en transport vormgeven.



## Primeur: Nexrail investeert in 200 emissievrije locomotieven

Nexrail zet een volgende stap in de verduurzaming van het spoorgoederenvervoer. De leasemaatschappij heeft bij Stadler een bestelling geplaatst van maximaal 200 EURO9000b-locomotieven. Daarmee introduceert Nexrail als eerste in Europa een emissievrije, batterij-pantograaf hybride corridorlocomotief op het publieke spoor. De EURO9000b combineert 9 MW pantograafvermogen met 1,2 MW batterijcapaciteit en kan volledig emissievrij van terminal naar terminal rijden, bijvoorbeeld in havengebieden. De batterijmodule slaat remenergie op, vlakkt piekbelasting af en biedt extra flexibiliteit in energiegebruik. De locomotief is volledig TSI-compliant en toegelaten in onder meer Nederland, Duitsland, België, Oostenrijk, Zwitserland en Italië. De eerste EURO9000b wordt naar verwachting in 2029 geleverd. Volgens CEO Luuk von Meijenfeldt markeert deze bestelling een belangrijke stap in de verdere verduurzaming van het Europese spoorgoederenvervoer. De order bouwt voort op de samenwerking die tijdens InnoTrans 2024 werd aangekondigd en krijgt nu concreet vervolg.



# 10 redenen om voor het spoorgoederenvervoer te kiezen

## Reden 1 – Europa verbinden

Spoorgoederenvervoer speelt een sleutelrol in een beter verbonden, duurzamer en concurrerender Europa. Met sterke EU-steun wordt ingezet op grensoverschrijdende samenwerking, digitalisering, ERTMS en digitale automatische koppelingen (DAC). Dit vergroot veiligheid, efficiëntie en interoperabiliteit. Spoor is bovendien strategisch belangrijk voor militaire mobiliteit. Door nu te investeren en te innoveren, kan spoorgoederenvervoer uitgroeien tot de ruggengraat van een veerkrachtige Europese economie.



Credit: Plas | CER & UNIFE

## Reden 2 – Innovatie en veiligheid

Slimme technologie en AI ontsluiten verborgen spoorcapaciteit. Digitale veiligheidssystemen verkorten treinvrije periodes en maken meer treinpaden beschikbaar. AI-analyse van realtime data identificeert ongebruikte capaciteit en verbetert planning en betrouwbaarheid. Dit resulteert in minder verstoringen, efficiënter materieelgebruik en een

veiligere, papierloze logistieke keten. Hierdoor kunnen meer treinen rijden op hetzelfde spoor, zonder extra infrastructuur.

## Reden 3 – Veerkrachtige havens en netwerken

Europese havens zijn cruciaal voor de economie, energievoorziening en strategische autonomie. Goed verbonden havens met sterke spoorverbindingen versterken de veerkracht van supply chains. Spoor vermindert afhankelijkheid van wegvervoer en ondersteunt duurzame groei. Een sterke Europese Havenstrategie, met ruimte voor investeringen en samenwerking, is essentieel om concurrentiekracht en strategische positie te behouden.

Download hier de Europese Havenstrategie



## Reden 4 – Motor van de energietransitie

De energietransitie verandert goederenstromen en de rol van havens. Fossiele ladingen, zoals kolen, nemen af, terwijl transport van hernieuwbare energie en nieuwe grondstoffen toeneemt. Spoor speelt hierin een sleutelrol als duurzaam, efficiënt vervoermiddel. Als groene vervoerder ondersteunt spoorgoederenvervoer havens in hun ontwikkeling tot energiehubs en draagt het bij aan een klimaatneutrale economie.



## Reden 5 – Onmisbaar voor klanten

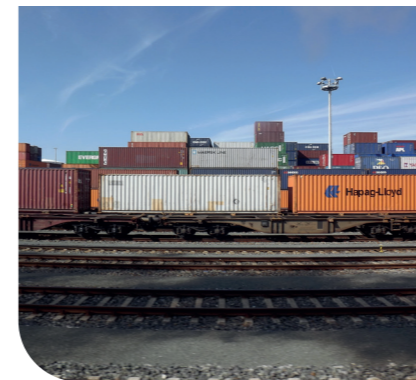
Voor veel verladers, zoals in de chemische industrie, is spoor geen alternatief maar een noodzaak. Sommige locaties zijn alleen per spoor bereikbaar en bepaalde producten zijn ongeschikt voor wegvervoer. Betrouwbaarheid, capaciteit en Europese harmonisatie zijn cruciaal

om spoor aantrekkelijk te houden. Met betere afstemming, tracking en prioriteit kan spoor blijven voldoen aan de behoeften van klanten.



## Reden 6 – Eenvoudig intermodaal plannen

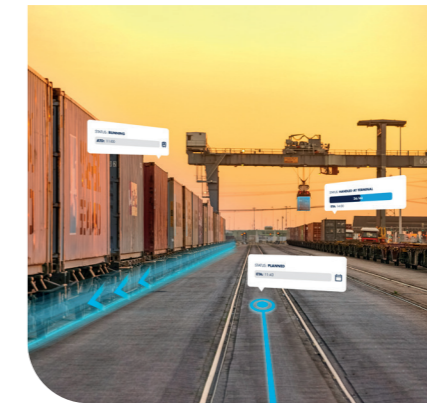
Digitale platforms maken intermodaal vervoer inzichtelijk en toegankelijk. Door spoor-, zee- en binnenvaartverbindingen te combineren in één overzicht, kunnen verladers en expediteurs eenvoudig de beste route kiezen. Transparantie in kosten, doorlooptijd en emissies helpt bij slimme, duurzame beslissingen. Spoor wordt zo een vanzelfsprekend onderdeel van moderne containerlogistiek.



## Reden 7 – Volledige zichtbaarheid in de keten

Digitalisering verandert spoorgoederenvervoer van een 'black box' naar een transparante logistieke schakel. Gedeelde digitale platforms bieden realtime inzicht in treinen, wagons en aankomsttijden. Dat leidt tot minder vertragingen, snellere afhandeling en betere

samenwerking tussen terminals, vervoerders en infrastructuurbeheerders. Meer data betekent meer grip, betrouwbaarheid en klantwaarde voor verladers en expediteurs.



## Reden 8 – Minder wegcongestie

Gecombineerd vervoer, waarbij spoor het grootste deel van de afstand aflegt, is efficiënt, schaalbaar en duurzaam. Het verlaagt kosten, verhoogt veiligheid en reduceert CO<sub>2</sub>-uitstoot. Vergeleken met alternatieven is spoor aanzienlijk energie-efficiënter. Europese beleidsinitiatieven stimuleren deze modal shift. Spoorgoederenvervoer is daarmee een strategische keuze voor toekomstbestendige logistiek en minder druk op het wegennet.

### Benefits of shifting from road to combined transport

Source: UIRR Report on Combined Transport in Europe

84% fewer GHG emissions

95% fewer accidents

70% better energy efficiency

50% reduced road congestion

## Reden 9 – Productiviteit en mensen

Spoorgoederenvervoer draait niet alleen om volumes, maar ook om vakmensen. Eén goederentrein vervangt tot 50 vrachtwagens en vraagt om goed opgeleide machinisten. Jong talent speelt een sleutelrol in

internationale spoorlogistiek. Hun werk is technisch, duurzaam en grensoverschrijdend. Investeren in mensen vergroot productiviteit, continuïteit en toekomstkracht van de sector.



## Reden 10 – Bouwen aan toekomstbestendige infrastructuur

Investeren in spoorinfrastructuur is essentieel om groeiende vrachtstromen betrouwbaar en efficiënt te verwerken. Verlengde sporen, slimme capaciteitsplanning en internationale afstemming vergroten de concurrentiekracht van spoor ten opzichte van wegvervoer. Militaire mobiliteit vraagt om 'dual use'-investeringen en versterkt daarmee zowel economische als strategische belangen. Met een toekomstvast netwerk blijft spoorgoederenvervoer een betrouwbare keuze voor verladers en logistieke ketens in heel Europa.



Scan de QR code voor meer informatie of om de brochure in verschillende talen te downloaden



Het vervoer van verse bloemen en planten over het spoor door heel Europa wordt door velen onmogelijk geacht. “Toch doen wij het”, lacht Mike van der Kooij, senior transportcoördinator bij Van Dijk Flora. “En daarmee reduceren we de CO<sub>2</sub>-uitstoot per trailer bloemen of planten met zo’n 45 tot 60 procent. Genoeg reden om het intermodaal transport verder uit te bouwen, ook al is dat niet altijd eenvoudig.”



# Mike van der Kooij vervoert bloemen en planten op het spoor



Van Dijk Flora uit het Westlandse Honselersdijk levert bloemen en planten aan discountretailers in dertig verschillende landen. Innovatie en duurzaamheid zijn belangrijke pijlers binnen het bedrijf en op die vruchtbare voedingsbodem mocht Van der Kooij experimenteren met intermodaal vervoer. “Natuurlijk wisten we dat het uitdagend zou zijn”, vertelt de transport coördinator. “Wij vervoeren versproducten en dat betekent korte levertijden met weinig ruimte voor vertraging. Als een vrachtwagen met pech langs de weg komt te staan, koppel je de trailer af en hang je hem achter een andere wagen. Als een trein ontspoord, kan je er niet bij en kan je ook niet even een andere trein sturen. Dat is een risico.”

### Succesvolle pilot

In 2023 startte Van der Kooij, in samenwerking met Joint Corridor Zuid-Holland, Evofenedex en partnervoerder Hartman, met een pilot naar Zweden. “We begonnen met een grote actie: drie depots en drie volle trailers bloemen, die intermodaal vervoerd konden worden”, vertelt hij. “Iedere trailer werd apart geboekt en via de terminal op de trein gezet. Een logistieke puzzel, maar het werkte en de resultaten

waren overtuigend: tot 900 kilo CO<sub>2</sub>-reductie per trailer in vergelijking met wegtransport. Ook de klant reageerde enthousiast. “De retailers in Scandinavië waarden de duurzaamheidsstap enorm. Voor hen zijn CO<sub>2</sub>-rapportages steeds belangrijker. Ik merk wel dat dat nog niet in alle Europese landen het geval is.”

### Gegarandeerd transport

Toch is spoorvervoer binnen de sierteelt geen vanzelfsprekendheid. “Er is een schakel van lichten die allemaal op groen moeten staan,” legt Van der Kooij uit. “Naast onze eigen aantallen, gaat dat van de beschikbaarheid van de trein tot de timing van de terminal en het commitment

van de vervoerder. Eén kink in de kabel en je hele planning ligt overhoop.” Vaste volumes zijn cruciaal om rendabel te kunnen rijden, maar dat is geen zekerheid. “Het is voor ons lastig om elke week een gegarandeerd transport vast te leggen en een zo vaste structuur te creëren. Idealiter bundelen we volumes met andere exporteurs. Dat is ook waar de samenwerking met Joint Corridor Zuid-Holland en Evofenedex belangrijk wordt: zij helpen om partijen bij elkaar te brengen.”

### Pionieren

Voor Van Dijk Flora past spoorvervoer in een bredere duurzaamheidsstrategie. “Transport is daarin een sleutelonderdeel. Intermodaal vervoer is simpelweg de enige manier om grote CO<sub>2</sub>-reducties te realiseren”, aldus de transportcoördinator. “Hoewel het plannen van de trajecten niet altijd zonder hobbels gaat, is Van der Kooij vastbesloten om door te gaan met de trein. “We hebben al veel geleerd en bouwen verder aan kennis en ervaring. Het is pionieren, maar dat is juist mooi.” Zijn ambitie reikt verder dan Van Dijk Flora alleen. “Als we als sector echt impact willen maken, moeten we verder kennis delen en samenwerken. Railtransport biedt enorme kansen voor verduurzaming. Het is een noodzakelijke verandering.”



# Een nationale primeur: de eerste Dag van de Treinmachinist



Mark van Amerongen, Jesse Uenk (Machinisten bij Rail Force One) en Wietse Bruinsma (Rail Cargo Information Netherlands)

Op 19 september lanceerden we samen met de Nederlandse spoorgoederensector de eerste nationale Dag van de Treinmachinist. Een dag waarop we bewust aandacht creëerden voor de mensen die het spoorgoederenvervoer dagelijks in beweging zetten.

## 900 machinisten persoonlijk bedankt

Nederland telt ruim 900 goederenmachinisten. Samen rijden zij jaarlijks meer dan 9 miljoen kilometer door ons land. Van containers uit de havens tot grondstoffen voor de industrie en producten voor distributiecentra: in 2025 werd bijna 39 miljoen ton goederen per spoor vervoerd. Achter deze volumes staan professionals die 24/7 inzetbaar zijn en verantwoordelijkheid dragen voor veilig en duurzaam vervoer via het spoor. In de weken voorafgaand aan 19 september brachten we ruim 900 presentjes rond bij spoorvervoerders, dienstverleners en infra-vervoerders in heel Nederland.

## Zichtbaarheid in de stad

Tijdens de Raildagen stelden we samen met DB Cargo, VolkerRail, Strukton Rail, Rail Cargo Group, Machinext BV en Railexperts meerdere goederenlocomotieven op bij Amersfoort Centraal. Normaal rijden deze locomotieven over de goederencorridors; nu stonden ze midden in de stad. Het zorgde voor zichtbaarheid én voor gesprek. ProRail

besteedde aandacht aan de dag met een interview met Hugo Boelhouwer (Rail Talent 2024-2025), waarin hij een inkijkje gaf in zijn dagelijkse werkzaamheden als goederenmachinist



## Sectorbrede betrokkenheid

Wat deze eerste editie bijzonder maakte, was de brede betrokkenheid. Vervoerders en terminals deelden actief foto's, video's en persoonlijke waarderingen via hun eigen kanalen. De Dag van de Treinmachinist kreeg daardoor in korte tijd veel bereik en werd breed opgepakt binnen én buiten de sector.

APM Terminals en Rail Force One maakten een video waarin Mark van Amerongen (machinist Rail Force One) zelf vertelt over zijn werk. Bekijk het filmpje via de QR-code:



Ook Strukton Rail maakte een video waarin inframachinisten, Karsten Saers en Wilko Bouwhuis, centraal stonden en het werk aan en rond het spoor werd belicht.



Internationale partners, zoals Contargo, spraken daarnaast hun waardering uit voor de "stille helden van het spoor". Daarmee kreeg het initiatief niet alleen nationale, maar ook internationale aandacht.

## Europese erkenning en een gedeelde uitdaging

De dag kreeg bovendien aandacht vanuit Brussel. Kristian Schmidt, Director Land Transport bij de Europese Commissie (DG MOVE), sprak zijn waardering uit met de woorden: "You are literally driving the future towards sustainable transport." Die erkenning is relevant. In heel Europa staat het beroep van machinist onder druk door vergrijzing en krapte op de arbeidsmarkt. Met de

Dag van de Treinmachinist geven we meer bekendheid aan dit veelzijdige beroep. Goederenmachinisten doen meer dan alleen een trein besturen. Zij inspecteren materieel, plannen, rangeren en lossen operationele vraagstukken op – vaak over honderden kilometers en over meerdere landsgrenzen. Hun rol is cruciaal voor het functioneren van internationale goederenstromen.



## Een stevig fundament

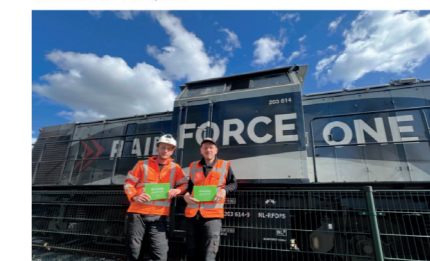
De eerste Dag van de Treinmachinist heeft laten zien wat er mogelijk is wanneer de sector gezamenlijk optrekt en het vak zichtbaar maakt. Het initiatief kreeg draagvlak, bereik en waardering – van machinisten zelf, van bedrijven en van Europese partners.

Daarmee ligt er een stevig fundament om deze dag de komende jaren verder uit te bouwen.

**Thierry Aartsen | Staatssec...** + Volgen  
638 volgers  
39 m · 🌐

De Dag van de Treinmachinist is onderdeel van de campagne 'Rail Freight – The Future is Ours'. Dit is een initiatief van Rail Cargo Information Netherlands samen met de Nederlandse spoorgoederensector. Het doel: waardering uitspreken voor machinisten én laten zien hoe belangrijk het spoorgoederenvervoer is voor onze economie. Met machinisten, planners, terminals, vervoerders, verladers, media en brancheorganisaties maken we er een mooie dag van.

Een goederenmachinist is méér dan alleen bestuurder van een trein. Vaak combineren zij de rollen van machinist, rangeerder en wagenmeester. Ze beschikken over brede technische kennis, operationele skills en nemen dagelijks verantwoordelijkheid voor veiligheid, punctualiteit en doorstroming. Dankzij hun opleiding, vakmanschap en de hoge veiligheidsstandaarden in het spoor behoort het spoorgoederenvervoer tot de veiligste vormen van transport.



Ook in 2026 zetten we deze traditie voort. Op 18 september (tijdens de Raildagen) organiseren we opnieuw de Dag van de Treinmachinist. Meer informatie en updates zijn te vinden via [www.dagvandetreinmachinist.nl](http://www.dagvandetreinmachinist.nl)

# Daan van de Kar wil innoveren in de spoorwegsector

Daan van de Kar is pas 22, maar overtuigd dat zijn loopbaan op het juiste spoor zit. “Voor mij staat vast dat ik in deze sector blijf,” zegt hij. “De spoorwegsector is zo’n interessante wereld: complex, internationaal en bovendien cruciaal in de overgang naar duurzaam transport. De award voor Rail Trainee of the Year vind ik een mooie waardering, maar ook een stimulans om mijn carrière binnen de spoor- en logistieke wereld verder uit te bouwen. Er valt nog heel veel te innoveren en daar draag ik graag aan bij.”



## Investeren in het spoor

Daan groeide op in Breda. Zijn vader werkt bij het Belgische bedrijf Move Intermodal. “Toen thuiswerken tijdens de coronapandemie normaal werd, kreeg ik veel mee van wat mijn vader doet,” vertelt Daan. “Ik raakte geïnteresseerd en stelde veel vragen. Zo leerde ik steeds meer over logistiek en intermodaal transport. In die periode moest ik kiezen wat ik zou gaan studeren. Ik besloot het breed te houden en koos voor logistiek management.” In zijn derde studiejaar ging Daan een half jaar stage lopen bij het Zwitserse Hupac Intermodal, een kans die hij via een werkrelatie van zijn vader kreeg. “Ik ging elke dag met de trein naar mijn werk en zag hoe efficiënt het systeem daar functioneert. Ik heb in Zwitserland gezien wat er mogelijk is als je echt investeert in het spoor. Dat heeft mijn motivatie versterkt om me verder te gaan verdiepen in intermodaal vervoer.”

## Onderzoek in Port of Moerdijk

Om af te studeren deed Daan in samenwerking met de Logistics Community Brabant een onderzoek naar de spoorcapaciteit in de Port of Moerdijk. “In Moerdijk rijden zo’n

2.000 treinen per jaar. Dat aantal willen ze graag verdubbelen in 2030. Ik deed onderzoek naar de capaciteit van de opstelsporen en de mogelijkheid om die uit te breiden. Maar in de 18 weken dat ik hiermee bezig ben geweest en de verschillende betrokken partijen sprak, ontdekte ik dat de treincapaciteit in Port of Moerdijk door heel andere ingrepen vergroot kan worden”, vertelt Daan. “Op basis van de huidige infrastructuur kan Moerdijk al richting de 3.000 treinen groeien,” vervolgt hij. “Maar de processen moeten slimmer worden ingericht door de opstelplaatsen efficiënter te benutten, de planning te centraliseren en digitaliseren en te werken met één rangeerpartij.” Zijn conclusies vielen in goede aarde. “Het onderzoek onderbouwde wat Port of Moerdijk al inzag en bood oplossingen aan waar ze al mee bezig waren. Mijn onderzoek gaf meer data en richting.”

## Vooruitkijken: van spoorliefhebber naar vernieuwer

Sinds kort werkt Daan bij Rail Logix,

onderdeel van Rail Innovators Group. “Ik verdiep me nu meer in het operationele proces: het klantcontact, de terminals en de regelgeving. Die praktijkkennis helpt me om straks weer aan verbeter- en innovatietrajecten te werken, want dat vind ik echt heel leuk.” De trainee ziet de toekomst van het spoorvervoer optimistisch tegemoet, maar wel met een aantal voorwaarden. “Ik hoop dat we snel digitaliseren en dat regelgeving innovatie niet afremt. Het spoorgoedervervoer heeft de toekomst. Het wordt drukker op de weg en we willen minder CO<sub>2</sub>-uitstoot. Het spoor is daar een perfect antwoord op. Als we met elkaar in gesprek blijven en elkaars perspectieven leren kennen en respecteren, kunnen we samen groeien en het spoor naar een hoger niveau tillen!”



# Studentenaanbod

## Rail Freight, the future is ours!



Omdat we jaarlijks in contact willen blijven met studenten van onderwijsinstellingen, hebben we een 'menukaart' samengesteld, waarbij elk jaar een activiteit doorlopen kan worden. Zo kunnen we stapsgewijs informeren over de railsector zonder dat het bestaande curriculum aangepast hoeft te worden.

### Maak kennis met de railsector

We hebben een presentatie ontwikkeld waarin we op een toegankelijke manier uitleggen waarom bedrijven kiezen voor spoorgoederenvervoer. Studenten krijgen inzicht in de rol van rail binnen de logistieke keten, de voordelen ten opzichte van andere modaliteiten en de maatschappelijke betekenis van het spoor. De presentatie staat online en is te gebruiken in de les. Scan de QR-code om deze presentatie te downloaden.



### Boek een excursie!

Rail Cargo heeft een netwerk van meer dan 100 deelnemers die allemaal, op hun eigen manier, een schakel zijn binnen het spoorgoederenvervoer. Afhankelijk van de studierichting kunnen we studenten in contact brengen met een van de deelnemers om daar een bezoek aan te brengen. Het zal een uniek inkijkje geven over wat er allemaal komt kijken bij het rijden van een trein.

### Masterclass

Het kost wellicht veel tijd en organisatie om bij een bedrijf op bezoek te gaan. Als dat het geval is, kunnen we ook in de klas komen vertellen over de railsector. Aan de hand van beeld en filmpjes hopen we dan zoveel mogelijk mee te geven van wat er buiten gebeurt.

### Kijkje in de keuken

Om echt te ervaren hoe het is om in de sector actief te zijn, is stage

lopen de beste optie. We helpen jongeren graag om een match te maken tussen de opleiding, interesses en beschikbare tijd/periode. Voor enthousiaste, geïnteresseerde jongeren vinden we altijd wel een plek. Ook vrienden die een opleiding volgen, waar ze misschien niet helemaal happy mee zijn, kunnen bij ons aankloppen om kennis te maken.

### Kan jij het spoor (nog) beter maken?

Veel studenten zullen op een gegeven moment een afstudeeronderzoek moeten uitvoeren. Aangezien de railsector zo breed georiënteerd is, is er altijd wel een plek te vinden waar jij jouw ideeën kan toetsen met de praktijk. Juist door jouw verfrissende nieuwe ideeën, kunnen we tot innovatieve out-of-the-box ontwikkelingen komen.

Contact: Caroline Koiter  
Koiter@railcargo.nl



# Making the connection

## Met Rail Cargo information Netherlands

De stichting Rail Cargo information Netherlands is als publiek-prievaat initiatief opgericht op 30 juni 2003. Doel van de stichting is om het goederenvervoer per spoor te bevorderen en het imago van railgoederenvervoer bij verladers en logistieke dienstverleners te verbeteren. Daarnaast houden wij ons actief bezig met het verbinden van de deelnemende bedrijven en helpen wij zo bij het creëren van commerciële kansen.

Bij potentiële klanten van het spoorgoederenvervoer zijn de mogelijkheden en de voordelen van spoor dikwijls onbekend. Ook hier geldt: onbekend maakt onbemind. Ons doel is om deze onbekendheid weg te nemen door de feiten over deze markt helder te presenteren en laagdrempelig aan te bieden. Wij staan voor:

- Promotie
- Voorlichting
- Matchmaking.


De activiteiten van het voorlichtingsbureau Rail Cargo worden mede mogelijk gemaakt dankzij de financiële steun van een groot aantal bedrijven en instellingen. We hebben een breed netwerk van ruim 100 deelnemers, met connecties in binnen- en buitenland. Waarom deelnemer worden? Houdt jouw bedrijf zich op wat voor manier dan ook bezig met het spoorgoe-

derenvoer? Ons netwerk staat open voor alle organisaties die diensten en producten leveren aan of binnen de spoorgoederen sector.

Aansluiten bij Rail Cargo information Netherlands biedt de volgende voordelen:

 **Zichtbaarheid:** Je bent zichtbaar onderdeel van een netwerk van bedrijven die allemaal hetzelfde doel voor ogen hebben: groei van spoorgoederenvervoer


 **Promotie:** We kunnen een actieve rol spelen in het promoten van jouw producten en diensten. Dit doen wij door vermelding logo en link naar jullie eigen website. Daarnaast worden jouw nieuwsberichten op aanvraag door ons op de website van Rail Cargo geplaatst en delen we deze via onze sociale kanalen en de nieuwsbrief die naar meer dan 1300 contacten gaat.

 **Commerciële kansen:** Wij verbinden onze deelnemers met andere bedrijven en opdracht-

gevers door kennismakingen, netwerkevenementen en één-op-één contact.

 **Deelname events:** Jaarlijks organiseren we vier keer een Spoorcafé en een Spoorcongres. Als lid van Rail Cargo kun je gratis deelnemen. Daarnaast nemen we deel aan verschillende andere evenementen. Afhankelijk van het thema, bieden we onze deelnemers de mogelijkheid een presentatie te geven en zo de doelgroep te bereiken.

 **Slagkracht:** Door ons te verenigen krijgen we meer voor elkaar. Dit kan leiden tot positieve nieuwe initiatieven en mogelijkheden binnen de sector. Zo is Rail Cargo ook uitvoerder van de campagne Rail Freight The Future is Ours.

 **Matchmaking:** We houden ons actief bezig met het verbinden van bedrijven. Dit doen we door het organiseren van laagdrempelige meet & greets op inspirerende plekken.

### DIRECT AANMELDEN

Aansluiten kan bij het netwerk al vanaf €775,-. Wilt u meer informatie ontvangen? Neem dan contact op met Caroline Koiter via koiter@railcargo.nl of scan de QR code.



Train Operating Companies



Intermodal Rail Operators



Rail Freight Agents



Logistic Service Providers



Ports & Infra



Terminal Operators



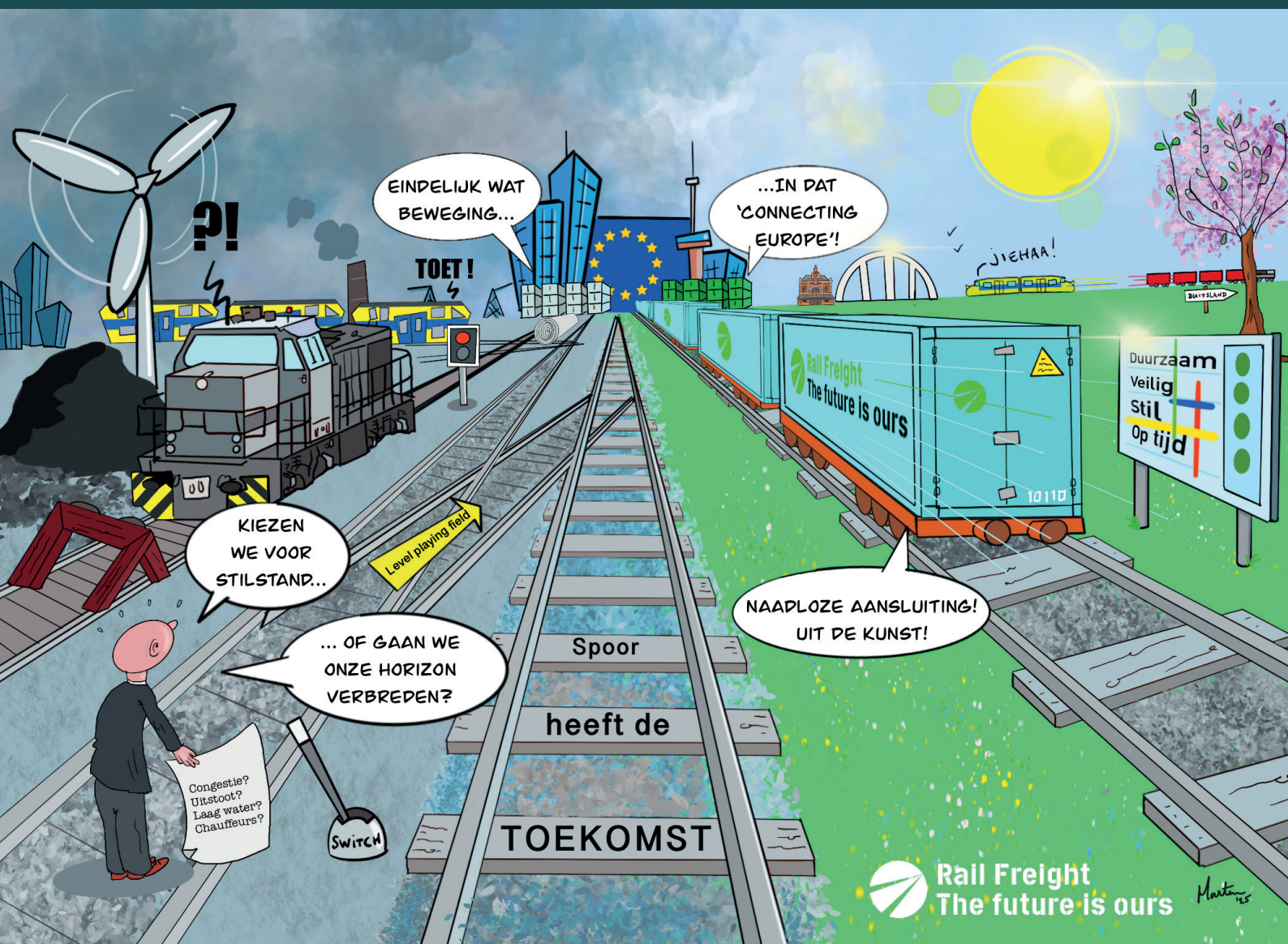
Suppliers of Industry



Stakeholders



# Partners of Dutch Rail Freight



Cartoon gemaakt door Marten van der Velde  
(Director Strategy & Innovation at Portbase)  
ter gelegenheid van het Spoorcongres

## 'The Art of Rail Freight'