



MITTELSTAND  
**GLOBAL**  
MARKTERSCHLIESSUNGS-  
PROGRAMM FÜR KMU

# Niederlande: Bahntechnik und - infrastruktur

Markterschließungsprogramm für KMU 2022



Durchführer



Deutsch-Niederländische Handelskammer  
Duits-Nederlandse Handelskamer

## IMPRESSUM

### Herausgeber

AHK Niederlande

### Text und Redaktion

Joy Krijgsman

Louisa Benk

### Stand

Mai 2022

### Gestaltung und Produktion

AHK Niederlande

### Bildnachweis

Adobe Stock

Mit der Durchführung dieses Projekts im Rahmen des Bundesförderprogramms Mittelstand Global/ Markterschließungsprogramm beauftragt:



Das Markterschließungsprogramm für kleine und mittlere Unternehmen ist ein Förderprogramm des:



Die Studie wurde im Rahmen des Markterschließungsprogramms für das Projekt Geschäftsanbahnung Niederlande Bahntechnik und -infrastruktur erstellt.

Das Werk, einschließlich aller seiner Teile, ist urheberrechtlich geschützt. Die Zielmarktanalyse steht der Germany Trade & Invest GmbH sowie geeigneten Dritten zur unentgeltlichen Verwertung zur Verfügung.

Sämtliche Inhalte wurden mit größtmöglicher Sorgfalt und nach bestem Wissen erstellt. Der Herausgeber übernimmt keine Gewähr für die Aktualität, Richtigkeit, Vollständigkeit oder Qualität der bereitgestellten Informationen. Für Schäden materieller oder immaterieller Art, die durch die Nutzung oder Nichtnutzung der dargebotenen Informationen unmittelbar oder mittelbar verursacht werden, haftet der Herausgeber nicht, sofern ihm nicht nachweislich vorsätzliches oder grob fahrlässiges Verschulden zur Last gelegt werden kann.

# Inhalt

1.	<b>Abstract</b> .....	5
2.	<b>Niederlande allgemein</b> .....	6
2.1.	<b>Länderprofil</b> .....	6
2.2.	<b>Wirtschaftsstandort Niederlande</b> .....	7
2.3.	<b>Handelsbeziehungen Niederlande und Deutschland</b> .....	8
2.4.	<b>Schlussbetrachtung Niederlande</b> .....	8
3.	<b>Die niederländische Bahninfrastruktur</b> .....	9
3.1.	<b>Überblick</b> .....	9
3.2.	<b>COVID-19 und der niederländische Bahnsektor</b> .....	11
3.3.	<b>Der Aufbau der niederländischen Bahninfrastruktur</b> .....	11
3.4.	<b>Das Ministerium für Infrastruktur und Wasserwirtschaft</b> .....	11
3.4.1.	Politische Richtlinien und Rahmenbedingungen.....	12
3.4.2.	Mehrjahresprogramm Infrastruktur, Umgebung und Transport (MIRT).....	12
3.5.	<b>ProRail</b> .....	13
3.5.1.	Zusammenarbeit mit privaten Marktakteuren .....	14
3.5.2.	Ausschreibungsverfahren .....	15
3.5.3.	Vertragsformen .....	16
3.6.	<b>Nederlandse Spoorwegen (NS)</b> .....	16
3.6.1.	Zusammenarbeit mit privaten Marktakteuren .....	17
3.6.2.	Ausschreibungsverfahren .....	18
3.7.	<b>Weitere Akteure</b> .....	18
3.8.	<b>Aktuelle Projekte</b> .....	19
4.	<b>Marktchancen für deutsche Betriebe</b> .....	23
4.1.	<b>Allgemeine politische Zielsetzungen und Bestimmungen</b> .....	23
4.2.	<b>Marktchancen im Eisenbahnsektor</b> .....	23
5.	<b>Wirtschaftliche und rechtliche Rahmenbedingungen</b> .....	27
5.1.	<b>Förderprogramme und steuerliche Anreize</b> .....	27
5.2.	<b>Vergabeverfahren und Ausschreibungsverfahren</b> .....	28
5.3.	<b>Geltender CO2 Preis</b> .....	28
5.4.	<b>Marktbarrieren und Hemmnisse</b> .....	29
5.5.	<b>Fachkräfte</b> .....	30
6.	<b>Markteintritt in der Praxis</b> .....	31
6.1.	<b>Markteintrittsformen</b> .....	31
6.2.	<b>Steuern</b> .....	33
6.3.	<b>Kulturunterschiede</b> .....	33
6.4.	<b>Sieben Tipps im Umgang mit niederländischen Geschäftspartnern</b> .....	34

<b>7.</b>	<b>Schlussbetrachtung.....</b>	<b>35</b>
<b>8.</b>	<b>Profile der Marktakteure.....</b>	<b>36</b>
8.1.	Staatliche Instanzen und politische Stellen der Regierung.....	36
8.2.	Forschungsinstanzen.....	38
8.3.	Zertifizierungsinstitute .....	39
8.4.	Cluster, Branchenorganisationen und Unternehmerverbände .....	40
8.5.	Bahnunternehmen.....	42
8.6.	Gütertransportunternehmen.....	44
8.7.	Schienenbauunternehmen .....	48
8.8.	Ingenieurbüros .....	50
8.9.	Kabel- und Bohrunternehmen .....	56
8.10.	Fachzeitschriften .....	60
8.11.	Messen.....	61
<b>9.</b>	<b>Quellenverzeichnis.....</b>	<b>63</b>
<b>10.</b>	<b>Anhang .....</b>	<b>70</b>
10.1.	Übersicht Material NS .....	70
10.2.	ProRail Ausschreibungskalender Q1 .....	71
11.3.	ProRail Ausschreibungskalender Q2 .....	75

## Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Eckdaten der Niederlande im Überblick.....	6
Tabelle 2: Wirtschaftsinformationen und -wachstum.....	7
Tabelle 3: Kennzahlen der niederländischen Eisenbahnen.....	9
Tabelle 4: Eisenbahnunternehmen in den Niederlanden.....	9
Tabelle 5: SWOT-Analyse für deutsche Unternehmen auf dem niederländischen Bahnmarkt.....	35

## Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Karte der Niederlande.....	6
Abbildung 2: Anzahl der Güterzüge pro Grenzübergang 2020.....	10
Abbildung 3: Schienennetz Niederlande.....	10
Abbildung 4: Organigramm der NS.....	17
Abbildung 5: Ausschreibungsverfahren NS.....	18
Abbildung 6: Automatisierungsgrade (GOAs).....	25
Abbildung 7: Strecke Emmen-Rheine.....	25

# 1. Abstract

Das niederländische Schienennetz gilt als das verkehrsreichste in Europa und das drittverkehrsreichste der Welt. Auf 7.100 km Gleisen finden täglich mehr als eine Million Zugfahrten statt und werden 115.000 Tonnen Güter transportiert. Grundlage für dieses leistungsfähige Netz sind die Investitionen, die der niederländische Staat jährlich in dessen Verwaltung, Instandhaltung und Modernisierung fließen lässt. Dies hat sich auch nach Beginn der COVID-19-Pandemie und dem damit zusammenhängenden Rückgang der Passagierzahlen nicht verändert, im Gegenteil: um die optimale Anbindung der Niederlande auch zukünftig zu gewährleisten und ihre Funktion als zentrale Logistikkreuzung und wichtiger Akteur in der globalen Wirtschaft weiter auszubauen, plant die niederländische Regierung umfangreiche Investitionen und einen weiteren Ausbau des Schienennetzes.

So wird das Infrastrukturministerium von 2022 bis 2025 jährlich 1,5 Milliarden Euro in die Verwaltung, Instandhaltung und Modernisierung des Bahnsektors investieren. Eine Schlüsselrolle spielt hierbei der weitere Ausbau der Infrastruktur. So ist etwa ein Großteil der niederländischen Weichen überaltert, was regelmäßig zu anhaltenden Weichen- und damit Zugausfällen führt. Bevor die dringend notwendigen Renovierungsarbeiten beginnen können, müssen jedoch erst umfangreiche Inspektionsmessungen und -registrierungen erfolgen. Mit dem Netzausbau wird zudem nicht nur die Nachfrage nach Weichen steigen, sondern es müssen auch landesweit Bahnhöfe neu gebaut oder ausgebaut werden. Auch in zahlreiche andere Infrastrukturelemente – wie etwa Überwachungssysteme für Bahnhöfe – soll kräftig investiert werden.

Weitere Schwerpunktgebiete sind die Digitalisierung und Automatisierung von Zügen und Netzen. So stammt das aktuell in den Niederlanden genutzte Eisenbahnsicherheitssystem aus den 1960er Jahren und muss nun bis 2030 durch das digitale *European Rail Traffic Management System* (ERTMS) ersetzt werden. ProRail bezeichnet die Einführung von ERTMS als „die größte Aufgabe aller Zeiten“. Auch die Einführung des Automatic Train Operation (ATO) Systems, das bereits 2026 das automatische Fahren eines Schienenfahrzeugs ermöglichen soll, stellt den niederländischen Bahnsektor vor Herausforderungen.

Die Vielzahl der geplanten Innovationen und (Um)baumaßnahmen, die notwendige Instandhaltung der Gleise, der erforderliche Einsatz neuer Technologien und der anhaltende Fachkräftemangel bieten deutschen Unternehmen aus dem Bahnsektor erhebliche Chancen auf dem niederländischen Markt. Die vorliegende Zielmarktanalyse Niederlande: Bahntechnik und -infrastruktur ist im Rahmen des durch das Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz geförderten BMWK-Markterschließungsprogramms entstanden. Das Markterschließungsprogramm ermöglicht es deutschen Unternehmen, Geschäftspartnerschaften mit niederländischen Unternehmen aufzubauen. Um die Exportbemühungen adäquat zu unterstützen, werden den teilnehmenden Unternehmen mit der Zielmarktanalyse alle wichtigen Marktdaten und Rahmenbedingungen an die Hand gegeben.

## 2. Niederlande allgemein

### 2.1. Länderprofil

Die Niederlande sind eine der fünf größten Exportnationen weltweit. Ihre geographische Lage und die traditionell enge Anbindung an die europäischen und interkontinentalen Märkte machen sie zu einem internationalen Knotenpunkt für Handel und Logistik. Die Niederlande grenzen im Osten an Deutschland, im Süden an Belgien. Der Westen des Landes ist durch seine Nähe zur Nordsee geprägt.

Die vier westlichen Großstädte der Niederlande – Amsterdam, Rotterdam, Den Haag und Utrecht – werden unter der Oberbezeichnung *Randstad* zusammengefasst. Diese Region bildet den Motor der niederländischen Wirtschaft und ist zugleich das kulturelle Zentrum des Landes. In der Randstad leben 42 Prozent der Gesamtbevölkerung. Die Hälfte aller Arbeitsplätze befindet sich dort.



Abbildung 1: Karte der Niederlande

Tabelle 1: Eckdaten der Niederlande im Überblick

Name	Königreich der Niederlande (Koninkrijk der Nederlanden)
Fläche	41.540 km <sup>2</sup>
Hauptstadt	Amsterdam
Parlaments- und Regierungssitz	Den Haag
Staatsform	Parlamentarische Monarchie
Staatsoberhaupt	Willem-Alexander, König der Niederlande, Prinz von Oranien-Nassau (seit 30. April 2013)
Regierungschef	Mark Rutte (VVD)
Regierungsparteien	Nach dem Rücktritt des Kabinetts Rutte-III am 15. Januar 2021 und den Neuwahlen im März 2021 ist seit dem 10. Januar 2022 ein neues Kabinett im Amt. Dabei handelt es sich um die Fortsetzung des alten Kabinetts: VVD (34 Sitze) D66 (24) CDA (15) CU (5) Zusammen haben die Parteien 78 der 150 Sitze in der Zweiten Kammer.
Nationalfeiertag	27. April = Königstag (Koningsdag)
Landessprachen	Niederländisch (Verbreitung in Prozent: 100), Friesisch (Provinz Friesland), Limburgisch (Provinz Limburg)
Religionen	Römisch-Katholisch: 20 % Protestantisch: 15 % Islamisch: 5 % Sonstige: 6 % Keine Zugehörigkeit: 54 %
Einwohnerzahl	17,2 Millionen (November 2021)
Einwohnerdichte	509,3 Personen pro Quadratkilometer (2021)
Überseegebiete	Niederländische Antillen
Währung	Euro (EUR)

Quellen: CBS, Germany Trade & Invest.

## 2.2. Wirtschaftsstandort Niederlande

Der Wirtschaftsstandort Niederlande ist durch seine geographische Lage und die traditionell enge Anbindung an die europäischen und interkontinentalen Märkte geprägt. In Rotterdam befindet sich der viertgrößte Hafen der Welt mit einem Güterumschlag von 436,8 Millionen Tonnen im Jahr 2020. Der Güterumschlag im Rotterdamer Hafen belief sich im dritten Quartal 2021 auf 118,5 Millionen Tonnen, das entspricht einem Anstieg von 14,6 Prozent gegenüber dem gleichen Zeitraum des Vorjahres.<sup>1</sup> Auch der Flughafen Schiphol in Amsterdam zählt zu den weltweit größten. Hinzu kommen eine leistungsfähige Infrastruktur, unternehmerfreundliche Genehmigungsverfahren und günstige rechtliche Rahmenbedingungen, vor allem bezüglich der Steuergesetzgebung für ausländische Unternehmen. Darüber hinaus punkten die Niederlande mit einer herausragenden Logistik, kostengünstigen gewerblichen Immobilien und hochqualifizierten, mehrsprachigen und flexiblen Arbeitskräften.

Tabelle 2: Wirtschaftsinformationen und -wachstum

Basisinformationen	2017	2018	2019	2020	2021 (est.)	2022 (est.)
Wirtschaftswachstum [% zum Vorjahr] <sup>2</sup>	2,9	2,6	1,7	-3,8	3,9	3,5
Inflationsrate [% zum Vorjahr]	1,3	1,6	2,7	1,1	2,1	2,2
BIP [Mrd. Euro] <sup>3</sup>	738,1	773,9	810,2	800,1	843,6	886,7
BIP pro Kopf [Euro] <sup>4</sup>	43.090	44.920	46.710	45.962	48.324	50.646
Erwerbsbevölkerung [x 1.000]	9.348 (Dezember 2020), 9.329 (März 2021)					
Arbeitslosigkeit <sup>5</sup>	3,9 % (Dezember 2020), 3,5 % (März 2021)					
Export (Güter)	Gesamtexport: 551,4 Mrd. Euro (2020)					
	Haupthandelspartner:			Hauptwarengruppen:		
	1. Deutschland (121,9 Mrd. Euro)			1. Chemie (98,7 Mrd. Euro)		
	2. Belgien (56,2 Mrd. Euro)			2. Nahrungsmittel (77,5 Mrd. Euro)		
	3. Frankreich (42,5 Mrd. Euro)			3. Elektronik (64,5 Mrd. Euro)		
Import (Güter)	Gesamtimport: 484,1 Mrd. Euro (2020)					
	Haupthandelspartner:			Hauptwarengruppen:		
	1. Deutschland (85,7 Mrd. Euro)			1. Elektronik (73,6 Mrd. Euro)		
	2. China (51,3 Mrd. Euro)			2. Chemie (67,3 Mrd. Euro)		
	3. Belgien (47,4 Mrd. Euro)			3. Nahrungsmittel (49,4 Mrd. Euro)		

Quellen: CBS, Eurostat.

Die Lage auf dem Arbeitsmarkt hat sich in Folge der Coronakrise in 2020 zunächst angespannt. Die Arbeitslosenquote erreichte im dritten Quartal 2020 mit 4,5 Prozent ihren Höchststand, blieb aber unter dem von der EU-Kommission erwarteten Anstieg auf 5,9 Prozent.<sup>6</sup> Beschäftigungsschutzmaßnahmen der niederländischen Regierung, insbesondere Arbeitszeitverkürzungen und finanzielle Unterstützung für Selbstständige, haben seither jedoch dazu beigetragen, die Arbeitslosigkeit zu verringern. Mittlerweile befindet sich die Arbeitslosenquote wieder auf dem Vorkrisenniveau. Trotzdem wird die Aufhebung dieser Maßnahmen voraussichtlich mit Kündigungen und Insolvenzen einhergehen, was zu einem Anstieg der Arbeitslosenquote führen wird.<sup>7</sup>

Gleichzeitig zeichnet sich der Arbeitsmarkt seit Beginn 2021 durch einen Anstieg der offenen Stellen aus, die in Kombination mit der sinkenden Arbeitslosenquote zu großer Anspannung auf dem Arbeitsmarkt führt. Auf 100 Arbeitslose kamen 126 freie Stellen. Im zweiten Quartal 2021 überstieg die Zahl der offenen Stellen zum ersten Mal die Zahl der Arbeitslosen. Während im zweiten Quartal

<sup>1</sup> Vgl. Port of Rotterdam, 2021.

<sup>2</sup> Vgl. GTAI, 2021a.

<sup>3</sup> Vgl. CBS, 2021a.

<sup>4</sup> Vgl. Rijksoverheid, 2021a.

<sup>5</sup> Vgl. CBS, 2021b.

<sup>6</sup> Vgl. CBS, 2021b.

<sup>7</sup> Vgl. CBS, 2021c.



auf 100 Arbeitslose 106 offene Stellen kamen, stieg diese Zahl im dritten Quartal auf 126. Der Anstieg ist vor allem auf die anhaltende Zunahme der Zahl der unbesetzten Stellen (um 45 Tsd.) zurückzuführen.<sup>8</sup>

Zudem herrschte im Jahr 2020 in vielen niederländischen Geschäftsfeldern Zurückhaltung und Unternehmen investierten weniger als in den Vorjahren. Im Mai 2020 war das Volumen der Ausrüstungsinvestitionen um 18,8 Prozent geringer als im Mai 2019. Seit März 2021 steigen die Investitionen im Vergleich zu 2020 wieder an (9,6 Prozent). Zugenommen haben insbesondere die Investitionen in Maschinen, Wohnungen, Software und F&E.<sup>9</sup> Die im Januar 2022 angetretene Regierung Rutte IV plant in den kommenden Jahren zudem Investitionen in Klima, Landbau und Häuserbau sowie in die innere Sicherheit des Landes. Auch in die Stärkung von Kultur und Wirtschaft soll durch zunehmende Digitalisierung investiert werden.<sup>10</sup>

### 2.3. Handelsbeziehungen Niederlande und Deutschland

Das Handelsvolumen zwischen den Niederlanden und Deutschland erreichte in den ersten neun Monaten im Jahr 2021 ein Volumen von 147,7 Milliarden Euro. Im Vergleich zum letzten Jahr ist das ein Zuwachs von mehr als 16 Prozent.<sup>11</sup> Damit stehen die Niederlande im bilateralen Außenhandel hinter der Volksrepublik China und vor den Vereinigten Staaten an zweiter Stelle der deutschen Handelspartner. Das bilaterale Handelsvolumen gehört zu den weltweit größten. Gründe dafür sind im Wesentlichen die geographische Nähe und die Größe des deutschen Marktes. Deutschland ist seit Jahren mit Abstand der größte Handelspartner der Niederlande. Die wirtschaftlichen Entwicklungen in Deutschland haben dementsprechend einen großen Einfluss auf die Niederlande. Der niederländische Export reagiert schnell auf Konjunkturschwankungen im Nachbarland. Die wichtigsten niederländischen Produkte auf dem deutschen Markt sind Brennstoffe wie Erdöl und Erdgas, Kokerei- und Mineralölherzeugnisse sowie chemische Erzeugnisse. Aus Deutschland werden vor allem Maschinen und Fahrzeuge sowie pharmazeutische und chemische Produkte in die Niederlande exportiert.<sup>12</sup>

Als Importland für Deutschland liegen die Niederlande mit einem Wert von 88 Milliarden Euro (2020) hinter China (116 Milliarden Euro) auf Platz zwei. Die Niederlande nehmen auf der Rangliste der wichtigsten Exportländer Deutschlands im Jahr 2020 erneut den vierten Platz ein. Laut Statistischem Bundesamt exportierte Deutschland Güter im Wert von rund 84 Milliarden Euro in das westliche Nachbarland. Nur die Vereinigten Staaten (104 Milliarden Euro), die Volksrepublik China (96 Milliarden Euro) und Frankreich (91 Milliarden Euro) rangieren davor.<sup>13</sup>

### 2.4. Schlussbetrachtung Niederlande

Die Niederlande sind eine Handelsnation und gehören zu den fünf größten Exportnationen weltweit. Das Land bietet ein gutes Umfeld für innovative kleine und mittlere Unternehmen. Die hervorragende Infrastruktur, auch im IT-Bereich, und die weltoffene Bevölkerung ziehen Investoren ins Land. Mit rund 41.500 Quadratmetern und 17 Millionen Einwohnern zählen die Niederlande zu den kleinsten Ländern Europas. Der Binnenmarkt ist überschaubar. Hinsichtlich der wirtschaftlichen Größe gehört das Land jedoch zu den führenden Nationen der Europäischen Union (EU). Neben der COVID-19 Pandemie führt auch der Brexit zu Unsicherheiten, da zwischen den Niederlanden und dem Vereinigten Königreich starke wirtschaftliche Verflechtungen bestehen.

---

<sup>8</sup> Vgl. CBS, 2021d.

<sup>9</sup> Vgl. CBS, 2021e.

<sup>10</sup> Vgl. Rijksoverheid, 2022a.

<sup>11</sup> Vgl. Statistisches Bundesamt, 2021a.

<sup>12</sup> Vgl. CBS, 2021f.

<sup>13</sup> Vgl. Statistisches Bundesamt, 2021b.

## 3. Die niederländische Bahninfrastruktur

### 3.1. Überblick

Das niederländische Schienennetz gilt als das verkehrsreichste Netz der EU und, nach der Schweiz und Japan, das dritt-verkehrsreichste Netz der Welt. Auf 7.100 km Gleisen finden täglich mehr als eine Million Zugfahrten statt und werden 115.000 Tonnen Güter transportiert.<sup>14</sup> Die Länge im Vergleich zur Einwohnerzahl macht das niederländische Schienennetz zu einem der weltweit dichtesten Netze (s. Abbildung 2). In den Niederlanden fahren täglich etwa 5.500 Personenzüge, die von insges. 28 verschiedenen Eisenbahngesellschaften betrieben werden. Der Großteil der Personenzüge wird jedoch von der niederländischen Bahn (nl. *Nederlandse Spoorwegen* – NS, im Text ab jetzt NS) betrieben. Die meisten Züge werden mit Strom betrieben, lediglich auf einigen fahren noch Dieselmotoren. Ungefähr 75 Prozent des niederländischen Eisenbahnnetzes sind auf 1.500 Volt ausgelegt. Zwei Strecken können bereits mit einer Spannung von 25 kV betrieben werden: die Hochgeschwindigkeitsstrecke, die die Niederlande mit Belgien verbindet, und die Hauptgüterstrecke Betuwelijn.<sup>15</sup> Mit fast 6 Millionen Passagieren pro Jahr ist die am intensivsten genutzte Verbindung Amsterdam – Schiphol, gefolgt durch Utrecht – Amsterdam mit etwa 4 Millionen Passagieren pro Jahr.

Tabelle 3: Kennzahlen der niederländischen Eisenbahnen

Eisenbahninformationen	2019	2020	2021	2022
Streckenlänge [in km]	7.096	7.097	7.097	7.097
Weichen	6.500	6.377	6.262	6.258
Bahnübergänge	2.466	2.419	2.394	2.388
Signale	11.332	11.555	11.618	11.602
Bahnhöfen	397	399	398	398
Eisenbahnunternehmen	27	27	32	28

Quelle: ProRail, 2022a.

Zusätzlich zu den 5.500 Personenzügen nutzen etwa 350 Güterzüge das niederländische Schienennetz. Verschiedene Gütertransportunternehmen dürfen das niederländische Schienennetz befahren, darunter HSL Netherlands, Rail Force One, DB Cargo und ausländische Unternehmen wie die Bentheimer Eisenbahn AG und CrossRail Benelux. Eine Gesamtübersicht über die in den Niederlanden tätigen Eisenbahnunternehmen ist in Tabelle 4 dargestellt.

Tabelle 4: Eisenbahnunternehmen in den Niederlanden

Personenverkehrsunternehmen	Schienengüterverkehrsunternehmen	
Abellio Rail GmbH	Bentheimer Eisenbahn AG	Railtraxx N.V.
Arriva International	Captrain Netherlands B.V.	RheinCargo GmbH & Co. KG
Arriva Nederland B.V.	Crossrail Benelux N.V.	Rotterdam Rail Feeding B.V.
Connexxion Openbaar Vervoer N.V.	DB Cargo Nederland N.V.	RTB Cargo Netherlands
DB Regio	Duisport Rail GmbH	SBB Cargo Deutschland GmbH
Eurostar	HSL Netherlands	Shunter Tractie B.V.
Keolis Deutschland GmbH & Co. KG	KombiRail Europe B.V.	TX Logistik AG
Keolis Nederland B.V. (Syntus)	Lineas N.V.	Niederrheinische Verkehrsbetriebe
NMBS	LTE Netherlands B.V.	Aktiengesellschaft NIAG
NS International N.V.	PKP Cargo S.A.	
NS Reizigers B.V.	Rail Force One B.V.	
Thalys	Rail2U B.V.	

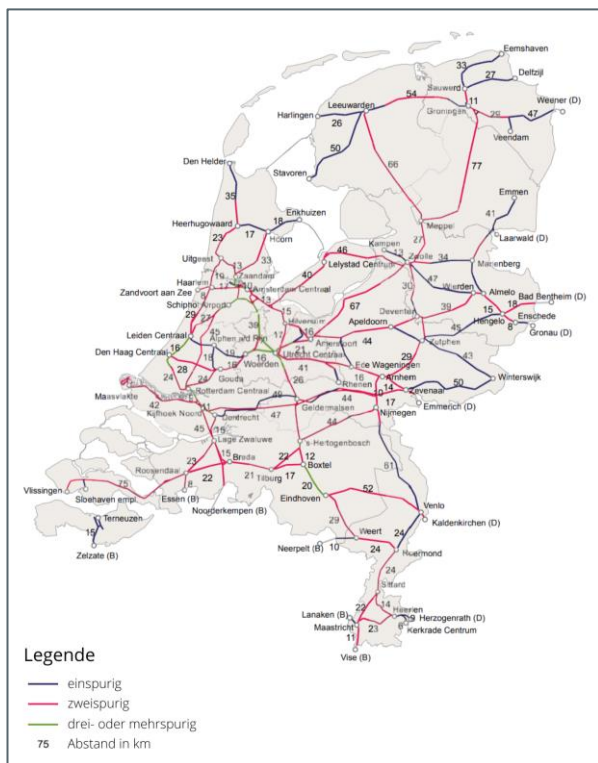
<sup>14</sup> Vgl. Rijksoverheid, 2021b.

<sup>15</sup> Vgl. Kennisplatform, o. D.

Güterzüge verkehren in den Niederlanden vor allem auf einigen wenigen Hauptstrecken zwischen den Hafengebieten und den Nachbarländern. Abbildung 3 zeigt den Prozentsatz der Güterzüge pro Grenzübergang. Die meisten Züge nutzen die Grenzübergänge in Zevenaar und Venlo. Insgesamt wurden im Jahr 2020 knapp 40 Millionen Tonnen Güter auf dem Schienenweg transportiert, was einem Rückgang von 6,2 Prozent im Vergleich zu 2019 entspricht. Deutschland ist das Hauptziel niederländischer Güterzüge: Von allen im Jahr 2020 aus den Niederlanden ins Ausland beförderten Gütern hatten über 75 Prozent Deutschland als Ziel.<sup>16</sup> Nichtsdestotrotz sank auch das Schienengüterverkehrsaufkommen nach Deutschland im Jahr 2020 um 14,1 Prozent gegenüber dem Vorjahr auf 16,1 Millionen Tonnen. Dieser Rückgang der Schienengüterverkehrs ist auf den durch die COVID-19 Pandemie entstandenen Handelseinbruch zurück zu führen.<sup>17</sup>

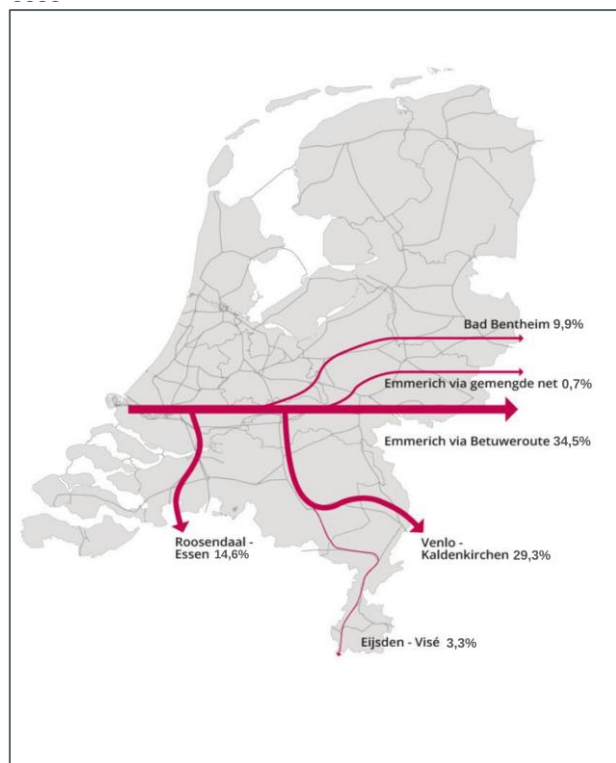
Die Anzahl der Fahrgäste, die sich für den Zug entscheiden, steigt seit Jahren und überstieg 2019 die Marke von einer Million Fahrgästen pro Tag. Die COVID-19 Pandemie und die damit verbundenen Maßnahmen wie u.a. das vermehrte Arbeiten im Home Office verursachten jedoch einen signifikanten Rückgang in der Zahl der Fahrgäste. Hierdurch betrug die durchschnittliche Passagierzahl im Jahr 2020 nur noch 30 Prozent der Gesamtzahl im Jahr 2019.<sup>18</sup> Infolge dieses Einbruchs sank der Umsatz der NS im Personenschienenverkehrsbereich um 42 Prozent auf 1.539 Millionen Euro im Vergleich zu 2.661 Millionen Euro im Vorjahr. Aus diesem Grund hat die NS ein Sparprogramm in Höhe von 1,4 Milliarden Euro gestartet, das bis 2024 laufen wird. Trotz des Rückgangs an Fahrgästen wurde der Personenverkehr auch in der extrem ruhigen Periode des Jahres 2020 wie regulär fortgesetzt. Als finanziellen Ausgleich hierfür erhielt der niederländische Eisenbahnsektor eine Verfügbarkeitszahlung in Höhe von ca. 820 Millionen Euro von der niederländischen Regierung. Dies konnte den Sektor kurzfristig unterstützen; langfristig werden jedoch weitere Investitionen in den Schienenverkehr notwendig sein, um die gute Anbindung und hohe Transportqualität weiterhin zu gewährleisten. Zudem wird damit gerechnet, dass die Nachfrage nach öffentlichen Verkehrsmitteln aufgrund der steigenden Zahl neuer Wohngebiete erheblich zunehmen wird.

Abbildung 2: Schienennetz Niederlande



Quelle: Rail Cargo.

Abbildung 3: Anzahl der Güterzüge pro Grenzübergang



Quelle: Rail Cargo.

<sup>16</sup> Vgl. RailCargo, 2020a.

<sup>17</sup> Vgl. CBS, 2021g.

<sup>18</sup> Vgl. ProRail, 2021a.

## 3.2. COVID-19 und der niederländische Bahnsektor

Die COVID-19 Pandemie hatte erhebliche Auswirkungen auf den niederländischen Bahnsektor und führte im Jahr 2020 zu einem Rückgang des Schienenpersonenverkehrs um 55 Prozent im Vergleich zu 2019.<sup>19</sup> Vor dem Ausbruch der Pandemie benutzten viele Studierenden sowie Berufstätige im Bürobereich öffentliche Verkehrsmittel, um zur Schule bzw. zum Arbeitsplatz zu gelangen. Die von der niederländischen Regierung ergriffenen Maßnahmen zur Bekämpfung der Pandemie, wie beispielsweise die Vermeidung nicht notwendiger Reisen, die Empfehlung, von zu Hause zu arbeiten, und die Schließung von Schulen, führten jedoch dazu, dass die öffentlichen Verkehrsmittel deutlich weniger genutzt wurden. Ausgehend von aktuellen Berechnungen wird die Zugnutzung im Jahr 2023 (best-case Szenario) oder im Jahr 2026 (worst-case Szenario) wieder das Niveau von vor der Pandemie erreicht. Darüber hinaus wurde ein starker Rückgang des Schienengüterverkehrs beobachtet. Dies ist insbesondere auf das Erliegen oder die großen Verzögerungen in der Lieferung von Produktteilen aus China/ Fernasien zurück zu führen.

Der öffentliche Verkehr, insbesondere der Schienenverkehr, wird in den Niederlanden als für die Gesellschaft essentiell betrachtet. Darum haben die Verkehrsunternehmen trotz der gesunkenen Passagierzahl den öffentlichen Verkehr in nur leicht reduziertem Umfang weiter betrieben. Dadurch kam es bei den Verkehrsunternehmen zu mehr Kosten als Einnahmen. Damit Reisende auch während der COVID-19 Pandemie weiterhin mit Bahn und Bus fahren können, hat das Kabinett 2020 eine Verfügbarkeitsentschädigung in Höhe von insgesamt 1,5 Milliarden Euro geschaffen. Dank dieser Regelung können öffentliche Verkehrsunternehmen bis zu 95 Prozent ihrer Kosten erstattet bekommen.<sup>20</sup>

## 3.3. Der Aufbau der niederländischen Bahninfrastruktur

Bereits seit 1875 ist in den Niederlanden das Eisenbahngesetz (nl. *Spoorwegwet*) in Kraft, das den Bau, die Verwaltung, die Zugänglichkeit und die Nutzung von Eisenbahnen und den Eisenbahnverkehr regelt.<sup>21</sup> Seitdem sind viele Änderungen am Eisenbahngesetz vorgenommen worden. So sind in den Niederlanden seit den 1990er Jahren der Schienenverkehr und der Betrieb der Schieneninfrastruktur voneinander getrennt.<sup>22</sup> Das derzeitige Eisenbahngesetz trat 2005 in Kraft und wurde zuletzt 2015 angepasst, damit das niederländische Gesetz den europäischen Anforderungen, wie dem Umweltschutz und der Anbindung an die europäischen Eisenbahnen, entspricht.

Die niederländische Bahninfrastruktur ist durch verschiedene Akteure mit unterschiedlichen Verantwortlichkeiten eingeteilt. Die verschiedenen Akteure und ihre unterschiedlichen Aufgaben werden jeweils in einem der folgenden Unterkapitel dargestellt. Die oberste Ebene der Bahninfrastruktur bildet der niederländische Staat, vertreten durch das Ministerium für Infrastruktur und Wasserwirtschaft. Hier werden alle Infrastrukturprojekte geplant und beschlossen – in Unterkapitel 3.4 wird hierauf näher eingegangen. In Teilkapitel 3.5 wird der Eisenbahnbetreiber ProRail dargestellt, der im Auftrag des Ministeriums für Infrastruktur und Wasserwirtschaft für den Bau, die Wartung und die Verwaltung des niederländischen Eisenbahnnetzes einschließlich aller zugehörigen Einrichtungen zuständig ist. Der dritte wichtige Akteur ist das größte Personentransportunternehmen NS, dargestellt in Kapitel 3.6. NS ist für die Beförderung der Fahrgäste auf dem von ProRail verwalteten Schienennetz sowie für den kommerziellen Betrieb der Bahnhöfe zuständig.

## 3.4. Das Ministerium für Infrastruktur und Wasserwirtschaft

Das niederländische Ministerium für Infrastruktur und Wasserwirtschaft (im Folgenden „Infrastrukturministerium“ oder „Ministerium“ genannt) ist verantwortlich für den Beschluss und die Planung von Infrastrukturprojekten wie den Bau und die Instandhaltung von Eisenbahnen, Straßen, Wasserwegen und Deichen. Seit dem 10. Januar 2022 wird das Ministerium von Minister Mark Habers (VVD) geleitet. Allerdings ist nicht der Minister, sondern die Staatssekretärin für Infrastruktur und Wasserwirtschaft, Vivianne Heijnen (CDA), für den Bereich öffentlicher Verkehr und Eisenbahn zuständig.<sup>23</sup> Der Minister steht in engem Kontakt mit dem niederländischen Bahnbetreiber ProRail. Denn das Infrastrukturministerium ist zwar für die Ausarbeitung der gesetzlichen Regelungen zuständig,

---

<sup>19</sup> Vgl. KiM, 2021a.

<sup>20</sup> Vgl. Rijksoverheid, 2021c.

<sup>21</sup> Vgl. Overheid.nl, 2021a.

<sup>22</sup> Vgl. NS, 2022a.

<sup>23</sup> Vgl. Rijksoverheid, 2022b.

bestimmt aber, wer für die Umsetzung verantwortlich ist. Die Anforderungen, die ProRail erfüllen muss, sind in der Verwaltungskonzession 2015-2025 verankert.<sup>24</sup> Ferner arbeitet das Ministerium eng zusammen mit der Umwelt- und Verkehrsaufsichtsbehörde (nl. *Inspectie Leefomgeving en Transport* – ILT), dem Königlichen Niederländischen Meteorologischen Institut (nl. *Koninklijk Nederlands Meteorologisch Instituut* – KNMI) und der Niederländischen Agentur für Umweltplanung (nl. *Planbureau voor de Leefomgeving* – PBL).

Ziel des Ministeriums ist es, den optimalen Anschluss der Niederlande zu erhalten und die Funktion des Landes als zentrale Logistikkreuzung und wichtiger Spieler in der globalen Wirtschaft weiter auszubauen. Eckstein dieser Arbeit ist die Instandhaltung, Wartung und der weitere Ausbau der Infrastruktur. Um dies zu erreichen, kooperiert das Ministerium mit verschiedenen Regionen und investiert u. a. erheblich in das niederländische Schienennetz. So wird das Ministerium in den kommenden Jahren knapp 200 Millionen Euro in die Zukunftsfähigkeit mehrerer Bahnhöfe und Bahnhofsbereiche in den Niederlanden investieren. Auch die Verbesserung der Sicherheit im Eisenbahnverkehr gehört zu den wichtigsten Aufgaben des Ministeriums. Seit 2018 wurden bereits 67 unbewachte Bahnübergänge in bewachte Übergänge umgewandelt. Für den Zeitraum 2020 bis 2023 hat das Ministerium 37,5 Millionen Euro pro Jahr bereitgestellt, um die letzten 180 unbewachten Bahnübergänge in den Niederlanden zu sichern. Darüber hinaus wird stark in die Verbesserung der Verbindungen mit Deutschland investiert. Im Jahr 2020 wurden 50 Millionen Euro freigegeben, um die bestehende Verbindung zwischen Amsterdam und Berlin zu beschleunigen. Außerdem wurden 10 Millionen Euro bereitgestellt, um die Wiederinbetriebnahme der Verbindung zwischen Emmen und Rheine in Deutschland zu ermöglichen.<sup>25</sup>

### 3.4.1. Politische Richtlinien und Rahmenbedingungen

Die politischen Rahmenbedingungen im Bereich Eisenbahninfrastruktur sind geprägt von der Nachhaltigkeitsagenda der Niederlande. Das Land plant, bis 2050 eine komplett abfallfreie und klimaneutrale Kreislaufwirtschaft zu werden. Im Rahmen dieses Konzepts wird die vollständige CO<sub>2</sub>-Reduzierung sowie die effizientere Nutzung und Wiederverwendung von Rohstoffen angestrebt, mit dem Ziel, sämtliche in der Produktion anfallende Abfälle wiederzuverwenden. Bauwerke und Produkte sollen demnach von Beginn an so konzipiert werden, dass sie mit möglichst wenig Aufwand wiederverwendet werden können.

Dies betrifft auch die niederländische Infrastruktur. Das Infrastrukturministerium und ProRail als ausführende Organisation haben es sich zum Ziel gesetzt, die Infrastrukturprojekte von ProRail bis zum Jahr 2050 klimaneutral und kreislauffähig zu gestalten.<sup>26</sup> Schwerpunkt des Ministeriums ist dabei die Verringerung der eigenen CO<sub>2</sub>-Emissionen und die Nutzung seines Einfluss als Auftraggeber von Infrastrukturprojekten. Der 2019 verabschiedete Klimaatakoord (dt. *Klimaabkommen*) legt hierfür die politischen Rahmenbedingungen und Richtlinien fest. Durch folgende Punkte soll die niederländische Infrastruktur nachhaltig gestaltet werden:

1. Die niederländische Regierung und Behörden werden nachhaltige Handelsvereinbarungen und Green Deals für Produkt- und Materiallieferanten (z.B. Asphalt, Beton, Boden oder Stahl) für den Bau- und Instandhaltungsprozess der Infrastruktur fördern.
2. Die niederländische Regierung und Gemeinden werden ihr Wissen und ihre Erfahrungen bezüglich des Baus und der Instandhaltung der Infrastruktur teilen und zur Verfügung stellen. So sollen nachhaltigere und energiesparende Materialien eingesetzt und Kosten gespart werden.
3. Bei der Ausschreibung und Durchführung von Infrastrukturprojekten erhalten Anbieter mit einem geringen CO<sub>2</sub>-Ausstoß Vorteile bei der Vergabe.

## 3.5. Mehrjahresprogramm Infrastruktur, Umgebung und Transport (MIRT)

Das Infrastrukturministerium veröffentlicht jedes Jahr als Bestandteil der Haushaltsgesetze ein Programm, in dem es die staatlichen und kommunalen Infrastrukturprojekte für die kommenden vier Jahre präsentiert – das sogenannte Mehrjahresprogramm Infrastruktur, Umgebung und Transport (nl. *Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport* – MIRT).<sup>27</sup> Im Folgenden werden einige der

---

<sup>24</sup> Vgl. Rijksoverheid, 2020a.

<sup>25</sup> Vgl. Rijksoverheid, 2020b.

<sup>26</sup> Vgl. I&W, 2020.

<sup>27</sup> Vgl. Rijksoverheid, 2021d.

in den nächsten Jahren für den Bahnbereich geplanten Maßnahmen vorgestellt. Auf die Chancen der geplanten Maßnahmen für deutsche Unternehmen auf dem Markt wird in Kapitel 4, Abschnitt 2 „Marktchancen im Eisenbahnsektor“ näher eingegangen.

### Grensoverschrijdend Spoorvervoer

Im Rahmen des Projekts Grenzüberschreitender Eisenbahnverkehr (nl. *Grensoverschrijdend Spoorvervoer*) arbeitet das Infrastrukturministerium gemeinsam mit lokalen Behörden und Verkehrsunternehmen an verschiedenen Maßnahmen zur Verbesserung des grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehrs zwischen den Niederlanden und Deutschland. Dabei kooperieren deutsche und niederländische Parteien eng miteinander. So arbeitete das Infrastrukturministerium von 2017 bis 2018 mit den Bundesländern Niedersachsen und NRW zusammen, um die Zugverbindung von Bielefeld über Osnabrück nach Hengelo zu verlängern. Darüber hinaus wurde die Strecke zwischen Landgraaf und der deutschen Grenze elektrifiziert, um den Einsatz eines Schnellzuges zwischen Maastricht und Aachen zu ermöglichen. Das Projektbudget für das Haushaltsjahr 2022 beträgt 130 Millionen Euro.

### Spoorcapaciteit 2030

Es wird erwartet, dass der Schienenverkehr längerfristig zunehmen wird. Mit gezielten Investitionen in zusätzliche Kapazitäten will das Infrastrukturministerium diesem Wachstum Rechnung tragen. Das MIRT-Projekt Eisenbahnkapazität 2030 (nl. *Spoorcapaciteit 2030*) richtet sich hauptsächlich auf Investitionen in die Traktions- und Energieversorgung, den Ausbau von Gleisanlagen, die Verbesserung der Sicherheit an Bahnübergängen sowie auf Verbesserungsmaßnahmen im Rahmen der Einführung von Zehnminutenzügen. Durch dieses Projekt soll mittelfristig die ausreichende Kapazität und Qualität des Schienenverkehrs sicher gestellt werden. Das Projektbudget für das Haushaltsjahr 2022 beträgt 240 Millionen Euro.

### Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS)

Das Programm für den Hochfrequenz-Schienenverkehr (nl. *Programma Hoogfrequent Spoorvervoer – PHS*) ist ein langfristig angelegtes Programm, in dessen Rahmen eine Vielzahl von Projekten bis zum Jahr 2029 und darüber hinaus durchgeführt werden soll. So sollen u.a. die Fahrzeitintervalle verkürzt werden. Insbesondere auf den verkehrsreichsten Strecken in der Randstad (Gebiet zwischen Amsterdam-Rotterdam-Utrecht) soll durch das Programm ein Schienenverkehr mit möglichst kurzen Intervallen ermöglicht werden. Zusätzlich zielt das Programm auf eine verbesserte Vernetzung von regionalen öffentlichen Verkehrssystemen und eine Streckenstrategie für den Schienengüterverkehr. Die erste Maßnahme des PHS-Programms war 2018 die Einführung von Zehn-Minuten-Zügen auf der Strecke Amsterdam-Utrecht-Eindhoven. Bis Ende 2021 werden solche Zehn-Minuten-Züge auch auf der Strecke Schiphol-Utrecht-Nimwegen eingeführt, die u.a. von den Flughafen Schiphol mit Rotterdam verbindet.

## 3.6. ProRail

ProRail ist der Betreiber der niederländischen Eisenbahninfrastruktur und beschäftigt über 4.100 Mitarbeiter. Bei ProRail handelt es sich um eine private GmbH nach niederländischem Recht. Alleinaktionär ist der niederländische Staat, welcher über die ebenfalls staatseigene Gesellschaft Railinfratrust alle Anteile hält. So ist Railinfratrust der *rechtliche* Eigentümer des größten Teils der niederländischen Eisenbahninfrastruktur. ProRail hingegen ist der *wirtschaftliche* Eigentümer des Schienennetzes und hat die Aufgabe, dieses zu unterhalten, zu betreiben und zu erweitern.<sup>28</sup> ProRail entstand 2005 durch die Ausgliederung der Schienennetzverwaltung aus der Eisenbahngesellschaft Nederlandse Spoorwegen, die seitdem ausschließlich für den Personentransport zuständig ist (s. Kapitel 3.6).<sup>29</sup>

Während ProRail momentan noch unter der Rechtsform *Besloten Vennootschap* (BV) fungiert, so wird sich dies in naher Zukunft ändern. Auf Wunsch der niederländischen Regierung wird ProRail ab 2022 (der genaue Zeitpunkt muss noch von der neugebildeten Regierung bestimmt werden) als *Zelfstandig Bestuursorgaan* (ZBO) fungieren.<sup>30</sup> Die Umwandlung hätte 2021 erfolgen sollen, wurde aber wegen der ausbleibenden Bildung einer neuen Regierung auf 2022 verschoben und soll den Zugriff des Infrastrukturministeriums vereinfachen und der Regierung mehr Einsicht in die Finanzen und Leistung von ProRail bieten.<sup>31</sup> Auf den Verantwortungsbereich und die praktischen Ausführung wird dies keinen Einfluss haben.

---

<sup>28</sup> Vgl. Infrastite, o. D-a.

<sup>29</sup> Vgl. ProRail, 2020a.

<sup>30</sup> Vgl. ProRail, 2020b.

<sup>31</sup> Vgl. SpoorPro, 2021a.

Die Verwaltung des Schienennetzes durch ProRail umfasst die folgenden Tätigkeiten:

- Die Wartung des Schienennetzes
- Die Vorbereitung und Durchführung des Ausbaus des Schienennetzes
- Das Verkehrsmanagement auf der Eisenbahninfrastruktur

### 3.7. Zusammenarbeit mit privaten Marktakteuren

Gemäß dem Eisenbahngesetz erstellt ProRail jedes Jahr die Schienennetz-Nutzungsbedingungen (nl. *Netverklaring*), die alle Informationen enthalten, die für den Zugang zum Schienennetz erforderlich sind. Die Nutzungsbedingungen enthalten praktische, technische Informationen über das Schienennetz und die Bedingungen für den Schienenzugang, einschließlich eines Musters für den Zugangsvertrag, den Verkehrsunternehmen mit ProRail abschließen. Die Schienennetz-Nutzungsbedingungen beschreiben auch den Prozess von der Kapazitätsanfrage bis zur Nutzung und geben einen Einblick in die Nutzungsgebühren, die ProRail für die Nutzung der Haupteisenbahninfrastruktur verlangt.<sup>32</sup>

Die Arbeitsweise von ProRail ist heute stark von einer engen Zusammenarbeit mit privaten Marktakteuren geprägt. Jährlich vergibt ProRail Projekte und Dienstleistungen im Wert von rund 2 Milliarden Euro an private Marktakteure wie Ingenieurbüros, Bauunternehmen und IT-Unternehmen.<sup>33</sup> Um die Zusammenarbeit mit seinen diversen Partnern möglichst reibungslos zu gestalten, ist ProRail eine klare Regelung der Zusammenarbeit sehr wichtig. Diese gestaltet ProRail anhand der sogenannten Marktvision. Diese ist eine gemeinsame Erklärung verschiedener Marktakteure innerhalb des Bausektors wie u.a. Rijkswaterstaat, ProRail, Bouwend Nederland und Rijksvastgoedbedrijf. Ziel dieser Kooperation ist es, Störungen des öffentlich-privaten Verhältnisses zu verhindern und zu beheben.<sup>34</sup> Dabei legt ProRail nicht nur die Projektausschreibung fest, sondern auch die allgemeinen Rahmenregelungen und die Spezifizierung konkreter Abläufe. Je nach Art der zu vergebenen Arbeit oder des Sektors, der die Arbeit in Auftrag gibt, werden festgelegte Verfahren und Vorschriften angewandt.

Darüber hinaus berücksichtigt ProRail branchenspezifische Bedingungen, wie z.B. die Betriebsvorschriften für Bauunternehmen und Ingenieurbüros. Voraussetzung für Bauunternehmen für die Zusammenarbeit mit ProRail ist beispielsweise der Besitz eines VCA-Zertifikats.<sup>35</sup> Es handelt sich um ein allgemeines Zertifizierungsprogramm für Auftragnehmer, die Hochrisikoarbeiten ausführen. Mit diesem Zertifikat werden Unternehmen ausgezeichnet, deren Mitarbeiter über ausreichende Kenntnisse in den Bereichen Sicherheit, Gesundheit und Umwelt verfügen.<sup>36</sup> Das deutsche Pendant zum VCA ist das Sicherheits Zertifikat Contractoren (SCC). Es wurde vereinbart, dass beide Länder VCA und SCC gegenseitig anerkennen werden. Dies ermöglicht es deutschen Unternehmen mit einem SCC-Zertifikat und Mitarbeitern mit einem SCC-Diplom, in den Niederlanden zu arbeiten und vice versa.

Grundsätzlich bemüht sich ProRail in der Zusammenarbeit mit Auftragnehmern um eine möglichst nachhaltige Beschaffung. Hierfür entwickelte das Unternehmen bestimmte Zielsetzungen im Bereich der CO<sub>2</sub>-Reduktion, an denen potentielle Auftragnehmer gemessen werden. Auf diese Weise wird der CO<sub>2</sub>-Ausstoß der Unternehmen sowie die Auswirkungen der eingereichten Projektvorschläge auf die Umwelt berücksichtigt.<sup>37</sup> Des Weiteren stehen ein möglichst effizienter Ablauf der Auftragsvergabe, ein optimales Preis-Leistungs-Verhältnis und der Einsatz von innovativen Lösungen im Fokus. Im Hinblick auf innovative Lösungen für die Herausforderungen des Bahnsektors arbeiten ProRail und die Eisenbahngesellschaft NS auch im Rahmen der Initiative Spoorlab ([www.SpoorLab.nl](http://www.SpoorLab.nl)) zusammen. Hier werden Unternehmen eingeladen, gemeinsam an Lösungen für die regelmäßig veröffentlichten, sogenannten „Challenges“ zu arbeiten. Bei der Entwicklung von Innovationen werden die teilnehmenden Unternehmen auch finanziell unterstützt oder die angebotenen Lösungen in Pilotprojekten getestet.<sup>38</sup>

---

<sup>32</sup> Vgl. ProRail, 2021b.

<sup>33</sup> Vgl. ProRail, 2022b.

<sup>34</sup> Vgl. Marktvisie, 2016.

<sup>35</sup> Vgl. ProRail, 2022c.

<sup>36</sup> Vgl. VCA, o. D.

<sup>37</sup> Vgl. ProRail, 2022d.

<sup>38</sup> Vgl. SpoorLab, 2022.

Darüber hinaus prüft ProRail im Vorfeld und unabhängig von den Ausschreibungen, ob die Bewerber für eine Reihe von zu vergebenden Tätigkeiten geeignet sind. Grund dafür ist die Komplexität der niederländischen Eisenbahninfrastruktur in technischer und organisatorischer Hinsicht. Dies trifft insbesondere auf Aufträge zu, zu deren Erfüllung der potentiellen Auftragnehmer direkten Einfluss hat auf die Sicherheit und Verfügbarkeit des Schienennetzes. Zu diesem Zweck hat ProRail ein Anerkennungsverfahren (nl. *Erkenningsregeling*) eingeführt, in dem potentielle Auftragnehmer bereits vor der Teilnahme an einer Ausschreibung geprüft werden können.<sup>39</sup> Aufträge, die unter das Anerkennungsverfahren fallen, dürfen nur von auf diese Weise geprüften Unternehmen ausgeführt werden. Die Auftragsvergabe im Rahmen des Anerkennungsverfahrens erfolgt schneller, da mehr Anforderungen geprüft werden können werden.<sup>40</sup>

### 3.7.1. Ausschreibungsverfahren

Als privatwirtschaftliches Unternehmen unterliegt ProRail der Ausschreibungspflicht. Auf diese Ausschreibungspflicht und die rechtlichen Grundlagen wird in Kapitel 5.2. näher eingegangen. Sobald ein Bahninfrastrukturprojekt definitiv beschlossen und an ProRail übergeben wurde, wird eine mögliche Beteiligung der Privatwirtschaft evaluiert. Falls eine solche Beteiligung als sinnvoll erachtet wird, kommt es zu einem Ausschreibungsverfahren. Dieses Verfahren unterliegt, wie in Deutschland, den von der EU vorgegebenen Schwellenwerten. Für Projekte mit einem Wert über diesen Schwellenwerten gelten andere Verfahrensweisen als für Projekte unterhalb des Schwellenwerts.<sup>41</sup>

Für kleinere Projekte unterhalb des Europäischen Schwellenwerts (mit einem Wert zwischen 150.000 und 1.500.000 Euro) wird ein Ausschreibungsverfahren angewendet, in dem drei bis fünf in einer Vorauswahl gewählten Direktbieter ihre Angebote einreichen. Für größere Projekte unterhalb des Schwellenwertes wird entweder das Europäische Ausschreibungsverfahren oder ein nationales öffentliches oder geschlossenes Verfahren angewendet.<sup>42</sup> Für Projekte oberhalb des Europäischen Schwellenwertes muss ein Europäisches Verfahren befolgt werden. Hier wird wiederum zwischen einem öffentlichen und einem geschlossenen Verfahren unterschieden. Mehr Informationen hierzu sind auf der Homepage von [Pianoo](#) verfügbar.

ProRail nutzt für seine Ausschreibungen sowohl öffentliche als auch nichtöffentliche Verfahren. In einer öffentlichen Ausschreibung geschieht die Ausschreibung öffentlich und alle interessierten Unternehmen können ein Angebot abgeben. Bei einer sog. „Vergabe durch Verhandeln“ trifft ProRail eine Auswahl von mehreren Unternehmen, die sich für einen Auftrag beworben haben. Mit den ausgewählten Unternehmen geht ProRail in Verhandlungen und erteilt schließlich den Zuschlag. In nichtöffentlichen Verfahren wendet sich ProRail an eine begrenzte Anzahl Unternehmen. Bei einer mehrfachen Direktausschreibung verschickt ProRail über TenderNed eine Aufforderung zur Interessenbekundung an mehrere ausgewählte Unternehmen, die um die Abgabe eines Angebots gebeten werden. Eine einfache Direktausschreibung geschieht nicht über TenderNed. Die Vertreter der Projekte nehmen dann direkt mit einem Unternehmen Kontakt auf.<sup>43</sup>

Bei komplexen Projekten wendet ProRail das Prinzip Best-Value Procurement (BV) an.<sup>44</sup> ProRail schreibt dann kein komplett ausgearbeitetes Projekt aus, sondern formuliert vielmehr die Ziele, die erreicht werden sollen. Diese Methode geht davon aus, dass der Auftragnehmer mehr Kenntnis und Erfahrung von der Wertschöpfungskette hat und deshalb besser einschätzen kann, wie genau das Projekt umgesetzt werden sollte.

#### Ausschreibungsplattformen

Bahninfrastrukturprojekte von ProRail werden in den Niederlanden hauptsächlich auf zwei Seiten ausgeschrieben – TenderNed und Aanbestedingskalender.

---

<sup>39</sup> Vgl. ProRail, 2022e.

<sup>40</sup> Vgl. ProRail, 2020c.

<sup>41</sup> Vgl. Pianoo, o. D.

<sup>42</sup> Vgl. Pianoo, 2021.

<sup>43</sup> Vgl. ProRail, 2022f.

<sup>44</sup> Vgl. Movares, o. D.



- TenderNed ist die staatliche Ausschreibungsplattform. Alle Ministerien, Behörden und weiteren öffentlichen Einrichtungen sind gesetzlich dazu verpflichtet, hier die von ihnen ausgeschriebenen Infrastrukturprojekte zu veröffentlichen. TenderNed dient nicht nur der Ankündigung von Ausschreibungen, sondern kann auch für die Abwicklung des gesamten Ausschreibungsprozesses (Übermittlung von Unternehmensdaten, Belegen und Angeboten etc.) genutzt werden. Die Nutzung von der Website [www.tenderned.nl](http://www.tenderned.nl) ist gratis.<sup>45</sup>
- Aanbestedingskalender ist aktuell die größte niederländische Ausschreibungsplattform, die als Sammelbecken für die auf acht unterschiedlichen Seiten (u.a. TenderNed) publizierten Ausschreibungen dient. Dadurch werden sowohl Ausschreibungen der öffentlichen Hand als auch von privaten Unternehmen und Stiftungen veröffentlicht. Während grundlegende Informationen über die ausgeschriebenen Projekte gratis verfügbar sind, können die Ausschreibungsunterlagen nur über die kostenpflichtige Variante der Website [www.aanbestedingskalender.nl](http://www.aanbestedingskalender.nl) eingesehen werden.<sup>46</sup>

### 3.7.2. Vertragsformen

#### Regionale Verträge für Ingenieurbüros

Ende 2021 kündigte ProRail an, die Ingenieurleistungen nicht mehr für jedes einzelne Projekt auszuschreiben, sondern für jeden Arbeitsbereich ein festes Ingenieurbüro zu beauftragen. Mit der neuen Marktstrategie will ProRail den Ausschreibungsprozess beschleunigen, mehr in Kapazitäten investieren und ein vernünftigeres Ertragsmodell für die Ingenieurbüros schaffen. Darüber hinaus kann die Arbeit mittels fester, regionaler Auftragnehmer effizienter durchgeführt werden, da die Aufträge sofort an die in der Region ansässigen und bereits bei ProRail bekannten Ingenieurbüros vergeben werden können.<sup>47</sup>

Die neue Arbeitsmethode hat sich bei den Tests, die in den letzten Jahren im Rahmen des Hochfrequenzprogramms durchgeführt wurden, als positiv erwiesen. Die ersten drei Regionen - Ost, Südholland-Süd und Süd-Ost - wurden bereits ausgeschrieben; die anderen Regionen des Landes werden in den kommenden Jahren folgen. Es handelt sich um einen zweijährigen Vertrag, der bei guter Leistung auf bis zu fünf Jahre verlängert werden kann. Der Vertrag für die Region Ost ist an die Unternehmen 4Infra, Antea Nederland und Arcadis Nederland vergeben worden. Für den Bereich Südholland-Süd sind 4Infra und RailTD beauftragt worden. Die Ingenieurbüros, die für die Arbeiten in der Region Süd-Ost zuständig sein werden, sind Antea Nederland und Movares Nederland.<sup>48</sup>

#### PGO-Vertrag

ProRail führt kleinere Wartungsarbeiten in Zusammenarbeit mit vier zertifizierten Eisenbahnunternehmen und einer Reihe kleinerer spezialisierter Wartungsunternehmen durch. Einen Großteil der kleinen Instandhaltungsarbeiten vergibt ProRail im Rahmen eines leistungsbezogenen Wartungsvertrags (nl. *prestatiegericht onderhoudscontract* – PGO).<sup>49</sup> Ein PGO-Vertrag kennzeichnet sich durch Leistungsvereinbarungen zwischen ProRail und dem Auftragnehmer mit dem Ziel, das Know-how des Auftragnehmers zur Förderung von Innovationen zu nutzen. Allerdings werden nicht alle kleinen Wartungsarbeiten mittels eines PGO-Vertrags vergeben, wie beispielsweise die Pflege von Grünanlagen. Die PGO-Verträge haben eine Laufzeit von 5 Jahren.

## 3.8. Nederlandse Spoorwegen (NS)

Die N.V. Nederlandse Spoorwegen (NS) ist die staatliche Eisenbahngesellschaft der Niederlande und für den Personentransport auf dem durch ProRail verwalteten Schienennetz verantwortlich. Das Unternehmen ist eine Aktiengesellschaft nach niederländischem Recht, deren einziger Aktionär der niederländische Staat ist. Bis 1995 war die NS nicht nur für den Personentransport verantwortlich, sondern auch Inhaberin und Betreiberin der niederländischen Eisenbahninfrastruktur und aller darauf durchgeführten Verkehrsdienste.<sup>50</sup> Seit der Ausgliederung des Schienennetzbetriebs ist die Gesellschaft unabhängig und hat das Eigentum und die Verwaltung der Eisenbahninfrastruktur sowie das Exklusivrecht für Schienenverkehrsdienste verloren.

---

<sup>45</sup> Vgl. TenderNed, 2022a.

<sup>46</sup> Vgl. Aanbestedingskalender, 2022.

<sup>47</sup> Vgl. SpoorPro, 2021b.

<sup>48</sup> Vgl. ProRail, 2021c.

<sup>49</sup> Vgl. ProRail, 2022g.

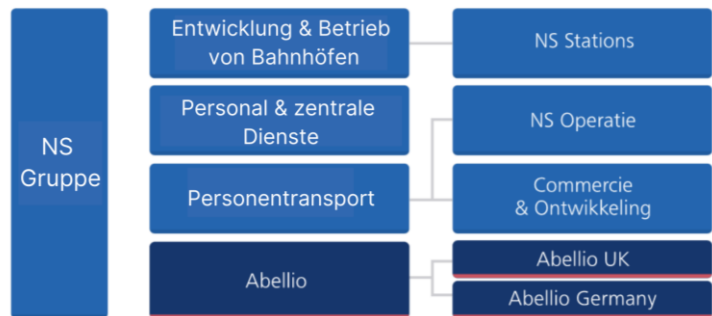
<sup>50</sup> Vgl. Infraside, o. D.-b.

Zu den Hauptaktivitäten der NS gehören:

- Personenschienenverkehr in den Niederlanden, von den Niederlanden ins Ausland und außerhalb der Niederlande
- Betrieb von Bahnhöfen in den Niederlanden
- Wartung der Schienenfahrzeuge

Zu der N.V. Nederlandse Spoorwegen Gruppe gehören die Geschäftsbereiche NS Operatie (13.700 Mitarbeiter), Commercie & Ontwikkeling (700 MA), NS Stations (3.100 MA), Abellio UK (16.000 MA), Abellio Deutschland (3.000 MA) sowie Personal und zentrale Dienste wie IT (s. Abbildung 4). NS Operatie ist für den Zugverkehr auf dem niederländischen Hauptisenbahnnetz zuständig.<sup>51</sup> Der Bereich Commercie & Ontwikkeling ist für die Entwicklung neuer Fahrpläne, Zugkonzepte und für den Kundenservice zuständig. Zudem beschäftigt sich dieser Bereich mit der Durchführung strategischer Innovationsprojekte und der nachhaltigen Arbeitsweise des Unternehmens. NS International ist ebenfalls Teil dieses Geschäftsbereichs. NS Stations arbeitet an der Weiterentwicklung eines gut ausgebauten Netzes von 400 Bahnhöfen sowie an der Entwicklung der Umgebung von Bahnhöfen. Seit 2002 ist die NS über ihre Tochtergesellschaft Abellio im Zugverkehr im Vereinigten Königreich und im Busverkehr in London tätig. In Deutschland bietet die NS seit 2009 in vier Regionen über Abellio Deutschland regionalen Schienenverkehr an.

Abbildung 2: Organigramm der NS



Quelle: NS.

Die Personenzüge der NS lassen sich in drei unterschiedlichen Gruppen einteilen: Sprinter, Intercity-Züge und internationale Züge. Bei den Sprintern handelt es sich um Regionalzüge, die an jedem Bahnhof halten, bei den Intercitys um Züge, die für mittlere und lange Strecken geeignet sind, und bei den internationalen Zügen um die Intercitys nach Berlin und Brüssel sowie um die Hochgeschwindigkeitszüge wie den ICE und den Thalys. Eine detaillierte Übersicht der NS-Züge ist in Anhang 1 zu finden.

### 3.9. Zusammenarbeit mit privaten Marktakteuren

Zulieferer aus dem In- und Ausland sind für die Instandhaltung des niederländischen Eisenbahnsystems von großer Bedeutung. Die NS kauft jährlich Waren und Dienstleistungen im Wert von über 1 Milliarde Euro ein. Der Bahnbetreiber kooperiert mit Zulieferern aus der gesamten Lieferkette und aus verschiedenen Sektoren wie Finanz- und Baudienstleistungen, IT, Kommunikation, Energie, Bauwesen, Züge und Transport. Im Jahr 2020 arbeitete die NS mit rund 3.500 Lieferanten aus insgesamt 24 Ländern zusammen. Die überwiegende Mehrheit (80 Prozent) der Einkäufe stammte von 114 Lieferanten, und der Großteil (96 Prozent) der von der NS erworbenen Waren und Dienstleistungen kam aus den Niederlanden und Westeuropa.<sup>52</sup>

Der Fokus auf Nachhaltigkeit spielt auch bei den NS eine wichtige Rolle: So versucht das Unternehmen z.B. über die betriebseigene Einkaufsorganisation durch eine aktive Einkaufsstrategie Einfluss auf die Lieferanten zu nehmen, damit diese ihre Produkte und Dienstleistungen nachhaltiger gestalten. Die CSR-Anforderungen des Unternehmens sind in den Allgemeinen Einkaufsbedingungen und in der Richtlinie für nachhaltige Drittunternehmen (nl. *Duurzaam Derdenbeleid*) verankert. Mit der Richtlinie *Duurzaam Derdenbeleid* zielt der Bahnbetreiber darauf ab, Lieferanten und deren Waren und Dienstleistungen nachhaltiger zu gestalten. Gemäß dieser Richtlinie sind die Zulieferer aufgefordert, vier Themen zu berücksichtigen: einen klimaneutralen und effizienten Energieverbrauch, nachhaltige Mobilität, einen zirkulären Materialeinsatz und soziales Unternehmertum.

Wie bereits oben erwähnt, arbeiten NS und ProRail im Rahmen der Initiative Spoorlab zusammen bei der Suche nach Lösungen für die Herausforderungen des Eisenbahnsektors. Privatunternehmen werden dazu stimuliert, gemeinsam Lösungen für die Herausforderungen

<sup>51</sup> Vgl. NS, 2020a.

<sup>52</sup> Vgl. NS, 2020b.

zu erarbeiten, die regelmäßig auf der Website [www.SpoorLab.nl](http://www.SpoorLab.nl) veröffentlicht werden. Bei der Entwicklung von Innovationen werden die Unternehmen auch finanziell unterstützt.<sup>53</sup>

### 3.10. Ausschreibungsverfahren

Die NS unterliegt, wie ProRail, als privatwirtschaftliches Unternehmen der Ausschreibungspflicht. Bei Auftragswerten oberhalb der Schwellenwerte unterliegt NS einer europäischen Ausschreibungspflicht. Seit dem 1. Januar 2022 liegen diese Schwellenwerte bei 431.000 Euro für Lieferungen und Dienstleistungen und bei 5.382.000 Euro für Bauleistungen.<sup>54</sup> Wie in Abbildung 5 dargestellt, unterscheidet die NS vier Formen von Ausschreibungen. In einem nichtöffentlichen Verfahren wählt NS eine begrenzte Anzahl Unternehmen aus, die ein Angebot abgeben können. Ein Verhandlungsverfahren mit Vorankündigung ist ähnlich wie ein nichtöffentliches Verfahren. Der einzige Unterschied liegt darin, dass die NS in der Ausschreibungsphase noch Gespräche mit den Unternehmen führt.

Im offenen Verfahren findet die Ausschreibung öffentlich statt und alle interessierten Unternehmen können teilnehmen. Bei einer Anerkennungsregelung müssen Zulieferer – wie auch bei ProRail – zunächst im Vorfeld ihre Eignung für den betreffenden Bereich nachweisen und können erst nach positiver Bewertung ein Angebot abgeben. Wenn innerhalb dieses Arbeitsbereiches ein weiterer Auftrag zu vergeben ist, ist die NS dazu verpflichtet, sich an die qualifizierten Lieferanten zu wenden. Die NS verwendet mehrere Kriterien zur Beurteilung seiner Lieferanten. Neben der Kosteneffizienz setzt das Unternehmen auf Innovation und Nachhaltigkeit. Um die CSR- und Nachhaltigkeitsleistung zu messen, müssen potenzielle Zulieferer das EcoVadis Assessment durchlaufen und minimal 45 Punkte erreichen.<sup>55</sup>

Abbildung 3: Ausschreibungsverfahren NS



#### Ausschreibungsplattformen

Bahninfrastrukturprojekte von ProRail werden, wie auch die Aufträge für ProRail, in den Niederlanden hauptsächlich auf den Portalen TenderNed und Aanbestedingskalender veröffentlicht. Eine Beschreibung der beiden Portale findet sich in Kapitel 3.5.2. Zusätzlich werden NS Projekte auch auf der Plattform [Tenders Electronic Daily \(TED\)](#) veröffentlicht. TED ist die Plattform der Europäischen Union, auf der alle öffentliche Aufträge ab einem bestimmten Wert in der gesamten EU ausgeschrieben werden müssen. Jeden Tag werden etwa 2.400 öffentliche Ausschreibungen auf TED veröffentlicht.<sup>56</sup>

### 3.11. Weitere Akteure

Neben den bereits erwähnten Hauptakteuren des niederländischen Eisenbahnsektors spielen auch andere Marktakteure eine wichtige Rolle in diesem Sektor. So verfolgt die **Europäische Union** eine europäische Schienenverkehrspolitik mit dem Ziel, den europäischen Eisenbahnraum zu verbinden. Entsprechend den Zielen des Europäischen Green Deals strebt die EU eine Modernisierung des EU-Verkehrssystems an, wobei die Vernetzung verbessert und mehr Personen und Güter auf der Schiene befördert werden sollen. Das Jahr 2021 wurde sogar zum Europäischen Jahr der Schiene ausgerufen. Im Februar 2022 wird der europäische Eisenbahngipfel zum Thema „Die Schiene als Motor für einen umweltfreundlicheren und innovativeren Verkehr“ stattfinden.

Die Vergabe von Hauptkonzessionen für den öffentlichen Schienenverkehr und die Verwaltung der Haupteisenbahninfrastrukturen obliegen der **Regierung**, insbesondere dem Ministerium für Infrastruktur und Wasserwirtschaft.<sup>57</sup> Die **Provinzen** sind zuständig für die Vergabe, Änderung und Aufhebung von Konzessionen für den regionalen Schienenverkehr und den öffentlichen Verkehr mit Ausnahme des öffentlichen Schienenverkehrs.<sup>58</sup> **Regionale Eisenbahnverkehrsunternehmen** erhalten im Rahmen einer

<sup>53</sup> Vgl. SpoorLab, 2022.

<sup>54</sup> Vgl. Pianoo, 2021.

<sup>55</sup> Vgl. NS Procurement, 2022.

<sup>56</sup> Vgl. TED, 2022.

<sup>57</sup> Vgl. Overheid.nl, 2021b.

<sup>58</sup> Vgl. Overheid.nl, 2021c.

Ausschreibung eine Konzession für eine bestimmte Region. Für einen gewissen Zeitraum erhält das Unternehmen dann das Monopol für die Erbringung öffentlicher Verkehrsdienste.<sup>59</sup> Ausgenommen sind die drei großen Städte Amsterdam, Rotterdam und Utrecht. In diesen Städten sind öffentliche Ausschreibungen nicht erforderlich, und die jeweiligen Provinzen können die Konzessionen direkt an ihre eigenen Verkehrsunternehmen vergeben. Eine Übersicht aller aktiven regionalen Eisenbahnunternehmen findet sich in Tabelle 4, Kapitel 3.

In den Niederlanden sind die **Eisenbahnauftragnehmer** sowohl für die Wartung als auch für den Bau neuer Gleise zuständig. Diese Wartung erfolgt zunehmend datengesteuert und unter Einsatz neuerer Technologien, wie z. B. Sensoren im Gleis. Die Eisenbahnauftragnehmer unterliegen den Anerkennungsanforderungen von ProRail, die in der Anerkennungsordnung festgelegt sind. Zu diesem Sektor gehören unterschiedliche Tätigkeiten, die in Kategorien eingeteilt wurden. Dabei handelt es sich um Tätigkeiten, die die Sicherheit, Verfügbarkeit, Zuverlässigkeit und Nachhaltigkeit der Eisenbahninfrastruktur beeinträchtigen können. Dazu gehören die Platzierung, Installation und Verkabelung von Zugsicherungsanlagen, die Montage von Hochspannungsverteilungen und der Energieversorgungsanlagen (ESA), die Freischaltung von Kabeln und Gleisarbeiten.

**Ingenieurbüros** im Eisenbahnsektor bieten technische Beratung in den Bereichen Bau und Eisenbahninfrastruktur. ProRail arbeitet mit Ingenieurbüros bei den Eisenbahnen in den Niederlanden zusammen.<sup>60</sup> Niederländische Ingenieurbüros gehören zu den größten und spezialisiertesten der Welt. Zu den Unternehmen, die häufig mit ProRail zusammenarbeiten, gehören Movares, Witteveen + Bos, Arcadis, Sweco und Royal HaskoningDHV.

Die **Häfen** von Amsterdam und Rotterdam sind für den internationalen Güterverkehr und dessen weiteres Wachstum von großer Bedeutung. Vom und zum Rotterdamer Hafen finden wöchentlich mehr als 400 internationale Güterzugverbindungen statt. Darüber hinaus gibt es **Umschlaganlagen** für den Bahnverkehr im Rotterdam Rail Service Center, CTT Pernis und Bertschi.<sup>61</sup> Im Amsterdamer Hafengebiet verfügen derzeit 14 Terminals über einen Eisenbahnanschluss; diese Kapazität soll in Zukunft erweitert werden. Mehr als 3.300 Millionen Tonnen werden auf der Schiene von und nach dem Nordseekanal transportiert.<sup>62</sup> Die Hafenregion Amsterdam ist an drei europäische Schienengüterverkehrskorridore angeschlossen: den Rhein-Alpen-Korridor, den Nordsee-Ostsee-Korridor und den Nordsee-Mittelmeer-Korridor.<sup>63</sup>

Seit 2001 ist der Eisenbahnsektor in Europa für den Wettbewerb geöffnet worden. Dies dient dem Ziel der EU-Schienenverkehrspolitik, einen einheitlichen europäischen Eisenbahnraum zu schaffen und damit zur Erreichung der europäischen Klimaziele beizutragen.<sup>64</sup> Demnach ist das niederländische Schienennetz auch für **internationale Eisenbahngesellschaften** zugänglich. Ab 2022 wird es auf dem niederländischen Schienennetz sogar noch mehr Kapazitäten für internationale Züge geben.<sup>65</sup> Täglich gibt es Zugverbindungen von den Niederlanden nach Belgien (Intercity Brüssel), Frankreich (Thalys und TGV), London (Eurostar), Deutschland (DB) und in die Schweiz (ICE International). Darüber hinaus fährt ein Nachtzug von Amsterdam Central, Utrecht oder Arnheim nach Süddeutschland, Österreich und in die Schweiz (ÖBB Nightjet). Eine Übersicht aller relevanten und tätigen Marktakteure im niederländischen Eisenbahnnetz wird in Kapitel 8 aufgelistet und erläutert.

## 3.12. Aktuelle Projekte

### Amsterdam Centraal

Der Amsterdamer Bahnhof wurde 1889 erbaut und ist mit 175.000 Fahrgästen pro Tag einer der verkehrsreichsten Bahnhöfe der Niederlande. Prognosen zufolge wird diese Zahl bis zum Jahr 2030 auf etwa 275.000 Reisende ansteigen. Aus diesem Grund wird der Bahnhof gründlich renoviert. Das Renovierungsprojekt ist Teil des Programms für den Hochfrequenz-Schienenverkehr mit einer Laufzeit bis 2028. Durch die Vergrößerung der Anzahl der Zugänge zu den Bahnsteigen, die Verbreiterung des Osttunnels und die

---

<sup>59</sup> Vgl. Rijksoverheid, o. D.-a.

<sup>60</sup> Vgl. ProRail, 2021c.

<sup>61</sup> Vgl. Port of Rotterdam, o. D.

<sup>62</sup> Vgl. Port of Amsterdam, 2021.

<sup>63</sup> Vgl. Port of Amsterdam, 2019.

<sup>64</sup> Vgl. Europäisches Parlament, 2021.

<sup>65</sup> Vgl. ProRail, 2021d.

Verbreiterung und Verlängerung der bestehenden Bahnsteige wird mehr Platz für die Fahrgäste geschaffen. Am östlichen Zugang werden insgesamt fünf Brücken ersetzt. Ebenso werden Weichen entfernt, Gleise erneuert und zusätzliche Signale installiert, damit mehr Züge kurz hintereinander in den Bahnhof einfahren können. Außerdem wird es mehr Platz für den Güterverkehr geben.<sup>66</sup> Weitere Informationen über die Renovierung von Amsterdam Central sind [hier](#) erhältlich.

### Amsterdam Sloterdijk

ProRail plant, den Bahnhof Amsterdam Sloterdijk in einen modernen, zukunftssicheren Knotenpunkt des öffentlichen Verkehrs zu verwandeln. In Zusammenarbeit mit der NS, der Stadt Amsterdam und der Verkehrsregion Amsterdam werden momentan Studien durchgeführt, wie dies erreicht werden kann. Dabei stehen vor allem die Verringerung der Vibrationsbelästigung, äußere Sicherheit und ausreichende Kapazität für den Personen- und Güterverkehr im Vordergrund. Das Projekt ist Teil des Programms für den Hochfrequenz-Schienenverkehr.<sup>67</sup> Der Durchführungszeitpunkt und die konkret geplanten Arbeiten ist noch nicht bekannt, weitere Informationen über den Hintergrund des Projekts finden Sie [hier](#).

### Amsterdam Westhaven

Im Hinblick auf den erwarteten Anstieg des Personen- und Güterverkehrs in den kommenden Jahren müssen mehr Züge in Rangierbahnhöfen eingesetzt und abgestellt werden können. Da mehr Güter- und Personenzüge durch Amsterdam fahren werden, wird der Rangierbahnhof im Westhafengebiet erweitert, um Platz für 110 zusätzliche Personenwagen zu schaffen. Die Anpassungen umfassen den Bau eines Rangierbahnhofs für Personenzüge, die Renovierung der Kabelweg-Kreuzung, den Bau eines dritten Zufahrtsgleises und die Anpassung des Güterrangierbahnhofs.<sup>68</sup> Außerdem wird ein neues Sicherheitssystem installiert, damit die Strecke noch intensiver genutzt werden kann. Das Projekt ist Teil des Hochfrequenz-Schienenverkehrsprogramms und wird von 2020 bis 2023 laufen. Weitere Informationen über das Projekt am Bahnhof Amsterdam Westhaven sind [hier](#) erhältlich.

### Delft

Angesichts der zunehmenden Zahl von Zugreisenden zwischen Den Haag und Rotterdam wird der Bahnhof Delft um einen zusätzlichen Bahnsteig und zwei Gleise erweitert. Damit die zusätzlichen Züge keine Lärmbelästigung verursachen, werden an den Eingängen des Tunnels Lärmschutzwände aufgestellt. Die Renovierung des Bahnhofs Delft wird zwischen 2019 und 2024 umgesetzt und ist Teil des Hochfrequenz-Schienenverkehrsprogramms auf der Strecke Rijswijk-Rotterdam.<sup>69</sup> Weitere Informationen erhalten Sie [hier](#).

### Delft Campus

Zwischen den Bahnhöfen Rijswijk und Delft Campus wird die Strecke auf einer Länge von 5,8 Kilometern von zwei auf vier Gleise erweitert. Die Gleise werden auf beiden Seiten der bestehenden Gleise verlegt, und die Seitenbahnsteige am Bahnhof Delft Campus werden durch zwei Mittelbahnsteige ersetzt. Über den Bahnsteigen wird es ein Bahnsteigdach geben, das vollständig aus Sonnenkollektoren besteht, die den gesamten Bahnhof mit Energie versorgen sollen. Damit soll der Delft Campus zum ersten energieneutralen Bahnhof der Niederlande werden. Darüber hinaus wird ein neuer Fahrrad- und Fußgängertunnel unter den Gleisen gebaut, um die West- und Ostseite des Bahnhofs sicher zu verbinden. Im Jahr 2023 werden die Bauarbeiten für die äußeren Gleise beginnen, die im Jahr 2024 angeschlossen werden sollen.<sup>70</sup> Die Anpassungen am Delfter Campus sind ebenfalls Teil des Hochfrequenz-Schienenverkehrsprogramms auf der Strecke Rijswijk-Rotterdam. Mehr Information dazu lesen Sie [hier](#).

### Ede-Wageningen

Der Bahnhof Ede soll zu einem Knotenpunkt des öffentlichen Verkehrs umgebaut werden, an dem Reisende einfach und schnell auf Züge, Busse, Taxis und andere Verkehrsmittel umsteigen können. Ede erhält dafür einen neuen Bahnhofplatz, einen neuen Busbahnhof, Parkmöglichkeiten und Taxisstände. Zusätzlich werden Anpassungen für eine geräuschärmere Bahn vorgenommen, indem Schienendämpfer an den Schienen und Lärmschutzwände entlang der Gleise installiert werden. Das Projekt ist Teil des Hochfrequenz-

---

<sup>66</sup> Vgl. ProRail, 2022h.

<sup>67</sup> Vgl. ProRail, 2022i.

<sup>68</sup> Vgl. ProRail, 2022j.

<sup>69</sup> Vgl. ProRail, 2021e.

<sup>70</sup> Vgl. ProRail, 2021f.

Schienenverkehrsprogramms auf der Strecke Schiphol-Utrecht-Nijmegen. Die Arbeiten werden von 2021 bis einschließlich 2024 durchgeführt.<sup>71</sup> Mehr dazu ist auf der [ProRail-Website](#) zu finden.

### Geldermalsen

In und um Geldermalsen werden die Gleise und der Bahnhof umgebaut, um mehr Zugverkehr zwischen Amsterdam und Eindhoven zu ermöglichen. Zwischen Dordrecht und Geldermalsen wird die Zugstrecke MerwedeLingelijn in Tricht und Geldermalsen eine eigene, frei befahrbare Strecke erhalten. Die Anzahl der Bahnsteige im Bahnhof Geldermalsen wird ebenfalls erweitert, und es werden drei neue Unterführungen gebaut. Die Arbeiten in und um Geldermalsen sind Teil des Hochfrequenz-Schienenverkehrsprogramms auf der Strecke Amsterdam-Eindhoven. Im Rahmen des Mehrjahresprogramms zur Lärmreduzierung werden bei Bedarf auch Lärmschutzwände errichtet.<sup>72</sup> Mehr über das Vorhaben in und um Geldermalsen erfahren Sie [hier](#).

### 's-Hertogenbosch

's-Hertogenbosch ist ein wichtiger Eisenbahnknotenpunkt. Zur Sicherstellung eines zuverlässigeren Transports wird ein zusätzliches Gleis mit einer freien Kreuzung bei Vught verlegt. In 's-Hertogenbosch werden zwei Brücken verbreitert und an der Kreuzung Vlijmenseweg und Drongelens Kanaal wird ein zusätzliches Gleisdeck gebaut. Damit die zusätzlichen Züge keine Belästigung verursachen, ist in 's Hertogenbosch ein so genannter erschütterungsmindernder Untertagebau geplant. Die Gleisanpassungen in 's-Hertogenbosch sind Teil des Hochfrequenz-Schienenverkehrsprogramms zwischen Meteren und Boxtel. Das Projekt läuft von 2023 bis 2030.<sup>73</sup> Weitere Informationen über die Pläne für den Bahnhof 's-Hertogenbosch sind [hier](#) zu erhalten.

### Zuidwestboog Meteren

Die Zunahme des Personen- und Güterzugverkehrs zwischen Meteren und Boxtel erfordert den Bau eines zusätzlichen Eisenbahn Bogens (nl. *Zuidwestboog Meteren*) in Meteren, damit Güterzüge von der Betuwe-Route nach Süden fahren können und umgekehrt. Mit dem Zuidwestboog bei Meteren kann die Betuwe-Route effizienter ausgelastet und mehr Platz für den Güterverkehr geschaffen werden. Für die Bauarbeiten wird eine Dauer von mindestens fünf Jahren prognostiziert. Der Abschnitt Meteren-Boxtel ist Teil des Hochfrequenz-Schienenverkehrsprogramms. Die Güterzüge werden in Zukunft stärker die Betuwe-Route in Richtung Den Bosch und Boxtel befahren. Dadurch wird auf anderen Gleisen Platz für zusätzliche Personenzüge geschaffen. Das Projekt wird voraussichtlich von 2022 bis 2030 laufen.<sup>74</sup> Mehr über die vorgenommenen Anpassungen der Route sind [hier](#) abrufbar.

### Nijmegen

Die Verbindung zwischen Nijmegen und Roermond – die Maaslijn – ist eine der längsten, verkehrsreichsten und am intensivsten genutzten eingleisigen Eisenbahnstrecken der Niederlande. Verspätungen können nicht aufgeholt und Störungen nicht behoben werden, da die Züge nur an Bahnhöfen vorbeifahren können. Deswegen haben die Provinzen Limburg, Nordbrabant und Gelderland sowie das Infrastrukturministerium beschlossen, die Maaslijn gemeinsam mit ProRail zu elektrifizieren. Zurzeit gibt es auf der Maaslijn keine Oberleitung und es werden dort ausschließlich Dieselmotoren eingesetzt. Nach der Elektrifizierung werden diese Dieselmotoren durch elektrische FLIRT-Züge des Bahnbetreibers Arriva ersetzt. Die Modernisierung der Maaslijn wird im Zeitraum von 2022 bis 2024 erfolgen.<sup>75</sup> Näheres zu diesem Projekt kann [hier](#) eingesehen werden.

Darüber hinaus erhält Nijmegen einen neuen nachhaltigen Bahnhof. Im Zeitraum von 2019 bis 2027 wird ein dritter Bahnsteig gebaut und die Umsteigemöglichkeiten für die Fahrgäste durch den Ausbau der Aufzüge und (Roll-)Treppen verbessert. Der Personentunnel wird erweitert, damit ein neuer Zugang zum Bahnhof auf der Westseite von Nijmegen geschaffen werden kann. Das Abstellgleis bei Wolfskuil wird so umgebaut, dass die Züge dort nachts abgestellt werden können. Die Gleise zwischen dem Bahnhof und dem Fluss Waal werden ebenfalls angepasst, damit die Züge schneller beschleunigen und abbremsen können. Die Arbeiten in der sind für das Hochfrequenz-Schienenverkehrsprogramm auf dem Korridor Schiphol-Utrecht-Nijmegen (SUN) erforderlich.<sup>76</sup> Weitere Informationen finden Sie [hier](#).

---

<sup>71</sup> Vgl. ProRail, 2021g.

<sup>72</sup> Vgl. ProRail, 2021h.

<sup>73</sup> Vgl. ProRail, 2022k.

<sup>74</sup> Vgl. ProRail, 2022l.

<sup>75</sup> Vgl. ProRail, 2021i.

<sup>76</sup> Vgl. ProRail, 2021j.

## Rijswijk

Damit mehr Züge zwischen Den Haag und Rotterdam eingesetzt werden können, wird die Strecke zwischen Rijswijk und Delft Campus erweitert, eine Unterführung gebaut, ein Bahnübergang entfernt und die Eisenbahnbrücke über die Kerstanjewetering ersetzt. Die Eisenbahnbrücke über die Kerstanjewetering an der Grenze zwischen Rijswijk und Delft weicht einer Brücke, die vier Gleise aufnehmen kann; die Durchfahrtshöhe der Brücke wird auf 1,80 m erhöht. Das Projekt begann 2018 und läuft bis 2023. Die Umbaumaßnahmen am Bahnhof Rijswijk sind Teil des Hochfrequenz-Schienenverkehrsprogramms.<sup>77</sup> Weitere Informationen finden Sie auf der [ProRail-Website](#).

## Schiphol

Damit die neue Verbindung zwischen Schiphol und dem Amsterdamer Hauptbahnhof bis 2023 realisiert werden kann, müssen zwei wichtige Überlaufweichen verlegt werden. Durch das Verlegen der beiden Überlaufweichen zwischen Schiphol und dem Amsterdamer Hauptbahnhof wird auf der Strecke Platz für den Zugverkehr auf den inneren Gleisen zwischen Hoofddorp, über den Flughafen Schiphol, Amsterdam Lelylaan, Amsterdam Sloterdijk und Amsterdam Hauptbahnhof geschaffen. Mit dem Einbau der Weichen wird im zweiten Quartal 2022 angefangen, so dass das Projekt voraussichtlich im selben Jahr abgeschlossen werden kann.<sup>78</sup> Weiteres zu diesem Projekt erfahren Sie [hier](#).

## Uitgeest

Der Bahnhof Uitgeest wurde seit seiner Fertigstellung im Jahr 1867 bereits viermal renoviert. Nach der letzten Renovierung im Jahr 2006 werden jetzt weitere Anpassungen vorgenommen. Die Gleise und Bahnsteige werden umgebaut, ein zusätzlicher Inselbahnsteig wird errichtet, die Züge werden an anderen Stellen halten und Treppen und Aufzüge werden eingebaut. Außerdem wird neben dem bestehenden Eisenbahntunnel eine überdachte, 85 Meter lange Fußgängerbrücke errichtet. Auf der Traverse werden Solarzellen installiert. Das Infrastrukturministerium hat 20 Millionen Euro für die Brücke und die Renovierung des Tunnels zur Verfügung gestellt. Die Anpassungen werden 2023 beginnen und bis 2028 dauern. Sie sind Teil des Programms für den Hochfrequenz-Schienenverkehr.<sup>79</sup> Weitere Informationen über die Metamorphose des Bahnhofs Uitgeest erhalten Sie [hier](#).

## Vught

Aufgrund der Zunahme von Personen- und Güterzügen zwischen Meteren und Boxtel wird ein viertes Gleis zwischen 's-Hertogenbosch und Vught gebaut, mit einer freien Kreuzung bei Vught. Dieses Projekt ist Teil des Hochfrequenz-Schienenverkehrsprogramms (PHS). Außerdem werden unter den Gleisen zwei Unterführungen gebaut. Die Arbeiten an der Vught-Bahn werden ab 2022 stattfinden und 2030 abgeschlossen sein. Mehr Informationen zu diesem Projekt können [hier](#) abgerufen werden.

## Weesp

Weesp liegt an der Hauptstrecke Schiphol - Lelystad und ist damit ein wichtiger Knotenpunkt. Angesichts des zunehmenden Verkehrsaufkommens in den kommenden Jahren werden die Gleise in Weesp ausgebaut und angepasst. Ab 2029 wird es möglich sein, in kurzen Intervallen Sprinter zwischen Flevoland, der Region Gooi und dem Amsterdamer Hauptbahnhof sowie acht Intercity-Züge zwischen Flevoland und dem südlichen Zweig einzusetzen. Damit die Züge auf dem SAAL-Korridor schneller fahren können, wird auch das neue Zugsicherungssystem ERTMS eingeführt. Außerdem wird eine Lärmschutzwand gegen die Lärmbelastigung entlang der Bahnlinie in Weesp errichtet. Der erste Spatenstich für die Lärmschutzwand wird voraussichtlich im zweiten Quartal 2023 erfolgen, die Fertigstellung ist für Mitte 2024 geplant. Die Arbeiten in der Nähe von Weesp sind für das Hochfrequenz-Schienenverkehrsprogramm auf dem Korridor Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad (SAAL) erforderlich.<sup>80</sup> Näheres zu diesem Projekt kann [hier](#) eingesehen werden.

---

<sup>77</sup> Vgl. ProRail, 2021k.

<sup>78</sup> Vgl. ProRail, 2022m.

<sup>79</sup> Vgl. ProRail, 2021i.

<sup>80</sup> Vgl. ProRail, 2020d.

# 4. Marktchancen für deutsche Betriebe

## 4.1. Allgemeine politische Zielsetzungen und Bestimmungen

Im Juni 2019 verabschiedete das Kabinett Rutte III das Klimaabkommen (nl. *Klimaatakkoord*), eine niederländische Ausarbeitung des internationalen Pariser Klimaabkommens von 2015. Das Abkommen enthält Vereinbarungen mit verschiedenen Sektoren über die Maßnahmen, die diese Sektoren in den nächsten zehn Jahren ergreifen werden, um die Klimaabziele zu erreichen, einschließlich des Mobilitätssektors.<sup>81</sup> Der öffentliche Verkehr, zu dem auch der Schienenverkehr gehört, gilt als nachhaltige Lösung für den Verkehrssektor. Gemeinsam mit dem Eisenbahnsektor und anderen Parteien untersucht die Regierung die Möglichkeiten von Wasserstoffzügen. Die Regierung hat außerdem mit dem Eisenbahnsektor vereinbart, jedes Jahr 2 Prozent Energie einzusparen. ProRail wird von der Regierung aufgefordert, beim Bau und Betrieb der Bahnhöfe auf Nachhaltigkeit und die Auswahl der Materialien zu achten.

## 4.2. Marktchancen im Eisenbahnsektor

Im Folgenden werden einige der bedeutendsten Marktchancen für deutsche Unternehmen beleuchtet. Des Weiteren werden in den Niederlanden umfangreiche Eisenbahnmaßnahmen durchgeführt, darunter mehrere grenzüberschreitende Großprojekte. Derartige Projekte bieten gute Chancen für deutsche Unternehmen und werden im Folgenden näher erläutert. Den gesamten Ausschreibungskalender von ProRail für das erste und zweite Quartal 2022 finden Sie in den Anhängen.

### European Rail Traffic Management System (ERTMS)

Das aktuell in den Niederlanden genutzte Eisenbahnsicherungssystem stammt aus den 1960er Jahren. Dadurch ist es nicht auf die heute eingesetzten Züge zugeschnitten, überaltert und – aufgrund von nicht mehr verfügbaren Unterteilen – kaum zu renovieren. Da jedes EU-Land ein eigenes nationales Eisenbahnsicherungssystem einsetzt, kommt es auch regelmäßig zu Einschränkungen im grenzüberschreitenden Zugverkehr. Um sicherzustellen, dass niederländische Züge auch zukünftig sicher fahren können und um den Zugverkehr innerhalb der EU reibungsloser zu gestalten, wird nun das niederländische Eisenbahnsicherungssystem durch das EU-weit genutzte *European Rail Traffic Management System* (ERTMS) ersetzt. Das ERTMS ist der europäische Standard für die Sicherheit und Kontrolle von Zügen. Die ERTMS Technologie besteht aus in die Zugschwellen eingebauten Balisen, die Informationen direkt an den Bordcomputer eines darüber fahrenden Zuges übermitteln. Durch die Einführung von ERTMS entfallen die Signale als Teil des Eisenbahnsicherheitssystems.<sup>82</sup>

Im Jahr 2019 hat das Infrastrukturministerium ProRail den Auftrag erteilt, das ERTMS-Programm einzuführen. Innerhalb von zehn Jahren muss ERTMS auf den ersten sieben Strecken der verkehrsreichsten Abschnitte in den Niederlanden eingeführt sein. Nach den sieben Streckenabschnitten wird ProRail die landesweite Einführung von ERTMS fortsetzen, um das derzeitige, 60 Jahre alte Zugsicherungssystem zu ersetzen. Bis 2030 wird der niederländische Staat 2,5 Milliarden Euro in das neue Eisenbahnsicherheitssystem investieren. Das Geld wird hauptsächlich in die Modernisierung von etwa 1.300 Zügen und Lokomotiven investiert wie auch in die Einweisung von mindestens 15.000 Nutzern.

Nach dem derzeitigen Zeitplan auf Basis der zur Verfügung stehenden Ressourcen wird der letzte mit ERTMS auszurüstende Streckenabschnitt erst im Jahr 2050 fertig gestellt sein; Ziel ist es, dies auf 2035 zu beschleunigen. Zu diesem Zweck nutzt ProRail das Verfahren der Innovationspartnerschaft im Rahmen der ASAP ERTMS-Ausschreibung.<sup>83</sup> Hierbei arbeitet ProRail eng mit anderen Unternehmen zusammen, die für verschiedene Schwerpunktgebiete Machbarkeitsstudien ausgeführt haben. Die Schwerpunktgebiete sind ein schnellerer Entwurf; die Nutzung intelligenter Gehäuse; der Einsatz von Kabeln und Rohren und das Bauen entlang von Bahnstrecken. Zudem können Unternehmen auch nicht festgelegte Lösungen vorschlagen, die zu einer schnellen Einführung von ERTMS führen. Im Rahmen des ERTMS-Programms sind bereits mehrere Projekte gestartet. So wurde 2021 eine Wissensallianz

---

<sup>81</sup> Vgl. Rijksoverheid, o. D.-b.

<sup>82</sup> Vgl. ProRail, 2022n.

<sup>83</sup> Vgl. Rijksoverheid, 2021e.



ERTMS gegründet, die aus vier Ingenieurbüros (Movares, Sweco, RHDHV und Arcadis) und ProRail besteht und sich mit der Planung der auf ERTMS umzustellenden Streckenabschnitte befasst.<sup>84</sup>

Da die Einführung von ERTMS Auswirkungen auf die Funktion des Fahrdienstleiters hat, wurden mit internen Experten erste quantitative Analysen zu den Auswirkungen der Einführung von ERTMS auf die Funktion des Fahrdienstleiters im Jahr 2019 durchgeführt. Für ProRail ist es derzeit wichtig, diese durch eine externe quantitative Sicherheitsanalyse zu ergänzen und zu substantiieren. Diese Ausschreibung bietet deutschen Unternehmen, die auf ERTMS-Sicherheitsanalysen spezialisiert sind, oder Unternehmen, die in Deutschland bereits Erfahrung auf diesem Gebiet haben, große Chancen in den Niederlanden.<sup>85</sup>

Außerdem benötigen die mit ERTMS ausgestatteten Züge ein STM (Specific Transmission Module), um weiterhin auf den alten ATB-Gleisen fahren zu können. Die STM-ATB ist für die Einführung von ERTMS notwendig, da es bis 2050 dauern wird, bis das gesamte Hauptisenbahnnetz mit ERTMS ausgerüstet ist. Die Akquisition des STM für die neue ATB-Generation (ATB-NG) ist noch nicht abgeschlossen, da das Unternehmen, mit dem ProRail verhandelt, Alstom, die Lieferung des STM aufgrund mangelnder Entwicklungskapazitäten des Zulieferers voraussichtlich um mehr als zwei Jahre verschieben wird. Die Folgen dieser Entwicklung werden noch untersucht und könnten deutschen Unternehmen, die eine alternative Lösung anbieten können, gute Chancen bieten.

### Weichen

Weichen ermöglichen es den Zügen, Gleis und Richtung zu wechseln. Wenn jedoch die mechanisch beweglichen Teile nicht richtig eingestellt sind, kommt es zu einem Ausfall der Weichen.<sup>86</sup> Das niederländische Schienennetz verfügt über etwa 6.300 dieser störanfälligen und kostspielige Weichen, was deutschen Unternehmen die Möglichkeit bietet, zu deren Erneuerung und Verbesserung beizutragen. Jedes Jahr muss der Zugverkehr wegen anhaltender Weichenausfälle (teilweise) unterbrochen werden. In den Niederlanden taucht daher häufig die Frage auf, warum der Bahnverkehr im Winter eingestellt werden muss, während dies in anderen europäischen Ländern, wie z. B. Deutschland, nicht notwendig ist. Experten zufolge ist der Unterschied vor allem auf die Erfahrung bzw. Vorbereitung und die große Zahl von Weichen im komplizierten niederländischen Eisenbahnnetz zurückzuführen.<sup>87</sup> Deutsche Eisenbahnunternehmen genießen in den Niederlanden einen guten Ruf, was ihnen gute Chancen bietet.

Im Hinblick auf den Winter sucht ProRail derzeit nach Dienstleistern im Bereich der Weichen- und Gleisinspektion. Der Leistungsumfang konzentriert sich auf die Vorbereitung, Planung und Durchführung von Inspektionsmessungen und -aufzeichnungen, die Leistungserfassung am Gleis, die Bereitstellung validierter Inspektionsmessdaten (im Cloud-Service) sowie die Meldung und Bearbeitung von Abweichungen.<sup>88</sup> Außerdem wird mit dem Ausbau des Netzes die Nachfrage nach Weichen steigen. Dieser Ausbau wird auch neue Bahnhöfe bzw. die Renovierung von Bahnhöfen erfordern. Der Amsterdamer Hauptbahnhof ist ein solches Projekt. Das Projekt, für das der Staat 150 Millionen Euro vorgesehen hat, soll zwischen 2021 und 2028 durchgeführt. Rahmen dieses Projekts werden fünf Brücken ersetzt, die Zahl der Zugänge zu den Gleisen erhöht, der Osttunnel verbreitert und die derzeitigen Gleisanlagen verlängert. Außerdem werden Weichen ersetzt, Gleise erneuert und zusätzliche Signale aufgestellt.

### Automatic Train Operation (ATO)

Im Mai 2022 soll die dritte Phase des automatischen Zugbetriebs (ATO) fortgesetzt werden.<sup>89</sup> Die Technologie, die das automatische Fahren eines Schienenfahrzeugs ermöglicht, muss bereits 2026 auf einigen niederländischen Bahnstrecken in Betrieb sein. Im Rahmen

---

<sup>84</sup> Vgl. Rijksoverheid, 2021e.

<sup>85</sup> Vgl. TenderNed, 2021a.

<sup>86</sup> Vgl. ProRail, 2022o.

<sup>87</sup> Vgl. SpoorPro, 2021c.

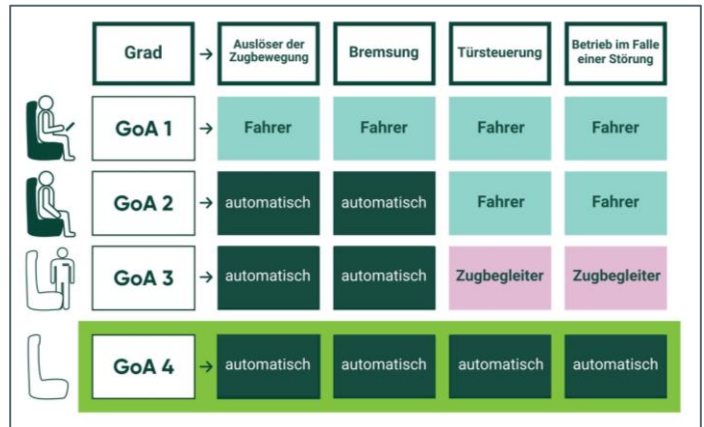
<sup>88</sup> Vgl. TenderNed, 2021b.

<sup>89</sup> Vgl. SpoorPro, 2022.

eines Pilotprojekts in Oosterhout haben die Unternehmen ProRail, Lineas und Alstom im Jahr 2021 bereits die zweite Stufe der Automatisierung erreicht. Die dritte von insgesamt vier verschiedenen Automatisierungsstufen, die in Abbildung 7 dargestellt sind, soll im Frühjahr 2022 erreicht werden. Das Projekt dient dazu, den Bremsvorgang zu testen.

Der Hauptzweck der automatischen Zugsteuerung besteht darin, die Vorhersagbarkeit des Zugverhaltens zu erhöhen und damit die Zuverlässigkeit des Zugbetriebs zu verbessern. ATO ermöglicht es auch, energieeffizienter und kostengünstiger zu fahren.<sup>90</sup> In den Niederlanden wurde 2018 auf der Betuweroute zum ersten Mal ein mit ATO ausgestatteter Güterzug getestet.<sup>91</sup> Außerdem findet von 2021 bis 2025 ein deutsch-niederländisches ATP-Pilotprojekt auf der Betuwe-Route statt. Laut John Voppen, dem Geschäftsführer von ProRail, wird die Technologie bis 2032 in der Branche weit verbreitet sein.<sup>92</sup>

Abbildung 4: Automatisierungsgrade (GOAs)



Quelle: REM.

### Grensoverschrijdend Spoorvervoer: Emmen-Rheine

Im Rahmen des bereits in Kapitel 3 erwähnten Projekts *Grensoverschrijdend Spoorvervoer* ist eine Zusammenarbeit zwischen lokalen Behörden und Verkehrsunternehmen angestrebt, um verschiedene Maßnahmen zur Verbesserung des grenzüberschreitenden Schienenverkehrs umzusetzen. Für das Jahr 2022 sind mehrere Projekte geplant, für die ein Projektbudget von insgesamt 130 Millionen Euro bereitgestellt wurde. Eines der anstehenden Projekte ist die Reaktivierung – nach 50 Jahren Stillstand – der Personenschienenverbindung zwischen dem niederländischen Drenthe und dem deutschen Niedersachsen.<sup>93</sup> Bereits seit 2014 setzen sich die lokalen Behörden beider Länder für die Entwicklung des Schienenpersonenverkehrs auf der Strecke Emmen-Rheine ein. Mit dem Bau der Strecke werden ländliche Räume an europäische Eisenbahnverbindungen und Hochgeschwindigkeitsstrecken angeschlossen. Voraussichtlich Anfang 2025 werden die ersten Fahrgäste – etwa 1.500 Passagiere pro Tag – die Bahnverbindung nutzen. Bei der Umsetzung des Projekts kooperiert die Provinz Drenthe mit dem Land Niedersachsen, dem Landkreis Grafschaft Bentheim, der Bentheimer Eisenbahn AG, der Gemeinde Neuenhaus, der Gemeinde Schüttrorf, der Stadt Nordhorn und der Stadt Bad Bentheim.

Abbildung 5: Strecke Emmen-Rheine



Quelle: Provinz Drenthe.

### Grensoverschrijdend Spoorvervoer: Amsterdam-Berlin

Ein weiteres anstehendes Projekt ist seit einiger Zeit für den Intercity Berlin geplant, die fast 650 Kilometer lange Zugverbindung von NS International und der Deutschen Bahn. Die knapp 6,5-stündige Verbindung verkehrt bis zu sieben Mal täglich direkt von Amsterdam Centraal nach Berlin mit sechs Stopps in den Niederlanden und elf in Deutschland. Damit die Verbindung zwischen Amsterdam und Berlin beschleunigt werden kann, wurden 50 Millionen Euro für Studien- und Investitionskosten für die notwendige Infrastruktur in den Niederlanden bereitgestellt. Bereits 2018 kündigte NS an, die Reisezeit zwischen Amsterdam und Berlin auf vier Stunden reduzieren zu wollen.<sup>94</sup> 2020 kündigte das Unternehmen jedoch an, es werde mit einer Verkürzung der Reisezeit auf der Strecke um 30 Minuten ab 2024 ein realistischeres Ziel verfolgen. Allerdings wurde das Ziel im Jahr 2021 aufgrund einer angepassten Vorlaufzeit für

<sup>90</sup> Vgl. ProRail, 2021m.

<sup>91</sup> Vgl. NS, 2020c.

<sup>92</sup> Vgl. SpoorPro, 2021d.

<sup>93</sup> Vgl. Provinz Drenthe, o. D.

<sup>94</sup> Vgl. OVPro, 2020.

Infrastrukturmaßnahmen angepasst: Frühestens im Jahr 2026, spätestens im Jahr 2030, wird sich die Fahrzeit verkürzen.<sup>95</sup> Der Zeitgewinn soll durch eine Verbesserung des Fahrplans in den Niederlanden und in Deutschland, das Überspringen einiger deutscher Bahnhöfe, die Abschaffung des Lokomotivwechsels an der Grenze und die Anschaffung neuen Rollmaterials für den Anschluss an die neue, schnellere Trasse in Deutschland erreicht werden.

#### Grensoverschrijdend Spoorvervoer: Groningen-Bremen

Das Ministerium für Infrastruktur und Wasserwirtschaft hat im Rahmen des grenzüberschreitenden Schienenverkehrsprojekts insgesamt 17 Millionen Euro für die Verkürzung der Fahrzeiten und den Ausbau der 173 Kilometer lange Strecke zwischen Groningen und Bremen, auch Wunderline genannt, zur Verfügung gestellt.<sup>96</sup> Die Wunderline wird in zwei Bauphasen saniert: In der ersten Phase wird die parallel zur Instandsetzung der Friesenbrücke, die aufgrund einer Schiffskollision beschädigt wurde, bis Ende 2024 eine Fahrzeitverkürzung von 17 Minuten erreicht. Mit der zweiten Baustufe wird sich die Fahrzeit bis 2030 um weitere 15 Minuten verkürzen.<sup>97</sup> Es handelt sich um eine Zusammenarbeit zwischen der Provinz Groningen, dem Bundesland Niedersachsen, der Freien Hansestadt Bremen, der DB und ProRail. Bis zum dritten Quartal 2022 will die DB die Genehmigung für einen ersten Streckenabschnitt beantragen. Im Herbst 2023 beginnen dann die Arbeiten, die zusammen mit dem Neubau der Friesenbrücke im Jahr 2024 abgeschlossen sein werden.

---

<sup>95</sup> Vgl. OVPro, 2021.

<sup>96</sup> Vgl. Rijksoverheid, 2021d.

<sup>97</sup> Vgl. DB, 2022.

## 5. Wirtschaftliche und rechtliche Rahmenbedingungen

Damit das niederländische Schienennetz zugänglich bleibt, werden erhebliche Investitionen in das Eisenbahnnetz getätigt. So wird das Infrastrukturministerium von 2022 bis 2025 über den Eisenbahnbetreiber ProRail jährlich 1,5 Milliarden Euro in die Verwaltung, Instandhaltung und Modernisierung des Schienennetzes investieren.<sup>98</sup> Zusätzlich zu diesen Investitionen wird der Sektor auch durch verschiedene Subventionsprogramme und Fonds unterstützt, die im Folgenden erläutert werden.

### 5.1. Förderprogramme und steuerliche Anreize

#### Beschikbaarheidsvergoeding (BVOV)

Im öffentlichen Verkehr werden derzeit wesentlich weniger Fahrgäste befördert als vor der COVID-19 Pandemie. Dennoch wird der reguläre Fahrplan auf Anforderung der Regierung fast vollständig eingehalten. Dies führt zu noch größeren Verlusten für den Eisenbahnsektor. Vor diesem Hintergrund hat die niederländische Regierung die Verfügbarkeitsentschädigung (nl. *beschikbaarheidsvergoeding* – BVOV) für öffentliche Verkehrsmittel im Jahr 2020 eingeführt.<sup>99</sup> Durch die Entschädigung erhalten die öffentlichen Verkehrsbetreiber mindestens bis September 2022 staatliche Zuschüsse. Mit Hilfe dieser Regelung können öffentliche Verkehrsunternehmen bis zu 95 Prozent ihrer Kosten erstattet bekommen.

Die Antragsteller müssen u. a. die geforderte vollständige Offenlegung von Kosten und Gewinnen vorlegen, den regulären Fahrplan einhalten und dürfen keine Boni an ihre Vorstandsmitglieder und Führungskräfte vergeben. Im Jahr 2020 wurden rund 1,5 Milliarden Euro zur Verfügung gestellt. Auf der Grundlage von Prognosen des KiM (Niederländisches Institut für verkehrspolitische Analysen) wird davon ausgegangen, dass für die ersten acht Monate des Jahres 2022 ein Betrag von 140 Millionen Euro zur Verlängerung der Verfügbarkeitsentschädigung bereit gestellt wird.<sup>100</sup>

#### Connecting Europe Facility (CEF) Transport

Mit dem Programm Connecting Europe Facility (CEF) fördert die Europäische Union Organisationen, die ERTMS implementieren. Zwischen 2021 und 2027 können im Rahmen der jährlichen Aufforderungen zur Einreichung von Vorschlägen Zuschüsse beantragt werden. Im Rahmen der CEF-Transport stehen für den Zeitraum von 2021 – 2027 fast 26 Milliarden Euro zur Unterstützung von Projekten in der EU zur Verfügung.<sup>101</sup> Da mehr als 11 Milliarden Euro für Antragsteller aus den Kohäsionsländern (Länder mit BNE pro Kopf BIP von weniger als 90 Prozent des EU-Durchschnitts) reserviert sind, verbleiben fast 15 Milliarden Euro für Antragsteller z. B. aus Deutschland.

Die Arbeitsprogramme haben eine Laufzeit von drei Jahren, derzeit läuft das Arbeitsprogramm 2021-2023. Im Arbeitsprogramm sind die Aktivitäten, die für eine Finanzierung in Frage kommen, und die Bedingungen aufgeführt. Die Aufforderungen werden regelmäßig auf der Website der Europäischen Agentur für Klima, Infrastruktur und Umwelt veröffentlicht. Auf dieser Website kann der Antrag vorbereitet und eingereicht werden.<sup>102</sup> Die Europäische Kommission, CINEA und unabhängige externe Experten wählen die eingereichten Vorschläge aus. Forschungsprojekte zur Vorbereitung von Großprojekten können einen Zuschuss von bis zu 50 Prozent der Projektkosten erhalten. Für Durchführungsprojekte kann ein Zuschuss von bis zu 30 Prozent der Projektkosten gewährt werden, bei grenzüberschreitenden Projekten sogar bis zu 50 Prozent. Bewerbungen für den CEF-Transport-Zuschuss können über die [CINEA-Website](#) eingereicht werden.

#### HORIZONC5

Mit dem Horizon Europa Klima, Energie- und Mobilitätscluster (HORIZONC5) soll ein Beitrag zu Forschung und Innovation zur Bekämpfung des Klimawandels geleistet werden. Die Laufzeit von HORIZONC5 erstreckt sich vom 1. Januar 2021 bis zum 31.

---

<sup>98</sup> Vgl. SpoorPro, 2021e.

<sup>99</sup> Vgl. SpoorPro, 2021f.

<sup>100</sup> Vgl. KiM, 2021b.

<sup>101</sup> Vgl. Europäische Kommission, 2022a.

<sup>102</sup> Vgl. Europäische Kommission, 2022b.

Dezember 2027, das Budget für diesen Zeitraum beträgt mehr als 13 Milliarden Euro.<sup>103</sup> Gefördert werden Forschungs- und Innovationstätigkeiten, die auf die Bekämpfung des Klimawandels abzielen und den Energie- und der Verkehrssektor klima- und umweltfreundlicher, effizienter, wettbewerbsfähiger und sicherer gestalten werden. Förderfähig sind Rechtspersonen mit Sitz in einem EU-Mitgliedstaat. Anträge können bei der Europäischen Kommission nach Veröffentlichung einer Aufforderung zur Einreichung von Vorschlägen auf [der Website](#) eingereicht werden.

### Nationaal Groeifonds

Mit dem Nationalen Wachstumsfonds (nl. *Nationaal Groeifonds*) investiert die Regierung im Zeitraum von 2020 bis 2025 insgesamt 20 Milliarden Euro in Projekte, die ein langfristiges Wirtschaftswachstum gewährleisten. Der Nationale Wachstumsfonds ist eine Initiative der Ministerien für Wirtschaft und Klima und zur Finanzen. Der Bereich der Infrastruktur ist einer von drei Bereichen, in denen der Nationale Wachstumsfonds investiert, wobei ein Schwerpunkt auf der Zuginfrastruktur liegt. In der ersten Runde des Wachstumsfonds wurden bereits 3 Projekte im Bereich der Zuginfrastruktur zur Förderung ausgewählt. Folgende Projekte werden gefördert: (1) Schaalsprong Metropolaan OV en Verstedelijking Zuidelijke Randstad, (2) Schaalsprong Metropolaan OV-systeem MRA en verstedelijking, und (3) Brainportlijn Eindhoven. Insgesamt werden für die drei Projekte 2,530 Millionen Euro aus dem Nationalen Wachstumsfonds bereitgestellt.<sup>104</sup>

Vorschläge für den Nationalen Wachstumsfonds können über das Ministerium eingereicht werden, das für das Thema des Antrags zuständig ist; für den Eisenbahnsektor ist das Infrastrukturministerium zuständig. Weitere Informationen über das Antragsverfahren sind auf der Website des Nationalen Wachstumsfonds [www.nationaalgroeifonds.nl](http://www.nationaalgroeifonds.nl) zu finden.

## 5.2. Vergabeverfahren und Ausschreibungsverfahren

Im Jahr 2013 wurden in den Niederlanden das Vergabegesetz (nl. *Aanbestedingswet*), das Ausschreibungsverfahren (nl. *Aanbestedingsbesluit*) und die Einheitliche Eigenerklärung (nl. *Uniforme Eigen Verklaring*) erlassen.<sup>105</sup> Das Vergabegesetz und das Ausschreibungsverfahren verfolgen mehrere Ziele, wie unter anderem die Verbesserung der Professionalität der Ausschreibung. Das Vergabegesetz gilt für öffentliche Auftraggeber und Unternehmen im sozialen Sektor. Alle öffentlichen Behörden und andere öffentliche Institutionen, wie zum Beispiel Schulen, werden als öffentliche Auftraggeber bezeichnet. Unternehmen im sozialen Sektor sind unter anderem öffentliche Versorgungsunternehmen. Endverbraucher, Privatunternehmen und Wohnungsbaugesellschaften unterliegen dem Vergabegesetz nicht.

Alle öffentlichen Ausschreibungen in den Niederlanden werden komplett digital durchgeführt. Dabei lässt sich zwischen Angeboten unterscheiden, deren Preis unter oder über den europäischen Schwellenwerten liegt.<sup>106</sup> Aufträge, die den europäischen Schwellenwerten entsprechen oder diese überschreiten, müssen von öffentlichen Stellen über TenderNed ausgeschrieben werden und erscheinen automatisch in Tenders Electronic Daily (TED). Bei Ausschreibungen, die die europäischen Schwellenwerte nicht erreichen, kann der öffentliche Auftraggeber die Auftragnehmer unverzüglich zur Abgabe eines Angebots auffordern. In diesem Fall besteht keine Verpflichtung, TenderNed für die Bekanntmachung des Auftrags zu nutzen. Die Projekte können auch mittels direkter Zuweisung vergeben werden. Meistens erfolgt jene Zusammenarbeit aus einer erfolgreichen Ausschreibung in der Vergangenheit.

## 5.3. Geltender CO2 Preis

Seit dem 1. Januar 2021 gilt eine nationale Steuer auf CO<sub>2</sub>-Emissionen in der Industrie. Ziel hiervon ist ein größeres Bewusstsein der Unternehmen von den ökologischen Folgen ihrer CO<sub>2</sub>-Emission. Die Steuer ist Teil eines Maßnahmenpakets, das Industriekonzerne zu nachhaltigen Investitionen anregen soll. Die CO<sub>2</sub>-Steuer gilt für große Industrieunternehmen, die auch dem Emissionshandelssystem (EU-EHS) unterliegen sowie für Müllverbrennungsanlagen und Unternehmen, die große Mengen Distickstoffmonoxid ausstoßen.<sup>107</sup>

---

<sup>103</sup> Vgl. Europäische Kommission, 2022c.

<sup>104</sup> Vgl. Nationaal Groeifonds, o. D.

<sup>105</sup> Vgl. Overheid.nl, 2022.

<sup>106</sup> Vgl. Rijksoverheid, o. D.-c.

<sup>107</sup> Vgl. Rijksoverheid, o. D.-d.

In der Anfangsphase erhalten die Unternehmen für einen Teil der Emissionen eine Steuerbefreiung. Die Steuerbefreiung wird festgestellt, indem die CO<sub>2</sub>-Emission eines Unternehmens mit den CO<sub>2</sub>-effizientesten Unternehmen desselben Sektors in Europa verglichen wird. Die Anzahl Steuerbefreiungen wird jährlich reduziert und die Abgabe wird somit kontinuierlich strikter, damit das Klimaziel der Reduzierung von 40 Prozent der CO<sub>2</sub>-Emissionen im Jahr 2030 erreicht werden kann. So zahlen die Unternehmen im Jahr 2021 30,48 Euro pro Tonne CO<sub>2</sub>. Danach erhöht sich der Satz jedes Jahr um 10,73 Euro. Unternehmen, die auch im Rahmen des europäischen Emissionshandelssystems besteuert werden, können diesen Betrag von ihrer nationalen Steuer abziehen.

Die NS deckt seit 2017 jährlich den Verbrauch der eigenen Züge mit neuem Ökostrom ab. Dieser Strom wird in Windparks in den Niederlanden, Belgien und Skandinavien erzeugt. Außerdem ist das Reisen mit der NS seit 2019 klimaneutral, denn auch für den Schienenersatzverkehr mit Bussen nutzt das Unternehmen erneuerbare Brennstoffe.<sup>108</sup> ProRail beabsichtigt, den eigenen Energieverbrauch bis 2030 um 30 Prozent im Vergleich zu 2015 zu senken. Ziel ist es, bis 2030 die gesamte eigene Energie nachhaltig zu erzeugen und eine CO<sub>2</sub>-Reduktion von 55 Prozent im Vergleich zu 2015 zu erreichen.<sup>109</sup>

## 5.4. Marktbarrieren und Hemmnisse

Auf den ersten Blick scheint die niederländische Marktstruktur der deutschen zu gleichen, allerdings lehrt die Erfahrung, dass sehr wohl Unterschiede bestehen. Im Folgenden wurden die wichtigsten Marktbarrieren und Hemmnisse zusammengetragen. Eine erste Barriere, die direkt beim ersten Kontakt auffällt, ist die Sprache.

### Sprachebarrieren

Das Vorurteil, dass jeder Niederländer Deutsch spricht, hält sich immer noch hartnäckig. In touristischen Gebieten wird zwar oft mit deutschsprachigem Personal aufgewartet, aber gerade die jüngeren Niederländer lernen oft nur noch wenig Deutsch in der Schule. Das Verstehen der deutschen Sprache ist für Niederländer allerdings meist kein Problem. Man sollte jedoch vor einem persönlichen oder telefonischen Gespräch Flexibilität zeigen und, wenn möglich, eine Alternativsprache wie Englisch vorschlagen. Wenn man sich dann doch auf Deutsch einigt, dann ist es wichtig, deutlich und langsam zu sprechen, denn Deutsch bleibt für Niederländer eine Fremdsprache, die man vor langer Zeit in der Schule gelernt hat und die lediglich im Urlaub in deutschsprachigen Ländern gelegentlich aufgefrischt wird.

Grundsätzlich wird im niederländischen Eisenbahnsektor die niederländische Sprache als Hauptsprache verwendet. Die Kommunikationssprache zwischen ProRail und einer Vertragspartei, sowohl schriftlich als auch mündlich, ist ebenfalls Niederländisch, sofern die Vereinbarung nichts anderes vorsieht.<sup>110</sup>

### Mangelnde Marktkenntnisse

Mangelnde Marktkenntnisse stellen eine bedeutende Hürde bei der Entwicklung der internationalen Geschäftstätigkeit dar. Beim Eintritt in einen neuen Markt muss man sich mit anderen Gesetzen, Vorschriften, Behörden, aber auch mit einem neuen Wettbewerbsumfeld auseinandersetzen. Möglicherweise muss man seine Produkt-, Marketing- oder Marktstrategie entsprechend anpassen. Dies nimmt viel Zeit in Anspruch, was manche Unternehmer nicht bewusst wahrnehmen.

### Fehlendes Netzwerk

Wenn Anbieter in einen neuen Markt eintreten, ist noch kein Netzwerk aufgebaut worden. Man kann sich Gedanken darüber machen, welche Kunden für das Angebot in Frage kommen und wie diese erreicht werden können, aber hierfür ist ein Netzwerk beziehungsweise ein gutes Vertriebsnetz notwendig. Anbieter können Kontakte auf Messen oder auf Geschäftsreisen knüpfen.

### Preis

Niederländer sind bekannt dafür, dass sie gerne sparen. Als preisbewusste Verhandlungspartner gilt bei Niederländern häufig das Motto 'Zeit ist Geld'. Allerdings sollte nicht unterschätzt werden, dass auch Qualität, Liefertreue und guter Service geschätzt werden.

---

<sup>108</sup> Vgl. NS, 2022b.

<sup>109</sup> Vgl. ProRail, 2022d.

<sup>110</sup> Vgl. ProRail, 2022p.

Für die Niederländer sind dies typisch deutsche Eigenschaften, die daher von deutschen Anbietern erwartet werden. Dennoch besteht das Risiko, dass ein niederländischer Geschäftspartner lieber mit jemandem Geschäfte macht, der ein qualitativ gutes Produkt zu einem niedrigeren Preis anbietet, als mit einem Geschäftspartner, der qualitativ hochwertige Produkte liefert, die viel mehr kosten.

## 5.5. Fachkräfte

Bereits 2018 stellte die damalige Staatssekretärin im Infrastrukturministerium, Stientje van Veldhoven fest, dass dem niederländischen Bahnsektor ein erhebliches Personaldefizit in der Verwaltung, Wartung und Erneuerung der Bahninfrastruktur droht. Und nach wie vor haben niederländische Bahnbaunternehmen Schwierigkeiten, geeignetes Personal zu finden. Dies liegt unter anderem an den unregelmäßigen und unattraktiven Arbeitszeiten, den großen Pausen zwischen Bahnbauprojekten und einem im Vergleich zum Bausektor relativ niedrigem Gehalt.<sup>111</sup> Auch die zunehmende Veralterung der Gesellschaft und die damit einhergehende Pensionierung großer Teile der Arbeiterschaft tragen zu der Problematik bei. Dies führt dazu, dass der Bahnsektor regelmäßig Personal an andere Sektoren verliert, v.a. an den Bausektor. Darüber hinaus sind die gesuchten Profile heute oft komplexer; neben dem Verständnis für das Bauwesen werden heute sowohl technische als auch IKT-Kenntnisse verlangt.

Aufgrund von Personalmangel und erkrankten Mitarbeitern hat die NS den Fahrplan seit dem 7. Februar 2022 wieder angepasst.<sup>112</sup> Die Verringerung der Zahl der Züge erfolgt schrittweise: Am 21. Februar sollen alle Anpassungen vorgenommen worden sein und noch 85 Prozent der normalen Zahl der Züge in Betrieb sein. Der niederländische Bahnsektor steht jedoch bekanntlich vor vielen Herausforderungen: nicht nur die für die kommenden Jahre erwartete Steigerung des Zugverkehrs, sondern u.a. auch die zunehmende Digitalisierung von Bauprozessen fordern nach Lösungen. Um diese bieten zu können, muss die Branche nach Ansicht des Branchenverbands Bouwend Nederland auch auf ausländische Arbeitskräfte zurückgreifen.<sup>113</sup> Dies bietet Chancen für deutsche Unternehmen in diesem Bereich.

---

<sup>111</sup> Vgl. SpoorPro, 2019.

<sup>112</sup> Vgl. NRC, 2022.

<sup>113</sup> Vgl. Bouwend Nederland, 2021d.

## 6. Markteintritt in der Praxis

Als Unternehmen gibt es verschiedene Möglichkeiten in den Niederlanden tätig zu werden: auf Distanz von Deutschland aus, über die Kooperation mit strategischen oder Vertriebspartnern, über einen eigenen Mitarbeiter und schließlich über eine eigene Niederlassung vor Ort. Mit den verschiedenen Varianten ist man unterschiedlich nah am Markt aktiv. Welche Form im individuellen Fall die geeignetste ist, hängt stark davon ab, welches Produkt oder welche Dienstleistung angeboten wird, ob es einige wenige potenzielle Kunden gibt oder eher eine breite Masse angesprochen werden muss.

### 6.1. Markteintrittsformen

Grundsätzlich gibt es vier Strategien, die für einen Eintritt in den niederländischen Markt attraktiv sein können. Diese sind jeweils abhängig von persönlichen Präferenzen, betrieblichen Kapazitäten und finanziellen Rücklagen der Unternehmen. Zudem kann die AHK Niederlande beim Markteintritt Hilfestellung leisten.

#### Vertrieb aus Deutschland

Unternehmen können den Vertrieb ihrer energieeffizienten Lösungen in eigener Hand behalten, da sie bereits gute Geschäftskontakte und gute Marktkenntnisse haben. Was für diese Form spricht, ist, dass das Unternehmen die Pflege des Firmen- und Produktimages selbst kontrollieren kann. Hierfür kann eigenes Vertriebspersonal eingesetzt werden. Kenntnisse der niederländischen Sprache sind eindeutig von Vorteil. Allerdings kann der Direktexport in die Niederlande von den niederländischen Kunden als zeitintensiv und risikvoll empfunden werden. Aus der Sicht dieser Kunden stehen diesem höheren Beschaffungsaufwand günstigere Preise und der direkte Kontakt zu den Lieferanten entgegen. Dies zeigt sich wiederum als Vorteil.

Jedoch sprechen mehrere Aspekte gegen diese Markteintrittsform, bei der es sich um direkten Export handelt. Erstens ist der persönliche Kontakt zum Kunden eingeschränkt und die Vernetzung vor Ort beschränkt. Zweitens machen die mangelnde Beobachtungsmöglichkeit sowie der eingeschränkte Aktionsradius den Vertrieb ebenfalls sehr zeitaufwendig und schwierig, denn ohne Präsenz vor Ort können die eigenen Absatzmöglichkeiten nur begrenzt eingeschätzt und gegebenenfalls nicht völlig ausgenutzt werden. Darüber hinaus haben viele deutsche Vertriebsmitarbeiter mit einer Sprachbarriere zu kämpfen. Zudem werden durch den Direktexport zum Kunden hohe Transportkosten verursacht. Sollte das Unternehmen geographisch weit von den Niederlanden entfernt sein, eignet sich diese Markteintrittsform am wenigsten.

#### Beschäftigung eines niederländischen Außendienstmitarbeiters

Um die oben genannten Risiken möglichst einzuschränken, ist es häufig empfehlenswert, einen Mitarbeiter einzustellen, der aus der deutschen Niederlassung oder aus dem Home-Office in den Niederlanden arbeitet. Erstens hat das Unternehmen in diesem Fall die Chance, seine eigenen Vertriebsmitarbeiter in die Niederlande zu schicken, damit das Firmen- und Produktimage besser selbst kontrolliert werden kann. Zweitens ist man direkt vor Ort, damit die Kundenbedürfnisse besser gehört und erfasst werden können. Somit können der Kundendienst und die Beratung optimal gewährleistet werden.

#### Niederländischer Vertriebspartner

Unternehmen können sich dafür entscheiden, den Vertrieb über einen niederländischen Vertriebspartner laufen zu lassen. Dieser sollte über sehr gute Marktkenntnisse und ein vorhandenes Netzwerk potenzieller Kunden verfügen. Für einen niederländischen Vertriebspartner spricht, dass er die niederländische Sprache beherrscht und sich mit der Kultur und der Mentalität der Niederländer auskennt. Auch ist er schnell vor Ort beim Kunden. Viele Markteintrittsbarrieren werden auf diese Weise abgebaut. Für die Standortwahl des Partners muss das Ballungsgebiet im Nord-Westen des Landes (Randstad) berücksichtigt werden. In dieser Region befinden sich die Städte Rotterdam, Amsterdam, Den Haag und Utrecht mit etwa 40 Prozent der Bevölkerung. In den nördlichen Niederlanden (die Provinzen Groningen, Drenthe und Friesland) befindet sich die vorderste Region der Energiewende, in der die grüne Wasserstoffkette in den Niederlanden aufgebaut wird.

Vorteile einer Zusammenarbeit mit einem Handelsvertreter sind das geringe Risiko. Der Handelsvertreter erhält eine erfolgsabhängige Vergütung. Nachteilhaft sind eventuell mangelnde Produktkenntnisse und mangelhafte Kundenbetreuung. Für die Partnerschaft sollte ein Handelsvertretervertrag vorausgesetzt werden. Bei der Suche nach einem Handelsvertreter ist unter anderem zunächst der Verband Verbond van Nederlandse Handelsagenten en Importeurs (dt. Verband der Handelsvertreter und Importeure) zu nennen. Auf der Website ([www.vnhi.nl](http://www.vnhi.nl)) wird eine Suchmaschine mit Vertretern zur Verfügung gestellt. Auch die Deutsch-Niederländische



Handelskammer ist ein kompetenter und erfahrener Partner, wenn es um die Vorstellung deutscher Unternehmen und die Suche nach geeigneten Geschäftspartnern geht.

Sollte sich ein deutsches Unternehmen dazu entschließen, mit einem Handelspartner zusammenzuarbeiten, sind einige rechtliche Aspekte zu beachten: Die Niederlande haben mit dem Gesetz vom 5. Juli 1989 das Handelsvertreterrecht an die Vorschriften der EU-Handelsvertreterrichtlinie (86/653/EWG) angepasst. Bei den Handelsvertretern unterscheidet das niederländische Recht zwischen dem sogenannten *Handelsvertegenwoordiger* einerseits und dem Handelsagenten andererseits. Der Vertrag mit einem *Handelsvertegenwoordiger* ist nach niederländischem Recht eine besondere Art des Arbeitsvertrags, auf den teilweise das Recht der Handelsagenten anwendbar ist. Der Vertrag mit einem Handelsagenten gehört dagegen zu den Auftragsverhältnissen. Nach deutschem Verständnis sind die *Handelsvertegenwoordiger* daher eher vergleichbar mit Außendienstmitarbeitern und die Handelsagenten mit selbstständigen Handelsvertretern. Die Abgrenzung zwischen einem Vertrag mit einem *Handelsvertegenwoordiger* einerseits und einem Vertrag mit einem Handelsagenten andererseits ist nicht immer einfach zu treffen. Eine maßgebliche Rolle für die Abgrenzung spielt die Weisungsbefugnis des Unternehmens. Diese Weisungsbefugnis liegt nur bei dem *Handelsvertegenwoordiger* vor. Der Handelsagent dagegen ist Unternehmer und damit frei in der Gestaltung seiner Tätigkeit.

Über die Handelsvertreter hinaus gibt es auch andere Möglichkeiten einer Vertriebspartnerschaft wie mit Importeuren und Distributoren wie z.B. Großhändler. Installateure und Bauunternehmen kaufen nicht nur direkt beim Hersteller, sondern auch über den Großhandel ein. Bei einer Partnerschaft mit einem Importeur werden Vertrags- und Rechtskenntnisse vorausgesetzt, um den Vertrag risikoarm zu gestalten. Außerdem verfügt der Importeur über einen Kundenstamm und ein Vertriebsnetz und wäre in der Lage, den Kundendienst zu übernehmen.

Für deutsche Anbieter ist diese Markteintrittsvariante am günstigsten, da der Partner auf Provisionsbasis arbeiten kann und zudem nur Kosten anfallen, wenn Umsätze in den Niederlanden erzielt werden. Was gegen diese Markteintrittsform spricht, ist, dass der deutsche Anbieter weniger Kontrolle hat über das, was der Vertriebspartner tut. Es kommt nicht selten vor, dass deutsche Unternehmen sich beklagen, dass sie zwar einen Vertriebspartner haben, dieser aber nicht die erwarteten Umsätze erwirtschaftet. Vor allem wenn Exklusivitätsvereinbarungen getroffen wurden, fehlt es den deutschen Unternehmen dann an Handhabe.

### Eigene Niederlassung

Möchte man mit dem eigenen Unternehmen vor Ort in den Niederlanden vertreten sein, bieten sich hierfür verschiedene Optionen. Am gängigsten sind in den Niederlanden die Geschäftsformen der B.V. (besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid) und der N.V. (naamloze vennootschap), die nachfolgend noch näher erläutert werden.

Eine B.V. ist die beliebteste Unternehmensform in den Niederlanden und entspricht rechtstatsächlich in etwa einer GmbH nach deutschem Recht, allerdings ist sie von ihrer formal-juristischen Konstruktion eher eine kleine Aktiengesellschaft. Seit dem 1. Oktober 2012 wurde das verpflichtete Mindestkapital abgeschafft und damit kann eine B.V. mit 0,01 Euro gegründet werden. Der Vorteil einer eigenen Niederlassung besteht unter anderem darin, dass der deutsche Anbieter seine Kunden mit eigenen Vertriebsmitarbeitern bedienen kann. Auch baut er vielmehr eine eigene Marke auf. Zudem gibt es durch die Markt- und Kundennähe bessere Kontroll- und Steuerungsmöglichkeiten, wodurch effizienter und kontrollierter gearbeitet werden kann und ein besseres Verständnis für die Bedürfnisse und Zahlungsbereitschaft ermöglicht wird. Infolgedessen könnte sich der Umsatz erhöhen. Klare Nachteile sind die höheren Risiken (z.B. Enteignungs- und Sicherheitsrisiko) und die langfristige Kapitalbindung. Außerdem ist der Informationsbedarf höher als bei einer unselbstständigen Zweigniederlassung (nl. *filiaal*), wobei die nötigen Informationen unter Umständen nur mit viel Aufwand (z.B. Zeit und Geld) beschafft werden können. Drittens gibt es eine Vertragsgestaltung für die Gründung einer Niederlassung. Aber auch wenn man die Niederlassung aufheben möchte, ist dies ein komplexer, bürokratischer Prozess.

Die N.V. entspricht in etwa einer AG nach deutschem Recht. Die Gründung eines selbstständigen Unternehmens in dieser Rechtsform ist die geeignetste Unternehmensform für große Unternehmen, bei denen ein erheblicher Teil des Vermögens von Dritten eingebracht wird. Das Mindestkapital der Gesellschaft (gezeichnetes Kapital), das eingezahlt werden muss, beträgt 45.000 Euro. Sachgründungen sind ebenfalls möglich.

## Eintragung ins Handelsregister

Mit einigen wenigen Ausnahmen erfordert jede Unternehmenstätigkeit in den Niederlanden die Eintragung in das Handelsregister. Die Handelsregister werden bei den örtlich zuständigen Handelskammern (Kamer van Koophandel) geführt. Hier können Auskünfte über alle in den Niederlanden eingetragene Unternehmen eingeholt werden: [www.kvk.nl](http://www.kvk.nl).

## 6.2. Steuern

### Umsatzsteuer

In den Niederlanden beträgt der allgemeine Umsatzsteuersatz gegenwärtig 21 Prozent. Der ermäßigte Umsatzsteuersatz für bspw. Nahrungs- und Genussmittel, Bücher, Zeitschriften, Personenbeförderung beträgt 9 Prozent. Die Umsatzsteuerregelungen sind vom niederländischen Finanzamt ausführlich in deutscher Sprache beschrieben. Die Informationen stehen unter „Umsatzsteuer in den Niederlanden“ für Unternehmer ohne Niederlassung in den Niederlanden auf der Website des niederländischen Finanzamtes ([www.belastingdienst.nl](http://www.belastingdienst.nl)) zur Verfügung.

### Steuerfreie innergemeinschaftliche Lieferung/Erwerb

Da im Warenverkehr innerhalb der EU eine Zollabfertigung nicht mehr erforderlich ist und auch Versendungen zwischen zwei Unternehmern innerhalb der EU steuerfrei erfolgen, wird die Umsatzsteuer vom Empfänger der Ware im Rahmen seiner monatlichen oder vierteljährlichen Steuererklärung geschuldet (Erwerbsbesteuerung). Gleichzeitig kann er diese in gleicher Höhe als Vorsteuer geltend machen. Grundlage dafür ist die vom Lieferant nach den EU-Bestimmungen (6. MwStSystRL) erstellte Rechnung unter Angabe seiner USt-IDNr. sowie der des Leistungsempfängers. Der Lieferant gibt in der Regel vierteljährlich eine sog. „Zusammenfassende Meldung“ für die von ihm erbrachten steuerfreien innergemeinschaftlichen Lieferungen gegenüber seinem Heimatfinanzamt ab. Als Nachweis der steuerfreien innergemeinschaftlichen Versandungslieferung sollte immer das Doppel der Rechnung sowie der CMR-Frachtbrief bzw. der See-, Bahn- oder Luftfrachtbrief vorliegen. Da auch der Lieferant für die Richtigkeit der Angaben haftet, empfiehlt es sich die Gültigkeit der vom Kunden genannte USt-IDNr. auf dem Steuerportal der Europäischen Kommission VIES (VAT Information Exchange System) überprüfen zu lassen.

Weiterhin kann beim Bundeszentralamt für Steuern auch eine deutsche USt-IDNr. beantragt werden, sofern ein in Deutschland steuerpflichtiger Unternehmer in Deutschland für Umsatzsteuerzwecke beim zuständigen Finanzamt steuerlich registriert ist. Dies gilt auch für ausländische Unternehmen mit umsatzsteuerpflichtigen Aktivitäten in Deutschland.

## 6.3. Kulturunterschiede

Auf den ersten Blick scheint die niederländische Kultur der deutschen zu gleichen. Allerdings lehrt die Erfahrung, dass sehr wohl wichtige Unterschiede bestehen. Vor allem bei Geschäftskontakten haben die unterschiedlichen Mentalitäten einen hohen Einfluss auf die Verhaltensregeln und Verhandlungsstrategien.<sup>114</sup>

### Geschäftstermine und Small-Talk

Der typisch deutsche Wunsch, bei einem Geschäftstermin schnell zu einem konkreten Ergebnis zu kommen, irritiert viele Niederländer. Sie legen in der Regel größeren Wert darauf, ihren Geschäftspartner erst einmal in Ruhe kennenzulernen, bevor sie zum inhaltlichen Teil übergehen. Deutschen Unternehmern und Managern, die die elementaren Grundsätze der niederländischen Benimmregeln beherrschen, stehen jedoch die Türen zum Erfolg offen. Wichtig ist, die kleinen Unterschiede zu erlernen und diese Kenntnis für sich zu nutzen.

### Du oder Sie?

Auch das weit verbreitete Duzen hat eine andere Bedeutung als in Deutschland. „Du“ zu sagen, bezieht sich in den Niederlanden eher auf das Alter als auf eine persönliche Nähe. Bis heute ist es mancherorts üblich, dass Niederländer ihre Großeltern oder sogar Eltern siezen, aber Geschäftspartner duzen. Deutsche denken dann vielleicht irrtümlich, sie hätten eine persönliche Bindung aufgebaut.

---

<sup>114</sup> Vgl. DNHK, 2022

## Flache Hierarchien

Oft werden Verhandlungen auch an Mitarbeiter aus den Fachabteilungen delegiert. Deutsche Geschäftsführer, die extra zum Gespräch angereist sind, fühlen sich dann mitunter nicht ernst genommen. Dabei sind in den Niederlanden bloß die Hierarchien flacher. Mitarbeiter der unteren Ebenen haben mehr Einfluss auf den Gang der Verhandlungen. Es empfiehlt sich also, vorab zu klären, wer zu einem Meeting erscheinen wird.

## Verhandlungen

Die Konsenskultur der Niederlande bringt zugleich ein eher offenes Verhandlungsklima mit sich. Gespräche verlaufen für deutsche Begriffe oft unstrukturiert. Verschiedene Optionen und Meinungen werden offen ausgesprochen und diskutiert. Erst am Ende wird die beste Lösung mündlich vereinbart. Zudem sind die Niederlande eine Handelsnation und der Preis spielt bei der Auswahl von Produkten immer eine wichtige Rolle. Ein gutes Preis-Leistungs-Verhältnis ist für niederländische Auftraggeber wichtig, und deutsche Unternehmer sollten sich grundsätzlich auf Preisverhandlungen einstellen.

## 6.4. Sieben Tipps im Umgang mit niederländischen Geschäftspartnern

### Bodenständigkeit

Niederländer sind eher bodenständig. Auf die Nennung von akademischen Titeln sollte man, wenn man sich in den Niederlanden vorstellt, verzichten. Deutsche Titel wie 'Herr Doktor' oder 'Frau Professor' werden dort eher belächelt. Die Niederländer haben eine Antipathie gegen Großspurigkeit, daher ist ein bescheidener Auftritt zu empfehlen.

### Flexibilität

Die Niederländer sind in der Regel flexibler als deutsche Geschäftsleute. Dieser Umstand ermöglicht es ihnen, rasch auf Problemfälle zu reagieren und lässt genügend Spielraum für Veränderungen von Vorhaben und Prozessen. Darum wollen Niederländer oft nicht alles bis ins Detail absprechen. Dennoch sollten Sie mit Ihren niederländischen Geschäftspartnern die Rahmenbedingungen und Verantwortlichkeiten genau abklären. Bedenken Sie bitte, dass auch mündliche Vereinbarungen verbindlich sein können.

### Sparsamkeit

Zeit ist Geld, und die Niederländer sparen bekanntlich gerne. Sie sind sehr preisbewusste Verhandlungspartner, die allerdings Qualität, Lieferpünktlichkeit und guten Service zu schätzen wissen. Das sind im Übrigen für Niederländer typisch deutsche Eigenschaften, die von Ihnen darum auch erwartet werden. Trotz ihrer Sparsamkeit gelten Niederländer grundsätzlich als gewissenhafte und termingerechte Zahler. Es ist jedoch ratsam, sich über den neugewonnenen Geschäftspartner zu informieren und insbesondere Bonitätsauskünfte einzuholen.

### Humor

Um Sympathien bei Ihren niederländischen Geschäftspartnern zu wecken, setzen Sie am besten ein wenig Witz ein. Bleiben Sie aber bei dem Thema 'Zweiter Weltkrieg' immer ernst.

### Geschäftssessen

Geschäftssessen finden häufig mittags statt. Erwarten Sie allerdings kein üppiges und luxuriöses Menü. In den Niederlanden nimmt man mittags lieber in einem 'eetcafé' einen Snack bestehend aus Brötchen und Milch zu sich. Außerdem bekommen Sie überall Kaffee, der Ihnen bei einem Besuch oft als erstes angeboten wird.

### Rechtsstreitigkeiten

In den Niederlanden gibt es deutlich weniger Rechtsstreitigkeiten als in Deutschland. Strittige Fragen werden von Niederländern am liebsten persönlich besprochen. Mit einem Geschäftsbesuch kann daher meistens mehr erreicht werden als mit der Einleitung von rechtlichen Schritten.

### Sprache

Wenn Sie die niederländische Sprache nicht beherrschen, können Sie das Gespräch mit der Frage einleiten, ob eventuell Deutsch gesprochen werden kann - oder Sie halten sich an Englisch als Geschäftssprache. So können Sie dem Vorurteil, dass Deutsche stets erwarten, dass der Niederländer ihre Sprache spricht, gleich zu Beginn entgegenwirken.

## 7. Schlussbetrachtung

Der niederländische Eisenbahnsektor steht vor der Aufgabe, sich drastisch nachhaltiger zu gestalten. Die drei Hauptakteure des niederländischen Bahnsektors – das Infrastrukturministerium, ProRail und die NS – haben es sich zum Ziel gesetzt, die Umgestaltung hin zu einem klimaneutralen und kreislauffähigen Sektor bis 2050 abzuschließen. Gleichzeitig ist die Branche trotz der grundsätzlich guten Infrastruktur des Landes durch eine zunehmende Überalterung der genutzten Systeme und Materialien gekennzeichnet. Damit das Land ein zentraler Logistikknotenpunkt bleiben und seine Position in der internationalen Wirtschaft weiter stärken kann, sind umfassende Maßnahmen erforderlich. Dabei stehen die Instandhaltung, die Wartung und der weitere Ausbau der Infrastruktur im Fokus. Darüber hinaus sind bestimmte technische Anpassungen seitens der EU erforderlich, um eine bessere Vernetzung und Harmonisierung des europäischen Eisenbahnnetzes zu ermöglichen, wie z. B. die Einführung von ERTMS. Eine strategische Vorgehensweise und die intensive Zusammenarbeit von Regierung, Gemeinden, Marktparteien und Wissensinstitutionen im in- und Ausland sind notwendig, um die Entwicklung eines erfolgreichen Wandels im Bahnsektor zu gewährleisten.

Zur konsequenten Bewältigung dieser Herausforderung im Bahnsektor werden hohe Subventionen bereitgestellt. Der Schwerpunkt liegt hierbei auf der Modernisierung von Anlagen wie Weichen, dem Ausbau des Schienennetzes, dem nachhaltigen Bau und der Renovierung von Bahnhöfen sowie auf der Digitalisierung von Prozessen durch Technologien wie ERTMS und ATO. Diese Maßnahmen, verbunden mit den weitreichenden Investitionen, bieten deutschen Unternehmen im Bahnsektor ausgezeichnete Marktchancen. Insbesondere nachgefragt sind dabei Digitalisierungstechnologien, nachhaltige Baulösungen und Erfahrung in der Implementierung von Zugsicherungssystemen.

**Tabelle 5: SWOT-Analyse für deutsche Unternehmen auf dem niederländischen Bahnmarkt**

<b>Strengths (Stärken)</b>	<b>Weaknesses (Schwächen)</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Guter Ruf deutscher Technologiehersteller in NL – Qualität „Made in Germany“</li> <li>• Gute Fachkompetenzen und Know-how deutscher Technologiehersteller</li> <li>• Geographische Nähe/zweitwichtigster Handelspartner</li> <li>• Verkehrsreichstes Schienennetz der EU mit vielen anstehenden Projekten</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Evtl. Sprachbarrieren</li> <li>• Fehlendes Netzwerk</li> <li>• Preis (schnelle und kostengünstige Lösungen werden bevorzugt)</li> </ul>
<b>Opportunities (Chancen)</b>	<b>Threats (Risiken)</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kapazitätsengpässe bei Fachkräften – Abhängigkeit von ausländischer Expertise</li> <li>• Bis 2050 müssen die niederländischen Eisenbahnen CO<sub>2</sub>-neutral sein</li> <li>• Hohe private und öffentliche Investitionen in das Schienennetz</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• COVID-19-Pandemie stellt Bahnsektor in NL vor große Herausforderungen</li> <li>• Erheblich geringere Zahl von Fahrgästen</li> <li>• Starke Konkurrenz</li> <li>• NS und ProRail dominieren und entscheiden über den niederländischen Markt</li> </ul>

Quellen: GTAI, 2021 & 2022.

Trotz guter Marktchancen sollten sich deutsche Unternehmen beim Markteintritt jedoch auf einen starken Wettbewerb einstellen. Die hohe Innovationsstärke niederländischer Wettbewerber und die bereits vorhandenen engen Partnerschaften können den Eintritt in den Bahnsektor erschweren. Die Niederländer sind jedoch generell eher pragmatisch und offen für die internationale Zusammenarbeit. Zudem genießen deutsche Produkte und Technologien in den Niederlanden einen ausgezeichneten Ruf. Deutsche Unternehmen gelten als besonders fachkundig, sorgfältig und verlässlich. Ein weiterer, sich positiv auswirkender Faktor ist die unmittelbare geographische Nähe der Niederlande zu Deutschland, was eine kurze Anfahrt ermöglicht und erste, eventuell persönliche Kontaktaufnahmen zwischen niederländischen Auftraggebern und deutschen Auftragnehmern deutlich erleichtert. Hinsichtlich der Sprache sollte man sich dessen bewusst sein, dass die Kommunikation in der niederländischen Bahnbranche hauptsächlich auf Niederländisch verläuft. Jedoch spricht die Mehrzahl der Niederländer fließend Englisch, teilweise auch Deutsch. Grundsätzlich bietet der niederländische Bahnsektor deutschen Unternehmen darum gute Erfolgsaussichten.

# 8. Profile der Marktakteure

## 8.1. Staatliche Instanzen und politische Stellen der Regierung

Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties (BZK)

Deutsch: Innenministerium.

Seit Januar 2022 ist Frau Hanke Bruins Slot (CDA) die Ministerin des niederländischen Innenministeriums.

Adresse:

Turfmarkt 147

2511 DP Den Haag, Niederlande

T: +31 (0)70 4266426

E: [www.rijksoverheid.nl/contact/contactformulier](http://www.rijksoverheid.nl/contact/contactformulier) (Kontaktformular)

I: [www.rijksoverheid.nl/ministeries/bzk](http://www.rijksoverheid.nl/ministeries/bzk)

Ministerie van Buitenlandse Zaken

Deutsch: Außenministerium.

Das Außenministerium der Niederlande ist die zentrale Instanz hinsichtlich der Kommunikation zwischen der niederländischen Regierung und den Regierungen anderer Länder sowie der Kommunikation zwischen der niederländischen Regierung und internationalen Organisationen. Seit Januar 2022 ist Herr Wopke Hoekstra (CDA) der Außenminister der Niederlande.

Das Außenministerium hat drei Dienststellen:

1. *Directeur-generaal Europese Samenwerking* (DGES) – Dienststelle Europäische Zusammenarbeit
2. *Directeur-generaal Internationale Samenwerking* (DGIS) – Dienststelle Internationale Zusammenarbeit
3. *Directeur-generaal Politieke Zaken* (DGPZ) – Dienststelle Politische Angelegenheiten

Adresse:

Rijnstraat 8

2515 XP Den Haag, Niederlande

T: +31 (0)70 3486486

E: [www.rijksoverheid.nl/contact/contactformulier](http://www.rijksoverheid.nl/contact/contactformulier) (Kontaktformular)

I: [www.minbuza.nl](http://www.minbuza.nl)

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW)

Deutsch: Ministerium für Infrastruktur und Wasserwirtschaft.

Das niederländische Ministerium für Infrastruktur und Wasserwirtschaft ist verantwortlich für das Instandhalten und Bauen der niederländischen Infrastruktur wie beispielsweise Straßen, Wasserwege, Deiche und Schienen. Seit Januar 2022 ist Herr Mark Harbers (VVD) der Minister für Infrastruktur.

Adresse:

Rijnstraat 8

2515 XP Den Haag, Niederlande

T: +31 (0)70 45 60 000

I: <https://www.rijksoverheid.nl/ministeries/ministerie-van-infrastructuur-en-waterstaat>

Ministerie van Economische Zaken en Klimaat

Deutsch: Wirtschaftsministerium.

Zum Wirtschaftsministerium gehören auch: *RVO* und das selbständige Verwaltungsorgan *CBS* (Statistisches Amt der Niederlande). Das Wirtschaftsministerium und *RVO* spielen eine zentrale Rolle bei der Finanzierung von Forschung und Entwicklung. Seit Januar 2022 ist Frau Micky Adriaansens (VVD) die Ministerin des niederländischen Wirtschaftsministeriums.

Adresse:

Bezuïdenhoutseweg 73

2594 AC Den Haag, Niederlande

T: +31 (0)70 3798911

E: [www.rijksoverheid.nl/contact/contactformulier](http://www.rijksoverheid.nl/contact/contactformulier) (Kontaktformular)

I: [www.rijksoverheid.nl/ministeries/ministerie-van-economische-zaken-en-klimaat](http://www.rijksoverheid.nl/ministeries/ministerie-van-economische-zaken-en-klimaat)

Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (RVO)

RVO ist die Agentur des niederländischen Wirtschaftsministeriums zur Unterstützung zukunftsfähiger Entwicklungen in den Niederlanden und im Ausland. Im Bereich der Nachhaltigkeit gewährt RVO finanzielle Zuschüsse für Innovations-, Energie-, Klima- und Raumplanung. Zu den Tätigkeiten zählen die Implementierung von Energie- und Umweltrichtlinien, Analysen für das niederländische Wirtschaftsministerium und andere Organisationen.

Adresse:

Croeselaan 15

3521 BJ Utrecht, Niederlande

T: +31 (0)88 60 27 000

E: [info@rvo.nl](mailto:info@rvo.nl)

I: [www.rvo.nl](http://www.rvo.nl)

Rijkswaterstaat

Rijkswaterstaat ist die ausführende Behörde des niederländischen Ministeriums für Infrastruktur und Wasserwirtschaft. Bestehend seit 1789 ist sie für den Bau, die Instandhaltung und Sanierung der nationalen Infrastruktur verantwortlich. Dies umfasst u.a. das Bauen, den Unterhalt und die Sanierung von Straßen, Brücken und Tunneln.

Adresse:

Arthur van Schendelstraat 650

3511 MJ Utrecht, Niederlande

T: +31 (0)88 78 70 111

E: [info@rws.nl](mailto:info@rws.nl)

I: [www.rws.nl](http://www.rws.nl)

TenderNed

TenderNed ist der Online-Marktplatz für Ausschreibungen der niederländischen Regierung.

Adresse:

Prinses Beatrixlaan 2

2595 AL Den Haag, Niederlande

T: +31 (0)800 836 3376

I: [www.tenderned.nl](http://www.tenderned.nl)

## 8.2. Forschungsinstanzen

### Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM)

Das Wissensinstitut für Mobilitätspolitik (KiM) vermittelt Wissen für die Mobilitätspolitik des Ministeriums für Infrastruktur und Wasserwirtschaft. Das Institut ermöglicht es dem Infrastrukturministerium, eine Politik zu entwickeln, die auf der Analyse von Entwicklungen, der Erstellung von Studien und Szenarien sowie der Analyse der Auswirkungen politischer Instrumente beruht.

Adresse:

Bezuidenhoutseweg 20  
2594 AV Den Haag  
T: +31 (0)70 456 1965  
E: [info@kimnet.nl](mailto:info@kimnet.nl)  
I: [www.kimnet.nl](http://www.kimnet.nl)

### Nederlandse Organisatie voor toegepast- natuurwetenschappelijk onderzoek (TNO)

Deutsch: Niederländische Organisation für angewandte naturwissenschaftliche Forschung.

1932 wurde die niederländische Organisation für angewandte wissenschaftliche Forschung gegründet - TNO. Das Ziel von TNO ist es, Wissen für Unternehmen und Regierungen anwendbar zu machen. TNO ist eine unabhängige Forschungsinstitution und konzentriert sich unter anderem auf Themenschwerpunkte wie Bau und Infrastruktur. Der Hauptsitz von TNO befindet sich in Den Haag.

Adresse:

Anna van Buerenplein 1  
2595 DA Den Haag  
T: +3188 866 00 00  
E: [info@tno.nl](mailto:info@tno.nl)  
I: [www.tno.nl](http://www.tno.nl)

### Railforum

Das Railforum wurde 1992 als unabhängiges Wissensnetzwerk von circa 200 Unternehmen und Organisationen gegründet, die im gesamten Eisenbahnsektor tätig sind. Im Mittelpunkt der Vereinigung steht der Austausch von Wissen und Erfahrungen, um die soziale und wirtschaftliche Rentabilität des Schienenverkehrs zu erhöhen. Der Schwerpunkt liegt auf der Beschleunigung von (Prozess-)Innovationen.

Adresse:

Daalseplein 100  
3511 SX Utrecht  
T: +31 (0)30 303 54 70  
E: [info@railforum.nl](mailto:info@railforum.nl)  
I: [www.railforum.nl](http://www.railforum.nl)

### Technische Universiteit Delft

Die Technische Universität Delft (TU Delft) wurde 1842 gegründet und ist mit mehr als 17.000 Studenten, 2.600 Wissenschaftlern und 200 Professoren eine der ältesten technischen Universitäten der Niederlande. Die TU Delft arbeitet mit vielen Forschungszentren im In- und Ausland zusammen und ist auch in der Forschung im Bereich Erneuerbare Energien und Energieeffizienz sehr angesehen.

Adresse:

Mekelweg 5  
2628 CD Delft  
T: +31 (0)15 2789111

E: [info@tudelft.nl](mailto:info@tudelft.nl)

I: [www.tudelft.nl](http://www.tudelft.nl)

### 8.3. Zertifizierungsinstitute

#### Autoriteit Consument en Markt (ACM)

Die niederländische Autoriteit Consument en Markt ist eine unabhängige Aufsichtsbehörde, die das ordnungsgemäße Funktionieren des Eisenbahnmarktes auf der Grundlage des Eisenbahngesetzes gewährleistet. Die ACM überwacht den freien Markt und stellt sicher, dass die Verkehrsunternehmen gleichberechtigten Zugang zur Eisenbahninfrastruktur haben und dass sie die Serviceeinrichtungen erhalten, die sie für den Betrieb ihrer Züge benötigen. Außerdem überwacht die Aufsichtsbehörde, ob die Verkehrsunternehmen für die Nutzung dieser Einrichtungen nicht zu viel bezahlen. Darüber hinaus veröffentlicht sie den Spoormonitor, einen Bericht über die Entwicklungen auf dem Eisenbahnmarkt.

Adresse:

Muzenstraat 41

2511 WB Den Haag

T: +31 (0)70 722 20 00

I: [www.acm.nl](http://www.acm.nl)

#### Eisenbahnagentur der Europäischen Union (ERA)

Die Eisenbahnagentur der Europäischen Union (ERA) ist eine Agentur der Europäischen Union mit der Hauptaufgabe, die Sicherheit und Interoperabilität des Schienenverkehrs in der EU zu stärken durch die Entwicklung des technischen und rechtlichen Rahmens, um die Beseitigung technischer Hindernisse zu ermöglichen und als Systembehörde für ERTMS- und Telematikanwendungen zu fungieren.

Adresse:

120 rue Marc Lefracq

59300 Valenciennes

Frankreich

T: +33 (0)32 70 96 500

I: [www.era.europa.eu](http://www.era.europa.eu)

#### Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT)

Die Inspectie Leefomgeving en Transport (dt. Aufsichtsbehörde für Umwelt und Verkehr) beaufsichtigt den Eisenbahnverkehr in den Niederlanden, setzt die Vorschriften für die Sicherheit im Eisenbahnverkehr durch, erteilt Genehmigungen für Eisenbahnunternehmen und Personen, die im Eisenbahnverkehr tätig sind, und ist für die Zertifizierung von ECM-Zertifikaten zuständig.

Adresse:

Rijnstraat 8

2515 XP Den Haag

T: +31 (0)88 489 00 00

I: [www.ilent.nl](http://www.ilent.nl)

#### SGS

SGS ist ein führendes Unternehmen auf dem Gebiet der Inspektion, Kontrolle, Analyse und Zertifizierung. Weltweit umfasst das Netzwerk rund 2.600 Büros und Labors mit mehr als 93.000 Mitarbeitern. Für die Eisenbahnindustrie bietet SGS Dienstleistungen zur CE-Zertifizierung und IRIS-Zertifizierung sowie Gleisinspektionen, Gleisbewertungen und Audits an.

Adresse:

Malledijk 18

3208 LA Spijkensse

T: +31 (0)88 214 3333



I: [www.sgs.nl](http://www.sgs.nl)

## 8.4. Cluster, Branchenorganisationen und Unternehmerverbände

### Aannemersfederatie Nederland Bouw & Infra (AFNL)

Der AFNL – der Bau- und Infrastrukturverband der Niederlande – ist ein Unternehmerverband, der mehrere kleinere Teilbranchen unter sich versammelt und rund 1.800 Mitglieder hat.

Adresse:

Nieuweweg 226

3905 LT Veenendaal

T: +31 (0)318 544900

E: [secretariaat@aannemersfederatie.nl](mailto:secretariaat@aannemersfederatie.nl)

I: [www.aannemersfederatie.nl](http://www.aannemersfederatie.nl)

### Community of European Railway and Infrastructure Companies (CER)

Die Gemeinschaft der Europäischen Eisenbahnen und Infrastrukturgesellschaften (CER) wurde 1988 in Brüssel gegründet. Sie vertritt die Interessen ihrer Mitglieder auf europäischer Ebene und setzt sich insbesondere für ein verbessertes Geschäfts- und Regulierungsumfeld für europäische Eisenbahnunternehmen und Eisenbahninfrastrukturunternehmen ein. Die CER vertritt rund 70 Mitglieder und Partner, die 79 Prozent der Länge des europäischen Schienennetzes, 77 Prozent des europäischen Schienengüterverkehrs und 90 Prozent des Schienenpersonenverkehrs in Europa repräsentieren.

Adresse:

53 Avenue des Arts

1000 Brüssel

Belgien

T: +32 2 213 08 70

E: [contact@cer.be](mailto:contact@cer.be)

I: [www.cer.be](http://www.cer.be)

### FNV Spoor

Federatie Nederlandse Vakbeweging (FNV) Spoor ist die größte Gewerkschaft für alle Arbeitnehmer, die bei, auf und um die Eisenbahn herum arbeiten. Die Gewerkschaft setzt sich für bessere und sicherere Arbeitsbedingungen, ein gutes Einkommen und eine Verringerung der Kurzzeitverträge ein.

Adresse:

Hertogswetering 159

3543 AS Utrecht

T: +31 (0)88 368 0 368

I: [www.fnv.nl/cao-sector/vervoer/spoor](http://www.fnv.nl/cao-sector/vervoer/spoor)

### Koninklijk Nederlands Vervoer (KNV)

Koninklijk Nederlands Vervoer (KNV) ist ein niederländischer Arbeitgeberverband für den professionellen Güter- und Personentransport, dessen Mitglieder Unternehmen vertreten, die im privaten Busverkehr, Taxiverkehr, öffentlichen Verkehr und Gütertransport tätig sind. Des Weiteren unterstützen sie den Branchenverband aller öffentlichen Verkehrsunternehmen, OV-NL, und betreuen die Sekretariate verschiedener unabhängiger Qualitätsmarken.

Adresse:

Bezuidenhoutseweg 12

2594 AV Den Haag

T: +31 (0)70 349 0921

I: [www.knv.nl](http://www.knv.nl)

#### MKB Infra

MKB Infra vertritt die Interessen kleiner und mittlerer Bauunternehmen, die in verschiedenen Bereichen der Infrastruktur tätig sind. Zusammen mit Wissenszentren bietet MKB Infra für ihre Mitglieder branchenspezifische Ausbildungs- und Informationsprogramme im Bereich der Geschäftstätigkeit und aktueller Entwicklungen wie ICT, Nachhaltigkeit, Sozialverantwortung von Unternehmen und CO2-Ausstoß an.

#### Adresse:

Nieuweweg 226

3905 LT Veenendaal

T: 0318 54 49 05

E: [secretariaat@mkb-infra.nl](mailto:secretariaat@mkb-infra.nl)

I: [www.mkb-infra.nl](http://www.mkb-infra.nl)

#### Nederlandse Vereniging van Belangstellenden in het Spoor- en Tramwegwezen (NVBS)

Der Niederländische Bundesverband für Bahntechnik wurde 1931 gegründet und zählt rund 4.400 Mitglieder. Bereits seit der Gründung des NVBS veröffentlicht der Verein monatlich die Zeitschrift *Op de Rails* (dt. auf den Schienen). Landesweit organisieren verschiedene Abteilungen regelmäßig Treffen und andere Aktivitäten. Darüber hinaus organisiert der NVBS regelmäßig Bahnreisen und Ausflüge, sowohl in den Niederlanden als auch im Ausland.

#### Adresse:

Stationsplein 47

3818 LE Amersfoort

T: +31 (0)33 4614825

E: [info@nvbs.com](mailto:info@nvbs.com)

I: [www.nvbs.com](http://www.nvbs.com)

#### OV-NL

OV-NL ist der Branchenverband für alle öffentlichen Verkehrsunternehmen in den Niederlanden und vertritt die Interessen seiner Mitglieder in Politik und Verwaltung. Alle öffentlichen Verkehrsunternehmen sind Mitglieder des Verbandes: Arriva, EBS, GVB, HTM, Keolis, NS, Qbuzz, RET und Transdev.

#### Adresse:

Bezuidenhoutseweg 12

2594 AV Den Haag

E: [info@ov-nl.nl](mailto:info@ov-nl.nl)

I: [www.ov-nl.nl](http://www.ov-nl.nl)

#### Vereniging Reizigers Openbaar Vervoer (Rover)

Rover ist ein 1971 gegründeter Verband für Fahrgäste des öffentlichen Verkehrs. Der Verein setzt sich für einen zuverlässigen und bezahlbaren öffentlichen Verkehr ein und hat ein gesetzliches Beratungsrecht. Das heißt, der Verband berät Verkehrsunternehmen und Regierungen in Bezug auf Tarife und Fahrpläne.

#### Adresse:

Utrechtseweg 59

3818 EA Amersfoort

T: +31 (0)6 5749 7662

E: [info@rover.nl](mailto:info@rover.nl)

I: [www.rover.nl](http://www.rover.nl)

## 8.5. Bahnunternehmen

### ProRail

ProRail ist der Bahninfrastrukturbetreiber der Niederlande mit 4.300 Mitarbeitern. Das Unternehmen ist für Bau, Wartung, Verwaltung und Sanierung des niederländischen Eisenbahnnetzes zuständig. Der niederländische Staat ist über Railinfratrust B.V. alleiniger Anteilseigner von ProRail. Lokale Eisenbahnen werden im Gegensatz zu den Haupteisenbahnstrecken nicht automatisch von ProRail verwaltet.

#### Adresse:

Moreelsepark 3

3511 EP Utrecht

T: +31 (0)88 2317104

I: [www.prorail.nl](http://www.prorail.nl)

### Nederlandse Spoorwegen NV (NS)

Nederlandse Spoorwegen (in den Niederlanden üblicherweise abgekürzt als NS) ist eine niederländische Eisenbahngesellschaft mit ca. 36.000 Beschäftigten. Hierbei handelt es sich um eine halbstaatliche Gesellschaft mit dem Status einer Aktiengesellschaft, deren Anteile sich im Besitz des niederländischen Staates befinden. NS nutzt das niederländische Eisenbahnnetz, das von ProRail unter der Aufsicht des Verkehrsministeriums verwaltet wird. NS ist mit ca. 4.800 Zugfahrten pro Tag der mit Abstand größte Nutzer dieses Netzes.

#### Adresse:

Laan van Puntenburg 100

3511 ER Utrecht

T: +31 (0)30 751 51 55

I: [www.ns.nl](http://www.ns.nl)

### Arriva Nederland BV

Arriva ist ein öffentliches Verkehrsunternehmen, das in den gesamten Niederlanden tätig ist. Das Dienstleistungsangebot von Arriva umfasst lokale, regionale und nationale Zugverbindungen, Straßen- und Stadtbahnen sowie Busdienste und Fernbusse. Arriva ist Teil der Deutschen Bahn.

#### Adresse:

Trambaan 3

8441 BH Heerenveen

T: +31 (0)88 277 58 55

I: [www.arriva.nl](http://www.arriva.nl)

### Connexxion Openbaar Vervoer NV

Connexxion ist ein Verkehrsunternehmen im Bereich des regionalen Personenverkehrs in den Niederlanden. Das Unternehmen bietet täglich Busfahrten in verschiedenen Regionen und einen Zugverkehr auf vier regionalen Linien an. Mit 1.662 Bussen und 14 Zügen befördert das Unternehmen jährlich mehr als 140 Millionen Reisende.

#### Adresse:

Postbus 357

8260 AJ Kampen

T: +31 (0)900 266 63 99

I: [www.connexxion.nl](http://www.connexxion.nl)

### Keolis Nederland

Keolis Nederland betreibt den öffentlichen Nahverkehr in den Provinzen Gelderland, Overijssel und Utrecht. Mit 700 Bussen und 25 Zügen bedient das Unternehmen jährlich 45 Millionen Reisende. Keolis Nederland ist eine 100%ige Tochtergesellschaft des international tätigen Mobilitätsunternehmens Keolis, das mit 60.000 Mitarbeitern in 15 Ländern öffentlichen Nahverkehr anbietet.

Adresse:

Visbystraat 5

7418 BE Deventer

T: +31 (0)88 033 14 00

E: [secretariaat@keolis.nl](mailto:secretariaat@keolis.nl)

I: [www.keolis.nl](http://www.keolis.nl)

### Qbuzz BV

Qbuzz ist ein öffentliches Verkehrsunternehmen, das in den drei Konzessionsgebieten Groningen und Drenthe, Region Utrecht und Region Drechtsteden Molenlanden und Gorinchem tätig ist. Im Jahr 2019 hat das Unternehmen insgesamt 85 Millionen Fahrgäste mit Bussen, Zügen und Straßenbahnen an ihre Bestimmungsorte gebracht.

Adresse:

Piet Mondriaanplein 31

3812 GZ Amersfoort

E: [privacy@qbuzz.nl](mailto:privacy@qbuzz.nl)

I: [www.qbuzz.nl](http://www.qbuzz.nl)

### European Sleeper Coöperatie U.A.

European Sleeper ist eine 2021 gegründete belgisch-niederländische Initiative, die ab 2022 eine Verbindung zwischen vier europäischen Hauptstädten anbieten soll. Es handelt sich um Nachtzüge von den Niederlanden und Belgien nach Prag (ab 2022), Warschau (ab 2023) und einem weiteren noch unbekanntem Zielort ab 2024.

Adresse:

Vondellaan 144

3521 GH Utrecht

E: [info@europeansleeper.eu](mailto:info@europeansleeper.eu)

I: [www.europeansleeper.eu](http://www.europeansleeper.eu)

### DB Regio AG

Die DB Regio ist ein deutsches Eisenbahnverkehrsunternehmen und 100%ige Tochtergesellschaft des Konzerns Deutsche Bahn. Die Grenzstrecke Emmerich – Zevenaar Oost verbindet die Niederlande mit Deutschland.

Adresse:

Europa-Allee 70-76

60486 Frankfurt am Main

T: +49 030 2970

I: [www.dbr regio.de](http://www.dbr regio.de)

### Vias GmbH

Das deutsche Unternehmen VIAS GmbH wurde im Jahr 2015 gegründet. Die Linie RE 19 (Rhein-IJssel-Express) fährt von Düsseldorf über Wesel nach Arnhem und Bochelt.

Adresse:

Stroofstraße 27  
65933 Frankfurt am Main  
T: +49 69 450 099 650  
E: [kundenservice@vias-online.de](mailto:kundenservice@vias-online.de)  
I: [www.vias-online.de](http://www.vias-online.de)

## 8.6. Gütertransportunternehmen

### Bentheimer Eisenbahn AG

Die Bentheimer Eisenbahn AG ist eine deutsche Eisenbahngesellschaft mit Sitz in Nordhorn. Seit vielen Jahren ist die Eisenbahngesellschaft über ihr Gleisnetz an das internationale Güterverkehrszentrum (GVZ) in Coevorden (NL) angebunden.

Adresse:

Otto-Hahn-Straße 1  
48529 Nordhorn  
Deutschland  
T: 05921-80330  
E: [info@bentheimer-eisenbahn.de](mailto:info@bentheimer-eisenbahn.de)  
I: [www.bentheimer-eisenbahn.de](http://www.bentheimer-eisenbahn.de)

### Captrain Netherlands BV

Captrain wurde im Jahr 2007 als Eisenbahnverkehrsunternehmen gegründet. Innerhalb der Captrain Deutschland Unternehmensgruppe konzentriert sich das Unternehmen auf die Organisation und Durchführung von regionalen und grenzüberschreitenden Bahntransporten mit Schwerpunkt im Hafen Rotterdam. Captrain Niederlande transportierte im Jahr 2020 mehr als 4 Millionen Tonnen Güter und erzielte einen Umsatz von über 11,4 Millionen Euro.

Adresse:

Albert Plesmanweg 103-B/C  
3088 GC Rotterdam  
T: +31 (0)10 7070532  
E: [samantha.schouten@captrain.nl](mailto:samantha.schouten@captrain.nl)  
I: [www.captrain.nl](http://www.captrain.nl)

### Crossrail Benelux NV

Crossrail Benelux, gegründet 2008, ist ein Schienengüterverkehrsunternehmen aus Belgien und seit 2019 eine 100%ige Tochtergesellschaft der Schweizer BLS Cargo AG. Das Unternehmen ist in der Schweiz, Deutschland, Italien, Belgien und den Niederlanden tätig.

Adresse:

Noordersingel 21  
2140 Borgerhout  
Belgien  
T: +32 3 560 21 19  
I: [www.crossrailbenelux.com](http://www.crossrailbenelux.com)

### DB Cargo Nederland NV

DB Cargo Nederland ist das größte Eisenbahnverkehrsunternehmen in den Niederlanden und gehört zur DB Cargo AG. In den Niederlanden sind bei DB Cargo rund 650 Mitarbeiter beschäftigt. Das Unternehmen verbindet die niederländischen Seehäfen und die

Industrie mit dem europäischen Hinterland und transportiert täglich Gefahrgüter für die chemische Industrie und Tankumschlagsunternehmen.

Adresse:

Moreelsepark 1

3511 EP Utrecht

T: +31 88 235 4051

E: [sales.nl@deutschebahn.com](mailto:sales.nl@deutschebahn.com)

I: <https://nl.dbcargo.com/rail-nederland-nl>

### Duisport Rail GmbH

Duisport Rail ist ein deutsches Eisenbahnverkehrsunternehmen mit Sitz in Duisburg. Das Unternehmen ist eine Tochtergesellschaft des Duisburger Hafens. Sie betreibt Schienengütertransporte in Nordrhein-Westfalen. Wöchentlich fahren 400 Güterzüge vom Duisburger Hafen aus über das Ruhrgebiet nach Ostwestfalen und zu den europäischen Westhäfen, nach Nord-, Süd- und Osteuropa sowie nach Asien.

Adresse:

Alte Ruhrorter Straße 42–52

47119 Duisburg

Deutschland

T: +49 203 803-0

E: [mail@duisport.de](mailto:mail@duisport.de)

I: [www.duisport.de](http://www.duisport.de)

### HSL Netherlands

HSL Netherlands ist ein Schienengüterverkehrsunternehmen, das sich seit seiner Gründung im Jahr 2003 zu einem führenden Unternehmen in diesem Sektor entwickelt hat.

Adresse:

Noorderpoort 87

5916 PJ Venlo

T: +31 (0)85 877 1403

E: [challenge@hsl-netherlands.eu](mailto:challenge@hsl-netherlands.eu)

I: [www.hsl-netherlands.eu](http://www.hsl-netherlands.eu)

### KombiRail Europe BV

KombiRail Europe ist eine Tochtergesellschaft der Kombiverkehr Intermodal Services AG in Basel. Das Unternehmen ist auf den Betrieb von hochwertigen Zugprodukten im kombinierten Verkehr zwischen Rotterdam und dem Ruhrgebiet spezialisiert. KombiRail Europe beschäftigt etwa 20 Mitarbeiter an den beiden Standorten Rotterdam-Hoogvliet und Duisburg.

Adresse:

Oudelandseweg 33

3194 AR Hoogvliet – Rotterdam

T: +31 10 - 494 39 09

E: [info@kombirail.eu](mailto:info@kombirail.eu)

I: [www.kombirail.eu](http://www.kombirail.eu)

### Lineas NV

Lineas ist Europas größtes privates Schienengüterverkehrsunternehmen mit Hauptsitz in Belgien und Niederlassungen in Frankreich, Deutschland, den Niederlanden, Italien und Spanien. Die Firma Lineas beschäftigt 2.100 Mitarbeiter und verfügt über mehr als 250 Lokomotiven und 7.000 Waggons.

Adresse:

Koning Albert II-Laan 37  
1030 Brüssel  
Belgien  
T: +32 2 432 90 00  
E: [contact@lineas.net](mailto:contact@lineas.net)  
I: [www.lineas.net](http://www.lineas.net)

### LTE Netherlands BV

LTE Niederlande ist Teil der LTE-Gruppe und spezialisiert auf den Transport von Getreide und vegetarischen Ölen auf der Ost-West-Achse von Ungarn/Polen/Ukraine nach Deutschland/Niederlande/Belgien. Seit dem Beitritt zum niederländischen Schienennetz Ende 2012 ist das Unternehmen von 10 auf mehr als 28 Mitarbeiter gewachsen. LTE-Netherlands B.V. betreibt vier Elektrolokomotiven des Typs BR186 und verfügt über zwei weitere Rangierlokomotiven.

Adresse:

Moezelweg 180 - Haven 5614  
3198 LS Rotterdam  
T: +31 181 820 400  
E: [info.nl@LTE-group.eu](mailto:info.nl@LTE-group.eu)  
I: [www.lte-group.eu](http://www.lte-group.eu)

### PKP Cargo SA

PKP Cargo ist das größte Eisenbahngüterverkehrsunternehmen in Polen und das zweitgrößte der Europäischen Union. Das Unternehmen hat Zugang zu den wichtigsten polnischen und europäischen Seehäfen, darunter Amsterdam und Rotterdam.

Adresse:

Grójecka 17 Street  
02-021 Warschau  
Polen  
T: +48 22 391 46 99  
E: [marketing@pkpcargo.com](mailto:marketing@pkpcargo.com)  
I: [www.pkpcargo.com](http://www.pkpcargo.com)

### Rail Force One BV

Rail Force One ist ein niederländisches Eisenbahnunternehmen, das europaweit agiert. Die Firma ist im Gelegenheitsverkehr und im Autotransport von Bad Bentheim nach Amersfoort und dessen Montage beim Kunden tätig. Ab dem 8. Dezember 2021 fährt RFO einen Zug mit Stahlbrammen von Tata Steel in Beverwijk ins österreichische Linz.

Adresse:

Waalhaven Oostzijde 83K  
3087 BM Rotterdam  
T: +31 10 26 80 830  
E: [info@railforce.one](mailto:info@railforce.one)  
I: [www.railforce.one](http://www.railforce.one)

### Railtraxx NV

Das Eisenbahnunternehmen Railtraxx ist Teil der Captrain-Gruppe. Der Konzern bietet verschiedene Schienenverkehrsdienste für den Güterverkehr an, darunter auch den Transport von Abfällen und Gefahrgut.

Adresse:

Rijnkaai 100 A13  
2000 Antwerpen  
Belgien  
T: +32 3 376 96 50  
I: [www.railtraxx.be](http://www.railtraxx.be)

### RheinCargo GmbH & Co. KG

Das 2012 gegründete Unternehmen RheinCargo verbindet Hafenlogistik und Immobilienvermietung mit dem Schienengüterverkehr. Ein jährliches Frachtvolumen von mehr als 50 Millionen Tonnen auf der Schiene und in den Häfen macht RheinCargo zu einem Logistikdienstleister in Europa.

Adresse:

Hammer Landstraße 3  
41460 Neuss  
Deutschland  
T: +49 (0)2131 53 23 – 0  
I: [www.rheincargo.com](http://www.rheincargo.com)

### Rotterdam Rail Feeding BV

Rail Feeding ist Teil der amerikanischen Genesee & Wyoming Inc. und bietet in den Niederlanden unter dem Namen Rotterdam Rail Feeding Rangier- und Zubringerdienste für den gesamten Bahnsektor an.

Adresse:

Albert Plesmanweg 63  
3088 GB Rotterdam  
T: +31(0)88 011 42 00  
E: [info@railfeeding.com](mailto:info@railfeeding.com)  
I: [www.railfeeding.com](http://www.railfeeding.com)

### RTB Cargo Netherlands

RTB Cargo befördert Güter auf der Schiene zwischen verschiedenen Seehäfen und dem europäischen Hinterland. RTB Cargo transportiert auf den folgenden Strecken:

- Zeebrugge/Antwerpen/Rotterdam-Duisburg-Basel-Genua
- Hamburg-Innsbruck-Palermo
- Rotterdam/Antwerpen-Aachen-Berlin-Warschau

Adresse:

Albert Plesmanweg 57  
3088 GB Rotterdam  
T: +31 (0)10 2833350  
E: [info@rtb-cargo.nl](mailto:info@rtb-cargo.nl)  
I: [www.rtb-cargo.de](http://www.rtb-cargo.de)



### SBB Cargo Nederland BV

SBB Cargo International verfolgt mit der niederländischen Tochtergesellschaft das Ziel, ihr Angebot auf der europäischen Nord-Süd-Achse zwischen Italien und den Nordseehäfen weiter zu verbessern. Seit Ende 2019 bietet das Unternehmen Schienengüterverkehrsdienste auf diesem Korridor mit eigener Ausrüstung an.

Adresse:

Albert Plesmanweg 107b

3088 GC Rotterdam

T: +31 6 5154 1916

E: [freek.hilkemeijer@sbbcargoint.com](mailto:freek.hilkemeijer@sbbcargoint.com)

I: [www.sbbcargo-international.com](http://www.sbbcargo-international.com)

### Shunter BV

Seit seiner Gründung im Jahr 2003 hat sich Shunter zu einer führenden Organisation im Bereich der Instandhaltung von Schienengüterverkehrsanlagen entwickelt. Außerdem führt das Unternehmen Wartungsarbeiten und Reparaturen vor Ort in den Niederlanden, Belgien und Nordrhein-Westfalen durch.

Adresse:

Albert Plesmanweg 87

3088 GC Rotterdam

T: +31 (0)10 4928900

E: [info@shunter.nl](mailto:info@shunter.nl)

I: [www.shunter.nl](http://www.shunter.nl)

### TX Logistik AG

Die TX Logistik AG wurde 1999 in Bad Honnef gegründet und ist heute eines der größten Transportunternehmen für Schienengüterverkehr Europas. Als Spezialist für grenzenlose Transportnetzwerke entwickelt das Unternehmen Güterverkehrskonzepte und branchenspezifische Lösungen.

Adresse:

Horsterweg 221

5928 ND Venlo

T: +31(0) 77 389 8111

E: [info@txlogistik.eu](mailto:info@txlogistik.eu)

I: [www.txlogistik.eu](http://www.txlogistik.eu)

## 8.7. Schienenbauunternehmen

### BAM Infra Rail BV

Die Tochtergesellschaft der BAM Groep NV realisiert infrastrukturelle Verbindungen in den Niederlanden. BAM Infra bietet ein komplettes Dienstleistungsangebot im Bereich der Schieneninfrastruktur: vom Engineering bis zum Bau und zur Instandhaltung von Schienenverbindungen.

Adresse:

H.J. Nederhorststraat 1

2801 SC Gouda

T: +31 (0)182 59 06 00

E: [info.infra@bam.com](mailto:info.infra@bam.com)

I: [www.baminfra.nl](http://www.baminfra.nl)

### De Wilde NL BV

Das Unternehmen ist tätig in den Bereichen Schienenbau, Betonbohren, Maschinenbau, Bauarbeiten und Instandhaltung und Messungen für Schienen und Material.

Adresse:

Edisonweg 8  
4131 PC Vianen  
T: +31 (0) 348 470 146  
E: [info@dewildebv.nl](mailto:info@dewildebv.nl)  
I: [www.dewildebv.nl](http://www.dewildebv.nl)

### Dura Vermeer Railinfra BV

Das Familienunternehmen realisiert sowohl Bau- als auch Infrastrukturprojekte und bietet zudem Unterhaltung und Renovierung solcher Projekte an. Das Unternehmen hat rund 3.000 Mitarbeiter und zählt zu den innovativsten und nachhaltigsten Bauunternehmen in den Niederlanden.

Adresse:

Rotterdam Airportplein 21  
3045 AP Rotterdam  
T: +31 (0) 10 280 87 00  
E: [info@duravermeer.nl](mailto:info@duravermeer.nl)  
I: [www.duravermeer.nl](http://www.duravermeer.nl)

### Elektro Rail BV

Das Installationsunternehmen ist in den Niederlanden tätig und beschäftigt sich mit Stromleitungen rund um den Schienenverkehr. Neben der Projektarbeit hat sich Elektro Rail BV auf komplexe Akquisitionen und innovative technische Lösungen spezialisiert.

Adresse:

Molensteijn 1-1  
De Meern  
Utrecht 3454 PT  
E: [info@elektro rail.com](mailto:info@elektro rail.com)  
I: [www.elektro rail.com](http://www.elektro rail.com)

### Strukton Rail Nederland BV

Das Unternehmen beschäftigt sich mit der Wartung und dem Management im Schienenverkehr und realisiert zudem Projekte mit einer starken technologischen Komponente. Daneben ist das Unternehmen tätig in den Bereichen zivile Infrastruktur, Energiesysteme, Technik und Gebäude.

Adresse:

Westkanaaldijk 2  
3542 DA Utrecht  
T: +31 (0)30 240 72 00  
E: [info@struktonrail.com](mailto:info@struktonrail.com)  
I: [www.strukton.com](http://www.strukton.com)

### Swietelsky Rail Benelux BV

Swietelsky Rail Benelux ist ein Allround-Schienenbauunternehmen und bietet neben dem Schienenbau und der Schienenerneuerung auch die Installation von Oberleitungen sowie Tragwerke, Energieversorgung, Zugsicherheit und Kabel und Rohre an. Der Fokus liegt dabei auf dem Projektmanagement. Das Unternehmen ist in den Benelux-Ländern aktiv.

Adresse:

Laarakkerweg 11  
5061 JR Oisterwijk  
T: +31 (0) 13 529 9800  
E: [clemens.kukacka@swietelsky.at](mailto:clemens.kukacka@swietelsky.at)  
I: [www.swietelsky-rail.nl](http://www.swietelsky-rail.nl)

## Van Gelder Rail BV

Das Bauunternehmen baut ober- und unterirdische Infrastrukturen und ist in den Niederlanden und im Ausland tätig. Van Gelder deckt bei der Realisierung der Projekte alle Bereiche der Infrastruktur ab, von Gebietsentwicklung über Wegebau bis hin zur Wasser- und Energieversorgung.

Adresse:

Sluiswachter 18  
3861 SN Nijkerk  
T: +31 (0)525 659888  
E: [info@vangelder.com](mailto:info@vangelder.com)  
I: [www.vangelder.com](http://www.vangelder.com)

## VolkerRail Nederland BV

Das Tochterunternehmen von VolkerWessels hat rund 1.200 Mitarbeiter und ist Tätig im Bereich Instandhaltung und Verbesserung von Schienen, Schleusen, Brücken und vom Flughafen Schiphol.

Adresse:

Lange Dreef 7  
4131 NJ Vianen  
T: +31 347 35 44 44  
E: [pers@volkerwessels.com](mailto:pers@volkerwessels.com)  
I: [www.volkerrail.nl](http://www.volkerrail.nl)

## 8.8. Ingenieurbüros

## 4Infra BV

4Infra ist ein Ingenieurbüro, das sich vorrangig mit Infrastruktur-Projekten beschäftigt. Die meisten davon finden statt in den Bereichen Gleisbau, Schienenbau und im nicht gleisgebundenen Tiefbau sowie Versorgungsbauwerke.

Adresse:

Willemskade 29  
8011 AD Zwolle  
T: +31 (0) 6 123 68 985  
E: [info@4infra.nl](mailto:info@4infra.nl)  
I: [www.4infra.nl](http://www.4infra.nl)

## ABT BV

Das multidisziplinäre Ingenieurbüro begleitet Projekte in jeder Phase des Bauprozesses: von der Initiative über die Planung bis zur Ausführung und zum Betrieb. Dabei ist das Unternehmen spezialisiert auf die Gebiete Hochbau, Tiefbau, Architektur, Bauphysik und Installationstechnik und ist im In- und Ausland aktiv.

Adresse:

Arnhemsestraatweg 358

6881 NK Velp

T: +31 (0)26 368 31 11

E: [info@abt.eu](mailto:info@abt.eu)

I: [www.abt.eu](http://www.abt.eu)

#### Adviesbureau voor Bouwconstructies Wagemaker BV

Wagemaker ist ein technisch spezialisiertes Ingenieurs- und Beratungsbüro für Infrastrukturen aller Art. Dabei achtet das Unternehmen besonders auf das Thema Nachhaltigkeit.

Adresse:

Burgemeester Burgerslaan 44/30

5245 NH Rosmalen

T: +31 (0)73 521 64 00

E: [info@wagemaker.nl](mailto:info@wagemaker.nl)

I: [www.wagemaker.nl](http://www.wagemaker.nl)

#### Antea Group Nederland

Die Antea-Gruppe ist ein internationales Ingenieur- und Umweltberatungsunternehmen mit Fokus auf Komplettlösungen in den Bereichen Umwelt, Infrastruktur, Stadtplanung und Wasser. Die 3.250 Mitarbeiter arbeiten an Standorten auf der ganzen Welt und beraten Hersteller, Energieunternehmen, Regierungen und Gemeinden.

Adresse:

Tolhuisweg 57

8443 DV Heerenveen

T: +31 (0)513 63 45 67

E: [info@anteagroup.nl](mailto:info@anteagroup.nl)

I: [www.anteagroup.nl](http://www.anteagroup.nl)

#### APcon Adviesbureau BV

Das Ingenieurs- und Beratungsbüro APcon bietet die folgenden Dienstleistungen an: Inspektion und Forschung, Spezifikationen und Anforderungen, Beratung, Entwurfs- und Zeichnungsarbeiten, Kostenprüfung und Bauleitung und -überwachung. In bisherigen Projekten hat sich das Unternehmen viel mit Brücken und Tunneln beschäftigt.

Adresse:

Sint Bavostraat 60c

4891 CK Rijsbergen

T: +31 (0) 76 597 4716

E: [c.nieuwkerk@apconbv.com](mailto:c.nieuwkerk@apconbv.com)

I: [www.apconbv.com](http://www.apconbv.com)

#### Arcadis Nederland BV

Das internationale Unternehmen bietet Design-, Ingenieur- und Beratungsdienstleistungen an für eine nachhaltig bebaute und natürliche Umwelt. Die 28.000 Mitarbeiter arbeiten an Standorten in 70 verschiedenen Ländern und beraten Kunden zu Themen wie Urbanisierung, Klimawandel, Digitalisierung und potenziell unvorhersehbaren Ereignissen.

Adresse:

Piet Mondriaanlaan 26

3812 GV Amersfoort

T: +31 88 4261 261

E: [info@arcadis.nl](mailto:info@arcadis.nl)

I: [www.arcadis.nl](http://www.arcadis.nl)

#### Arup BV

Das internationale Unternehmen hat eine Niederlassung in Amsterdam und beschäftigt insgesamt 16.000 Mitarbeiter in 140 Ländern. Arup hat unter anderem mitgearbeitet an der Sagrada Familia, am Sydney Opera House, am Singapore Sports Hub und am „The Gherkin“.

#### Adresse:

Naritaweg 118

1043 CA Amsterdam

T: +31 (0) 20 305 8500

E: [amsterdam@arup.com](mailto:amsterdam@arup.com)

I: [www.arup.com](http://www.arup.com)

#### Ballast Nedam

Das Bau- und Entwicklungsunternehmen gehört zur Rönesans Holding, der Nummer 9 auf der Liste der größten europäischen internationalen Bauunternehmen, und ist tätig in den Bereichen Gebietsentwicklung, Infrastruktur und Hochbau unter erschwerten Bedingungen.

#### Adresse:

Ringwade 71

3439 LM Nieuwegein

T: +31 030 285 33 33

E: [development@ballast-nedam.nl](mailto:development@ballast-nedam.nl)

I: [www.ballast-nedam.nl](http://www.ballast-nedam.nl)

#### Bartels Infra BV

Das Unternehmen ist tätig in den Regionen Brabant, Zeeland und Südholland und in den Branchen Landwirtschaft, Gartenbau, Straßenbau und allen Arten von landwirtschaftlichen Arbeiten. Einige der durchgeführten Projekte sind das Ausbaggern/Reinigen von Wasserstraßen, der Bau von Naturschutzgebieten, der Bau von Rückhaltebecken und andere kulturell-technische und infrastrukturelle Projekte.

#### Adresse:

Gareelweg 26

4727TB Moerstraten

T: +31 (0) 165 302 451

E: [info@bartelsbv.com](mailto:info@bartelsbv.com)

I: [www.bartelsbv.com](http://www.bartelsbv.com)

#### BV Ingenieursbureau Ir. K. Boorsma

Das Beratungs- und Ingenieurbüro führt Projekte durch in den Bereichen Hoch- und Tiefbau und Umwelt. Die Beratungstätigkeit umfasst alle Phasen eines Projekts: Machbarkeits- und Variantenstudie, Entwurf, Engineering, Projektmanagement, Überwachung, Inspektion sowie Management und Wartung.

#### Adresse:

G. Sondermanstraat 2

9203 PV Drachten

T: +31 (0) 880 188 300

E: [drachten@boorsma-consultants.nl](mailto:drachten@boorsma-consultants.nl)

I: [www.boorsma-consultants.nl](http://www.boorsma-consultants.nl)

### Dutch Rail Control BV

Das Ingenieursunternehmen hat sich auf die Eisenbahninfrastruktur spezialisiert, insbesondere auf Freileitungen und Tragwerke, Traktion, Energieversorgung und Signaltechnik. Neben zahlreichen Eisenbahn- und Straßenbahnunternehmen ist ProRail einer der größten Kunden von Dutch Rail Control.

Adresse:

Meester Loeffenplein 4

5476 KX Vorstenbosch

T: +31 (0) 413-366315

E: [info@dutchrailcontrol.nl](mailto:info@dutchrailcontrol.nl)

I: [www.dutchrailcontrol.nl](http://www.dutchrailcontrol.nl)

### HaskoningDHV Nederland BV

Das Beratungsunternehmen verbindet Ingenieurwissen mit digitalen Technologien und Softwarelösungen. Das Unternehmen plant, sichert und erhält die gebaute Umwelt: von Infrastruktur, Mobilität und Gebäuden bis hin zu Energie, Wasserversorgung und Industriestandorten. Außerdem hilft HaskoningDHV seinen Kunden bei der digitalen Transformation.

Adresse:

Laan 1914 Nr. 35

3818 EX Amersfoort

T: + 31 (0)88 348 20 00

E: [info@rhdhv.com](mailto:info@rhdhv.com)

I: [www.global.royalhaskoningdhv.com](http://www.global.royalhaskoningdhv.com)

### Heijmans NV

Heijmans N.V. ist tätig in den Bereichen Immobilien, Bau, Technik und Infrastruktur. Das börsennotierte Unternehmen führt Projekte durch sowohl für Privatkunden und Unternehmen als auch für Behörden.

Adresse:

Graafsebaan 65

5248 JT Rosmalen

T: +31 (0)73 543 5111

E: [info@heijmans.nl](mailto:info@heijmans.nl)

I: [www.heijmans.nl](http://www.heijmans.nl)

### IV-Infra BV

Das Ingenieurbüro IV-Infra realisiert mit seinen rund 900 Mitarbeitern Infrastrukturprojekte in den Bereichen Straßenbau, Schleusen, Brücken und Deichausbesserung.

Adresse:

Noordhoek 37

3351 LD Papendrecht

T: +31 88 943 3000

E: [info@iv-groep.nl](mailto:info@iv-groep.nl)

I: [www.iv-groep.nl](http://www.iv-groep.nl)

### Logitech BV

Das Beratungs- und Ingenieurbüro hat seinen Ursprung bei NS und Strukton, ist aber mittlerweile unabhängig. Das Unternehmen hat sich spezialisiert in Projekte auf dem Gebiet Infrastruktur und Logistik. Aufgrund des Unternehmensursprungs haben die Mitarbeiter besonders gute Kenntnisse im Bereich Schienenlogistik und Schieneninfrastruktur.

Adresse:

Princenhof Park 14  
3972 NG Driebergen  
T: +31 (030) 691 19 77  
E: [info@logitech.nl](mailto:info@logitech.nl)  
I: [www.logitech.nl](http://www.logitech.nl)

## Mobilis BV

Mobilis ist Teil der Unternehmensgruppe TBI und tätig in der Infrastruktur-Branche. Bisherige Projekte waren zum Beispiel Brückenbau und -ausbesserung, Parkhausbau, Straßenbau und Schienenbau.

Adresse:

Fauststraat 3  
7323 BA Apeldoorn  
T: +31 (0) 55 - 538 22 22  
E: [info@mobilis.nl](mailto:info@mobilis.nl)  
I: [www.mobilis.nl](http://www.mobilis.nl)

## Movares Nederland BV

Das Unternehmen mit rund 1.000 Mitarbeitern berät in den Bereichen Infrastruktur und Mobilität. Ziel ist es, ein zukunftsfähiges und nachhaltiges Land aufzubauen.

Adresse:

Daalseplein 100  
3511 SX Utrecht  
T: +31 (0)30 265 5555  
E: [info@movares.nl](mailto:info@movares.nl)  
I: [www.movares.nl](http://www.movares.nl)

## Nexus Rail Engineering BV

Das 2019 gegründete Ingenieurbüro ist auf dem niederländischen Eisenbahnmarkt im Bereich der Zugsicherheit tätig. Nexus Rail Engineering BV bietet Dienstleistungen für die Instandhaltung, Erweiterung und Modernisierung von Eisenbahnen in den Niederlanden an.

Adresse:

Laan van Vredenoord 33  
2289 DA Rijswijk  
T: +31 085-2088800  
E: [info@nexusrail.nl](mailto:info@nexusrail.nl)  
I: [www.nexusrail.nl](http://www.nexusrail.nl)

## RailTD BV

Die Rail Technical Design (RailTD) ist ein unabhängiges beratendes Ingenieurbüro im Bereich der Eisenbahninfrastruktur. Das Unternehmen plant schienengebundene Infrastrukturprojekte und steht auch bei der Ausführung dieser seinen Kunden zur Seite.

Adresse:

Willemstraat 8  
4811 AK Breda  
T: +31 (0)76 206 50 50

E: [info@RailTD.nl](mailto:info@RailTD.nl)

I: [www.railtd.nl](http://www.railtd.nl)

#### Sweco Nederland BV

Sweco ist das führende Architektur- und Ingenieurbüro in Europa und hat 17.500 Mitarbeiter. Es ist tätig in den Bereichen Nachhaltigkeit, Urbanisierung und Digitalisierung und in Stockholm ansässig. Das Unternehmen realisiert jährlich rund 8.000 Projekte in den Niederlanden und 70.000 weltweit.

Adresse:

De Holle Bilt 22

3732 HM De Bilt

T: +31 88 811 66 00

E: [info@sweco.nl](mailto:info@sweco.nl)

I: [www.sweco.nl](http://www.sweco.nl)

#### Van Hattum en Blankevoort BV

Van Hattum en Blankevoort ist Teil von VolkerWessels. Gemeinsam mit den Kollegen der anderen Infra-Unternehmen des internationalen Baukonzerns wird ganzheitlich an multidisziplinären Projekten gearbeitet. Das Spektrum reicht dabei von Viadukten, Fundamenten und Brücken bis hin zu Schleusen, Kaimauern, Schienenarbeiten und Hochwasserschutzanlagen.

Adresse:

Lange Dreef 13

4131 NJ Vianen

T: +31 (0)88 186 5100

E: [info@vhbinfra.nl](mailto:info@vhbinfra.nl)

I: [www.vhbinfra.nl](http://www.vhbinfra.nl)

#### Witteveen + Bos

Das Ingenieurbüro Witteveen + Bos beschäftigt sich mit Themen wie Energiewende, Klimaanpassung, Überschwemmungsprobleme, Kreislaufwirtschaft und die Erneuerung der Infrastruktur. Im Bereich Mobilität und Infrastruktur ist das Unternehmen auf Brückenbau, Smart Infra Systems und Baumanagement spezialisiert.

Adresse:

Leeuwenbrug 8

7411 TJ Deventer

T: +31 (0)570 69 79 11

E: [info@witteveenbos.com](mailto:info@witteveenbos.com)

I: [www.witteveenbos.com](http://www.witteveenbos.com)

#### WSP Nederland BV

WSP ist ein Beratungsunternehmen, das sich u. a. mit Infrastrukturprojekten beschäftigt. In diesem Bereich bietet das Beratungsunternehmen Gründungsberatung, Design und Engineering, Pipeline-Management und externe Sicherheit.

Adresse:

Linie 524

7325 DZ Apeldoorn

T: +31 (0)88 910 20 00

E: [nl.info@wsp.com](mailto:nl.info@wsp.com)

I: [www.wsp.com](http://www.wsp.com)



## 8.9. Kabel- und Bohrunternehmen

### Aannemersbedrijf Klarenbeek BV

Aannemingsbedrijf Klarenbeek B.V. hat sich zu einem Spezialisten für den Vortrieb verschiedener Rohrtypen entwickelt. Das von ProRail zertifizierte Unternehmen führt Bohrungen unter Bahngleisen durch.

Adresse:

Ampèreweg 17  
3442 AB Woerden  
T: +31 (0)348 44 14 99  
E: [info@gvlboringen.com](mailto:info@gvlboringen.com)  
I: [www.klarenbeekbv.com](http://www.klarenbeekbv.com)

### BAM Infra Spoorse Kabels BV

Das Kabel- und Bohrunternehmen ist Spezialist für größere infrastrukturelle Projekte und zudem unabhängiger Auftragnehmer für Einzelarbeiten direkt beim Kunden. BAM Infra Spoorse Kabels arbeitet für Verkehrsbetriebe wie ProRail, GVB, RET, HTM, TRU und für andere Auftragnehmer, Kommunen und Ingenieurbüros.

Adresse:

H.J. Nederhorststraat 1  
2801 SC Gouda  
T: +31 (0)182 59 06 00  
E: [info.infra@bam.com](mailto:info.infra@bam.com)  
I: [www.baminfra.nl](http://www.baminfra.nl)

### BAM Infra Telecom BV

Die BAM Telecom ist einer der führenden Anbieter auf dem Markt für den Aufbau von Telekommunikationsnetzen. Angeboten wird ein komplettes Dienstleistungspaket, das die gesamte Kette von der Planung und dem Detail-Engineering über die Arbeitsvorbereitung und den Bau bis hin zu Projektmanagement, Management und Wartung abdeckt.

Adresse:

Den Hulst 114  
7711 GS Nieuwleusen  
T: +31 (0)529 48 86 30  
E: [info.telecom@bam.com](mailto:info.telecom@bam.com)  
I: [www.baminfra.nl](http://www.baminfra.nl)

### Denys Engineers & Contractors BV

Das internationale Unternehmen ist in den Bereichen Wasser, Energie, Mobilität, Sanierung, Spezialtechniken und andere spezialisierte Bautechniken tätig. Neben Pipelines und Schienenarbeiten gehören auch Kabelarbeiten zum Unternehmensprofil.

Adresse:

Darwinstraat 5  
2722 PX Zoetermeer  
T: +31 (0)79 331 55 93  
E: [info@denys.com](mailto:info@denys.com)  
I: [www.denys.com](http://www.denys.com)

### Gebr. Van Leeuwen Boringen BV

Van Leeuwen Boringen bietet praktische Lösungen für alle Arten von Bohrungen und ist spezialisiert auf innovative grabenlose Techniken zur Querung von Straßen, Eisenbahnen, Wasserwegen und unterirdischer Infrastruktur.

Adresse:

Ampèreweg 17  
3442 AB Woerden  
T: +31 (0)348 44 14 99  
E: [info@vlst.com](mailto:info@vlst.com)  
I: [www.vlst.com](http://www.vlst.com)

## Hak Drillcon BV

Das Unternehmen realisiert Lösungen für unterirdische Infrastrukturen und die dazugehörigen oberirdischen Anlagen und ist in der gesamten Kette tätig: von der Planung über den Bau und die Inbetriebnahme bis hin zur betrieblichen Wartung und Stilllegung. Hak Drillcon realisiert sowohl Übertragungsleitungen als auch Verteilungsnetze für Strom, Wärme, Gase, Wasser und andere Flüssigkeiten.

Adresse:

Steenoven 2-6  
4196 HG Tricht  
T: +31 (0)345 579 211  
E: [info@a-hak.nl](mailto:info@a-hak.nl)  
I: [www.ahak.nl](http://www.ahak.nl)

## Holland Drilling BV

Das Bohrunternehmen ist bei Projekten von der Anfangsphase bis zum Projektabschluss dabei, vom Entwurf und der Genehmigung über die Bohrung bis hin zur Bereitstellung einer vollständig digitalen Bestandsdatei für eine verantwortungsvolle Registrierung und Dokumentation.

Adresse:

Simon Homburgstraat 17  
5431 NN Cuijk  
T: +31 (0)485 74 50 40  
E: [info@hollanddrilling.nl](mailto:info@hollanddrilling.nl)  
I: [www.hollanddrilling.nl](http://www.hollanddrilling.nl)

## J. de Lange Vroomshoop BV

Das Bauunternehmen bietet ein komplettes Angebot an Dienstleistungen im Bereich Richt- und Raketenbohrungen an. Außerdem ist das Unternehmen ein anerkannter ProRail-Partner, was bedeutet, dass es komplette Schienenbohrprojekte planen und durchführen kann.

Adresse:

Amerikalaan 31  
7681 NB Vroomshoop  
T: +31 (0)546 64 44 54  
E: [postmaster@jdelangevroomshoopbv.nl](mailto:postmaster@jdelangevroomshoopbv.nl)  
I: [www.jdelangevroomshoopbv.nl](http://www.jdelangevroomshoopbv.nl)

## Joulz Energy Solutions BV

Das Unternehmen hilft anderen Betrieben bei der Umstellung autarke nachhaltige Energiequellen wie Wind, Wasser, Hitze und Sonne.

Adresse:

Schieweg 93  
2627 AT Delft  
T: +31 (0)88 203 69 00

E: [klantenservice@joulz.nl](mailto:klantenservice@joulz.nl)

I: [www.joulz.nl](http://www.joulz.nl)

#### Klever Boor- en Perstechniek BV

Das Unternehmen ist auf unterirdische Infrastrukturen spezialisiert, mit besonderem Schwerpunkt auf horizontale Richtbohrungen. Diese werden z. B. bei der Verlegung von Kabeln und Rohrleitungen unter Eisenbahnen, Wasserstraßen und/oder (Auto-)Straßen benötigt.

Adresse:

Boveneind Noordzijde 84c

3405 AK Benschop

T: +31 (0)348 554 986

E: [info@kleverbv.nl](mailto:info@kleverbv.nl)

I: [www.kleverbv.nl](http://www.kleverbv.nl)

#### Kouwenberg Infra BV

Kouwenberg Infra ist auf den Entwurf sowie die sichere Verlegung und Sanierung von Rohrleitungen in grabenloser Bauweise spezialisiert. Dabei strebt das Unternehmen immer nach Innovation, der Einführung neuer Techniken und der Kombination von alten Bauteilen mit neuen Methoden.

Adresse:

Industriepark 2C

5374 CM Schaijk

T: +31 (0)412 40 54 04

E: [info@kouwenberginfra.nl](mailto:info@kouwenberginfra.nl)

I: [www.kouwenberginfra.nl](http://www.kouwenberginfra.nl)

#### Moll Gestuurd Boren BV

Das ProRail-zertifizierte Unternehmen führt Richtbohrungen durch. Von Moll Gestuurd Boren durchgeführte Projekte sind beispielsweise Kabel für eine neue Schleuse, die Legung von Warmwasserleitungen und der Bau von Stromanschlüssen.

Adresse:

Zandwilg 5

1731 LS Winkel

T: +31 (0)224 54 12 49

E: [info@gestuurdbooren.nl](mailto:info@gestuurdbooren.nl)

I: [www.gestuurdbooren.nl](http://www.gestuurdbooren.nl)

#### Stam & Co Infratechniek BV

Stam & Co ist ein Bauunternehmen, das unterirdische Kabel- und Rohrleitungsinfrastrukturen plant und baut. Das Unternehmen hat seinen Hauptsitz in Alkmaar und einen Projektstandort in Amsterdam. Stam ist von ProRail als Kabelhersteller und Bohrunternehmen in den Kategorien Schienenkabel, Glasfaserkabel und funktionales Rendering anerkannt.

Adresse:

Diamantweg 10

1812 RC Alkmaar

T: +31 (0)72 576 22 00

E: [info@stamenco.nl](mailto:info@stamenco.nl)

I: [www.stamenco.nl](http://www.stamenco.nl)

### Van de Beek Gestuurd Boren BV

Das Unternehmen ist spezialisiert auf Kabel- und Rohrleitungsinfrastruktur. Aktuelle Projekte sind zum Beispiel das Verlegen von Glasfaseranschlüssen und Stromleitungen und das Anlegen von Wasser- und Biogasleitungen.

Adresse:

Neerijnense Mark 1  
4182 SB Neerijnen  
T: +31 (0)345 569 798  
E: [info@beekbedrijven.nl](mailto:info@beekbedrijven.nl)  
I: [www.beekbedrijven.nl](http://www.beekbedrijven.nl)

### Van Vulpen BV

Die Arbeit des auf Bohrungen spezialisierte Unternehmens umfasst die Installation neuer oder den Austausch von Gas-, Strom- und (Trink-)Wasserleitungen. Die Projektspanne reicht von großen Transportleitungen bis hin zu Hausanschlüssen.

Adresse:

Papland 8  
4206 CL Gorinchem  
T: +31(0)183 64 50 60  
E: [info@vanvulpen.eu](mailto:info@vanvulpen.eu)  
I: [www.vanvulpen.eu](http://www.vanvulpen.eu)

### Verkley BV

Verkley ist auf die Verlegung, Installation und Prüfung von Kabeln und Rohrleitungen spezialisiert: Gas, Wasser, Strom, Daten, Telekommunikation, Wärmenetze und öffentliche Beleuchtung. Das Unternehmen hat feste, langfristige Verträge und arbeitet auf Projektbasis aus Ausschreibungsverfahren.

Adresse:

Curielaan 4  
9207 HB Drachten  
T: +31 (0)51 258 29 00  
E: [info@verkley.nl](mailto:info@verkley.nl)  
I: [www.verkley.nl](http://www.verkley.nl)

### Visser & Smit Hanab BV

Das Unternehmen entwickelt, baut und wartet hochtechnologische und nachhaltige Verbindungen, Netze und Anlagen für Wasser, Energie und Chemikalien. Es ist spezialisiert auf die Technik des Richtbohrers und beschäftigt sich mit neuen Entwicklungen im Bereich der Energiewende, indem es sich verstärkt auf Strom und Wärme konzentriert.

Adresse:

Rietgorsweg 6  
3356 LJ Papendrecht  
T: +31 (0)78 641 72 22  
E: [info@vshanab.be](mailto:info@vshanab.be)  
I: [www.vshanab.nl](http://www.vshanab.nl)

### Welvreugd Drilling BV

Das Familienunternehmen ist Spezialist im Anlegen von Kabeln und Leitungen und alles, was damit zu tun hat.

Adresse:

Burgerweg 2a  
3155 DB Maasland  
T: +31 (0)10 591 82 47  
E: [info@welvreugd.nl](mailto:info@welvreugd.nl)  
I: [www.welvreugd.nl](http://www.welvreugd.nl)

## 8.10. Fachzeitschriften

### SpoorPro

SpoorPro ist ein Online-Magazin für Berufsangehörige, die in und um die Eisenbahninfrastruktur, den Schienenverkehr und den Gütertransport arbeiten. Das Magazin bietet Recherchen, Interviews und Artikel zu aktuellen Themen des globalen Bahnsektors.

Adresse:

ProMedia Group  
Weena 505 B18  
3013 AL Rotterdam  
T: +31 (0)10 2801014  
E: [redactie@spoorpro.nl](mailto:redactie@spoorpro.nl)  
I: [www.spoorpro.nl](http://www.spoorpro.nl)

### OVPro

OVPro.nl ist das Online-Magazin für den ÖPNV-Sektor, das täglich Nachrichten, Interviews, Recherchen und Meinungsbeiträge über die Entwicklungen in diesem Bereich veröffentlicht.

Adresse:

ProMedia Group  
Weena 505 B18  
3013 AL Rotterdam  
T: +31 (0)10 2801018  
E: [redactie@ovpro.nl](mailto:redactie@ovpro.nl)  
I: [www.ovpro.nl](http://www.ovpro.nl)

### Infrasite.nl

Infrasite.nl ist das Online-Magazin für Fachleute im Bereich Infrastruktur. Regierungen, Bauunternehmer, Bodenforscher und Bauunternehmen werden täglich durch Nachrichten, Interviews, Berichte, Studien und Stellungnahmen über die Entwicklungen in ihrem Bereich informiert.

Adresse:

ProMedia Group  
Weena 505 B18  
3013 AL Rotterdam  
T: +31 (0)10 280 1024  
E: [redactie@infraside.nl](mailto:redactie@infraside.nl)  
I: [www.infraside.nl](http://www.infraside.nl)

### OV-Magazine

Das OV-Magazin ist eine unabhängige Plattform für Fachleute und Spezialisten im Bereich des öffentlichen Verkehrs. Der Schwerpunkt liegt auf Entwicklungen und Plänen, die zur Verbesserung des öffentlichen Verkehrs beitragen. Auf der Website werden

täglich Nachrichten aus dem Bereich des öffentlichen Verkehrs veröffentlicht. Darüber hinaus erscheint viermal im Jahr das OV-Magazin mit Artikeln über kürzlich abgeschlossene Projekte, kurzen Projekt- und Produktbeschreibungen und Fachbeiträgen.

Adresse:

Schrevenweg 3

8024 HB Zwolle

T: +31 (0)38 4608954

E: [gpyvlaert@acquirepublishing.nl](mailto:gpyvlaert@acquirepublishing.nl)

I: [www.ovmagazine.nl](http://www.ovmagazine.nl)

## 8.11. Messen

### RailTech Europe

Die seit 1997 existierende Messe ist Treffpunkt für die europäischen Infrastrukturmanager, Lieferanten, Berater und IT-Abteilungen. Hier werden die neuesten Innovationen und technischen Entwicklungen im Eisenbahnsektor vorgestellt. RailTech Europe findet vom 21. bis 23. Juni 2022 in Jaarbeurs Utrecht statt.

Adresse:

Jaarbeursplein

3521 AL Utrecht

T: +31 (0)30 295 59 11

E: [info@promedia.nl](mailto:info@promedia.nl) / [info@jaarbeurs.nl](mailto:info@jaarbeurs.nl)

I: [www.railtech-europe.com](http://www.railtech-europe.com)

### InfraTech

Die InfraTech ist die Fachmesse für den Infrastruktursektor. Die Messe ist eine Wissensplattform, auf der Auftraggeber, Bauunternehmen, Ingenieurbüros und Zulieferer zeigen, warum der niederländische Infrastruktursektor seit Jahren zu den besten der Welt gehört. Die Ausstellungsfläche der InfraTech ist in vier klar definierte Themenbereiche unterteilt, die ein Segment innerhalb der Infrastruktur darstellen: Infra, Wasser & Kanalisation, Öffentlicher Raum & Mobilität und Infra & Innovation. InfraTech findet vom 17. bis 20. Januar 2023 in Rotterdam Ahoy statt.

Adresse:

Ahoyweg 10

3084 BA Rotterdam

T: +31 010 293 3300

E: [info@infratech.nl](mailto:info@infratech.nl) / [a.denotter@ahoy.nl](mailto:a.denotter@ahoy.nl)

I: [www.infratech.nl](http://www.infratech.nl)

### Openbare Ruimte

Fachmesse für alles, was mit der Gestaltung, Pflege und Verwaltung des öffentlichen Raums zu tun hat. Auf der Openbare Ruimte werden alle denkbaren Produkte und Dienstleistungen für den öffentlichen Raum präsentiert: Sport, Spiel & Erholung, Licht, Grün, Stadtmobiliar, Pflaster, Bau & Infra, Landschaftsarchitektur & Design sowie Beratung & Management. Openbare Ruimte findet am 5. und 6. Oktober 2022 in Jaarbeurs Utrecht statt.

Adresse:

Jaarbeursplein

3521 AL Utrecht

T: +31 (0)30 295 59 11

E: [info@expoproof.com](mailto:info@expoproof.com) / [info@jaarbeurs.nl](mailto:info@jaarbeurs.nl)

I: [www.openbareruimte.nl](http://www.openbareruimte.nl)

## TOC Europe

Hier treffen sich Verlader, Logistikdienstleister, Reedereien, 3PLs, Hafenbehörden, Terminalbetreiber und andere wichtige Interessengruppen aus dem Bereich der globalen Container-Lieferkette. Es gibt Messestände, Live-Demonstrationen und innovative Produkteinführungen. TOC Europe findet vom 14. bis 16. Juni 2022 in Ahoy Rotterdam statt.

### Adresse:

Ahoyweg 10

3084 BA Rotterdam

T: +31 010 293 3300

E: [paul.holloway@toc-events.com](mailto:paul.holloway@toc-events.com) / [press@ahoy.nl](mailto:press@ahoy.nl)

I: [www.tocevents-europe.com](http://www.tocevents-europe.com)

## INTERTRAFFIC Amsterdam

Die Intertraffic ist eine internationale Fachmesse für Verkehrstechnik, Straßenverwaltung und -instandhaltung. Sie bietet Ausstellern und Besuchern eine Plattform zum Netzwerken und um ihr Fachwissen zu erweitern. Intertraffic findet vom 16. bis zum 19. April 2024 in RAI Amsterdam statt.

### Adresse:

Europaplein 24

1078 GZ Amsterdam

T: +31 (0) 20 549 12 12

E: [intertraffic@rai.nl](mailto:intertraffic@rai.nl) / [info@rai.nl](mailto:info@rai.nl)

I: [www.intertraffic.com](http://www.intertraffic.com)

## Transport & Logistics

Diese Messe profiliert sich vor allem als Netzwerkplattform für Professionals aus Branchen wie Schifffahrt, Schienenverkehr, Flugverkehr und Logistik. Es gibt Konferenzen, Interviews, einen Job Day und ein Partner Village. Die Messe findet am 26. und 27. Oktober 2022 in Ahoy Rotterdam statt.

### Adresse:

Ahoyweg 10

3084 BA Rotterdam

T: +31 010 293 3300

E: [netherlands@easyfairs.com](mailto:netherlands@easyfairs.com) / [press@ahoy.nl](mailto:press@ahoy.nl)

I: [www.transport-logistics.be](http://www.transport-logistics.be)

## INTERMODAL EUROPE

Die Intermodal Europe ist eine wichtige Veranstaltung für den Containertransport- und Containerlogistiksektor. Professionals aus dieser Branche treffen sich hier zum Netzwerken und um neue Geschäftspartner finden. Die Messe findet vom 8. bis 10. November 2022 in RAI Amsterdam statt.

### Adresse:

Europaplein 24

1078 GZ Amsterdam

T: +31 (0) 20 549 12 12

E: [sophie.ahmed@informa.com](mailto:sophie.ahmed@informa.com) / [info@rai.nl](mailto:info@rai.nl)

I: [www.intermodal-events.com](http://www.intermodal-events.com)

## 9. Quellenverzeichnis

Aanbestedingskalender. (2022). Over Aanbestedingskalender.nl. Eingesehen am 11. Februar, 2022 unter:

<https://aanbestedingskalender.nl/over-ons>

Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS). (2021a). Statline: Bbp, productie en bestedingen; kwartalen, waarden, nationale rekeningen. Eingesehen am 14. Februar, 2022 unter: <https://opendata.cbs.nl/#/CBS/nl/dataset/84105NED/table>

Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS). (2021b). Arbeidsdeelname en werkloosheid per maand. Eingesehen am 14. Februar, 2022 unter: <https://www.cbs.nl/nl-nl/cijfers/detail/80590ned>

Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS). (2021c). Werklozen. Eingesehen am 14. Februar, 2022 unter: <https://www.cbs.nl/nl-nl/visualisaties/dashboard-arbeidsmarkt/werklozen>

Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS). (2021d). Spanning op de arbeidsmarkt. Eingesehen am 14. Februar, 2022 unter: <https://www.cbs.nl/nl-nl/visualisaties/dashboard-arbeidsmarkt/spanning-op-de-arbeidsmarkt>

Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS). (2021e). Economisch beeld verbeterd. Eingesehen am 15. Februar, 2022 unter: <https://www.cbs.nl/nl-nl/nieuws/2021/46/economisch-beeld-verbetert>

Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS). (2021f). Internationale handel; in- en uitvoerwaarde, SITC (3digits), landen. Eingesehen am 23. November, 2021 unter: <https://opendata.cbs.nl/statline/#/CBS/nl/dataset/83926NED/table?dl=3D376>

Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS). (2021g). Hoeveel vracht gaat er via het Nederlandse spoor? Eingesehen am 27. Januar, 2022 unter: <https://www.cbs.nl/nl-nl/visualisaties/verkeer-en-vervoer/goederen/spoor/vracht>

Deutsche Bahn (DB). (2022). Groningen – Bremen (Wunderline). Eingesehen am 17. Februar, 2022 unter: <https://bauprojekte.deutschebahn.com/p/wunderline>

Duits-Nederlandse Handelskamer (DNHK). (2022). Kulturunterschiede zwischen Deutschland und den Niederlanden. Eingesehen am 17. Februar, 2022 unter: <https://www.dnhk.org/beratung/marktinformationen/kulturunterschiede>

Europäische Kommission. (2022a). Connecting Europe Facility for Transport. Eingesehen am 23. Februar, 2022 unter: [https://cinea.ec.europa.eu/connecting-europe-facility/transport-infrastructure\\_de](https://cinea.ec.europa.eu/connecting-europe-facility/transport-infrastructure_de)

Europäische Kommission. (2022b). Calls for proposals. Eingesehen am 23. Februar, 2022 unter: [https://cinea.ec.europa.eu/calls-proposals\\_de](https://cinea.ec.europa.eu/calls-proposals_de)

Europäische Kommission. (2022c). Funding & tender opportunities. Eingesehen am 17. Februar, 2022 unter: [https://ec.europa.eu/info/research-and-innovation/funding/funding-opportunities/funding-programmes-and-open-calls/horizon-europe\\_en](https://ec.europa.eu/info/research-and-innovation/funding/funding-opportunities/funding-programmes-and-open-calls/horizon-europe_en)

Europäisches Parlament. (2021). Spoorwegvervoer. Eingesehen am 14. Februar, 2022 unter: <https://www.europarl.europa.eu/factsheets/nl/sheet/130/spoorwegvervoer>

Germany Trade & Invest (GTAI). (2021a). Wirtschaftsdaten kompakt – Niederlande. Eingesehen am 18. November, 2021 unter: <https://www.gtai.de/gtai-de/trade/wirtschaftsumfeld/wirtschaftsdaten-kompakt/niederlande/wirtschaftsdaten-kompakt-niederlande-156612>



Germany Trade & Invest (GTAI). (2021b). SWOT-Analyse – Nederlande. Eingesehen am 11. Mai, 2022 unter: <https://www.gtai.de/de/trade/niederlande/wirtschaftsumfeld/swot-analyse-niederlande-202660>

Infrasite. (o. D.-a). Spoorweginfrastructuur. Eingesehen am 2. Februar, 2022 unter: <https://www.infrasite.nl/glossary/spoorweginfrastructuur/?gdpr=accept&gdpr=accept>

Infrasite. (o. D.-b). Nederlandse Spoorwegen. Eingesehen am 4. Februar, 2022 unter: <https://www.infrasite.nl/glossary/nederlandse-spoorwegen/>

Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM). (2021). Mobiliteitsbeeld 2021. Eingesehen am 28. Januar, 2022 unter: <https://www.kimnet.nl/publicaties/publicaties/2021/11/18/mobiliteitsbeeld-2021>

Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM). (2021b). Actualisatie verkenning ov-gebruik 2021-2025. Eingesehen am 22. Februar, 2022 unter: <https://www.kimnet.nl/publicaties/notities/2021/06/14/actualisatie-verkenning-ov-gebruik-2021-2025>

Kennisplatform. (o. D.). Bovenleidingen van treinen, tram en trolleybus. Eingesehen am 28. Januar, 2022 unter: <https://www.kennisplatform.nl/sterkte-magneetvelden-bovenleidingen-treinen/>

Marktvisie. (2016). De Marktvisie. Eingesehen am 3. Februar, 2022 unter: <https://www.marktvisie.nu/downloads/>

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (I&W). (2020). Naar klimaatneutrale en circulaire rijksinfrastructuurprojecten. Eingesehen am 3. Februar, 2022 unter: <https://open.overheid.nl/repository/ronl-9a139fb8-3bbb-4710-91a0-ecd523266bae/1/pdf/bijlage-1-strategie-naar-klimaatneutrale-en-circulaire-rijksinfraprojecten.pdf>

Movares. (o. D.). Best Value Procurement in de aanbestedingspraktijk. Eingesehen am 11. Februar, 2022 unter: <https://movares.nl/diensten/best-value-procurement/>

Nationale Spoorwegen (NS). (2020a). NS in Nederland en Europa. Eingesehen am 15. Februar, 2022 unter: <https://www.nsjaarverslag.nl/jaarverslag-2020/inleiding/profiel-van-ns/profiel-van-ns>

Nationaal Groeifonds. (o. D.). Infrastructuur. Eingesehen am 23. Februar, 2022 unter: <https://www.nationaalgroefonds.nl/projecten/infrastructuur>

Nationale Spoorwegen (NS). (2020b). Duurzame prestaties. Eingesehen am 15. Februar, 2022 unter: <https://www.nsjaarverslag.nl/jaarverslag-2020/onze-activiteiten-en-prestaties-in-nederland/duurzame-prestaties/duurzaam-inkopen>

Nationale Spoorwegen (NS). (2020c). Klanttevredenheid. Eingesehen am 22. Februar, 2022 unter: <https://www.nsjaarverslag.nl/jaarverslag-2020/onze-activiteiten-en-prestaties-in-nederland/klanttevredenheid/innovaties>

Nationale Spoorwegen (NS). (2022a). Verantwoordelijkheden. Eingesehen am 3. Februar, 2022 unter: <https://www.ns.nl/over-ns/de-spoorsector/verantwoordelijkheden.html>

Nationale Spoorwegen (NS). (2022b). CO2-uitstoot per reizigerskilometer. Eingesehen am 21. März, 2022 unter: <https://dashboards.nsjaarverslag.nl/prestaties/algemeen/co2-uitstoot-per-reizigerskilometer>

NRC. (2022). NS past dienstregeling aan vanwege ziekte en quarantaine medewerkers. Eingesehen am 29. Januar, 2022 unter: <https://www.nrc.nl/nieuws/2022/01/27/ns-past-dienstregeling-aan-vanwege-ziekte-en-quarantaine-medewerkers-a4083488>

NS Procurement. (2022). Criteria voor leveranciers. Eingesehen am 16. Februar, 2022 unter: <https://www.nsprocurement.nl/criteria/>

Overheid.nl. (2021a). Spoorwegwet – Hoofdstuk 1. Eingesehen am 3. Februar, 2022 unter:

<https://wetten.overheid.nl/BWBR0015007/2021-07-01#Hoofdstuk1>

Overheid.nl. (2021b). Spoorwegwet – Hoofdstuk 2. Eingesehen am 14. Februar, 2022 unter:

<https://wetten.overheid.nl/BWBR0015007/2021-07-01#Hoofdstuk2>

Overheid.nl. (2021c). Wet personenvervoer 2000. Eingesehen am 14. Februar, 2022 unter:

[https://wetten.overheid.nl/BWBR0011470/2021-07-01/#HoofdstukII\\_Paragraaf2\\_Artikel20](https://wetten.overheid.nl/BWBR0011470/2021-07-01/#HoofdstukII_Paragraaf2_Artikel20)

Overheid.nl. (2022). Aanbestedingswet 2012. Eingesehen am 14. Februar, 2022 unter:

<https://wetten.overheid.nl/BWBR0032203/2022-01-01>

OVPro. (2020). NS: reistijd naar Berlijn en Brussel vanaf 2024 half uur korter. Eingesehen am 17. Februar, 2022 unter:

<https://www.ovpro.nl/trein/2020/08/27/ns-reistijd-naar-berlijn-en-brussel-vanaf-2024-half-uur-korter/>

OVPro. (2021). Reistijd trein naar Berlijn pas tussen 2026 en 2030 half uur korter. Eingesehen am 17. Februar, 2022 unter:

<https://www.ovpro.nl/trein/2021/12/06/reistijd-trein-naar-berlijn-pas-tussen-2026-en-2030-halfuur-korter/>

Pianoo. (o. D.). Aanbestedingsplicht. Eingesehen am 11. Februar, 2022 unter: <https://www.pianoo.nl/nl/inkoopproces/fase-1-voorbereiden/aanbestedingsplicht>

Pianoo. (2021). Nieuwe drempelbedragen Europees aanbesteden 2022-2023 bekend. Eingesehen am 11. Februar, 2022 unter:

<https://www.pianoo.nl/nl/actueel/nieuws/nieuwe-drempelbedragen-europees-aanbesteden-2022-2023-bekend>

Port of Amsterdam. (2019). Amsterdam, Spoorgoederenvervoer. Eingesehen am 14. Februar, 2022 unter:

<https://www.portofamsterdam.com/sites/default/files/2020-10/brochure-spoorgoederenvervoer.pdf>

Port of Amsterdam. (2021). Goederenvervoer – Position Paper. Eingesehen am 14. Februar, 2022 unter:

<https://www.portofamsterdam.com/sites/default/files/2021-03/position-paper-goederenvervoer.pdf>

Port of Rotterdam. (2021). Feiten en cijfers. Eingesehen am 14. Februar, 2022 unter: <https://www.portofrotterdam.com/nl/online-beleven/feiten-en-cijfers>

Port of Rotterdam. (o. D.). Schienentransport. Eingesehen am 14. Februar, 2022 unter:

<https://www.portofrotterdam.com/de/logistik/verbindungen/modalitaeten/schienentransport>

ProRail. (2020a). Veelgestelde vraag: Hoe wordt ProRail aangestuurd? Eingesehen am 2. Februar, 2022 unter:

<https://www.prorail.nl/nieuws/veelgestelde-vraag-hoe-wordt-prorail-aangestuurd>

ProRail. (2020b). Van bv naar zbo, formele consultatie van start. Eingesehen am 2. Februar, 2022 unter:

<https://www.prorail.nl/nieuws/van-bv-naar-zbo-formele-consultatie-van-start>

ProRail. (2020c). EP2019. Eingesehen am 10. Februar, 2022 unter:

<https://www.prorail.nl/siteassets/homepage/samenwerken/leveranciers/documenten/erkenningregeling-van-prorail.pdf>

ProRail. (2020d). Geen extra sporen, wel geluidsscherm. Eingesehen am 15. Februar, 2022 unter:

<https://www.prorail.nl/projecten/geen-extra-sporen-wel-geluidschermen>

ProRail. (2021a). Jaarverslag 2020. Eingesehen am 2. Februar, 2022 unter: <https://www.jaarverslagprorail.nl/verslag/het-jaar-2020>

ProRail. (2021b). Netverklaring 2023. Eingesehen am 4. Februar, 2022 unter:

<https://www.prorail.nl/siteassets/homepage/samenwerken/vervoerders/documenten/netwerkverklaring-2023/definitieve-netverklaring-2023---initiele-versie-10-december-2021.pdf>

ProRail. (2021c). ProRail gaat nauwer samenwerken met ingenieursbureaus. Eingesehen am 14. Februar, 2022 unter:

<https://www.prorail.nl/nieuws/prorail-gaat-nauwer-samenwerken-met-ingenieursbureaus>

ProRail. (2021d). Meer internationale treinen in 2022. Eingesehen am 14. Februar, 2022 unter:

<https://www.prorail.nl/nieuws/nieuwsbericht-meer-internationale-treinen-2022>

ProRail. (2021e). Vernieuwing station Delft. Eingesehen am 15. Februar, 2022 unter: <https://www.prorail.nl/projecten/vernieuwing-station-delft>

ProRail. (2021f). Vernieuwing station Delft Campus. Eingesehen 15. Februar, 2022 unter:

<https://www.prorail.nl/projecten/aanpassingen-station-delft-campus>

ProRail. (2021g). Spoorzone Ede. Eingesehen am 15. Februar, 2022 unter: <https://www.prorail.nl/projecten/spoorzone-edel>

ProRail. (2021h). Aanpassingen spoor en station. Eingesehen am 15. Februar, 2022 unter:

<https://www.prorail.nl/projecten/aanpassingen-spoor-station-geldermalsen>

ProRail. (2021i). Opwaardering Maaslijn. Eingesehen am 15. Februar, 2022 unter: <https://www.prorail.nl/projecten/maaslijn>

ProRail. (2021j). Uitbreiding station Nijmegen. Eingesehen am 15. Februar, 2022 unter: <https://www.prorail.nl/projecten/uitbreiding-station-nijmegen>

ProRail. (2021k). Spoorverdubbeling en onderdoorgang. Eingesehen am 15. Februar, 2022 unter:

<https://www.prorail.nl/projecten/spoorverdubbeling-onderdoorgang-rijswijk>

ProRail. (2021l). Metamorfose voor station Uitgeest. Eingesehen am 15. Februar, 2022 unter:

<https://www.prorail.nl/projecten/uitgeest>

ProRail. (2021m). Meer spoorcapaciteit met geautomatiseerd treinen rijden. Eingesehen am 22. Februar, 2022 unter:

<https://www.prorail.nl/nieuws/meer-spoorcapaciteit-met-ato>

ProRail. (2022a). Aantallen van verschillende objecten van ProRail, lengte en gebruik van spoor. Eingesehen am 2. Februar, 2022 unter: [https://prestaties.prorail.nl/kerncijfers/cDU209\\_Kerncijfers.aspx](https://prestaties.prorail.nl/kerncijfers/cDU209_Kerncijfers.aspx)

ProRail. (2022b). Leveranciers. Eingesehen am 9. Februar, 2022 unter: <https://www.prorail.nl/samenwerken/leveranciers>

ProRail. (2022c). Aannemers. Eingesehen am 9. Februar, 2022 unter: <https://www.prorail.nl/samenwerken/leveranciers/aannemers>

ProRail. (2022d). CO2-prestatieladder. Eingesehen am 9. Februar, 2022 unter:

<https://www.prorail.nl/samenwerken/leveranciers/regelingen/co2-prestatieladder>

ProRail. (2022e). Erkenningsregeling. Eingesehen am 10. Februar, 2022 unter:

<https://www.prorail.nl/samenwerken/leveranciers/regelingen/erkenningregeling>

ProRail. (2022f). Relevante documenten. Eingesehen am 14. Februar, 2022 unter:

<https://www.prorail.nl/samenwerken/leveranciers/documenten>

- ProRail. (2022g). Samen innoveren: Hoe zit het met innovatie binnen een PGO-contract. Eingesehen am 17. Februar, 2022 unter: [https://www.prorail.nl/siteassets/homepage/toekomst/documenten/innovatiehub\\_how\\_to\\_6\\_pgo-contract.pdf](https://www.prorail.nl/siteassets/homepage/toekomst/documenten/innovatiehub_how_to_6_pgo-contract.pdf)
- ProRail. (2022h). Aanpassingen station Amsterdam Centraal. Eingesehen am 15. Februar, 2022 unter: <https://www.prorail.nl/projecten/aanpassingen-station-amsterdam-centraal>
- ProRail. (2022i). Toekomstbestendig Amsterdam Sloterdijk. Eingesehen am 15. Februar, 2022 unter: <https://www.prorail.nl/projecten/toekomstbestendig-amsterdam-sloterdijk>
- ProRail. (2022j). Uitbreiding opstelsterrein Westhaven. Eingesehen am 15. Februar, 2022 unter: <https://www.prorail.nl/projecten/amsterdam-opstelsterrein-westhaven>
- ProRail. (2022k). Vierde spoor bij 's-Hertogenbosch. Eingesehen am 15. Februar, 2022 unter: <https://www.prorail.nl/projecten/vierde-spoor-den-bosch>
- ProRail. (2022l). Zuidwestboog Meteren. Eingesehen am 15. Februar, 2022 unter: <https://www.prorail.nl/projecten/zuidwestboog-meteren>
- ProRail. (2022m). Twee nieuwe wissels. Eingesehen am 15. Februar, 2022 unter: <https://www.prorail.nl/projecten/amsterdam-zuid-wissels>
- ProRail. (2022n). ERTMS: het digitale spoorplatform. Eingesehen am 17. Februar, 2022 unter: <https://www.prorail.nl/programmas/ertms>
- ProRail. (2022o). Wisselstoring. Eingesehen am 21. Februar, 2022 unter: <https://www.prorail.nl/reizen/storingen/wisselstoring>
- ProRail. (2022p). Netverklaring 2022. Eingesehen am 22. Februar, 2022 unter: <https://www.prorail.nl/siteassets/homepage/samenwerken/vervoerders/documenten/netverklaring-2022-versie-1.2.pdf>
- Provincie Drenthe. (o. D.). Grensoverschrijdende spoorverbinding tussen Emmen en Rheine op komst. Eingesehen am 17. Februar, 2022 unter: <https://www.provincie.drenthe.nl/onderwerpen/verkeer-vervoer/openbaar-vervoer/emmen-rheine/>
- RailCargo. (2020a). Internationaal goederenvervoer per spoor: land van herkomst en bestemming. Eingesehen am 28. Januar, 2022 unter: <https://www.railcargo.nl/spoor-in-cijfers/internationaal-goederenvervoer-per-spoor-land-van-herkomst-en-bestemming>
- RailCargo. (2020b). Spoor in cijfers 2020. Eingesehen am 26. Januar, 2022 unter: [https://www.railcargo.nl/publish/478/RailCargo\\_SIC\\_2020\\_web.pdf](https://www.railcargo.nl/publish/478/RailCargo_SIC_2020_web.pdf)
- Rijksoverheid. (o. D.-a). Afspraken over regionaal en stedelijk openbaar vervoer. Eingesehen 17. Februar, 2022 unter: <https://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/openbaar-vervoer/afspraken-over-het-openbaar-vervoer/afspraken-over-regionaal-openbaar-vervoer>
- Rijksoverheid. (o. D.-b). Duurzaam openbaar vervoer. Eingesehen am 17. Februar, 2022 unter: <https://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/openbaar-vervoer/duurzaam-openbaar-vervoer>
- Rijksoverheid. (o. D.-c). Digitaal aanbesteden van overheidsopdrachten. Eingesehen am 14. Februar, 2022 unter: <https://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/aanbesteden/digitaal-aanbesteden>
- Rijksoverheid. (o. D.-d). CO2-heffing voor industrie. Eingesehen Am 21. März, 2022 unter: <https://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/milieubelastingen/co2-heffing-voor-industrie>

Rijksoverheid. (2020a). Afspraken Rijksoverheid met ProRail. Ingesehen am 11. Februar, 2022 unter:

<https://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/openbaar-vervoer/afspraken-over-het-openbaar-vervoer/afspraken-met-prorail>

Rijksoverheid. (2020b). Rijk en regio bouwen verder aan betere bereikbaarheid van Nederland. Ingesehen am 11. Februar, 2022

unter: <https://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/goederenvervoer/nieuws/2020/11/27/rijk-en-regio-bouwen-verder-aan-betere-bereikbaarheid-van-nederland>

Rijksoverheid. (2021a). Blauwe Boekje 2021-2022. Ingesehen am 16. November, 2021 unter:

<https://www.rijksoverheid.nl/documenten/kamerstukken/2021/09/22/blauwe-boekje-2021-2022>

Rijksoverheid. (2021b). Railinfratrust B.V. Jaarverslag 2020. Ingesehen am 2. Februar, 2022 unter:

<https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2021/05/21/bijlage-1-jaarverslag-rit-2020>

Rijksoverheid. (2021c). Coronasteun openbaar vervoer verlengd. Ingesehen am 28. Januar, 2022 unter:

<https://www.rijksoverheid.nl/actueel/nieuws/2021/04/09/coronasteun-openbaar-vervoer-verlengd>

Rijksoverheid. (2021d). Klikbare en toegankelijke versie van het MIRT Overzicht 2022. Ingesehen am 1. Februar, 2022 unter:

<https://www.mirtoverzicht.nl/mirt-overzicht/documenten/publicaties/2022/09/21/mirt-2022>

Rijksoverheid. (2021e). 15e voortgangsrapportage van het Programma ERTMS 1 januari 2021 – 30 juni 2021. Ingesehen am 18.

Februar, 2022 unter: <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2021/10/01/bijlage-1-voortgangsrapportage-ertms>

Rijksoverheid. (2022a). Samenvatting coalitieakkoord. Ingesehen am 11. Februar, 2022 unter:

<https://www.rijksoverheid.nl/regering/samenvatting-coalitieakkoord>

Rijksoverheid. (2022b). Organisatie ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Ingesehen am 11. Februar, 2022 unter:

<https://www.rijksoverheid.nl/ministeries/ministerie-van-infrastructuur-en-waterstaat/organisatie-ienw>

SpoorLab. (2022). Samenwerken aan innovatie. Ingesehen am 14. Februar, 2022 unter: <https://www.spoorlab.nl/>

SpoorPro. (2019). Tekort aan spoorwerkers wordt deze zomer nijpend. Ingesehen am 18. Februar, 2022 unter:

<https://www.spoorpro.nl/personeel/2019/03/21/tekort-aan-spoorwerkers-wordt-deze-zomer-nijpend/>

SpoorPro. (2021a). Omvorming ProRail schuift opnieuw door naar volgend kabinet. Ingesehen am 2. Februar, 2022 unter:

<https://www.spoorpro.nl/management/2021/02/04/omvorming-prorail-weer-met-ee-half-jaar-uitgesteld/>

SpoorPro. (2021b). ProRail wijst vaste ‘huisingenieursbureaus’ aan per regio. Ingesehen am 11. Februar, 2022 unter:

<https://www.spoorpro.nl/spoorbouw/2021/11/18/prorail-wijst-vaste-huisingenieursbureaus-aan-per-regio/>

SpoorPro. (2021c). Waarom het treinverkeer in Nederland vastloopt bij sneeuw. Ingesehen am 21. Februar, 2022 unter:

<https://www.spoorpro.nl/spoorbouw/2021/02/08/waarom-het-treinverkeer-vastloopt-in-nederland-bij-sneeuw/>

SpoorPro. (2021d). Arriva: machinisten noordelijke lijnen gaan in 2026 met ATO rijden. Ingesehen am 22. Februar, 2022 unter:

<https://www.spoorpro.nl/materieel/2021/10/14/arriva-in-2026-moeten-treinen-automatisch-over-het-nederlandse-spoor-rijden/>

SpoorPro. (2021e). Miljoenennota: anderhalf miljard euro voor ProRail. Ingesehen am 23. Februar, 2022 unter:

<https://www.spoorpro.nl/spoorbouw/2021/09/22/miljoenennota-half-miljard-euro-minder-voor-prorail/>

SpoorPro. (2021f). Beschikbaarheidsvergoeding OV verlengd tot september 2022. Ingesehen am 23. Februar, 2022 unter:

<https://www.spoorpro.nl/materieel/2021/06/28/beschikbaarheidsvergoeding-ov-verlengd-tot-september-2022/>

SpoorPro. (2022). Vooruitblik 2022: wat staat ons te wachten op het spoor? Eingesehen am 22. Februar, 2022 unter: <https://www.spoorpro.nl/spoorbouw/2022/01/06/vooruitblik-2022-wat-staat-ons-te-wachten-op-het-spoor/>

Statistisches Bundesamt. (2021a). Exporte im September 2021: -0,7 % zum August 2021. Eingesehen am 1. Februar, 2022 unter: [https://www.destatis.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/2021/11/PD21\\_510\\_51.html](https://www.destatis.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/2021/11/PD21_510_51.html)

Statistisches Bundesamt. (2021b). Rangfolge der Handelspartner im Außenhandel. Eingesehen am 14. Februar, 2022 unter: [https://www.destatis.de/DE/Themen/Wirtschaft/Aussenhandel/Tabellen/rangfolge-handelspartner.pdf?\\_\\_blob=publicationFile](https://www.destatis.de/DE/Themen/Wirtschaft/Aussenhandel/Tabellen/rangfolge-handelspartner.pdf?__blob=publicationFile)

TenderNed. (2021a). Marktconsultatie Landelijk - Externe Kwantitatieve veiligheidsanalyse ERTMS. Eingesehen am 18. Februar, 2022 unter: <https://www.tenderned.nl/aankondigingen/overzicht/244159/details>

TenderNed. (2021b). Landelijk - Wisseninspectie en Spoorinspectie. Eingesehen am 21. Februar, 2022 unter: <https://www.tenderned.nl/aankondigingen/overzicht/243472/details>

TenderNed. (2022a). Over TenderNed. Eingesehen am 8. Februar, 2022 unter: <https://www.tenderned.nl/cms/over-tenderned>

Tenders Electronic Daily (TED). (2022). About TED. Eingesehen am 9. Februar, 2022 unter: <https://ted.europa.eu/TED/misc/aboutTed.do>

VCA. (o. D.). Acceptatie SCC 2011 in Nederland en België. Eingesehen am 3. Februar, 2022 unter: <https://www.vca.nl/actueel/acceptatie-scc-2011-nederland-en-belgie>

# 10. Anhang

## 10.1. Übersicht Material NS

### Sprinters

Modell	Hersteller	Baujahr	Anzahl Züge	Kapazität	Leistung	Länge	Gewicht
Sprinter Lighttrain (SLT)	Siemens / Bombardier	2009-2012	131	Sitzplätze: 34.468 Stehplätze: 29.586	SLT-IV: 1.500 kW SLT-VI: 2.000 kW	SLT-IV: 69,4 Meter SLT-VI: 100,5 Meter	SLT-IV: 128,3 Tonnen SLT-VI: 175 Tonnen
Sprinter Nieuwe Generatie (SNG)	CAF	2017-2021	171	Sitzplätze: 30.843 Stehplätze: 24.520	EI3: 1.600 kW EI4: 2.400 kW	3 Wagen: 59,5 Meter 4 Wagen: 75,7 Meter	3 Wagen: 110 Tonnen 4 Wagen: 138 Tonnen
Sprinter Flirt/Stadler	Stadler	2016-2017	58	Sitzplätze: 11.990 Stehplätze: 7.314	2.000 kW	3 Wagen: 63,2 Meter 4 Wagen: 80,7 Meter	3 Wagen: 116 Tonnen 4 Wagen: 137 Tonnen

### Intercity's

Modell	Hersteller	Baujahr	Anzahl Züge	Kapazität	Leistung	Länge	Gewicht
ICRmh	Siemens / Bombardier	2009-2012	38	Sitzplätze: 23.747 Stehplätze:	SLT-IV: 1.500 kW SLT-VI: 2.000 kW	SLT-IV: 69,4 Meter SLT-VI: 100,5 Meter	SLT-IV: 128,3 Tonnen SLT-VI: 175 Tonnen
Verlengd InterRegio Materiaal (VIRM)	Talbot (Bombardier)	1991-2009 Modernisierung: 2016-2020	177	Sitzplätze: 86.287 Stehplätze: 39.756	VIRM-IV: 1.608 kW VIRM-VI: 2.312 kW	VIRM-IV: 108,6 Meter VIRM-VI: 162,1 Meter	VIRM-IV: 235,7 Tonnen VIRM-VI: 349 Tonnen
Intercitymaterieel (ICMm)	Talbot (Bombardier)	1991-1998 Modernisierung ICM-III: 2007-2010 ICM-IV: 2010-2011	137	Sitzplätze: 34.786 Stehplätze: 24.614	ICM-III: 1.260 kW ICM-IV: 1.890 kW	ICM-III: 80,6 Meter ICM-IV: 107,1 Meter	ICM-III: 143,8 Tonnen ICM-IV: 192 Tonnen
Dubbeldekker Zonering (DDZ)	Talbot (Bombardier)	1984-1986 Modernisierung: 2012-2014	49	Sitzplätze: 23.330 Stehplätze: 13.090	2.400 kW	DDZ-IV: 101,8 Meter DDZ-VI: 154 Meter	DDZ-IV: 213 Tonnen DDZ-VI: 323 Tonnen
Intercity Nieuwe Generatie (ICNG)	Alstom	2018	ICNG-V: 79 ICNG-VIII: 20	Sitzplätze ICNG-V: 20.382 Sitzplätze ICNG-VIII: 8.200	ICNG-V: 1.500 kW ICNG-VIII: 3.000 kW	ICNG-V: 110 Meter ICNG-VIII: 165 Meter	

## 10.2. ProRail Ausschreibungskalender Q1

Marktsegment	Kategorie Größe x1.000	Projekt Nr.	niederländischer Projektname	Scope	Einkaufscluster	Start	Ende
Beratung	€100 - €500	L-005274	Uitvoeren EMC-maatregelen relaishuizen	Ingenieurwesen Umsetzung von EMV-Maßnahmen Relais Häuser	Projekte - Railinfra (nl. Projecten - Spoorinfra)	2022-Q2	2022-Q3
Beratung	€500 - €5.000	R-467600	HOV Leiden-Utrecht (lange termijn)	Ingenieurwesen BRT Leiden-Utrecht (langfristig)	Projekte - Railinfra (nl. Projecten - Spoorinfra)	2022-Q3	2024-Q2
Beratung	€200 - €1.000	R-523112	Programma Behandelen en Opstellen Rotterdam Noord Goederen	Technische Bearbeitung und Entwurf Rotterdam Nord Waren	Projekte - Railinfra (nl. Projecten - Spoorinfra)	2022-Q2	2024-Q2
Beratung	€200 - €1.000	R-523118	Programma Behandelen en Opstellen Roosendaal	Ingenieurwesen Technischer Entwurf für den Eisenbahnverkehr (RVTO) Bearbeitung und Entwurf in Roosendaal	Projekte - Railinfra (nl. Projecten - Spoorinfra)	2022-Q2	2024-Q2
Beratung	€5.000 - €50.000		Gebiedscontracten engineering - gebied Midden, Noord-West en Zee Zevenaar	Ingenieurrahmenvertrag für 3 Bereiche	Projekte - Railinfra (nl. Projecten - Spoorinfra)	2022-Q2	2022-Q3
Beratung	€500 - €5.000	Z-907189	Zonnepanelen Stations	Ingenieurwesen Solaranlagen Tranche 2 - Vorbereitung der Ausschreibungsunterlagen	Projekte - Bahnhöfe (nl. Projecten - Stations)	2022-Q2	2022-Q4
Hoch- & Tiefbau	€5.000 - €50.000	R-3AE001	PHS Amsterdam Centraal	Realisierung Bauabschnitt 1d - Westknoop	Strategische Großprojekte & Programme (nl. Grote Strategische Projecten & Programma's)	2022-Q3	2025-Q1
Hoch- & Tiefbau	€50.000 - €200.000	R-3GZN01	Meteren, zuidwestboog	Realisierung Bauarbeiten in Meteren	Strategische Großprojekte & Programme (nl. Grote Strategische Projecten & Programma's)	2023-Q1	2028-Q1
Hoch- & Tiefbau	€200 - €1.000	R-522736	NABO Programma: Gemeente Oisterwijk - Jonkheerpad U-Bak (125 / 032.965)	Realisierung Jonkheerpad	Projekte - Railinfra (nl. Projecten - Spoorinfra)	2022-Q2	2023-Q4
Hoch- & Tiefbau	€5.000 - €50.000	R-540400	Onderdoorgang Oosterhoutseweg (N631) Rijen	Realisierung Unterführung in Rijen	Projekte - Railinfra (nl. Projecten - Spoorinfra)	2022-Q2	2025-Q1
Hoch- & Tiefbau	€5.000 - €50.000	R-550090	Nunspeet, onderdoorgangen stationsomgev.	Realisierung Unterführung in Nunspeet	Projekte - Railinfra (nl. Projecten - Spoorinfra)	2022-Q4	2025-Q3
Hoch- & Tiefbau	€500 - €5.000	R-554100	AT-maatregelen op stations (Anti Terreur)	Umsetzung Anti-Terror-Maßnahmen an verschiedenen Bahnhöfen	Projekte - Bahnhöfe (nl. Projecten - Stations)	2022-Q3	2023-Q1
Hoch- & Tiefbau	€5.000 - €50.000	R-FPR026	A'dam Amstel rw-stalling west fase 2	Ingenieurwesen Bauteam Fahrradabstellanlagen Westseite Amsterdam Amstel	Projekte - Bahnhöfe (nl. Projecten - Stations)	2022-Q3	2026-Q2
Erhaltung	€500 - €5.000	M-004781	Groot onderhoud gebouwen 2022	Durchführung Große Gebäudeinstandhaltung 2022	Projekte - Railinfra (nl. Projecten - Spoorinfra)	2022-Q2	2023-Q1



Erhaltung	€500 - €5.000	M-004782	Groot onderhoud kunstwerken 2022	Durchführung Große Instandhaltungsarbeiten im Tiefbau 2022	Projekte - Railinfra (nl. Projecten - Spoorinfra)	2022-Q2	2022-Q4
Schallschutz	€200 - €1.000	R-07712G	Dordrecht, GS, ProRail	Realisierung Schallschutzwänden in Dordrecht	Strategische Großprojekte & Programme (nl. Grote Strategische Projecten & Programma's)	2022-Q4	2023-Q1
Schallschutz	€5.000 - €50.000	R-485230	PHS SAAL - Bloemendalerpolder geluidsscherm	Durchführung des Hochfrequenz-Schienenverkehrsprogramms (PHS) SAAL - Schallschutzwand Bloemendalerpolder	Strategische Großprojekte & Programme (nl. Grote Strategische Projecten & Programma's)	2022-Q2	2024-Q4
Installationen	€500 - €5.000	R-555500	Hoorn verzwaren OS MLT	Verwirklichung Hoorn Erhöhung OS MLT	Strategische Großprojekte & Programme (nl. Grote Strategische Projecten & Programma's)	2022-Q2	2023-Q2
Installationen	€500 - €5.000	D-003061	Wadden EV 2019 - 2024	Realisierung Tjonger en Grou Jirnsum	Projekte - Railinfra (nl. Projecten - Spoorinfra)	2022-Q1	2023-Q1
Installationen	€500 - €5.000	D-003138	OI werkz heden waterinstall NO 2022	Umsetzung Wasser I	Projekte - Railinfra (nl. Projecten - Spoorinfra)	2022-Q2	2022-Q4
Installationen	€500 - €5.000	K-006614	TTI, Rsw/Delft Scada, BMI, blusleiding	Planung und Ausführung Rijswijk / Delft Tunnel Technische Anlagen	Projekte - Railinfra (nl. Projecten - Spoorinfra)	2022-Q3	2024-Q1
Installationen	€200 - €1.000	L-005228	Aanpassen Bruggen NW en Bedientableau VL Alkmaar	Realisierung FIDES DO1	Projekte - Railinfra (nl. Projecten - Spoorinfra)	2022-Q2	2023-Q4
Installationen	€500 - €5.000	Z-905874	ISO Zwolle	Durchführung Vorbereitung der Renovierungsarbeiten Bahnhof Zwolle	Projekte - Bahnhöfe (nl. Projecten - Stations)	2022-Q4	2022-Q4
Installationen	€500 - €5.000	Z-907179	Breda vervangen boombakken perronkap	Realisierung Ersatz von Baumkübeln	Projekte - Bahnhöfe (nl. Projecten - Stations)	2022-Q2	2023-Q2
Kabel- & Rohrarbeiten	€500 - €5.000	K-007209	Vervangen breakunits Rtd en Drd	Realisierung Ersatz von Bremsseinheiten Rotterdam	Projekte - Railinfra (nl. Projecten - Spoorinfra)	2022-Q2	2024-Q3
Wartung	€500 - €5.000	L-005140	Diverse werkzaamheden OB regio RN 2021	Realisierung Diverse Arbeiten OB Region Randstad Nord 2021	Projekte - Railinfra (nl. Projecten - Spoorinfra)	2022-Q2	2023-Q1
Wartung	€200 - €1.000	L-005297	Onderhoud aan railgebonden gebouwen 2022	Durchführung Instandhaltung von Bahngebäuden 2022	Projekte - Railinfra (nl. Projecten - Spoorinfra)	2022-Q2	2023-Q1
Wartung	€200 - €1.000	Z-907240	Oss vernieuwen overkappingen	Verwirklichung Oss - Erneuerung Überdachungen	Projekte - Bahnhöfe (nl. Projecten - Stations)	2022-Q2	2023-Q3
Abbrucharbeiten	€200 - €1.000	L-005275	Slopen gebouwen regio RN 2022	Durchführung Gebäudeabriss Region Randstad Nord 2022: Amersfoort - Haarlem - Zaanstad	Projekte - Railinfra (nl. Projecten - Spoorinfra)	2022-Q2	2023-Q3
Eisenbahnbau	€5.000 - €50.000	L-005132	BBV Watergraafsmeer 2023	Realisierung Oberbau (BVV)	Strategische Großprojekte & Programme (nl. Grote Strategische Projecten & Programma's)	2022-Q1	2024-Q4

Eisenbahnbau	€5.000 - €50.000	R-426400	Hoofddorp opstelsterrein, capaciteitsuitbreiding (Kleine infra)	Verwirklichung des Betriebshofs in Hoofddorp	Strategische Großprojekte & Programme (nl. Grote Strategische Projecten & Programma's)	2022-Q2	2025-Q2
Eisenbahnbau	€1.000 - €10.000	R-485260	PHS SAAL - Almere Oostvaarders Wissels	Durchführung des Hochfrequenz-Schienenverkehrsprogramms (PHS) SAAL - Weichen Almere Oostvaarders	Strategische Großprojekte & Programme (nl. Grote Strategische Projecten & Programma's)	2022-Q2	2024-Q1
Eisenbahnbau	€1.000 - €10.000	D-003037	BBV Oosterhaven	Realisierung Bahnanlage	Projekte - Railinfra (nl. Projecten - Spoorinfra)	2022-Q2	2023-Q1
Eisenbahnbau	€5.000 - €50.000	D-003115	Apeldoorn Verbindt	Durchführung Oberbau (BBV) Veluwe	Projekte - Railinfra (nl. Projecten - Spoorinfra)	2022-Q2	2024-Q1
Eisenbahnbau	€500 - €5.000	D-003190	Energievoorziening rNO 2023	Realisierung Energieversorgung	Projekte - Railinfra (nl. Projecten - Spoorinfra)	2022-Q3	2023-Q4
Eisenbahnbau	€10.000 - €100.000	K-007202	Kijfhoek FW vervangen heuvelsysteem/sporen	Realisierung Oberbau (BBV) K-007202 Binnen de Heuvel	Projekte - Railinfra (nl. Projecten - Spoorinfra)	2022-Q2	2025-Q1
Eisenbahnbau	€5.000 - €50.000	K-007508	BBV Willemsspoortunnel 2023	Realisierung Oberbau (BBV) Willemsspoortunnel 2023	Projekte - Railinfra (nl. Projecten - Spoorinfra)	2022-Q3	2024-Q1
Eisenbahnbau	€500 - €5.000	K-007803	rRZ, EV rijdraden	Verwirklichung Energieversorgung (EV) Fahrdrähte	Projekte - Railinfra (nl. Projecten - Spoorinfra)	2022-Q2	2024-Q1
Eisenbahnbau	€500 - €5.000	K-007811	EV Stroomrail vervanging	Realisierung - Energieversorgung Ersatz der Stromschiene	Projekte - Railinfra (nl. Projecten - Spoorinfra)	2022-Q2	2024-Q1
Eisenbahnbau	€1.000 - €10.000	K-X00006	BBV Hvsp 2023	Realisierung Oberbau (BBV) Bahnhof Hilversum Sportpark 2023	Projekte - Railinfra (nl. Projecten - Spoorinfra)	2022-Q2	2023-Q4
Eisenbahnbau	€100 - €500	K-X00010	BBV 2023-2028	Ingenieurswesen Oberbau (BBV) 2023-2026	Projekte - Railinfra (nl. Projecten - Spoorinfra)	2022-Q2	2023-Q1
Eisenbahnbau	€500 - €5.000	L-005207	Vervangen betonvoet portalen 2020-2022	Durchführung Ersatz von Betonsockelportalen - Heerhugowaard-Hoorn-Enkhuizen 2022	Projekte - Railinfra (nl. Projecten - Spoorinfra)	2022-Q2	2023-Q2
Eisenbahnbau	€1.000 - €10.000	L-005252	BBV PGO Gebiet Neerlands midden 2023	Verwirklichung Oberbau (BBV) PGO-Gebiet Neerlands Midden 2023	Projekte - Railinfra (nl. Projecten - Spoorinfra)	2022-Q3	2023-Q4
Eisenbahnbau	€5.000 - €50.000	M-004796	BBV Zuid-Oost 2023	Realisierung Oberbau (BBV) Süd-Ost 2023	Projekte - Railinfra (nl. Projecten - Spoorinfra)	2022-Q2	2024-Q1
Eisenbahnbau	€1.000 - €10.000	M-004850	Sanering Helmond	Durchführung Sanierung Helmond	Projekte - Railinfra (nl. Projecten - Spoorinfra)	2022-Q1	2022-Q4
Eisenbahnbau	€5.000 - €50.000	M-004851	BBV Zijsporen 2023	Realisierung Oberbau (BBV) Nebenstrecken 2023	Projekte - Railinfra (nl. Projecten - Spoorinfra)	2022-Q2	2024-Q1
Eisenbahnbau	€1.000 - €10.000	M-004853	BBV ZV Sloe Otw 2023	Realisierung Oberbau (BBV) in Sloe	Projekte - Railinfra (nl. Projecten - Spoorinfra)	2022-Q3	2023-Q4
Eisenbahnbau	€100.000 - €500.000	R-506000	Elektrifizierung & Opwaardering Maaslijn (Nm-Rm)	Modernisierung und Elektrifizierung der Maas-Linie	Projekte - Railinfra (nl. Projecten - Spoorinfra)	2022-Q2	2025-Q2

Eisenbahnbau	€500 - €5.000	R-522525	Winterswijk, aanpak Niet Actief Beveiligde Overwegen (NABO)	Realisierung Greverswegtunnel	Projekte - Railinfra (nl. Projecten - Spoorinfra)	2022-Q3	2023-Q2
Eisenbahnbau	€500 - €5.000	S-P50580	Extra sneltrein Groningen Leeuwarden	Umsetzung Anpassung der Kreuzung Hogeweg	Projekte - Railinfra (nl. Projecten - Spoorinfra)	2022-Q2	2023-Q4
Eisenbahnbau	€5.000 - €50.000	Z-180023	Amersfoort FW/FH emplacement (Z-160050/L-005175/Z-180023)	Realisierung Bahnanlage Amersfoort - West	Projekte - Railinfra (nl. Projecten - Spoorinfra)	2022-Q3	2024-Q4
Gewerbliche Bau	€500 - €5.000	R-529700	Programma fietsparkeren - Amsterdam CS ZO - fase 3 stalling	Verwirklichung Fahrradabstellanlage Hauptbahnhof Amsterdam	Projekte - Bahnhöfe (nl. Projecten - Stations)	2022-Q1	2023-Q2
Gewerbliche Bau	€1.000 - €10.000	R-FP0008	Programma fietsparkeren - Eindhoven Neckerspoel (Noordzijde)	Verwirklichung Fahrradabstellanlage Bahnhof Eindhoven (Nordseite)	Projekte - Bahnhöfe (nl. Projecten - Stations)	2022-Q3	2024-Q3
Gewerbliche Bau	€5.000 - €50.000	R-FPR001	Programma fietsparkeren - Dordrecht Krispijnzijde	Verwirklichung Fahrradabstellanlage Bahnhof Dordrecht - Krispijnzijde	Projekte - Bahnhöfe (nl. Projecten - Stations)	2022-Q2	2023-Q4

### 11.3. ProRail Ausschreibungskalender Q2

Marktsegment	Kategorie Größe x1.000	Projekt Nr.	niederländischer Projektname	Scope	Einkaufscluster	Start	Ende
Beratung	€100 - €500	L-005222	Vervangen EBI-switches regio RN 2023-2025	Durchführungsleitfaden Ersetzung von EBI-Schaltern Region Randstad Nord 2023-2025	Projekte - Railinfra (nl. Projecten - Spoorinfra)	2022-Q3	2026-Q1
Beratung	€100 - €500	L-005341	BBV Flevolijn 2023 en Weesp 2024 / FW	Implementierungsüberwachung Oberbau (BBV) Flevolijn 2023	Projekte - Railinfra (nl. Projecten - Spoorinfra)	2022-Q2	2024-Q1
Beratung	€100 - €500	R-563400	Santpoort perronverlenging	Implementierungsüberwachung der Plattformerweiterung Santpoort	Projekte - Railinfra (nl. Projecten - Spoorinfra)	2022-Q3	2023-Q2
Hoch- & Tiefbau	€100.000 - €500.000	R-3GZN02	Den Bosch - Vught, 4 sporigheid en vrije kruising	Realisierung Vught Unterbau Ausgangslage	Strategische Großprojekte und Programme (nl. Grote Strategische Projecten en Programma's)	2023-Q2	2028-Q3
Hoch- & Tiefbau	€1.000 - €10.000	R-FI0015	Amersfoort stalling	Verwirklichung Fahrradabstellanlage Amersfoort Voorplein	Projekte - Bahnhöfe (nl. Projecten - Stations)	2022-Q4	2026-Q2
Hoch- & Tiefbau	€500 - €5.000	Z-906357	Den Haag HS Roltrappen vervangen	Realisierung Aufzug oder Rolltreppe Ersatz, Architekturleistungen Den Haag HS	Projekte - Bahnhöfe (nl. Projecten - Stations)	2022-Q4	2022-Q4
Erhaltung	€200 - €1.000	Z-907022	Den Haag Mariahoeve diverse conserveren	Verwirklichung Den Haag Mariahoeve - Diverse Erhaltungen	Projekte - Bahnhöfe (nl. Projecten - Stations)	2022-Q3	2023-Q3
Schallschutz	€500 - €5.000	R-297100	Meerssen, geluidsch. Bunde en Geulle	Realisierung Schallschutzwände Meerssen Bunde und Geulle	Projekte - Railinfra (nl. Projecten - Spoorinfra)	2022-Q3	2024-Q1
Schallschutz	€500 - €5.000	R-466300	Zeeuwse lijn, geluidsmaatregelen	Verwirklichung Schirme B5 Nord	Projekte - Railinfra (nl. Projecten - Spoorinfra)	2022-Q2	2023-Q2
Schallschutz	€500 - €5.000	R-548400	Nijmegen Waalsprong	Durchführung Nijmegen Waalsprong GLS	Projekte - Railinfra (nl. Projecten - Spoorinfra)	2022-Q2	2023-Q3
Schallschutz	€500 - €5.000	R-549100	Oosterhout (Dorst) saneren schermen	Realisierung Dorst	Projekte - Railinfra (nl. Projecten - Spoorinfra)	2022-Q3	2023-Q4
Schallschutz	€1.000 - €10.000	R-566000	Geluidscherm Amstelwijck	Realisierung Schallschutzwand Amstelwijck	Projekte - Railinfra (nl. Projecten - Spoorinfra)	2022-Q4	2023-Q4
Installationen	€500 - €5.000	R-555400	PHS OS Bussum	Realisierung Hochfrequenz-Schienenverkehrsprogramms (PHS) Umspannwerk (OS) Bussum	Strategische Großprojekte und Programme (nl. Grote Strategische Projecten en Programma's)	2022-Q4	2023-Q4
Installationen	€1.000 - €10.000	R-556600	Achterberg Nieuw OS	Realisierung Neues Umspannwerk (OS) Achterberg	Strategische Großprojekte und Programme (nl. Grote Strategische Projecten en Programma's)	2022-Q4	2023-Q4

Installationen	€1.000 - €10.000	R-557100	OS Gilze Rijen	Realisiering Umspanwerk (OS) Gilze Rijen	Strategische Großprojekte und Programme (nl. Grote Strategische Projecten en Programma's)	2022-Q3	2023-Q3
Installationen	€1.000 - €10.000	R-557200	OS Dorst	Realisiering Umspanwerk (OS) Dorst	Strategische Großprojekte und Programme (nl. Grote Strategische Projecten en Programma's)	2022-Q3	2023-Q2
Installationen	€5.000 - €50.000	D-003124	TVP programma	Realisiering TB-Ersatz GeoCode 15&206	Projekte - Railinfra (nl. Projecten - Spoorinfra)	2023-Q1	2023-Q4
Installationen	€1.000 - €10.000	D-003124	TVP programma	Realisiering TB-Ersatz GeoCode 603	Projekte - Railinfra (nl. Projecten - Spoorinfra)	2022-Q3	2023-Q1
Installationen	€500 - €5.000	L-005113	Vernieuwen seinen 2020-2022	Umsetzung Erneuerung der Signale 2021-2022 verschiedene Standorte Randstad Nord (RN) Teil 2	Projekte - Railinfra (nl. Projecten - Spoorinfra)	2022-Q3	2023-Q2
Installationen	€5.000 - €50.000	L-005222	Vervangen EBI-switches regio RN 2023-2025	Verwirklichung Ersetzen von EBI-Schaltern Region RN 2023-2025	Projekte - Railinfra (nl. Projecten - Spoorinfra)	2022-Q3	2026-Q1
Installationen	€5.000 - €50.000	R-522565	NABO Stationsoverpaden	Realisiering Bahnhofübergängen	Projekte - Railinfra (nl. Projecten - Spoorinfra)	2022-Q3	2023-Q3
Installationen	€500 - €5.000	Z-907302	Amersfoort Telecomopgave	Umsetzung Telekom in Amersfoort	Projekte - Bahnhöfe (nl. Projecten - Stations)	2022-Q2	2022-Q4
Installationen	€500 - €5.000	Z-907308	Telecom Stations Tranch 2	Durchführung Telekom-Vertrag Amersfoort	Projekte - Bahnhöfe (nl. Projecten - Stations)	2022-Q3	2023-Q1
Kabel- und Rohrarbeiten	€1.000 - €10.000	K-006312	OI herstellen kabeltraces ZZ	Realisiering OI Sanierung von Kabeltrassen ZZ	Projekte - Railinfra (nl. Projecten - Spoorinfra)	2022-Q3	2023-Q2
Wartung	€200 - €1.000	L-005296	Diverse werkzaamheden OB regio RN 2022	Durchführung Verschiedene Arbeiten OB Region Randstand Nord (RN) 2022	Projekte - Railinfra (nl. Projecten - Spoorinfra)	2022-Q2	2023-Q1
Eisenbahnbau	€500 - €5.000	M-004830	Vervangen GPB1 bvl-systeem door B4 Tilburg-Breda	Ersatzausführung GPB1 Tilburg-Breda	Strategische Großprojekte und Programme (nl. Grote Strategische Projecten en Programma's)	2022-Q4	2027-Q1
Eisenbahnbau	€500 - €5.000	D-003090	Verv/reviseren Ebiswitch Wadden	Realisiering Ersatz von Ebiswitch (mechanische Schalter)	Projekte - Railinfra (nl. Projecten - Spoorinfra)	2022-Q4	2024-Q2
Eisenbahnbau	€1.000 - €10.000	D-003179	BBV Drenthe 2023 incl. FW	Realisiering Oberbau (BBV) Drenthe 2023	Projekte - Railinfra (nl. Projecten - Spoorinfra)	2022-Q3	2024-Q1
Eisenbahnbau	€500 - €5.000	K-007806	LO Randstad Zuid	Realisiering Rohrleitungsbrecher	Projekte - Railinfra (nl. Projecten - Spoorinfra)	2023-Q3	2025-Q2
Eisenbahnbau	€1.000 - €10.000	L-005131	BBV Ass - Hlm, Hlm - LDN en Gooilijn 2023	Realisiering Oberbau (BBV) L-005131 en L-005432	Projekte - Railinfra (nl. Projecten - Spoorinfra)	2022-Q3	2023-Q4
Eisenbahnbau	€1.000 - €10.000	L-005322	Heerhugowaard - Sanering spoor 203	Durchführung Eisenbahnsanierung 2023 Heerhugowaard	Projekte - Railinfra (nl. Projecten - Spoorinfra)	2022-Q3	2024-Q1

Eisenbahnbau	€1.000 - €10.000	L-005329	BBV Zaandam-Sloterdijk 2023	Realisierung Oberbau (BBV) L-005329 en L-005327	Projekte - Railinfra (nl. Projecten - Spoorinfra)	2022-Q3	2023-Q4
Eisenbahnbau	€5.000 - €50.000	L-005334	BBV en saneren wissels Hwd-Hdr 2023	Realisierung Oberbau (BBV) L-005334, L-005328 en L-005335	Projekte - Railinfra (nl. Projecten - Spoorinfra)	2022-Q3	2023-Q4
Eisenbahnbau	€5.000 - €50.000	L-005341	BBV Flevolijn 2023 en Weesp 2024 / FW	Realisierung Oberbau (BBV) Flevolijn 2023	Projekte - Railinfra (nl. Projecten - Spoorinfra)	2022-Q3	2024-Q1
Eisenbahnbau	€500 - €5.000	L-005354	BBV Amsterdam, Singelgracht en Ut-lijn	Realisierung Oberbau (BBV) Amsterdam, Singelgracht und Ut-lijn	Projekte - Railinfra (nl. Projecten - Spoorinfra)	2022-Q3	2024-Q1
Eisenbahnbau	€1.000 - €10.000	L-005372	Vervangen EPL isolatoren 2023	Durchführung Ersetzung EPL-Isolatoren	Projekte - Railinfra (nl. Projecten - Spoorinfra)	2022-Q3	2023-Q4
Eisenbahnbau	€500 - €5.000	L-005383	BBV Gooilijn 2023	Realisierung Oberbau (BBV) Gooistrecke 2023	Projekte - Railinfra (nl. Projecten - Spoorinfra)	2022-Q3	2024-Q1
Eisenbahnbau	€1.000 - €10.000	L-005387	Sanering Oudewater 2023 en BBV Maarn 2024	Realisierung BBV Oudewater 2023, BBV Maarn 2024 und PHS-Signaloptimierung Gouda-Woerden	Projekte - Railinfra (nl. Projecten - Spoorinfra)	2022-Q4	2024-Q3
Eisenbahnbau	€500 - €5.000	L-005419	Vervangen leidingonderbrekers 2024	Ersetzung von Leitungsbrechern Los 1	Projekte - Railinfra (nl. Projecten - Spoorinfra)	2022-Q3	2027-Q1
Eisenbahnbau	€500 - €5.000	L-005419	Vervangen leidingonderbrekers 2024	Ersetzung Systemwechsel Parzelle 2	Projekte - Railinfra (nl. Projecten - Spoorinfra)	2022-Q3	2027-Q1
Eisenbahnbau	€1.000 - €10.000	M-004792	BBV Ehv-Br 2023	Realisierung Oberbau (BBV) Ehv-Br 2023	Projekte - Railinfra (nl. Projecten - Spoorinfra)	2022-Q3	2024-Q1
Eisenbahnbau	€500 - €5.000	R-522720	NABO Programma: Gemeente - Deventer Beveiligen + Opheffen	Deventer Sichern + Entfernen	Projekte - Railinfra (nl. Projecten - Spoorinfra)	2022-Q3	2023-Q1
Eisenbahnbau	€200 - €1.000	R-522750.50.02	NABO Programma: Gemeente Kerkrade Landweg Opheffen + ontsluiting 066 / 026.637	Durchführung Programm Ungesicherter Bahnübergang (NABO) Landweg	Projekte - Railinfra (nl. Projecten - Spoorinfra)	2023-Q4	2022-Q4
Eisenbahnbau	€500 - €5.000	R-523137	Programma Behandelen en Opstellen 's-Hertogenbosch	Realisierung BenO 's-Hertogenbosch	Projekte - Railinfra (nl. Projecten - Spoorinfra)	2022-Q2	2024-Q1
Eisenbahnbau	€100 - €500	R-561000	Rheine-Coevorden, reactiveren reizigersvervoer	Umsetzung der Variante IB	Projekte - Railinfra (nl. Projecten - Spoorinfra)	2022-Q3	2023-Q3
Eisenbahnbau	€1.000 - €10.000	R-563400	Santpoort perronverlenging	Verwirklichung des Bahnsteigausbaus Santpoort	Projekte - Railinfra (nl. Projecten - Spoorinfra)	2022-Q3	2023-Q2
Eisenbahnbau	€200 - €1.000	R-563700	Alphen a/d Rijn Laan der Continenten	Verwirklichung Laan der Continenten	Projekte - Railinfra (nl. Projecten - Spoorinfra)	2022-Q3	2022-Q4
Stahlbau	€1.000 - €10.000	Z-907258	Schiphol telecom	Umsetzung Telekom Schiphol	Projekte - Bahnhöfe (nl. Projecten - Stations)	2022-Q4	2023-Q2
Gewerbliche Bau	€500 - €5.000	K-007012	Regio Randstad Zuid, Willemsspoortunnel Rookwering	Rauchschutz Bahnhof Blaak	Projekte - Railinfra (nl. Projecten - Spoorinfra)	2022-Q3	2023-Q3

