

Onderwerp: Inbreng Commissiedebat spoorgoederenvervoer

Geachte woordvoerder spoor,

Op donderdag 3 april vergadert u over spoorgoederenvervoer. Wij willen als Logistieke Alliantie opnieuw uw aandacht vragen voor een alarmerende ontwikkeling: **de aanhoudende krimp in het spoorgoederenvervoer**. Spoorgoederenvervoer is een duurzame en veilige manier om grondstoffen en goederen over langere afstanden te vervoeren. Spoor is zelfs onmisbaar als het gaat om een aantrekkelijk vestigingsklimaat en goede bereikbaarheid van industrieclusters, havens en Europese achterlandverbindingen.

Bovendien speelt spoorgoederenvervoer een cruciale rol in de nationale en Europese veiligheid. Spoorvervoer is essentieel voor Defensie, voor het snel en veilig transporteren van militaire goederen, en vormt een onderdeel van de strategische mobiliteit binnen de NAVO. Dit maakt het spoornetwerk essentieel voor de veiligheid van Nederland en Europa, zowel in vreedstijd als in oorlogstijd.

Ondanks de vele kansen die spoor biedt neemt het gebruik ervan af. De uitholling van het aantal verbindingen en de oplopende kosten maken het spoor minder aantrekkelijk voor (industriële) verladers. Dit verslechtert de concurrentiepositie van Nederland als logistiek knooppunt en ons vestigingsklimaat.

De sector lijdt onder zware financiële druk door hoge operationele kosten en hoge infrastructuurkosten, wat leidt tot een ongelijk speelveld. Dit maakt het voor bedrijven steeds moeilijker om gezond te blijven opereren. Als er geen ingrijpende maatregelen van de overheid komen zal de dalende trend doorzetten, met negatieve gevolgen voor de economie, het milieu en de bereikbaarheid van Nederland.

Wat is nodig?

De Logistieke Alliantie roept de politiek op om het spoorgoederenvervoer structureel te versterken door drie concrete maatregelen:

1. Zorg voor een robuuste investeringsagenda

Bedrijven investeren alleen in het spoor als zij vertrouwen hebben in een consistent en toekomstgericht beleid. Dit vraagt om langjarige bestuurlijke en financiële stabiliteit, zodat ondernemers zekerheid hebben en blijven investeren in spoorvervoer als duurzame transportoptie.

Wij vragen u het kabinet te verzoeken om het Toekomstbeeld Spoorgoederenvervoer te stutten met een langjarige, robuuste investeringsagenda. Anders blijft het toekomstbeeld toch vooral een mooi vergezicht zonder concrete invulling.

2. Eerlijke tariefstructuren en internationale standaardisatie

De huidige marktsituatie maakt het spoor een minder aantrekkelijke optie voor verladers. Door eerlijke tariefstructuren, het verlagen van infrastructuurkosten en het bieden van gerichte subsidies kan het spoor concurrerend blijven binnen de logistieke sector. Langjarige zekerheid over de kosten voor gebruik van het spoor is daarbij van groot belang om voor de klanten van de spoorvervoerder een duidelijke propositie neer te kunnen leggen. Het huidige voornemen om openstaande opgaven in de langjarige dekking van het Basiskwaliteitsniveau Spoor via hogere gebruikersheffingen op te halen zou dan ook contraproductief werken.

Daarnaast is standaardisatie binnen het spoorwezen cruciaal. De diversiteit aan nationale technische systemen verhoogt de operationele kosten en belemmert een soepele internationale afstemming. Door te investeren in internationale standaardisatie en uniforme technische specificaties kunnen aanzienlijke kostenbesparingen worden gerealiseerd.

3. Structurele investeringen in spoorinfrastructuur

Investeringen in de infrastructuur zijn noodzakelijk om de betrouwbaarheid en capaciteit te vergroten. Door te investeren in spoorinfrastructuur en digitalisering kan het reizigersvervoer groeien, woningbouw rond het spoor mogelijk worden en het spoorgoederenvervoer verduurzamen. Dit alles met gewaarborgde veiligheid en minder hinder voor omwonenden. Het kabinetsvoornemen om vanwege financiële schaarste scherpe keuzes te maken is *penny wise, pound foolish*. De huidige budgettaire beperkingen mogen niet de langetermijnvisie voor het spoorgoederenvervoer bepalen. Zonder gerichte investeringen verliest Nederland zijn concurrentiepositie en zal de efficiëntie van de logistieke keten verder afnemen.

Zo zijn investeringen in de Rail Freight Corridors belangrijk, zodat deze geschikt zijn voor langere treinen van 740 meter en beschikken over voldoende opstel terreinen en -sporen. Zoals ook beschreven is in de Trans-European Transport Netwerk (TEN-T)-richtlijnen. Dit is naast het vervoer van goederen ook noodzakelijk voor militaire transporten ten behoeve van de NAVO. Het versterken van grensoverschrijdende verbindingen en het afstemmen van regelgeving zal de logistieke efficiëntie en samenwerking tussen Europese landen verbeteren.

Op termijn zal een nieuwe aftakking van de Betuweroute noodzakelijk zijn om het spoorgoederenvervoer geschikt te maken voor intermodaal transport op korte afstanden, zoals tussen havens en het Roergebied. Dit verbetert niet alleen de economische efficiëntie, maar draagt ook bij aan een sterkere Europese logistieke samenwerking.

Conclusie

De Logistieke Alliantie roept de Tweede Kamer op om nu in te grijpen en het spoorgoederenvervoer structureel te versterken. Dit vereist langdurige beleidsstabiliteit, gelijke tariefstructuren, standaardisatie en strategische investeringen in infrastructuur en digitalisering. Door nu te investeren in deze essentiële maatregelen, blijft Nederland zijn leidende positie in de Europese logistiek behouden en kan het spoorgoederenvervoer een krachtig, duurzaam en strategisch belangrijk element blijven in de Europese mobiliteit en veiligheid.

De Logistieke Alliantie bestaat uit 17 partners die zich inzetten voor logistiek en handel(sketens) en voor het vestigingsklimaat en verdienvermogen van Nederland: evofenedex, TLN, Havenbedrijf Rotterdam, Havenbedrijf Amsterdam, ProRail, VNO-NCW / MKB Nederland, Deltalinqs, ORAM, Koninklijke Bouwend Nederland, Koninklijke Binnenvaart Nederland, NVB (binnenhavens), VITO, VRC, KVNVR, ACN en Schiphol.