



> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

De voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Postbus 20018
2500 EA DEN HAAG

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Rijnstraat 8
2515 XP Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

T 070-456 0000
F 070-456 1111

Ons kenmerk
IENW/BSK-2023/183464

Uw kenmerk
2023Z11773

Bijlage(n)
1

Datum 13 juli 2023
Betreft Beantwoording vragen inzake de economische schade
van knelpunten in de infrastructuur

Geachte voorzitter,

Het lid Minhas (VVD) van uw Kamer heeft de staatssecretaris op 23 juni 2023 vragen gesteld omtrent berichtgeving in de Telegraaf over de economische schade van knelpunten in de weg-, vaarweg- en spoorweginfrastructuur. Vanuit onze gezamenlijke verantwoordelijkheid voor deze domeinen in de infrastructuur gaan wij gaarne in op de gestelde vragen.

Vraag 1

Heeft u kennisgenomen van het bericht 'Goederenvervoer loopt massaal vast: economische schade naar recordhoogte'¹

Antwoord 1

Ja, daar hebben wij kennis van genomen.

Vraag 2

Wat is uw reactie op het feit dat de economische schade door vertragingen in het goederenvervoer op de weg, vaarwegen en het spoor in 2022 is gestegen naar een recordhoogte van 1,7 miljard euro?

Antwoord 2

Vertragingen in ons mobiliteitssysteem leiden tot maatschappelijke en economische schade. Het onderzoek dat de Logistieke Alliantie heeft laten uitvoeren, laat dit maar weer eens zien. Het maakt ook duidelijk dat voor ons mobiliteitssysteem een goede infrastructuur belangrijk is. Samen met vele partners wordt daaraan gewerkt.

Vraag 3

Kunt u reflecteren op de uitkomsten van het onderzoek dat is uitgevoerd door Panteia in opdracht van de Logistieke Alliantie en dit tegen het licht houden van

¹ De Telegraaf, 20 juni 2023, "Goederenvervoer loopt massaal vast: economische schade naar recordhoogte," <https://www.telegraaf.nl/nieuws/1580279352/goederenvervoer-loopt-massaal-vast-economische-schade-naarrecordhoogte>

zowel het huidige goederenvervoerbeleid, als uw brief over visie op de toekomst van het spoorgoederenvervoer d.d. 7-4-2023?

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Antwoord 3

De knelpunten die in het rapport van Panteia worden geïdentificeerd, zijn herkenbaar. De knelpunten voor wegen zijn ontleend aan de bij het ministerie bekende filetop. Voor vaarwegen zijn de knelpunten voortkomend uit wachttijden en stremmingen bij sluizen en bruggen bekend. Deze komen op hoofdlijnen overeen met knelpunten benoemd in de Integrale Mobiliteitsanalyse (IMA; Kamerstuk 31305, nr. 328).

Ons kenmerk
IENW/BSK-2023/183464

Voor spoorwegen benoemt de rapportage knelpunten voortkomend uit vertragingen op – met name – de Brabantroute. Daarbij geeft men aan dat deze samenhangen met doorvoer tussen België en Duitsland en met het omleiden van treinen die vanwege de bouw van een derde spoor tussen Zevenaar / Emmerich en Oberhausen geen gebruik kunnen maken van de Betuweroute. Alhoewel deze bouwwerkzaamheden nog enige jaren voortduren, mag verwacht worden dat de noodzaak om treinen om te leiden op termijn zal verminderen.

Omtrent de becijfering van de economische schade valt op dat bij de schadeberekening voor wegen ook allerlei gerelateerde kosten (onder andere van uitwijken en onbetrouwbaarheid) en indirecte kosten worden meegenomen. Bij vaar- en spoorwegen is daartoe geen poging gedaan. Daarmee is er enige disbalans in de becijfering van de economische schade tussen de beschouwde modaliteiten.

Meer specifiek in het perspectief van de brief over de visie op de toekomst van het spoorgoederenvervoer laat de analyse de urgentie zien van de noodzaak om goederenvervoer, waar mogelijk meer dan nu gebeurt, over spoor te doen plaatsvinden dan over de weg. Met een dergelijke 'modal shift' kan de druk op sommige knelpunten in het wegennet enigszins verminderd worden. In het Toekomstbeeld spoorgoederenvervoer wordt gezien binnen welke kaders groei van het spoorgoederenvervoer mogelijk is en wat hiervoor nodig is.

Vraag 4

Kunt u toelichten waarom er binnen de huidige beleidsaanpak voor het toekomstbestendiger maken van het spoorgoederenvervoer knelpunten ontstaan op belangrijke goederencorridors?

Antwoord 4

Niet alles kan tegelijk. De huidige beleidsaanpak richt zich op het verbeteren van de Havenspoorlijn, de uitrol van ERTMS, het mogelijk maken van een treinlengte van 740 meter en studie naar een Goederenrouting Noordoost Europa (GNOE). Deze dossiers, die elk een eigen tijdshorizon kennen, creëren nieuwe kansen voor het spoorgoederenvervoer. Voor het wegnemen van knelpunten op de door de onderzoekers benoemde goederencorridors geldt dat hiervoor op dit moment geen middelen beschikbaar zijn.

Voor de Goederenvervoercorridor Oost is de aanleg van het Derde spoor tussen Zevenaar / Emmerich en Oberhausen van groot belang. Onze Duitse partners zijn hier volop mee aan de slag. In voortgangsrapportages omtrent het spoorgoederenvervoer wordt uw Kamer regelmatig hierover geïnformeerd.

Vraag 5

Heeft u in beeld of de noodzakelijke herstelwerkzaamheden deze knelpunten zullen opheffen? Zo ja, op welke termijn? Zo nee, welke investeringen zijn hier nog meer voor nodig?

Antwoord 5

Voor zover de beschreven knelpunten op belangrijke goederencorridors herstel vergen, zijn deze gelegen op de Havenspoorlijn. ProRail heeft de daarvoor benodigde herstelwerkzaamheden in uitvoering. Naar verwachting zijn deze in de loop van volgend jaar afgerond.

Vraag 6

Kunt u toelichten hoe u gaat waarborgen dat het investeringsprogramma van het Rijk – het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT) - zo snel mogelijk wordt uitgevoerd om te voorkomen dat de kosten voor het goederenvervoer in de toekomst nog verder zullen stijgen?

Antwoord 6

Voorafgaand aan het Commissiedebat Strategische Keuzes Bereikbaarheid op 30 maart jl. en in de MIRT-brief aan de Kamer van 23 juni jl. is de Kamer geïnformeerd over de noodzakelijke herprioritering binnen het Mobiliteitsfonds als gevolg van een opeenstapeling van problematiek (Kamerstuk 36200-A, nr. 65 en Kamerstuk 36200-A, nr. 78). Dit heeft als consequentie dat 17 MIRT-projecten voorlopig gepauzeerd worden; andere projecten blijven doorgang vinden. De gepauzeerde opgaven blijven, gelet op hun belang voor de bereikbaarheid, behouden in het MIRT-overzicht en mijn inzet is erop gericht deze projecten zo snel als mogelijk weer op te starten. Dat kan op het moment dat er voldoende ruimte is: financiële, personele en stikstofruimte. In samenwerking met de regio's bezien we op welke wijze gepauzeerde projecten goed voorbereid kunnen worden op een toekomstige herstart. Voor de komende jaren wordt prioriteit gegeven aan de grote instandhoudingsopgaven van de netwerken. Op die manier kunnen we blijven doorwerken aan de bereikbaarheid in Nederland.

Voor spoor geldt dat de instandhoudingsbehoefte momenteel herijkt wordt en extern gevalideerd. Over het basiskwaliteitsniveau en te maken afwegingen die hieruit kunnen volgen, is te verwachten dat de Kamer begin volgend jaar geïnformeerd wordt.

Vraag 7

Kunt u toelichten hoe u een potentiële kostenstijging voor het goederenvervoer in de toekomst uiteindelijk maximaal gaat proberen te dempen?

Antwoord 7

De inzet is uiteraard om de economische schade voor het goederenvervoer zoveel mogelijk te beperken. Dit begint echter bij het handhaven van een basiskwaliteitsniveau voor alle netwerken. Pas daarna is de aanpak van knelpunten aan de orde. Daarbij moeten we realistisch zijn. Op dit moment is er binnen het Mobiliteitsfonds geen financiële ruimte voor beleidsintensivering. Op het moment dat er weer voldoende financiële, personele en stikstofruimte is, is mijn inzet om nu gepauzeerde (vaar-)wegprojecten weer zo snel als mogelijk is op te starten.

Vraag 8

Hoe rijmt u de conclusie van het onderzoek dat naast investeringen in onderhoud, er ook nog steeds een grote behoefte is aan aanpassingen en uitbreidingen van de infrastructuur met het feit dat de beschikbare middelen en capaciteit door uw ministerie alleen zullen worden ingezet voor onderhoudsprojecten?

Antwoord 8

De noodzaak dat naast investeringen in onderhoud ook investeringen in aanpassingen en uitbreiding van infrastructuur nodig zijn, onderschrijven wij. De aanlegprojecten die nu gepauzeerd worden, zijn van belang om huidige knelpunten op te lossen en gelet op de groei van mobiliteit zullen deze projecten ook in de toekomst nodig blijven. De opeenstapeling van diverse problematiek heeft echter geleid tot het moeten maken van scherpe en pijnlijke keuzes, namelijk het pauzeren van een deel van het aanlegprogramma bij wegen en vaarwegen. Er is echter geen sprake van afstel van deze projecten: op het moment dat er weer sprake is van voldoende financiële, personele en stikstofruimte, zullen de projecten weer gefaseerd opgestart worden.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

Mark Harbers

DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

drs. V.L.W.A. Heijnen