

Zorg dat Nederland kan blijven draaien

Wordt Nederland het nieuwe Duitsland qua infrastructuur?

Een goed functionerende logistiek is essentieel voor het draaiend houden van de Nederlandse samenleving - en vanwege onze rol als toegangspoort tot Europa - ook voor onze burens. Het speelt een sleutelrol bij het bevoorraden van onze winkels, het opwekken van elektriciteit, het bouwen van woningen en het zorgt dat andere industrieën en sectoren simpelweg kunnen functioneren. Logistiek is hiermee de bloedsomloop van onze samenleving voor burgers en bedrijven. Effectief, duurzaam en concurrerend goederenvervoer is dus cruciaal, maar dit staat steeds verder onder druk nu de bevolking nog groeit en we tegelijkertijd niet investeren in de infrastructuur van de toekomst.

Om vandaag te kunnen vervoeren en de toenemende vraag op te kunnen vangen is een robuuste, toekomst- en klimaatbestendige infrastructuur onmisbaar en is dringend actie nodig. Graag vragen we hiervoor uw aandacht bij het komende debat in de Tweede Kamer over het MIRT. Zonder nieuwe actie dreigt Nederland te overkomen wat eerder Duitsland overkwam; een verouderde en een steeds verder vastlopende infrastructuur waarbij een enorme inhaalslag nodig is die uiteindelijk tientallen jaren kost en dat met grote maatschappelijke schade en hogere investeringen dan nodig.

Enkele voorbeelden:

- De kwaliteit, betrouwbaarheid en veiligheid van het Nederlandse logistieke systeem staat onder grote druk. De kans op uitval, verstoringen en capaciteitsproblemen neemt daardoor toe. Voorbeelden zoals momenteel rond de A15 in Rotterdam en op enkele andere vitale knooppunten in het land (zowel weg, water als spoor) onderstrepen dit.
- De Logistieke Alliantie liet al in 2022 zien dat de totale economische schade als gevolg van vertragingen op snelwegen, hoofdvaarwegen en spoorwegen maar liefst 1,7 miljard euro bedroeg.¹ Naar verwachting is deze schade verder opgelopen. Begin volgend jaar publiceren wij een update van deze cijfers.
- Ondertussen zien we dat het spoorgoederenvervoer, mede door verslechtering van de infrastructuur, in Nederland krimpt.² Vorig jaar is er 39,3 miljoen ton aan goederen vervoerd over het spoor. Dat is bijna 12% minder dan in 2022. Door de dalende goederenstroom over spoor komen we verder van ons modal optimum af te liggen voor meer duurzaam vervoer. Ook defensie moet steeds meer kunnen rekenen op vervoer over het spoor voor het garanderen van onze veiligheid in Europa.
- Tegelijkertijd staat de leverbetrouwbaarheid van de binnenvaart onder druk door een toename van onverwachte storingen aan sluizen en bruggen en door olopemde wachttijden bij kunstwerken als gevolg van de schaalvergroting van schepen. Ook dit zorgt voor een tegengestelde beweging ten opzichte van het modal optimum dat we beogen.

¹ <https://panteia.nl/actueel/nieuws/vertragingen-op-nederlandse-infrastructuur-zorgen-voor-grote-economische-schade-in-2022/>

² <https://www.spoorpro.nl/goederenvervoer/2024/10/29/cijfers-cbs-tonen-aan-modal-shift-raakt-in-een-dip/?gdpr=deny>

Breng de basis op orde voor een betrouwbaar logistiek systeem

De Logistieke Alliantie pleit er daarom voor om de instandhoudingsopgave voor de infrastructuur absolute topprioriteit te geven. Neem doelgerichte maatregelen voor beheer, onderhoud en vernieuwing van de infrastructuur om de kwaliteit, betrouwbaarheid en veiligheid van het mobiliteits- en goederensysteem op peil te kunnen houden. Daarbij vragen wij in het bijzonder aandacht voor de innovaties die noodzakelijk zijn om de stikstofuitstoot bij infrawerkzaamheden terug te dringen, zodat noodzakelijke vergunningverlening en investeringen doorgang kunnen vinden. Verder is tijdige communicatie essentieel. Situaties zoals de onverwachte sluiting van (vaar)wegen mogen zich niet meer voordoen.

Naast instandhouding maximaal investeren in toekomstige bereikbaarheid

Het kabinet heeft in het Hoofdlijnenakkoord en in het Regeerprogramma aangegeven de 17 gepauzeerde aanlegprojecten gefaseerd op te pakken. Dat is een eerste positief signaal na jaren voor de logistiek. De belangrijkste vraag is echter hoe we dit realiteit maken en maximaal versnellen en alles binnen de overheid zo inrichten (met bijvoorbeeld een toegewijde projectorganisatie en onconventionele aanpak) dat we dit mogelijk maken.

Een aantal van die projecten betreft capaciteitsknelpunten die relatief grote vertragingsschade veroorzaken voor het goederenvervoer. De Logistieke Alliantie vindt dat die projecten dan ook prioriteit verdienen bij de aanpak, waarbij we pleiten voor een evenwichtige verdeling van investeringen voor de verschillende vervoersmodaliteiten. Voldoende en betrouwbare capaciteit via weg, water, spoor, buisleiding en lucht stelt ons namelijk in staat om optimaal gebruik te kunnen maken van het multimodale logistieke systeem. De goederenvervoercorridors en het TEN-T netwerk bieden belangrijke aanknopingspunten voor deze keuzes, omdat daar de economische schade het grootst is. Bij alle projecten is het van belang dat de overheid oog houdt voor de maakbaarheid en uitvoerbaarheid van infrastructuurprojecten om zo de aanbestedbaarheid in de markt te vergroten.

Tot slot

We spreken de hoop uit dat u deze aandachtspunten wilt meenemen in uw inbreng en hopen op een prettige samenwerking met u de komende tijd om zo gezamenlijk toe te werken naar een samenhangende aanpak op het gebied van mobiliteit en een betrouwbaar logistiek systeem.

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, VNO-NCW, MKB Nederland, Havenbedrijf Rotterdam, Havenbedrijf Amsterdam, ProRail, Deltalinqs, ORAM, Koninklijke Bouwend Nederland, Koninklijke Binnenvaart Nederland, NVB (binnenhavens), VRC, KVNR, VITO, ACN en Schiphol.