Tweede Kamer der Staten-Generaal

2

Vergaderjaar 2025–2026

34 244 Samenvoeging van de gemeenten Lith en Oss

Nr. 17

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 20 juli 2026

Hierbij reageer ik op het verzoek van de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat van 18 juni jl. over de brief van RailGood en DB Cargo over de infraheffingen voor parkeren en rangeren van goederentreinen.

Ik onderschrijf het belang van een sterk en toekomstbestendig spoorgoederenvervoer. Het spoorgoederenvervoer draagt bij aan de bereikbaarheid van Nederland, de concurrentiepositie van onze havens en industrie, de verduurzaming van het goederenvervoer en de militaire mobiliteit. Daarom heeft het kabinet in de Kabinetsinzet Spoorgoederenvervoer uiteengezet dat de komende jaren gericht wordt geïnvesteerd in de structurele versterking van het spoorgoederenvervoer (Kamerbrief Kabinetsinzet Spoorgoederenvervoer (Kamerstuk 34 244, nr. 15)).

Zoals ook aangegeven in de beantwoording van de Kamervragen van het lid Schutz (Beslisnota bij Kamervragen over Spoorgoederenvervoer, 2026D29204) bestaan er verschillen tussen landen in de hoogte van tarieven en in de mate waarin het spoorgoederenvervoer aanvullend wordt ondersteund. Deze verschillen hangen samen met de wijze waarop lidstaten binnen het Europese kader invulling geven aan gebruiksvergoedingen en subsidies.

Ik herken dat de kosten voor het gebruik van het spoor een rol kunnen spelen in de concurrentiepositie van het spoorgoederenvervoer. Tegelijkertijd wordt de ontwikkeling van het spoorgoederenvervoer beïnvloed door een bredere set aan factoren, waaronder economische ontwikkelingen, veranderingen in goederenstromen en internationale marktomstandigheden.

RailGood en DB Cargo verzoeken om een substantiële verlaging van de infraheffingen voor parkeren en rangeren. Het is niet mogelijk om de tarieven voor parkeren en rangeren in de periode 2026 t/m 2029 te

kst-34244-17
ISSN 0921 - 7371
's-Gravenhage 2026

verlagen, omdat de tarieven na vaststelling vastliggen conform Europese wetgeving. Alleen via subsidies kan er lastenverlichting worden gegeven. Op dit moment zie ik echter geen aanvullende middelen om dergelijke kostenmaatregelen te financieren.

Zoals aangegeven in de Kamerbrief Kabinetsinzet Spoorgoederenvervoer (Kamerstuk 34 244, nr. 15) en de recent aan uw Kamer aangeboden Uitvoeringsagenda Spoorgoederenvervoer 2026–2030 (Kamerstuk 34 244, nr. 16) kiest het kabinet ervoor de beschikbare middelen in te zetten voor een structurele versterking van het spoorgoederenvervoer. De Rijksoverheid investeert de komende jaren via lopende programma's ruim € 1 miljard in het spoorgoederenvervoer.

Daarnaast is de afgelopen periode via diverse besluiten circa € 200–250 miljoen aan extra middelen beschikbaar gesteld om deze aanpak verder te versterken. Hiermee wordt onder meer geïnvesteerd in de betrouwbaarheid van het spoor, extra spoorcapaciteit, 740-meter lange treinen, de Rotterdamse haven, Kijfhoek, interoperabiliteit, digitalisering en militaire mobiliteit. Veel van deze investeringen hebben een dual-use karakter: zij versterken zowel het civiele spoorgoederenvervoer als de militaire mobiliteit. Dit betreft de grootste investering in het spoorgoederenvervoer in ruim tien jaar tijd.

Daarnaast blijf ik mij in Europees verband inzetten voor verdere harmonisatie van het speelveld voor het spoorgoederenvervoer. Zoals eerder aan uw Kamer gemeld acht ik de huidige verschillen tussen lidstaten niet wenselijk en zet Nederland zich in voor een meer uniforme toepassing van het Europese kader voor gebruiksvergoedingen. Recentelijk nog heeft de Minister van Economische Zaken en Klimaat de actualisatie van de interne-marktactieagenda naar de Tweede Kamer gestuurd waarin dit ook is opgenomen.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat,
A.W.H. Bertram