

Aan: Vaste Kamercommissie voor Economische Zaken
Datum: 9 April 2026
Betreft: Commissiedebat Verdienvermogen van Nederland

Geachte leden van de commissie,

Onze infrastructuur en logistiek houdt -zonder dat we dat vaak beseffen- Nederland en Noord-west Europa draaiend én veilig. Van de bevoorrading van onze bouwplaatsen en fabrieken, de aanleg van windparken, tot levensmiddelen, het transport van defensiemateriaal tot het aanvoeren van medicijnen. Dagelijkse voorzieningen én transitie moeten kunnen vertrouwen op betrouwbare logistiek. Dit vormt fundament onder onze economie en het verdienenvermogen.

Dit fundament staat echter onder zware druk door gebrek aan gedegen financiering en dit merken we nu al dagelijks, maar gaan we op langere termijn onherroepelijk merken met veel grotere schade voor economie, samenleving en belastingbetaler (zie Duitsland waar dit scenario zich al heeft voltrokken en waar ze nu veel duurder uit zijn). Daarom pleiten we hieronder voor:

1. **Herstel van prijscompensatie** voor het Mobiliteitsfonds en het Deltafonds in de Voorjaarsnota, als eerste stap naar een robuuste en toekomstbestendige financiering van onze infrastructuur.
2. **Structurele investeringen richting 2% van het bruto binnenlands product**, conform expertinschattingen, om achterstanden weg te werken en de aankomende vervangingsgolf op te vangen.
3. **Versnelling van innovatie**, gericht op een datagedreven en duurzaam logistiek systeem, met focus op weerbaarheid, energietransitie, circulariteit, betere benutting en bereikbaarheid, en digitalisering.
4. **Doortastende aanpak van netcongestie**, met specifieke aandacht voor logistieke systemen, laadinfrastructuur en ruimte voor nieuwe energiestromen.

Toenemende schade en achterstanden

Bruggen, sluisen, spoorlijnen en wegen vormen het fundament van onze economie. Veel van deze infrastructuur stamt echter uit de jaren '60 en '70 en nadert het einde van de levensduur. De onderhouds- en vervangingsopgave groeit snel: volgens de Algemene Rekenkamer bedraagt het tekort voor instandhouding inmiddels circa €34,5 miljard tot 2038.

De gevolgen zijn al zichtbaar in de praktijk:

- Op het hoofdvaarwegennet worden voor groot deel van de sluisen en hoofdwaterwegen de betrouwbaarheidsnorm van Rijkswaterstaat inmiddels overschreden. Zo presteren 66 van 99 onderzochte sluisen

slechter dan de norm, al dat leidt tot grote problemen bij sluizen rond Amsterdam en in Midden-Nederland.

- In 2024 kampten circa 80 objecten, bruggen en viaducten, met beperkingen (zoals gewichtsrestricties) en vereisen meer dan 100 objecten verscherpt toezicht, wat leidt tot storingen en vertragingen.
- Op het spoor wordt vanaf 2026 noodgedwongen overgeschakeld op minimaal onderhoud, terwijl goederenvervoer per spoor al relatief duur is.

De directe economische schade hiervan bedraagt inmiddels circa €1,6 miljard per jaar (2023), met bredere effecten die nog aanzienlijk groter zijn. Nieuwe berekeningen van het Economisch Instituut voor de Bouw (EIB) worden momenteel uitgevoerd, maar gezien de toegenomen problemen is de verwachting dat de schade verder is gestegen.

Infrastructuur als motor van innovatie, economie en weerbaarheid

Voor een handelsland als Nederland is betrouwbare infrastructuur cruciaal. Dagelijks worden miljoenen tonnen goederen vervoerd via havens, luchthavens en transportnetwerken. Alleen al een kwart van de containers die via Rotterdam binnenkomen bevat voedsel.

Wanneer verbindingen onbetrouwbaar worden, heeft dit directe gevolgen: supermarkten en apotheken worden later bevoorrad, bouwprojecten lopen vertraging op en industriële productie stakt. Daarmee komt niet alleen de logistiek, maar het functioneren van de samenleving onder druk te staan.

Investeringen in infrastructuur hebben bovendien een bewezen economische multiplier: elke geïnvesteerde euro levert circa €1,80 op (Standard & Poor's, 2025). Tegelijkertijd blijkt uit analyses van Allianz dat Nederland door achterstallig onderhoud jaarlijks circa 1% van het BBP aan economische groei misloopt.

Het coalitieakkoord erkent dit belang expliciet:

“Goede infrastructuur is de basis voor economisch succes en zorgt ervoor dat iedereen zijn of haar werk, familie of nieuwe woonwijk kan bereiken.”

Concrete en toereikende maatregelen blijven echter vooralsnog uit.

Daarnaast is een sterke infrastructuur essentieel voor onze veiligheid. De huidige staat van met name bruggen en viaducten is onvoldoende toegerust op de eisen die hieraan worden gesteld.

Snel actie nodig

Dit voorjaar zullen wij, op basis van nieuw onderzoek van het EIB, geactualiseerde cijfers over de economische schade en impact op het verdienvermogen delen met uw Kamer en de vaste commissie voor Economische Zaken.

LOGISTIEKE ALLIANTIE

In de tussentijd is stilzitten geen optie. De Voorjaarsnota biedt een uitgelezen kans om een eerste stap te zetten door de prijscompensatie voor het Mobiliteitsfonds en Deltafonds te herstellen.

Op langere termijn is een structureel investeringsniveau van circa 2% van het BBP noodzakelijk om achterstanden weg te werken en toekomstige problemen te voorkomen. Daarmee kunnen situaties zoals in Duitsland worden vermeden, waar uitstel heeft geleid tot hogere maatschappelijke kosten.

Deze aanpak sluit bovendien aan bij de ambitie uit het coalitieakkoord om een beter onderscheid te maken tussen verdienende (investerings-)uitgaven en verdelende uitgaven.

Wij roepen u op om daarnaast sterk in te zetten op innovatie en te investeren in moderne Nederlandse technologie, zodat ons logistieke systeem toekomstbestendig, duurzaam en efficiënt blijft.

De Logistieke Alliantie verenigd 17 partners die zich inzetten voor logistiek en handel(ketens) 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, KVNR en ACN.