

T.a.v. de leden van de vaste commissie Infrastructuur en Waterstaat van de Tweede kamer

Rotterdam, 15 juni 2026

Mainport Rotterdam loopt vast: risico voor ons verdienvermogen & weerbaarheid!

Geachte leden van de Tweede Kamer,

Op 23 juni vindt het debat over strategische keuzes bereikbaarheid plaats. Graag geven wij u enkele overwegingen mee:

- de noodzaak van **meer middelen** voor infrastructuur en het belang van de **grote vervoerscorridors**.
- de noodzaak van **een (regionale) publiek-private roadmap** mét concrete acties om te voorkomen dat de Mainport Rotterdam onbereikbaar wordt komende jaren.

Versterk het verdienvermogen van Nederland met gerichte (extra) investeringen

Nederland investeert structureel te weinig in zijn nationale infrastructuur. De Algemene Rekenkamer signaleert dat alleen om de opgebouwde onderhoudsachterstanden weg te werken al circa €2 miljard per jaar extra nodig is. De problematiek die het tekort aan middelen oplevert bij RWS en ProRail is bekend.¹ Het huidige tekort aan middelen vormt inmiddels een gevaar voor de verkeersveiligheid, de leveringszekerheid, onze veiligheid/weerbaarheid én het verdienvermogen van ons land.

De Mainport Rotterdam, een onmisbare schakel in het leveren van producten die dagelijks nodig zijn in Nederland en Europa, wordt hierdoor steeds kwetsbaarder. De druk op weg, spoor en water (m.n. binnenvaart) neemt zichtbaar toe en werkt door in reistijden, betrouwbaarheid en kosten². Tegelijkertijd stapelen de beperkingen zich op: ruimte is schaars, stikstofregels beperken uitbreidingsmogelijkheden en budgetten staan onder druk.

Er moeten simpelweg meer middelen beschikbaar worden gesteld de komende jaren

Investeringen in harde infrastructuur en logistiek hebben bovendien een economisch bewezen aanzuigende werking op bedrijvigheid, belastinginkomsten, investeringen en de weerbaarheid van de economie. Kortom; deze extra investeringen verdienen zich terug en dit vraagt om begrotingsregels die de waarde van deze investeringen beter meewegen.

Recent [onderzoek](#) van KPMG (zie bijgevoegd), in opdracht van Deltalinqs, TLN en de RAI Vereniging, laat zien dat toenemende congestie in de mainport Rotterdam zal leiden tot oplopende reistijden en economische schade richting 2035. De economische schade (die nu alleen al voor de logistieke sector 1,7 miljard (!) per jaar is) kan voor de belangrijkste corridors voor de mainport oplopen tot bijna honderden miljoenen euro per jaar aan directe kosten. Vervoersprognoses voorspellen dat de vertragingen in de spits oplopen van 30 minuten naar meer dan een uur. De combinatie van groeiend personen- en goederenverkeer, een onderhoudsachterstand van €22 miljard, incidenten en stilstaande MIRT-projecten maakt het systeem steeds kwetsbaarder. Zonder ingrijpen raken de **'Rotterdamse ruit'** en

¹ Zie ter illustratie bijvoorbeeld: <https://specials.fd.nl/bruggen-sluizen-en-wegen-zijn-in-verval-maar-het-geld-voor-de-hoognodige-reparaties-ontbreekt>

² Zie voor de hoge Nederlandse kosten van het spoorgoederenvervoer o.a. dit onderzoek: <https://www.deltalinqs.nl/nieuwsberichtend/2026/leren-van-de-buren-voor-spoorgoederenvervoer-is-noodzaak>

achterlandverbindingen overbelast. De reverse modal shift (minder vervoer via spoor en binnenvaart, meer via de weg) versterkt dit probleem.

Zet in op innovaties om te voorkomen dat de haven komende jaren al vastloopt

Tegelijkertijd constateren de onderzoekers dat verschillende (innovatieve) oplossingen nog onvoldoende worden ingezet. Denk aan het stimuleren van ander reisgedrag (bijvoorbeeld door betalen naar gebruik), de inzet van de super-eco combi (een verlengde en zwaardere vrachtwagencombinatie met twee standaard opleggers (lengte 32 meter) kan meer vervoeren en is dus efficiënter), het beter delen van data, een betere benutting van het spoorgoederenvervoer (dit moet aantrekkelijker worden gemaakt!) en binnenvaart en de inzet van bijvoorbeeld autonoom transport in de nacht. Veel van deze maatregelen zijn uitvoerbaar, maar worden nog niet op grote schaal toegepast, door bijvoorbeeld knellende wet- en regelgeving. Zonder een concreet en samenhangend uitvoeringsplan, dreigt het risico dat innovaties blijven steken in losse pilots en afzonderlijke onderzoeken.

Stel met gemeenten, provincie(s), bedrijfsleven en Havenbedrijf nog dit jaar een roadmap op

Wat nodig is, is een heldere **publiekprivate roadmap** die richting geeft aan gezamenlijke keuzes, prioriteiten stelt, een planning geeft en borgt dat publieke en private investeringen elkaar versterken. Zo'n gezamenlijke roadmap van provincie(s), omliggende gemeenten, Rijk en bedrijfsleven biedt houvast voor structurele voortgang in de komende jaren en maakt het mogelijk om innovaties doelgericht op te schalen, daar waar ze het meeste effect hebben.

De nieuwe roadmap moet concrete acties bevatten en borgen dat publieke en private maatregelen elkaar echt versterken. Bestaande overleggen zoals 'Rotterdam Bereikbaar' moeten hierin worden meegenomen.

Voor vragen kunt u contact opnemen met Edwin van Scherrenburg, programmadirecteur PA & Communicatie Deltalinqs via 0630417005 of vanscherrenburg@deltalinqs.nl; Sophie Panhuis van TLN via 0681567677 of spanhuis@tln.nl of Pim Grol van RAI Vereniging via 0617687698 of p.grol@raivereniging.nl.

Met vriendelijke groet,

Bas Janssen,

Directeur Deltalinqs

Fries Heinis,

Directeur RAI Vereniging

Elisabeth Post,

Bestuursvoorzitter TLN

Deltalinqs behartigt de gezamenlijke belangen van alle logistieke, haven- en industriële bedrijven in de mainport Rotterdam. Zie: <https://www.deltalinqs.nl/>

RAI Vereniging behartigt de belangen van ruim 700 fabrikanten en importeurs van personenauto's en vrachtauto's, aanhangwagens en opleggers, carrosserieën en speciale voertuigen, motorfietsen en scooters, brom- en snorfietsen en fietsen. Ook de leveranciers van onderdelen en van garage-uitrusting zijn bij RAI Vereniging aangesloten. Zie: <https://www.raivereniging.nl/>

Transport en Logistiek Nederland is dé ondernemersorganisatie voor wegtransportbedrijven en logistiek dienstverleners. Zie: <https://www.tln.nl/>