

**2026Z12043**

(ingezonden 4 juni 2026)

Vragen van het lid Schutz (VVD) aan de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat over spoorgoederenvervoer

Bent u bekend met het artikel 'Investigation confirms: Dutch rail freight costs far exceed those of neighbouring countries'? [1]

Herkent en onderschrijft u de analyse van spoorgoederenkosten/infraheffingen die ProRail en Havenbedrijf Rotterdam hebben gemaakt?

Erkent u dat de Nederlandse economie is gebaat bij een (goederen)vervoerssysteem verspreid over de diverse modaliteiten?

In hoeverre onderschrijft u de stelling dat er de afgelopen jaren sprake is van een 'reverse modal shift', waarbij goederen die voorheen per spoor of binnenvaart werden vervoerd, steeds vaker via de weg worden vervoerd? Kunt u uw antwoord toelichten?

Bent u - zoals uit het artikel blijkt - van mening dat de hoge kosten waar spoorgoederenvervoer bedrijven zich in Nederland voor gesteld zien, bijdragen aan deze 'reverse modal shift'? Zo nee, waarom niet?

Waarom heeft Nederland geen gelijk speelveld met de met ons omringende landen?

Worden de infraheffingen voor het rijden van goederentreinen en die voor het opstellen en rangeren van goederentreinen taakstellend bepaald of vastgesteld? Zo ja, door wie?

Wie neemt het besluit en wat is de basis voor de infraheffingstarieven?

Wordt bij de vaststelling van de infraheffingen gestuurd op een optimaal evenwicht tussen opbrengsten uit infraheffingen en het behoud of de groei van het goederenvervoer per spoor? Daarbij rekening houdend met de prijsgevoeligheid van verladers bij de keuze tussen vervoerwijzen. Kunt u dit toelichten?

Welke factoren bepalen de hoogte van de infraheffingstarieven? Kunt u toelichten hoe deze factoren worden meegewogen?

Wordt er daarbij rekening gehouden met tarieven in het buitenland?

Welke mogelijkheden ziet u om het spoorgoederenvervoer in Nederland een 'level playing field' te bieden met het buitenland?

Is er een relatie tussen de hoogte van de infraheffing en de geleverde kwaliteit van de dienstverlening van de nationale spoorbeheerder? Zo nee, waarom niet?

Is het niet zaak nu het vervoer per spoor Europees (zowel personen- als goederenvervoer) meer wordt geüniformeerd (bijv. qua stelsel, marktordering, spoorveiligheid, etc.) om ook de publieke lastendruk van de spoorgoederensector (meer) te harmoniseren?

Zijn de infraheffingen voor het opstellen van goederentreinen op de emplacementen in de havens, bij de inland terminals en in de industriegebieden, in lijn met die van het wegtransport? Kunt u dit toelichten?

Welke mogelijkheden ziet u verder om van overheidswege de ‘reverse modal shift’ te keren?

Bent u bereid deze schriftelijke vragen te beantwoorden voor het commissiedebat Spoorgoederenvervoer van woensdag 17 juni 2026?

[1] RailFreight.com, 29 mei 2026, 'Investigation confirms: Dutch rail freight costs far exceed those of neighbouring countries' (Investigation confirms: Dutch rail freight costs far exceed those of neighbouring countries | RailFreight.com).