

BIJLAGE I – stand van zaken actieprogramma hands-on aanpak knelpunten modal shift

1. Knelpunten rondom perceptie en imago (mental shift)

De transportmarkt is sterk verkokerd. Een groot deel van de opdrachtgevers kiest traditioneel voor dezelfde modaliteit of zelfs dezelfde vervoerder. Welke mogelijkheden andere modaliteiten bieden is vaak onbekend. De binnenvaart en het spoor kampen daarbij ook nog met een imago van inflexibel en traag transport. Het efficiënt gebruik van het transportsysteem is daarmee ook gebaat bij het in kaart brengen van de mogelijkheden van de breedte van het transportsysteem. Dit moet ertoe leiden dat de drempelvrees van verladers om ook van andere modaliteiten gebruik te maken afneemt.

Het realiseren van een dergelijke mental shift is voor een belangrijk deel de verantwoordelijkheid van de logistieke sector zelf. Gelet op het publieke belang is IenW wel bereid dit te ondersteunen met het in kaart brengen van de mogelijkheden van de 'onbekende witte vlekken'. Hiermee kan zowel generiek als individueel aan opdrachtgevers duidelijk worden gemaakt wat de betekenis van de inzet van de binnenvaart, spoor, buisleidingen en de short sea voor hen kan betekenen als alternatief voor het wegtransport. Met de transportsector worden afspraken gemaakt over hun inzet op deze mental shift.

Acties en doelen	Planning	Trekker/verantwoordelijk
<ul style="list-style-type: none">- Verkenning percepties en imago modaliteiten en in kaart brengen mogelijkheden modaliteiten (weg, water, spoor, buisleiding en short sea) voor verschillende soorten goederenstromen.- Ontwikkeling communicatie traject generiek en individueel ten behoeve van mental shift bij opdrachtgevers transporten.- Uitrol communicatie boodschap bij opdrachtgevers.	<ul style="list-style-type: none">- Q2 2023- Q3 2023- Vanaf Q3 2023	<ul style="list-style-type: none">- IenW- IenW samen met de transportsector- Transportsector

2. Knelpunten rondom markstructuur en organisatie

Een aantal knelpunten komt voort uit de structuur van de transportmarkt. Hierbij gaat het vooral om de verstoppingen en vertragingen in het vervoer en in de afhandeling van de goederenstromen in de binnenvaart en het spoor. Deze leiden ertoe dat – ondanks mogelijk hogere kosten – het voor verladers aantrekkelijker is om te kiezen voor het wegvervoer. Met name de containercongestie in de zeehavens speelt daarbij mee. Voor een aantal van de knelpunten zijn inmiddels vanuit de sector zelf ook aanpakken ontstaan, het boeken van transporten zonder daarbij vooraf de benutten modaliteit vast te leggen en de fixed windows waarmee afhandeling van (gebundelde) grotere partijen bij de terminals wordt gegarandeerd.

Ten slotte is een goede informatie-uitwisseling binnen de keten de basis voor een integrale planning en cruciaal voor een verbetering van het multimodaal goederenvervoer. De digitale uitwisseling van informatie over aan- en afvaarttijden, lading of transportmodaliteiten helpt zee- en binnenhavens, maar ook vervoerders, om hun logistieke processen gericht te plannen. Bovendien helpt dit bij verbeteren van de beladingsgraad van vrachtwagens en schepen. IenW stimuleert en financiert daarom samen met de Topsector Logistiek (TSL) verschillende projecten die hieraan bijdragen waaronder Rail Connected en het Container Dossier.

Tevens zet IenW, samen met de TSL, in op het Joint Corridors Off-Road programma. Hierin worden bedrijven, verladers en vervoerders geholpen om de shift te maken van weg naar binnenvaart, rail en short sea. Door middel van het gesprek aangaan, ervaringen delen, evenementen organiseren, of door ondernemers gebruik te laten maken van het landelijke Joint Corridors Off-Road team, het legal Office of de Joint Corridors Off-Road Runners zijn er inmiddels al 38 joint corridors ontstaan. Potentieel kan hier jaarlijks 2 miljoen TEU via spoor of binnenvaart vervoerd worden, wat op jaarbasis 491.000 ton CO₂ kan besparen.

Veel partijen noemen de containercongestie in de zeehavens als centraal knelpunt voor de binnenvaart en het transportsysteem. Het congestievraagstuk is daarbij een complex vraagstuk met vele betrokken partijen en belangen; reders, binnenvaartschippers, verladers, expediteurs, terminals, havenbedrijf en anderen. Deze containercongestie is een hardnekkig knelpunt waarvoor nog geen eenduidige oplossing bestaat. Om die reden laat IenW samen met de TSL een drietal onderzoeken doen naar de rol die de verschillende partijen (waaronder de reders en terminals) spelen bij het bestaan van deze containercongestie en de mogelijkheden om deze congestie aan te pakken.

Acties en doelen	Planning	Trekker/verantwoordelijk
- Onderzoek naar containercongestie door EUR in het kader van TSL-programma voor de corridorontwikkeling.	- Q2 2023	- Topsector Logistiek en markt

3. Knelpunten rondom wet- en regelgeving & administratieve procedures

In de inventarisatie van knelpunten zijn ook verschillende knelpunten in de wet- en regelgeving en in de administratieve procedures genoemd.

Zo speelt in het spoorgoederenvervoer in specifieke gevallen het uitgangspunt dat de kwaliteit van een (aftakkend) industriespoor in havens en op industriecomplexen gelijk moet zijn aan die van het hoofdspoor. De aanlegkosten van een industriespoor zijn daarmee dusdanig hoog dat last mile transport over de weg een aantrekkelijkere optie is. Voor de wissels in het industriespoor lijken bovendien goedkopere gerecyclede wissels van voldoende kwaliteit beschikbaar. Samen met de sector en ProRail wordt – ook in het licht van de aanstaande modernisering van de spoorwet – daarom gewerkt aan een aanpassing van de werkinstructies voor de aanleg van bepaalde delen industriespoor en wissels daarin.

Daarnaast zijn er processen waarbij digitalisering het eenvoudiger en goedkoper voor vervoerders maakt om te switchen tussen vervoersmodaliteiten. Enerzijds kan digitalisering een oplossing bieden voor de verschillende documentverplichtingen en administratieve lasten bij modaliteiten. Anderzijds biedt het delen van data in de logistieke keten enorme kansen om logistieke processen te stroomlijnen en te verbeteren wat leidt tot een snellere, efficiëntere en betrouwbare logistiek. IenW zet zich in om deze oplossingsrichtingen te concretiseren in een actieprogramma waar de focus ligt op papierloos transport voor alle transportmodaliteiten, een intensieve digitale samenwerking tussen overheden, ontwikkeling van een Basis Data Infrastructuur en de ontwikkeling en toepassing van digitale innovaties via het Nationaal Groeifonds-programma: Digitale Infrastructuur Logistiek.

Voorts zet IenW zich zowel nationaal als in Europees verband in op een verdere digitalisering van het goederenvervoer. De elektronische vrachtbrief (e-CMR) is een digitale versie van een (vanouds) papieren verplichting waarbij lading en ladingoverdracht tussen bedrijven wordt vastgelegd, maar ook gebruikt wordt voor inspectie en bewijsvoering. De elektronische vrachtbrief kan ertoe bijdragen dat alle informatie voor alle partijen in de keten digitaal real-time beschikbaar komen. Omdat een zending daardoor beter te volgen is, dalen de risico's en dus mogelijke kosten. Sinds het ook in Duitsland is toegestaan, kan in het wegvervoer in vrijwel heel Europa gebruik worden gemaakt van de e-CMR. Ook coördineert IenW de implementatie van de Europese electronic Freight Transport Information (eFTI)-verordening. Deze verordening verplicht overheden om vanaf 2025 digitaal beschikbaar gestelde vrachtinformatie te accepteren voor zowel voor wegvervoer, spoor, lucht- als binnenvaart. De verwachting is dat dit met name een forse administratieve lastenbesparing voor de markt mogelijk maakt en ervoor zorgt dat toezicht efficiënter wordt ingericht. Als bedrijven (real-time) data beschikbaar hebben over de verschillende vervoersmodaliteiten, kan het shiften tussen modaliteiten vergemakkelijkt worden.

Acties en doelen	Planning	Trekker/verantwoordelijk
<ul style="list-style-type: none">- Knelpunten in wet- en regelgeving en administratieve lasten die voortkomen uit internationale regelgeving zullen onder de aandacht worden gebracht in deze specifieke internationale gremia.- Het inzetten van een nieuwe werkinstructie voor het hergebruik van materiaal om industriespoor aan te sluiten op hoofdspoor.- Vereenvoudiging van procedures voor aanvraag aansluiting industriespoor en de mogelijkheden daarvan door het instellen	<ul style="list-style-type: none">- Doorlopend- Q4 2022 / Q1 2023	<ul style="list-style-type: none">- IenW- ProRail

<p>van een loketfunctie in combinatie met het gebruik maken van de logistieke makelaars.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Inventariserend onderzoek van innovatieve maatregelen in de spoormarkt om zo aan te zetten tot pilots gericht op modal shift van weg naar spoor. De maatregelen moeten ervoor zorgen dat ondernemingen met een ambitie om containers via het spoor te vervoeren in praktische zin ondersteund worden. Gedacht kan worden aan een pilot pop-up opstelspoor voor een onderneming om tijdelijk ervaring op te doen met deze modal shift. - Uitvoering programma Digitaal Transport: realisatie papierloos transport, intensieve digitale samenwerking tussen overheden, bedrijven en kennisinstellingen, ontwikkeling van een Basis Data Infrastructuur en ontwikkeling en toepassing digitale innovaties via het Nationaal Groeifonds-programma: Digitale Infrastructuur Logistiek. - Inzetten om in Europees verband vrachtbrieven in het wegtransport (eCMR) te schalen. - Implementatie van de Europese Electronic Freight Transport Information (eFTI)-verordening. 	<ul style="list-style-type: none"> - Q2 2023 - Q2 2023 - Doorlopend - Doorlopend; in 2022 en 2023 uitvoering Benelux Proof of Concept - 2025 	<ul style="list-style-type: none"> - ProRail - ProRail en IenW - IenW - IenW coördineert - ILT, politie, KMar (en mogelijk ook RWS en havenautoriteiten) moeten vanaf 2025 digitaal kunnen inspecteren
---	---	---

4. Knelpunten rondom organisatie en toezicht

Importeurs geven aan de organisatie van het toezicht op importen als hinderlijk voor een shift naar de binnenvaart of het spoor te ervaren. De duur van deze importkeuringen zou verladers en expediteur aanleiding geven om te kiezen voor het snelle wegtransport boven de binnenvaart en het spoorgoederenvervoer. Onderzoek zet hier echter vraagtekens bij¹. Dat is de reden dat er een gezamenlijke analyse heeft plaatsgevonden voor wat betreft de omvang van het knelpunt en de oplossingsrichtingen voor de vers logistiek. Alleen in de vers logistiek is deze invloed merkbaar. Vertragingen zijn daar van grote invloed op de marktwaarde van het product. De importkeuringen lijken ook niet voor extra vertraging te zorgen. Wel lijkt er meer ruimte voor modal shift te ontstaan als de keuringen bij de terminals plaatsvinden. Nu vinden in de vers logistiek dergelijke keuringen op elf plekken plaats. De te controleren container wordt per vrachtwagen naar de keurplaatsen gebracht. Na goedkeuring ligt het voor de hand ook het verdere transport over de weg uit te voeren. Wanneer deze keuringen bij de terminals plaatsvinden vormen het spoor of de binnenvaart een reëler alternatief. Aan de kant van het toezicht zou door de concentratie van de activiteiten dit bovendien een efficiëntere uitvoering betekenen. Ik ga met het betrokken bedrijfsleven in gesprek om de mogelijkheden van deze concentratie van de keuringen in de vers logistiek te bespreken.

Acties en doelen	Planning	Trekker/verantwoordelijk
- Beperkte invloed duur importkeuring op mogelijkheden modal shift meenemen in voorlichting opdrachtgevers transporten. - Nadere verkenning naar mogelijkheden concentratie keurpunten vers logistiek.	- Q1 2023 - Q3 2023	- IenW - IenW en nVWA

¹ Zie rapport VeldersNovak in bijlage d.