

Vergaderjaar 2022–2023

34 244

Logistiek en goederenvervoer

Nr. 3

BRIEF VAN DE MINISTER EN STAATSSECRETARIS VAN INFRA-STRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 15 november 2022

Zoals toegezegd tijdens het Commissiedebat Maritiem op 5 juli jl.¹ informeren wij uw Kamer hierbij over de modal shift aanpak ter bevordering van efficiënt en duurzaam goederenvervoer. Hiermee wordt ook invulling gegeven aan de toezegging tijdens de begrotingsbehandeling lenW over het begrotingsjaar 2021/2022².

Zoals aangegeven in het Coalitieakkoord (Bijlage bij Kamerstuk 35 788, nr. 77) blijft de modal shift van weg naar water en spoor een speerpunt van het goederenvervoerbeleid. Het beleid is gericht op duurzaam en veilig transport, een blijvende en goede logistieke bereikbaarheid en het behoud of zo mogelijk versterking van de Nederlandse logistieke concurrentiepositie. Bijkomend voordeel is dat de modal shift aanpak bijdraagt aan het verminderen van de beheer- en onderhoudskosten van de hoofdwegen infrastructuur.

Bij het versterken van de samenwerking tussen de modaliteiten wordt gestreefd naar een verbetering van de concurrentiepositie van het spoor en het water vanuit de eigen kracht van deze modaliteiten. Hierbij functioneert modal shift ook als opmaat naar het goederenvervoer van de toekomst en een sterk geïntegreerd en robuust transportsysteem. In de gezamenlijke ambitie van lenW, de Topsector Logistiek en Logistieke Alliantie voor een concurrerend, duurzaam en veilig goederenvervoer in 2050³ wordt met het oog op de grote uitdagingen vanuit het klimaat, de energietransitie en de circulaire economie gepleit voor een sterk geïntegreerd transportsysteem. Modaliteiten functioneren daarbij als elkaars achtervang. Via naadloze overgangen worden steeds weer vrachten

¹ Verslag Commissiedebat Maritiem 5 juli 2022, Kamerstuk 31 409, nr. 355

² Verslag begrotingsbehandeling lenW 4 november 2021, Handelingen II 2021/22, nr. 18, item 7

³ Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, Logistieke Alliantie en Topsector Logistiek; Logistiek en Goederenvervoer in 2050: concurrerend, duurzaam en veilig, juni 2019. <https://topsectorlogistiek.nl/wp-content/uploads/2019/07/Gezamenlijke-ambitie-logistiek.pdf>

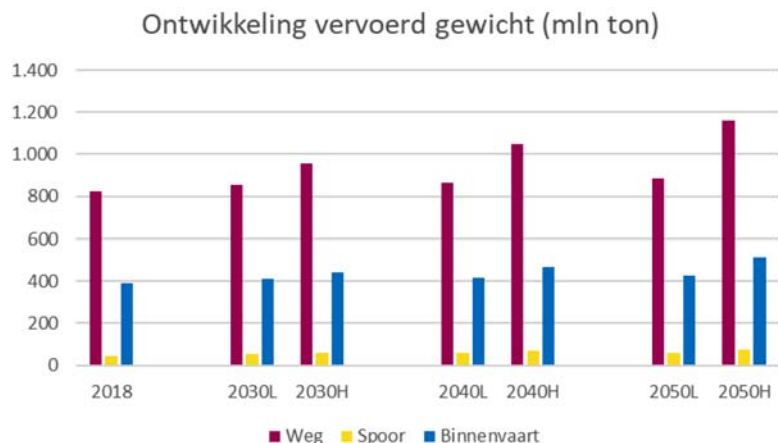
tussen modaliteiten verschoven om de logistieke dienstverlening te optimaliseren. Modal shift zit daarmee in de kern van het toekomstige (synchronomodale) transportsysteem. Maar ook de actuele verstoringen van de keten (COVID, Oekraïne en lage waterstanden) vragen om een inzet van alle modaliteiten en modal shift tussen de verschillende transportmid-delen om de bevoorrading van bedrijven, winkels en instellingen op peil te houden.

1 Inleiding

Met de bevoorrading van bedrijven, winkels, distributiecentra en industriële partijen is de logistiek een belangrijke dienstverlener voor allerlei economische en maatschappelijke activiteiten, die zich in toenemende mate ook direct op consumenten richten.

Volgens de integrale mobiliteitsanalyse die lenW in 2021 heeft laten uitvoeren kent het goederenvervoer de komende decennia over de gehele linie een stevige groei van meer dan 30% procent.

Afbeelding 1: Ontwikkeling vervoerd gewicht mln. ton¹



¹ Integrale Mobiliteitsanalyse (IMA) 2021, achtergrondrapportage goederenvervoer, bijlage bij Kamerstuk 31 305 en 29 984, nr. 328

Deze mobiliteitsanalyse verwacht een groei van het goederenvervoer over de gehele linie, met een extra sterke groei op de zogenoemde corridor Zuid (goederenstroom Amsterdam -Rotterdam – Antwerpen en verder). In het licht van de kansen die dit biedt voor de ontwikkeling van de logistiek en de ruimtelijk economische betekenis van de logistiek hebben lenW, de betrokken Nederlandse provincies en zeehavenbedrijven op 28 april jongstleden besloten voor deze goederenstroom een integraal corridor-programma op te starten. Dit programma zal – rekening houdend met het eigen karakter van het corridorgebied – in belangrijke mate gemodelleerd worden naar het programma dat al succesvol draait op de corridors Oost en Zuidoost.

Zoals uit de IMA-grafiek valt te herleiden neemt het wegtransport een dominante positie in met een aandeel van ca. 65% van het binnenlands transport. Voor het lange afstandsvervoer geldt dat het wegtransport ca. 45% van het vervoer voor zijn rekening neemt.

Het wegtransport is vanwege de snelheid noodzakelijk voor bederfelijke waar zoals groente en fruit. Overige goederen lenen zich ook voor transport via de binnenvaart of over het spoor. Deze vervoerssectoren scoren daarbij per vervoerd gewicht vaak beter qua duurzaamheid,

veiligheid, marginale kosten en inzet van arbeidskrachten dan het wegtransport. Het wegtransport is echter flexibeler, door lagere instaptarieven goedkoper over korte afstanden (tot 60 km) en verduurzaamt bovendien snel. Bij vervoer via de binnenvaart en het spoor is verder vaak nog enige vorm van voor- of natransport over de weg nodig. Onderzoek⁴ naar de verschillen in externe effecten laat zien dat binnenvaart nog steeds aanmerkelijk beter scoort dan het wegtransport op terrein van de CO₂-uitstoot per vervoerd gewicht. Voor de stikstof en fijnstof is dat niet het geval. Daar scoort het wegtransport beter. Het hogere tempo van vernieuwing en verduurzaming in het wegtransport zorgt er naar verwachting voor dat de binnenvaart rond 2045 – en dus maar vijf jaar voordat de binnenvaart CO₂ neutraal moet zijn – het voordeel qua CO₂-uitstoot per vervoerd gewicht kwijtraakt. Het spoorgoederenvervoer scoort zowel qua CO₂ als stikstof en fijnstof uitstoot beter dan het wegtransport en de binnenvaart.

Het aandeel van het wegtransport binnen het goederenvervoer wordt in belangrijke mate bepaald door vervoer over korte afstand, minder dan 60 km. De extra operationele kosten die nodig zijn voor vervoer via de binnenvaart en het spoor zorgen ervoor dat vervoer over korte afstanden vrijwel geheel via de weg gaan. De modal shift aanpak heeft vooral effect in het lange afstandstransport

Actuele knelpunten en lange termijn uitdagingen goederenvervoer

Het goederenvervoer kent een aantal stevige knelpunten. Zo staat het wegtransport van en naar de grote steden, industriecomplexen en havens vaak vast op overvolle wegen. Met de grootschalige woningbouwopgave en vervanging en renovatie van bruggen en tunnels komen daar de komende jaren naar verwachting veel extra wegafzettingen en vertragingen bij. Een groeiend knelpunt bij alle modaliteiten is daarbij een personeelstekort. Dat zorgt voor vertragingen, maar leidt ook tot bundeling van vrachten tot hoeveelheden die interessant zijn voor vervoer per water of spoor. Lage waterstanden als gevolg van steeds vaker voorkomende periodes van droogte kunnen een uitdaging vormen voor het vervoer van goederen via de binnenvaart. De oorlog in de Oekraïne en eerdere COVID-19 gerelateerde sluitingen van Chinese havens hebben bovendien tot ernstige verstoringen in de aan- en afvoer van goederen geleid. De inzet van het gehele transportsysteem is nodig om ervoor te zorgen dat zowel op de korte als de lange termijn de bevoorrading op orde blijft en de omgeving niet onnodig wordt belast.

De grondstoffen- en energietransitie en de opkomst van de circulaire economie bieden het goederenvervoer nieuwe kansen. De ontwikkeling van buisleidingen als duurzame en veilige modaliteit voor vervoer van gassen als waterstof, CO₂, lpg en propeen kent een groeiende vraagbehoefte in de chemische industrie. Een modal shift van weg naar water, spoor en buisleidingen ligt daarmee voor de hand.

De huidige modal shift aanpak is in 2021 gestart met een tijdelijke subsidieregeling en een eerste ronde van de aanbesteding van bargelijn-diensten op de belangrijkste transportaders. De eerste resultaten zijn inmiddels zichtbaar. Met de binnen deze aanpak gestarte projecten is zicht op een structurele shift van 1235 TEU⁵ van de beoogde 2200 TEU per dag. Met de toevoeging van de corridor Zuid (Amsterdam – Rotterdam –

⁴ Zie rapport van Panteia in bijlage e.

⁵ Twenty feet Equivalent Unit. De standaard volume maat. Een gebruikelijke zeecontainer is 1,7 TEU.

Antwerpen) aan de modal shift aanpak wordt de doelstelling verhoogd naar 3000 TEU per dag. Dat correspondeert met jaarlijks ruim 440.000 containertransporten van de weg af. Binnen de modal shift aanpak is verder een eerste inventarisatie van de door ondernemers ervaren knelpunten gedaan. Bij deze knelpunten voor modal shift zijn oplossingen geformuleerd en wordt nu gekeken naar de mogelijkheden om deze uit te voeren. Mede in het licht van de modal shift aanpak wordt bovendien de buisleidingenverbinding (Deltacorridor) voor een kostenefficiënt, duurzaam en veilig transport van gassen en vloeistoffen vanuit Rotterdam naar Chemelot en het Ruhrgebied ontwikkeld.

2 Uitgangspunten modal shift aanpak

Modal shift als aanpak knelpunten, uitdagingen en kansen

De aanpak van de actuele knelpunten en lange termijn uitdagingen vergt inzet op betere benutting van de breedte van het transportsysteem. Daarnaast is een versterking van de logistieke efficiëntie (bijvoorbeeld door betere belading en combinatie van transporten en het verzilveren van de kansen) nodig. Geen van de vervoersmodaliteiten is afzonderlijk in staat de uitdagingen en knelpunten het hoofd te bieden en de kansen te verzilveren. Een gezamenlijke aanpak vanuit de breedte van het transportsysteem kan dat wel. Dit gaat gepaard met een integratie van het transportsysteem tot één geheel. Hierin hebben modaliteiten een eigen rol en positie en maar werken nadrukkelijk samen met het oog op een adequate bevoorrading, afvoer en distributie van goederen als pijler van de Nederlandse economie. De verschillende modaliteiten kunnen elkaar binnen deze context ook vervangen. Vrachten kunnen met behulp van o.a. digitalisering en het delen van data efficiënt naar een andere modaliteit worden verplaatst.

Het kabinet zet daarom in op een breder gebruik van het transportsysteem en een modal shift waarbij structureel vervoer van de overbelaste wegen naar de binnenvaart en het spoor worden verplaatst. Dit creëert ruimte op de weg en zorgt voor een betere benutting van de beschikbare capaciteit op de infrastructuur van de binnenvaart en het spoor. De bereikbaarheid van Nederland wordt daarmee verbeterd. Concreet is het doel om in 2025 een structurele modal shift tot stand te hebben gebracht van ruim 440.000 containers per jaar.⁶ De hiermee samenhangende CO₂ effecten worden momenteel in kaart gebracht door het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM). De uitkomsten hiervan worden begin 2023 verwacht. Ik zal de uitkomsten meenemen in de voorgenomen herijking van de Goederenvervoeragenda, die als lange termijnvisie voor het goederenvervoer functioneert. Mijn voornemen is de herijkte Goederenvervoeragenda in de loop van 2023 aan uw Kamer te doen toekomen.

Kaders vanuit de infrastructuur

De modal shift aanpak richt zich op de mogelijkheden die de bestaande infrastructuur van weg, spoor, vaarwegen en buisleidingennetwerk bieden voor het vervoer van goederen. De mogelijkheden worden in belangrijke mate bepaald door de beschikbaarheid van de infrastructuur en de kwaliteit daarvan. Voor vervoer over de weg, het water en het spoor geldt dat verwachte groei van het goederenvervoer vooral moet worden opgevangen binnen de bestaande infrastructuur. De vrije capaciteitsruimte op de modaliteiten en de kwaliteit van infrastructuur bepalen de mogelijkheden om verdere groei van het goederenvervoer op te vangen.

⁶ Hierbij wordt ervan uitgegaan dat er 250 vaardagen per jaar bestaan binnen de binnenvaart en elke container 1,7 TEU omvat.

De Integrale Mobiliteitsanalyse 2021⁷ geeft aan dat beschikbare capaciteit met name bij de binnenvaart en het spoor aanwezig is.

	Weg	Spoor	Binnenvaart
Corridor Oost	15%	30%	60%
Corridor Zuid	18%	92%	53%
Corridor Zuidoost	17%	83%	66%

Recent onderzoek⁸ laat zien dat op de vaarwegen op de goederenvervoer-corridors de komende jaren nog capaciteit beschikbaar is van ongeveer 7500 TEU per dag. Dit komt overeen met het vervoer van ruim 1,1 mln. containers op jaarbasis.

Ook voor buisleidingen zijn er mogelijkheden om met uitbreidingen van het netwerk de groei van het goederenvervoer op te vangen. Het transport van gassen en vloeistoffen via buisleidingen kan andere modaliteiten ontlasten, zoals de tankvaart over de binnenvaart en het benzine en lpg-transport over de weg. Dit zorgt hier voor meer ruimte voor andere soorten goederenvervoer. Voor de ontwikkeling van buisleidingen als vervoermodaliteit binnen het toekomstige goederenvervoersysteem wordt momenteel een beleidskader buisleidingen ontwikkeld. Mijn voornemen is deze in 2023 aan uw Kamer te doen toekomen. Het beter benutten van de nog beschikbare ruimte in het netwerk gebeurt niet automatisch. Verladings- en vervoerders zijn in de regel niet snel geneigd de andere modaliteiten te verkennen. Zij zijn vaak gehecht aan bestaande transportwijzen en goede ervaringen die zij in de loop van de jaren hebben opgedaan. Het realiseren van modal shift en het daarmee beter benutten van de breedte van het transportsysteem vergt dan ook een actieve inzet van het kabinet.

3 De modal shift aanpak

De modal shift aanpak maakt onderscheid tussen:

- (1) het faciliteren via ondersteuningsmaatregelen en een hands-on aanpak; en
- (2) het stimuleren via een subsidie- en aanbestedingstraject.

Faciliteren van de modal shift

Het faciliteren, oftewel het beter mogelijk maken van modal shift, kijkt naar de aanpak van knelpunten bij het feitelijk verplaatsen van goederenvervoer naar spoor en binnenvaart. Er is een ruimtelijke inrichting van de multimodale knooppunten gemaakt vanuit het perspectief van het snelgroeiende en relatief eenvoudig te verplaatsen containervervoer.⁹ Deze wordt gehanteerd bij het prioriteren van projecten voor het beter faciliteren van een modal shift.

Bij het faciliteren van de modal shift op de multimodale knooppunten ligt de focus op de beschikbaarheid van voldoende havenvoorzieningen, overslagcapaciteit en de logica achter de inrichting van deze knooppunten. Ook stimuleren we hierbij de samenwerking tussen de terminals in binnenhavens en logistieke centra om zo het beter benutten van de bestaande capaciteit te bevorderen. De primaire verantwoordelijkheid

⁷ Deze restcapaciteiten zijn gemeten bij de grensovergangen

⁸ Zie rapport van Panteia in bijlage f.

⁹ KiM, Benutting Multimodale Achterlandknooppunten, December 2019 <https://www.kimnet.nl/publicaties/rapporten/2020/02/19/kim-onderzoek-benutting-multimodale-achterlandknooppunten>

voor adequate voorzieningen ligt hier bij de beheerders van de binnenhavens, logistieke knooppunten en terminals. De rol van IenW is hierbij grotendeels beperkt tot het agenderen van de aandacht voor deze voorzieningen. Deze benadering sluit aan bij de eerdere aanpak van vorige kabinetten waarbij de modal shift is gestimuleerd met programma's als Impuls Dynamisch Verkeersmanagement Vaarwegen, Maatregelenpakket Spoorgoederenvervoer en de Quick wins regeling binnenhavens. Begin 2022 is daarbij ook een specifieke uitkering gedaan voor het versterken van de havenvoorzieningen op de multimodale knooppunten op de corridors Oost en Zuidoost¹⁰.

Voor het mogelijk maken van 740 meter lange goederenvervoertreinen wordt ook gekeken naar de aanleg van langere perrons. Bij de digitale ondersteuning van de bundeling en shift van ladingstromen wordt aangehaakt bij grotere multimodale knooppunten. Gekoppeld aan de grotere multimodale knooppunten wordt gekeken naar de ontwikkeling van parkeerplaatsen voor vrachtwagens en ligplaatsen voor de binnenvaart op de belangrijkste vaarwegen op de goederenvervoercorridors.

Hands-on aanpak knelpunten

Aanvullend op bovenstaande acties die modal shift ondersteunen richt het zogenoemde hands-on programma zich op de aanpak van knelpunten die opdrachtgevers van goederenvervoer belemmeren om de modal shift naar het water of het spoor door te voeren. Hierbij gaat het niet over de fysieke knelpunten maar om de praktische (veelal onbedoelde) belemmeringen in de wet- en regelgeving, administratieve procedures, marktstructuur en verhoudingen, organisatie van het toezicht en de perceptie van de verschillende transportmodaliteiten. Opdrachtgevers noemen daarbij bijvoorbeeld per modaliteit verschillende vrachtbrieven, de duur van het toezicht op bederfelijke importgoederen, het ontbreken van data over de beschikbaarheid van ligplaatsen in de binnenvaart en vertraging bij de afhandeling van containers in de haven.¹¹

Startpunt voor deze hands-on aanpak vormt een periodieke inventarisatie van knelpunten die verladers en vervoerders ervaren. In expertmeetings zoeken de overheid, het bedrijfsleven en kennisinstituten vervolgens naar oplossingen voor deze knelpunten. Deze oplossingen kunnen zowel het wegnemen van het knelpunt als het verminderen van de hinder ervan inhouden.¹²

Voor de gevonden oplossingen worden vervolgens uitvoeringstrajecten afgesproken. Het is de verwachting dat hierbij sprake zal zijn van een gedeelde verantwoordelijkheid van overheid en bedrijfsleven voor het doorvoeren van de oplossingen. De komende tijd zullen hier nadere afspraken over worden gemaakt.

Stimuleren modal shift

De stimuleringsaanpak modal shift richt zich op het concreet realiseren van structurele verplaatsingen van goederen naar het water en het spoor. Dit krijgt vorm in:

- Een subsidieregeling voor het verplaatsen van goederenvervoer van de weg naar water of spoor; en
- De aanbesteding van concessies voor het in de vaart brengen van lijndiensten in de binnenvaart.

¹⁰ Ministerie van IenW, specifieke uitkering versterking havenvoorzieningen GVC Oost en Zuidoost 2022–2026, januari 2022 <https://wetten.overheid.nl/BWBR0046244/2022-01-29/0>

¹¹ Zie rapporten van INFRAM, Sira Consulting en VeldersNovak in bijlage a t/m d.

¹² Zie bijlage I – actieoverzicht.

Om tot een betekenisvolle modal shift te komen, richt de stimuleringsaanpak zich op de grote vervoersstromen op de goederenvervoercorridors. Het onderliggende netwerk van vaarwegen en daarop opererende kleinere schepen vallen daarmee buiten deze stimuleringsaanpak. Via de regionale hub-functie van de multimodale knooppunten op de corridor profiteren zij echter wel van de impuls die de binnenvaart hiermee krijgt.

Voor deze stimuleringsmaatregelen is een gezamenlijk doel geformuleerd: Structureel 2200 TEU per dag van weg naar water of spoor per eind 2025.¹³

Met een uitbreiding van deze stimuleringsaanpak per 2023 tot de corridor Zuid wordt een grotere modal shift mogelijk geacht. Rekening houdend met overlap tussen de corridors wordt de doelstelling opgehoogd naar 3000 TEU per dag. Dit correspondeert met ruim 440.000 containers¹⁴ die jaarlijks van de weg worden gehaald. Omdat per vrachtwagen (met een container of een vergelijkbare bulkvracht) de weg ruimte biedt aan ongeveer drie personenwagens betekent dit een sterke verbetering van de doorstroming van de weg.

Subsidieregeling modal shift

De subsidieregeling richt zich op verladers en expediteurs. Om hen te stimuleren om voor de binnenvaart of het spoor te kiezen wordt een subsidie van 20 euro per structureel verplaatste container (of een equivalent daarvan bij bulk) in het vooruitzicht gesteld¹⁵. De subsidie is bedoeld als tegemoetkoming in de extra transportkosten van de binnenvaart of het spoor (zoals een extra overslag van de container). De hiervoor ontwikkelde subsidieregeling, die recent akkoord gekregen heeft van de Europese Commissie, past binnen de Europese staatssteunkaders. Hiervoor is tot eind 2025 een bedrag beschikbaar van 22,5 miljoen euro. Vooruitlopend op de notificatie van deze regeling, geldt sinds 2021 al vanuit de Europese groepsvrijstellingen voor staatssteun een tijdelijke subsidieregeling voor MKB-bedrijven en experimentele ontwikkelingen. Vanuit deze tijdelijke regeling zijn projecten gestart die tot een shift van 945 TEU per dag (140.000 vrachtwagenbewegingen per jaar) op de corridor moeten leiden.

Aanbesteding bargelijndiensten

Op de goederenvervoercorridors Oost en Zuidoost wordt ook gewerkt aan de realisatie van nieuwe binnenvaart lijndiensten. Hiermee moet een netwerk van lijndiensten van binnenvaartschepen ontstaan die verladers zekerheid geven dat zij op vaste tijden en over vaste routes hun vrachten kunnen versturen. Vervoerders in de binnenvaart kunnen daarbij meedingen naar de uitgegeven concessies voor dergelijke nieuw lijndiensten. Zij kunnen daarbij een tegemoetkoming in de aanloopkosten van deze lijndienst ontvangen. Na een eerste aanbesteding van drie bargelijndiensten in 2021 is in 2022 de uitgifte van concessies voor 5 nieuwe lijndiensten voorzien. In 2023–2025 is voor elk jaar de uitgifte van twee rondes met 5 nieuwe lijndiensten voorzien. Hiervoor is tot en met 2025 een budget beschikbaar van 15 miljoen euro.

¹³ De doelstelling valt uit een in 2000 TEU per dag naar de binnenvaart en 200 TEU per dag naar het spoor.

¹⁴ 3000 TEU per dag is 750.000 TEU op jaarbasis. één standaard container is 1,7 TEU. 750.000 TEU correspondeert daarmee met 441.176 containers.

¹⁵ De subsidie van 20 euro per container is daarbij gebaseerd op de Europese staatssteunregels voor modal shift. Dit sluit ook aan bij de in andere Europese landen gehanteerde gemiddelde bijdrage in verplaatste containers. Tijdens een in maart 2020 georganiseerde co creatie-sessie voor de contouren van een stimuleringsaanpak is dit ook genoemd als een bijdrage die modal shift zou stimuleren.

In een eerste aanbestedingsronde in 2021 zijn hierbij drie concessies verleend die samen goed zijn voor modal shift van 290 TEU per dag naar de binnenvaart. Dit correspondeert met jaarlijks ruim 42.500 containers die blijvend van de weg naar de binnenvaart zijn verplaatst.

Ondersteuning vanuit logistieke makelaars

De vervoerssector is complex. Marktspelers overzien vaak zelf niet de breedte van het transportsysteem en de mogelijkheden die dat biedt. Ook de toegang tot subsidies worden vaak als ingewikkeld ervaren. Een succesvolle modal shift stimulering vraagt daarom om de inzet van logistieke makelaars die verladers en vervoerders samenbrengen, vrachten bundelen en marktpartijen ontzorgen in bovengenoemde subsidie- en aanbestedingstrajecten. Vanwege de daarvoor benodigde regionale kennis is het van belang deze functie ook regionaal te organiseren. Samen met de corridorprovincies kijkt lenW of de huidige inzet van de logistieke makelaars afdoende is voor het realiseren van de gestelde modal shift doelen. Gelet op het specifieke karakter van het spoorgoederenvervoer ondersteunt lenW los daarvan de inzet van een dedicated landelijk opererend logistiek makelaar spoor.

4 En hoe nu verder

De stimuleringsaanpak beperkt zich op dit moment tot de grote goederenstromen, de corridors. In het Beleidsprogramma lenW¹⁶ van begin dit jaar, is een verkenning aangekondigd voor de mogelijkheden van een regeling voor de zeer grote modal shift projecten buiten deze corridors. Deze verkenning wordt meegenomen in de herijking van de Goederenvervoeragenda. Een regeling buiten de bestaande corridors zal ik ook in het licht van de beperkt beschikbare financiële ruimte zien.

De Goederenvervoeragenda¹⁷, waarin de beschreven modal shift aanpak wordt aangekondigd, duidt de modal shift niet alleen aan als aanpak van de actuele knelpunten maar ook als opmaat naar het transport van de toekomst. Het verschuiven van goederenvervoer naar water en spoor en de ontwikkeling van nieuwe transportmodaliteiten, zoals buisleidingen zal immers bijdragen aan een verder integratie van het transportsysteem. Juist de samenwerking tussen de modaliteiten maakt dat de maatschappelijke en economische functie van het goederenvervoer geborgd blijft. De concurrentie op de beschikbare ruimte en de schaarse middelen zullen deze integratie van het transportsysteem versterken.

Het is de verwachting dat uiteindelijk – met behoud van de eigen identiteit en positie van de afzonderlijke modaliteiten en een vrije verladerskeuze – een sterk geïntegreerd transportsysteem ontstaat waarbij modaliteiten elkaar zo veel mogelijk kunnen vervangen, de volle breedte van het transportsysteem wordt benut en sprake zal zijn van naadloze overgangen tussen de modaliteiten. Het goederenvervoer moet daarvoor efficiënt georganiseerd zijn (lage kosten, snel, met minimale obstakels en geborgde goede bereikbaarheid) en aansluiten bij de (hoge) verwachtingen van verladers en andere opdrachtgevers. Binnen dit geïntegreerde

¹⁶ Ministerie van lenW, Kamerbrief over proces en uitwerking Coalitieakkoord lenW, februari 2022, Kamerstuk 35 925 XII, nr. 78.

¹⁷ Ministerie van lenw, Goederenvervoeragenda, juli 2019, bijlage bij Kamerstuk 34 244, nr. 2

transportsysteem zal de modal shift een centraal sturingsmechanisme kunnen zijn. Verdere uitwerking hiervan zal landen in de herijking van de Goederenvervoeragenda en de Mobiliteitsvisie.¹⁸

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
M.G.J. Harbers

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat,
V.L.W.A. Heijnen

¹⁸ Ook in andere beleidsbrieven, zoals de Toekomst Binnenvaart, wordt deze uitwerking opgenomen.