

Vergaderjaar 2023–2024

34 244

Logistiek en goederenvervoer

Nr. 10

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

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 20 maart 2024

Voortbouwend op de Goederenvervoeragenda 2019¹ is de afgelopen jaren ingezet op een duurzaam, efficiënt en veilig goederenvervoersysteem. Het perspectief is hierbij verschoven van modaliteitsgericht beleid naar integraal en multimodaal goederenvervoerbeleid. Daarbij is de afgelopen jaren gefocust op de volgende prioriteiten: integrale corridors, duurzaam goederenvervoer, stadslogistiek en digitaal transport. Tijdens het Commissiedebat Goederenvervoer van 13 april 2023 is de stand van zaken en huidige inzet op multimodaal goederenvervoer met u gedeeld² en is een herijking van de Goederenvervoeragenda aangekondigd met daarin acties voor de komende vijf jaar.

Goederenvervoer en logistiek heeft de afgelopen jaren – boven op de al bestaande uitdagingen – te maken gekregen met nieuwe uitdagingen en ontwikkelingen. Denk hierbij aan het achterblijvend beheer en onderhoud van de verschillende netwerken, laagwaterproblematiek, de stikstofcrisis en de toenemende geopolitieke spanningen. Tegelijkertijd is er schaarste in onder andere middelen, capaciteit op onze infrastructurele netwerken, personeel en fysieke ruimte. Het lijkt onafwendbaar dat deze schaarste in de toekomst steeds vaker, of zelfs structureel, nijpend wordt. Dit maakt dat er scherpere keuzes nodig zijn, ook in het goederenvervoer. De herijking van de Goederenvervoeragenda is een eerste stap naar scherpere keuzes en verdere prioritering binnen het beleid voor goederenvervoer.

Door middel van deze brief geven wij als Minister en Staatssecretaris de hoofdlijnen van de herijkte Goederenvervoeragenda weer. Deze hoofdlijnen omvatten vernieuwde prioriteiten voor het goederenvervoerbeleid. In de komende maanden werken wij samen met de maatschappelijke omgeving deze hoofdlijnen uit tot een Actieagenda Goederenvervoer.

¹ Goederenvervoeragenda, Kamerstuk 34 244, nr. 2, 10 juli 2019.

² Inzet op integraal en multimodaal Goederenvervoerbeleid, Kamerstuk 34 244, nr. 6, 7 april 2023.

Deze Actieagenda Goederenvervoer wordt in het derde kwartaal van 2024 met uw Kamer gedeeld.

Bij de uitwerking tot een Actieagenda worden varianten van integrale bereikbaarheidsdoelen voor goederenvervoer betrokken. Deze zijn in het kader van het Programma Mobiliteitsvisie 2050 ontwikkeld.³ De kern van deze varianten wordt in deze brief gepresenteerd; in bijgevoegde rapportage worden de varianten nader uiteengezet. De varianten moeten inspireren tot keuzes omtrent te stellen doelen die vervolgens bepalend zijn voor de richting waarin de gestelde prioriteiten worden uitgewerkt tot een Actieagenda.

Het belang van goederenvervoer voor economie en samenleving

Het goederenvervoer is in de eerste plaats van belang voor de burger. Goederenvervoer zorgt voor de bevoorrading van de supermarkten, de winkels om de hoek en maatschappelijke voorzieningen als ziekenhuizen, scholen, musea en theaters. Ook het bezorgen van pakketjes en boodschappen aan de deur is goederenvervoer.

Goederenvervoer is daarnaast van belang voor veel industriële en verwerkende bedrijven. Goederenvervoer is essentieel om grondstoffen en halffabricaten geleverd te krijgen voor hun productieprocessen en om de producten vervolgens naar afnemers te vervoeren. Zonder goederenvervoer geen omzet, en daarmee ook geen toegevoegde waarde en werkgelegenheid. Zo bezien is goederenvervoer ook belangrijk voor de burger als werknemer van deze bedrijven.

Het voorgaande laat ook zien dat goederenstromen van elkaar afhankelijk zijn: bedrijven opereren in complexe ketens van productie en consumptie, waarbij de productie van het ene bedrijf de input vormt voor het andere dat uiteindelijk een product voortbrengt voor de consument. De schaal van deze ketens varieert van lokaal tot intercontinentaal. En voor een klein land als Nederland betekent dit al gauw een afhankelijkheid van import- en exportstromen. Ook doorvoer kan dan van belang zijn: grondstoffen die via onze zeehavens naar verwerkend bedrijfsleven over de grens worden doorgevoerd, kunnen vervolgens leiden tot de import van daarmee voortgebrachte halffabricaten die van belang zijn voor producten van Nederlandse bedrijven.

In de toekomst blijft goederenvervoer het smeermiddel voor het functioneren van onze maatschappij. Toekomstige uitdagingen zullen gepaard gaan met nieuwe goederenstromen. In de energietransitie zullen andere energiedragers, zoals waterstofdragers als ammoniak en vloeibare, organische waterstofdragers (LOHC's), vervoerd moeten worden met andere eisen aan veiligheid en duurzaamheid. De overgang naar een circulaire economie zal gepaard gaan met andere vervoersstromen, met name retourstromen naar verwerkingseenheden die herwonnen grond- en hulpstoffen naar nieuwe afnemers zullen vervoeren. Uitdagingen liggen ook op het gebied van de schaarse ruimte en tekorten aan personeel door vergrijzing en door achterblijvende interesse bij studenten voor opleidingen in de logistieke sector. Ook het maatschappelijk draagvlak voor logistieke activiteiten is een aandachtspunt. En tot slot ligt er een opgave om zowel de groei van het goederenvervoer als die van het personenvervoer eerlijk te verdelen over de beperkt beschikbare capaciteit op netwerken.

³ Uitwerking bereikbaarheidsdoelen Programma Mobiliteitsvisie 2050, Kamerstuk 31 305, nr. 439, 18 december 2023.

Goederenvervoer en de kwaliteit van de leefomgeving

Goederenvervoer komt fysiek tot uitdrukking in verkeer over onze netwerken: vrachtwagens over de weg, goederentreinen op het spoor, schepen op onze rivieren en kanalen en vloeibare stoffen door buizen. Tezamen met het reizigersverkeer over deze netwerken legt dit beslag op de leefomgeving. Verkeer, en dus ook goederenvervoer, gaat gepaard met emissies, geluidsoverlast, trillinghinder en veiligheidsrisico's (met name bij vervoer van gevaarlijke stoffen). Voor de netwerken waarover het verkeer plaats vindt en de terminals en distributiecentra waar goederen worden op- en overgeslagen, is ook ruimte nodig. Dit behoeft specifieke aandacht, bijvoorbeeld door in te zetten op clustering. Momenteel wordt hier in de gezamenlijke, landelijke beleidslijn «Grip op grootschalige bedrijfsvestigingen»⁴ uitwerking aan gegeven.

Dit alles betekent dat goederenvervoer van invloed is op de kwaliteit van de leefomgeving. In termen van brede welvaart moet daarom gezocht worden naar een goede balans tussen het belang van goederenvervoer voor het functioneren van onze maatschappij enerzijds en het belang van een goede kwaliteit van de leefomgeving anderzijds. Programma Mobiliteitsvisie geeft met het agenderen van bereikbaarheidsdoelen een aanzet om te komen tot de hiervoor benodigde transparante afweging.

Focus op bereikbaarheid

Met de herijking van de Goederenvervoeragenda maken we de stap van mobiliteitsgericht beleid naar bereikbaarheidsbeleid, aansluitend bij de Mobiliteitsvisie. Transport is geen doel op zich. Met de focus op bereikbaarheid wordt niet de verplaatsing zelf, maar het doel van de verplaatsing van goederen centraal gesteld. Dit goederenvervoer staat daarmee ten dienste van maatschappelijke en economische functies. Oftewel de mate waarin consumenten, bedrijven en instellingen in staat zijn om de door hen gewenste goederen binnen bepaalde tijd, kosten en moeite te kunnen ontvangen en/of leveren.

Een belangrijk begrip hierbij is leveringszekerheid. Leveringszekerheid betekent dat goederen steeds op het juiste moment op de juiste plaats beschikbaar moeten zijn om gebruikt te kunnen worden bij bedrijven, instellingen en consumenten. Wat dat juiste moment is, verschilt van het ene tot het andere goed. Daarbij spelen ook aspecten in het logistieke proces een rol, zoals voorraadvorming en de organisatie van opeenvolgende schakels in ketens van productie en consumptie. Ook is er verschil in de consequenties als een goed niet tijdig beschikbaar is. Voor medicijnen ligt dit anders dan voor Schroefjes. Er is daarom altijd een zekere mate van leveringszekerheid nodig om onze samenleving en economie draaiende te houden. Bereikbaarheid van goederen betekent dat voldoende leveringszekerheid voor maatschappelijke en economische functies wordt geborgd. Dat is niet vanzelfsprekend. Schaarste in ruimte, personeel, middelen vraagt om scherpe keuzes over welke mobiliteit op welke plaats en tijd mogelijk is. Leidend hierbij is de betrouwbaarheid en beschikbaarheid van onze netwerken.⁵

⁴ Landelijke, gezamenlijke beleidslijn Grip op grootschalige bedrijfsvestigingen, Kamerstuk 34 682, nr. 182, 15 december 2023.

⁵ Basiskwaliteitsniveau RWS-Netwerken, Kamerstuk 29 385, nr. 119, 17 maart 2023.

Varianten van integrale bereikbaarheidsdoelen voor goederenvervoer

In het kader van de Mobiliteitsvisie wordt toegewerkt naar het formuleren van integrale bereikbaarheidsdoelen. De (toenemende) schaarste in middelen, ruimte, capaciteit op onze netwerken en personeel maken het noodzakelijk dat er scherpere keuzes gemaakt worden in welke mobiliteit, op welke plaats en tijd mogelijk is. Bereikbaarheidsdoelen dragen bij aan het maken van deze keuzes. Voor goederenvervoer is – net als voor nationaal personenvervoer – gekeken naar drie varianten van bereikbaarheidsdoelen. Deze varianten geven drie verschillende uitersten aan om naar de bereikbaarheid van goederen te kijken. In bijgevoegde rapportage zijn de varianten nader onderbouwd.

Variant 1: Basisniveau van bereikbaarheid

Deze variant gaat uit van een basisniveau van bereikbaarheid, waarbij het borgen van de levering van vitale en/of essentiële goederen prioriteit krijgt. De overheid moet ervoor zorgen dat de bereikbaarheid van een zodanig niveau is dat marktpartijen ten minste in staat zijn om goederen die van vitaal of essentieel (economisch) belang zijn, binnen een bepaalde tijd en tegen een redelijke prijs te leveren. Wat vitaal of essentieel is, zal niet altijd makkelijk te bepalen zijn, maar te denken valt aan goederen als medicijnen, voedsel, brandstoffen en militair materieel. Ook is de logistiek voor deze goederen niet altijd af te scheiden van die voor andere goederen: ze kunnen in dezelfde container zitten of in hetzelfde schip in Nederland aankomen.

Variant 2: Maximaliseren van bereikbaarheid binnen brede welvaart

Deze variant gaat uit van het – binnen de grenzen van publieke kaders – maximaal faciliteren van de behoeften aan levering van goederen die vanuit allerlei maatschappelijke en economische processen komen. De overheid zorgt ervoor dat de bereikbaarheid van goederen in zijn algemeenheid verbeterd wordt door samen met marktpartijen in de logistiek de grootste knelpunten in het goederenvervoersysteem zo veel als mogelijk aan te pakken. In deze variant wordt zo min mogelijk gestuurd, maar is de essentie dat de vraag naar goederen van bedrijven, instellingen en consumenten en de daarvoor benodigde bereikbaarheid zo efficiënt mogelijk gefaciliteerd wordt. Dit gebeurt met inachtneming van de externe effecten: veiligheid, gezondheid, klimaat en natuur moeten zo veel mogelijk verbeteren. Hier ligt overigens ook een verantwoordelijkheid voor marktpartijen.

Variant 3: Bereikbaarheid voor de kracht van elke regio

Deze variant gaat uit van het faciliteren van behoeften aan de levering van goederen die voortkomen uit regionale ontwikkeling. Door de bereikbaarheid te richten op de economische en/of maatschappelijke structuur van een regio richt de leveringszekerheid zich op die goederen die voor het functioneren van de regio het belangrijkste zijn. Binnen Nederland zijn diverse regionale (economische) clusters te onderscheiden. Deze clusters kennen alle eigen kenmerken en daardoor ook een specifieke vraag naar goederenvervoer. De overheid richt het bereikbaarheidsbeleid op voldoende beschikbaarheid van vervoersmogelijkheden van goederen voor deze (economische) clusters. Consequentie hiervan is dat er per regio verschillend gestuurd wordt op de bereikbaarheid van goederen passend bij de (economische) kracht van de regio.

Afwegen van varianten

De gepresenteerde varianten zijn uitersten en daarmee geen concrete doelstellingen waaruit gekozen zou moeten worden. Zo zal het maximaal faciliteren van goederenvervoer in de toekomst gaan knellen. Er dient minstens rekening gehouden te worden met de grenzen van het mobiliteitssysteem (zoals de grenzen aan de capaciteit van netwerken) en publieke kaders voor gezondheid en leefomgeving, veiligheid en klimaat (variant 2). Keuzes zijn nodig ten aanzien van het type goederen dat we stimuleren of de gebieden waarvan we bereikbaarheid voor goederen willen behouden of vergroten (variant 1 en 3). De varianten zijn daarom – conform Mobiliteitsvisie – bedoeld als inspiratiebron voor het maatschappelijke debat over de vormgeving van ons toekomstige beleid voor bereikbaarheid. Omdat voor personenvervoer vergelijkbare varianten zijn geïdentificeerd, wordt het mogelijk om het debat breed te voeren, dilemma's geïntegreerd te benaderen en zo te komen tot een zorgvuldige afweging van de (on-) mogelijkheden van bereikbaarheidsdoelen voor goederenvervoer in ons land en de wijze waarop dat zo mogelijk kan plaatsvinden. Daarbij kan ook sprake zijn van een combinatie van de geschetste varianten. Bij die afweging is het ook van belang in beeld te brengen welke mogelijkheden er zijn om op die bereikbaarheidsdoelen te sturen. Gegeven het sterkere private en internationale karakter van goederenvervoer zal dit sturingspotentieel naar verwachting beperkter zijn dan bij nationaal personenvervoer.

Gebiedsgerichte casussen

Om te oefenen met de praktische toepassing van bereikbaarheidsdoelen wordt in samenwerking met medeoverheden in drie concrete gebiedsgerichte casussen gewerkt met de verschillende varianten voor de doelen. De casussen hebben twee doelen: (1) het verder inhoudelijk ontwikkelen van de varianten aan de hand van toetsing in de gebiedscasussen; en (2) het uitwerken van de wijze van samenwerking met lokale en regionale medeoverheden en stakeholders bij het toepassen van bereikbaarheidsdoelen in het beleid. Daarbij is het van belang dat bereikbaarheidsdoelen voor personenvervoer en goederenvervoer gelijktijdig worden uitgewerkt en vastgesteld. Alleen zo komen onderlinge fricties, mogelijke uitruil van belangen en risico's van verdringing naar boven. De drie gebiedsgerichte casussen worden in het Programma Mobiliteitsvisie zo gekozen dat zowel de bereikbaarheidsdoelen voor het goederenvervoer als die voor het personenvervoer gelijkwaardig onderdeel zijn van deze exercitie. De casussen moeten zo additionele informatie opleveren over de haalbaarheid van te stellen integrale bereikbaarheidsdoelen voor goederenvervoer (en personenvervoer).

Prioriteiten voor het goederenvervoer

De herijking van het beleid voor goederenvervoer bouwt voort op de hiervoor geschetste varianten van integrale bereikbaarheidsdoelen. Dit betekent ook een zoektocht naar de beleidsinstrumenten om het uit dit debat resulterende doel te realiseren. Daarbij moeten de volgende vier prioritaire thema's ten minste aan de orde komen.

1. Multimodaal

Of het nu om spoor, weg, binnenvaart, kustvaart, buisleiding of luchtvracht gaat, elke modaliteit levert – zoals de Mobiliteitsvisie stelt – een eigen bijdrage aan het multimodale goederenvervoersysteem. Binnen dit systeem wordt elke modaliteit op de eigen kracht ingezet: de juiste modaliteit op de juiste plaats en tijd. Modaliteiten zijn ook efficiënt en

effectief met elkaar verbonden: in fysieke zin met terminals in zeehavengebieden en in het achterland waar op- en overslag plaatsvindt, in virtuele zin met digitale systemen waarin uitwisseling van informatie plaatsvindt. Dat vergt dat de overheid zorgt voor een eerlijke en transparante marktoordening met de juiste prikkels om het systeem efficiënt, duurzaam, veilig en innovatief te houden. Bijvoorbeeld door internalisering van externe kosten, beprijzing en/of actieve stimulering, zoals via de Modal Shift subsidie.

In de eerste plaats vraagt dat een aanpak gericht op het oplossen van (systeem-) knelpunten, zoals nu plaatsvindt in het Hands-on Modal Shift programma, en op de versterking van multimodale knooppunten en corridors, zoals momenteel gebeurt binnen de Goederenvervoercorridors Oost, Zuidoost en Zuid. Ook gaat het om de aansluiting van de landelijke corridors en netwerken op de netwerken in de buurlanden. In dat verband is de gewijzigde TEN-T-verordening van belang. Deze vergt dat in samenspraak met de Europese coördinatoren van de corridors wordt samengewerkt en dat gewerkt wordt aan een nationaal netwerk van multimodale terminals. Verder heeft de Europese Commissie voorstellen gedaan om de Richtlijn Gecombineerd Vervoer te moderniseren om zo meer intermodaal vervoer mogelijk te maken.

In de tweede plaats vergt dit gerichte beleidsinzet voor elke modaliteit. Voor het wegvervoer dat ook in de toekomst een groot aandeel in het systeem zal behouden, wordt het Toekomstperspectief Automobility betrokken bij het uitwerken van het beleid voor het goederenvervoer over de weg met onder meer aandacht voor kansrijke innovaties ter versterking van netwerkprestaties en doelmatigheid. Daarbij gaat het niet alleen om het vervoer over (middel-) lange afstanden, maar ook om vervoer nabij zoals duurzame stadslogistiek (met hubs in of nabij stedelijke agglomeraties). Voor het spoorvervoer wordt gewerkt aan een Toekomstbeeld voor het spoorgoederenvervoer; recent is een eerste uitwerking aan de Kamer gezonden. Het luchtvrachtbeleid is gericht op optimalisering van de vrachtafhandeling en bevordering van de netwerkqualiteit op Schiphol. De binnenvaart is aan de slag met de Toekomstvisie Binnenvaart; recent is de actie agenda aan de Kamer aangeboden. Het havenbeleid (Havennota 2020–2030) richt zich op het behouden en versterken van de krachtige positie van de Nederlandse zeehavens waaronder mainport Rotterdam. Met de ontwikkelperspectieven voor de verschillende NOVEX havengebieden wordt ingezet op de ruimtelijke ontwikkeling van de zeehavens in samenhang met de nota Ruimte. En voor buisleidingen heeft de Minister recent uw Kamer een beleidskader toegezonden.

2. Duurzaam en leefbaar

Vervoer van goederen gaat – net als vervoer van personen – gepaard met effecten op de leefomgeving. Verkeer zorgt voor schadelijke emissies, geluidsoverlast, trillingen en veiligheidsrisico's; onderwerpen die onderdeel zijn van de Brede Welvaart zoals deze in de Mobiliteitsvisie wordt uiteengezet. Het is onze ambitie om de gevolgen van goederenvervoer op de leefomgeving zoveel mogelijk te beheersen en waar mogelijk te beperken: goederenvervoer moet conform de Mobiliteitsvisie plaats vinden binnen publieke kaders. In haar visie op de toekomst van het spoorgoederenvervoer heeft de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat daarvoor de principes «people» en «planet» (naast «profit») geïntroduceerd. Deze principes, die aansluiten bij het Brede Welvaartsbegrip in de Mobiliteitsvisie, willen we voor het gehele goederenvervoersysteem hanteren.

De ambities voor duurzaam goederenvervoer zijn uitdagend: met de «Green Deal» heeft de Europese Commissie de lat hoog gelegd, ook voor Nederland. Om in 2050 klimaatneutraal te zijn moeten de aan transport gerelateerde emissies in dat jaar beperkt worden tot 90 procent van het niveau in 1990. Het gaat daarbij om veranderen, verminderen en verduurzamen: het terugdringen van met name CO₂- en stikstofuitstoot. Onderdeel van de realisatie van deze ambitie is het streven naar een emissievrij vrachtwagenpark in 2050.⁶ Het streven is ook om de zee- en binnenvaart rond 2050 klimaatneutraal te laten zijn. Door het aangescherpte internationale en nationale beleid zullen duurzamere brandstoffen steeds meer toegepast gaan worden en zal walstroom in de zeevaart worden ingezet.

Het gaat echter niet alleen om verduurzaming van het goederenvervoersysteem. Het gaat ook om de bijdrage die goederenvervoer levert aan de transitie, zoals de energietransitie en de transitie naar een circulaire economie. Zoals hiervoor aangegeven zullen deze transitie andere – en mogelijk meer – goederenstromen betekenen en daarmee de uitdagingen aan een duurzaam en leefbaar goederenvervoersysteem vergroten. Hoewel dit vraagstukken zijn met vaak nog grote onzekerheden, is het cruciaal om hier de komende vijf jaar stappen in te zetten.

Innovatie is cruciaal om de effecten van goederenvervoer op de leefomgeving te beperken en zo de kwaliteit van de leefomgeving te versterken. Nieuwe technologie in hardware, software en orgware moet helpen om emissies te verminderen, trillingen te beperken, geluidsproductie te minimaliseren en meer veiligheid te borgen. Daarnaast biedt automatisering op de lange termijn expliciete kansen.

Speciale aandacht is nodig voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. Deze stoffen zijn nodig voor de productie van allerlei materialen die u en ik elke dag gebruiken: brandstof of batterijen voor onze auto's, de verf op onze kozijnen en allerlei medische toepassingen. De transitie naar een circulaire economie kan het gebruik van deze stoffen verminderen, maar – eventueel in gerecyclede vorm – niet wegnemen. De energietransitie kan vergen dat het vervoer van bepaalde gevaarlijke stoffen juist zal toenemen. Het is dan ook van belang dat het goederenvervoersysteem zodanig is ingericht dat veilig en verantwoord vervoer van deze stoffen mogelijk blijft. Het wetgevend kader dat de veiligheid van dit vervoer reguleert, wordt gevormd door internationale verdragen die van toepassing zijn op het vervoer van gevaarlijke stoffen. In Nederland geldt bovendien het kader voor de risicoverantwoording daarvan, het zogenoemde Basisnet. Voor de zomer wordt uw Kamer door de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat geïnformeerd over een robuuster Basisnet.

3. Veerkrachtig

Veerkracht verwijst naar het vermogen van en de snelheid waarmee het goederenvervoersysteem in staat is om met (ernstige en/of vaker optredende) verstoringen om te gaan en daarmee voldoende leveringszekerheid te bieden. In de afgelopen jaren hebben verstoringen, zoals de Coronacrisis, de droogteproblematiek, de oorlog in Oekraïne, de blokkade van het Suez-kanaal, aangetoond dat het systeem op zich voldoende robuust is. Zonder scherpe keuzes zal dat in de toekomst echter geen gegeven zijn. Het is goed om na te denken hoe het systeem nog beter kan inspelen op mogelijk nieuwe verstoringen, ook als het gaat om cybercri-

⁶ Verduurzaming vrachtwagens, Kamerstuk 31 305, nr. 428, 29 augustus 2023.

minaliteit. Het is van belang om juist bij verstoringen de leveringszekerheid van goederen voldoende te borgen.

Verstoringen kunnen ook betrekking hebben op infrastructuurnetwerken. Idealiter moet een goederenvervoersysteem met dergelijke gevallen om kunnen gaan. Een belangrijke voorwaarde daarvoor is dat de infrastructuur op orde is. Momenteel lopen we steeds vaker tegen de grenzen van onze netwerken aan. Vanwege de grote en complexe instandhoudingsopgave, is vorig jaar⁷ een basiskwaliteitsniveau (BKN) vastgesteld voor het hoofdwegennet, het hoofdvaarwegennet en het hoofdwatersysteem en werken we dit jaar aan een BKN voor de hoofdspoorweginfrastructuur. Met het BKN wordt een stabiel langjarig en robuust onderhoudsniveau voor de infrastructuurnetwerken nagestreefd.

Veerkracht gaat ook over de betekenis van goederenvervoer voor strategische autonomie. In de brief van mei 2023 over de kabinetsaanpak van Strategische Autonomie is aangegeven dat het verminderen van risicovolle strategische afhankelijkheden van bijvoorbeeld grondstoffen of energie van cruciaal belang is. In de herijking van de Goederenvervoeragenda zal hier nader op ingegaan worden.

4. Digitaal

Digitale uitwisseling van data wordt steeds belangrijker in ons dagelijks leven. Zo ook voor goederenvervoer: voor een efficiënt, duurzaam, veilig en veerkrachtig goederenvervoersysteem is digitalisering randvoorwaardelijk. In 2018 is ingezet op de Digitale Transport Strategie welke in de Goederenvervoeragenda van 2019 als één van de vier prioriteiten is benoemd. Inmiddels zijn daarvoor een aantal initiatieven in gang gezet, waaronder de Digitale Infrastructuur Logistiek (met steun van het Nationaal Groeifonds).

Digitalisering biedt veel mogelijkheden. Zo draagt papierloos transport bij aan het verbeteren en verduurzamen van logistieke processen. Wettelijk verplichte informatie over vracht, transportmiddelen en personen wordt voor alle modaliteiten te allen tijde digitaal uitgewisseld met de overheid (bijvoorbeeld met ILT en CBS). Door middel van de Basis Data Infrastructuur (BDI) en andere gestandaardiseerde vormen van data delen worden partijen gestimuleerd om naadloos data te delen tussen alle deelnemers in de logistieke keten. Belangrijk aandachtspunt daarbij is de weerbaarheid van digitale systemen voor cybercriminaliteit.

Ook Europees wordt gewerkt aan verdere digitalisering. De inrichting van de «electronic Freight Transport Information» (eFTI) moet ervoor zorgen dat Europees een elektronische vrachtbrief kan worden gehanteerd. Dit komt in de plaats van allerlei papieren vrachtbrieven, waardoor ook het toezicht op het goederenvervoer verbeterd kan worden. Ook wordt het Maritime Single Window ingericht waardoor zeetransport beter kan aansluiten op landtransport.

Samen werken aan beleid voor goederenvervoer

Bovenstaande prioriteiten en, in samenhang daarmee het debat over bereikbaarheidsdoelen voor goederenvervoer, worden door het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat opgepakt. Dat doet het ministerie in samenspraak met medeoverheden, het bedrijfsleven, maatschappelijke organisaties en kennisinstellingen. Dit is ook in lijn met de Mobiliteitsvisie: het beleid samen met belanghebbenden vormgeven.

⁷ Basiskwaliteitsniveau RWS-Netwerken, Kamerstuk 29 385, nr. 119, 17 maart 2023.

Samenwerking vindt nu al plaats. Zo wordt in het Programma Goederenvervoercorridors samengewerkt met de havenbedrijven van Rotterdam, Amsterdam, North Sea Port en Moerdijk, de Topsector Logistiek en de provincies Noord-Holland, Zuid-Holland, Gelderland, Noord-Brabant, Zeeland en Limburg. In dit programma wordt het gebruik van de goederenvervoercorridors Oost, Zuidoost en Zuid verder geoptimaliseerd. Een ander voorbeeld is de Topsector Logistiek, waarin samengewerkt wordt met het bedrijfsleven en kennisinstellingen om (toepassingsgerichte) innovatie en onderzoek te realiseren. Ook betrekken we de Logistieke Alliantie, een netwerk van een groot aantal Nederlandse organisaties in handel en logistiek. Verder wordt met maatschappelijke organisaties gesproken om te bezien hoe de kwaliteit van de leefomgeving ten minste behouden en zo mogelijk verbeterd kan worden. Samenwerking wordt ook gezocht in overlegtafels: naast de al langer bestaande Spoorgoederentafel zijn recent ook de Binnenvaarttafel en het Platform Spoorgoederenvervoer en Leefomgeving van start gegaan. Daarnaast wordt ook in EU- en mondiaal verband samengewerkt; in EU-verband bij de invulling van de Europese ambities ten aanzien van Greening Freight, in mondiaal verband binnen organisaties als UN ECE, ICAO en IMO.

Samenwerken doen we ook binnen het Rijk, met deze herijking sluiten we bijvoorbeeld nadrukkelijk aan bij de perspectiefbrief van het Ministerie van Economische Zaken en Klimaat⁸. Om beter zicht te krijgen op de economische ontwikkelingen richting 2050 wordt door EZK een Ruimtelijk Economische Verkenning 2050 opgesteld, die medio 2024 gereed is. In het vervolgt raject richting een Actieagenda Goederenvervoer zal aandacht zijn voor concrete interdepartementale verbinding met aanpalende verkenningen, visies en nota's.

Vervolgproces

Parallel aan het traject van de Mobiliteitsvisie zal de komende maanden gewerkt worden aan de verdere uitwerking van de Actieagenda Goederenvervoer.

Daarbij wordt voor de afweging van integrale bereikbaarheidsdoelen toegewerkt naar een beslisdocument voor het nieuwe kabinet, waarin de verzamelde beleidsinformatie voor zowel goederen- als personenvervoer gepresenteerd wordt en op basis waarvan een integrale afweging kan plaatsvinden.

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

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

⁸ Perspectief op de Nederlandse economie: Innovatief, duurzaam, sterk en welvarend. Kamerstuk 33 009, nr. 131, 30 juni 2023.