Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

Goederenvervoeragenda

Agenda voor een robuust, efficiënt en duurzaam transportsysteem



Goederenvervoeragenda

Agenda voor een robuust, efficiënt en duurzaam transportsysteem

Inhoud

1. **Inleiding** 5

2. **Goederenvervoer en het logistieke systeem** 6
   - 2.1 Het belang van goederenvervoer en logistiek 6
   - 2.2 Uitdagingen voor de toekomst 6
   - 2.3 Een gezamenlijke lange termijnambitie 8

3. **Prioritaire thema's en doelstellingen** 10
   - 3.1 De rol en inzet van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat 10
   - 3.2 Aansluiting bij het bestaande goederenvervoerbeleid 10
   - 3.3 De prioritaire thema's 11
   - 3.4 Doelstellingen voor goederenvervoer en logistiek 12

4 **Uitwerking prioritaire thema's** 13
   - 4.1 Digitaal transport 13
   - 4.2 Duurzaam goederenvervoer en logistiek 14
   - 4.3 Duurzame en efficiënte stadslogistiek 15
   - 4.4 Integrale goederencorridors 17

5. **De actieagenda goederenvervoer en logistiek** 19
   - 5.1 Digitaal transport 19
   - 5.2 Integrale goederencorridors 21
   - 5.3 Financiële paragraaf 22

Bijlage 1: Overzicht lopende en recente beleidsprojecten Goederenvervoer en logistiek 23

1. Inleiding

Succesvol nationaal en internationaal ondernemen in Nederland valt of staat met een kwalitatief hoogwaardige logistieke dienstverlening. Met het opslaan, overslaan, aan- en afvoeren van grondstoffen, halffabricaten en eindproducten, van en naar binnen- en buitenland, vormen goederenvervoer en logistiek een belangrijke pijler van de Nederlandse economie. De logistiek draagt voor € 65 miljard bij aan het bruto nationaal product en is goed voor circa 673.000 banen[1]. Mondiaal neemt de Nederlandse logistiek een vooraanstaande positie in. Met slechts 0,25% van de wereldbevolking verzorgt Nederland 3,7% van de totale wereldhandel. In de internationale vergelijking van de logistieke systemen staat Nederland op een zesde plaats en wat betreft de kwaliteit van de infrastructuur zelfs op een vierde plaats.[2]

Het Nederlandse bedrijfsleven heeft mede dankzij ons sterke logistieke systeem een goede uitgangspositie om in Europa en mondiaal een belangrijke rol te blijven spelen. Dit is echter niet gegarandeerd. De toenemende internationale concurrentie, de ontwikkeling van een Zijderoute vanuit China en de aanhoudende onzekerheden rond de Brexit hebben vergaande gevolgen voor de goederenstromen, de positie van onze mainports en de rol van goederenvervoer en logistiek daarbij. Ontwikkelingen als klimaatverandering, circulaire economie en automatisering en digitalisering stellen het logistieke systeem voor grote uitdagingen, maar brengen ook kansen met zich mee.

Dit document schetst de agenda voor een robuust, efficiënt en duurzaam transportsysteem. Hiermee wordt de Nederlandse goederenvervoer en logistieke sector in staat gesteld z'n vooraanstaande internationale concurrentiepositie te behouden en zo mogelijk te versterken en kunnen onze handels-, productie-, overslag- en vervoersbedrijven op een duurzame wijze hun rol als pijler van de economische groei en welvaart blijven spelen. De agenda richt zich daarbij op het binnenlandse goederenvervoer en het continentale transport naar het Europese achterland via weg, water, spoor en buisleiding. Het intercontinentale transport van goederen via de zeevaart en de luchtvaart is daaraan verbonden via de zeehavens en mainport Schiphol. De Goederenvervoeragenda borgt op deze wijze de samenhang met de strategische Havennota en de Luchtvaartnota die later zullen verschijnen. Het continentale goederenvervoer via de lucht of via de kustvaart ('short sea') wordt in de Goederenvervoeragenda meegenomen vanuit het perspectief van corridorontwikkeling en multimodaliteit.

Met de Goederenvervoeragenda brengt het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat tegelijkertijd een nieuwe samenhang in het goederenvervoerbeleid, waarbij het perspectief verschuift van *modaliteits*gericht beleid naar integraal en multimodaal *mobiliteits*gericht beleid. Daarmee geeft de Goederenvervoeragenda invulling aan de inzet hierop in het huidige regeerakkoord en de Schets Mobiliteit naar 2040[3].

De Goederenvervoeragenda sluit aan op de lopende beleidsinitiatieven voor goederenvervoer en logistiek. Deze initiatieven hebben veelal een focus op specifieke modaliteiten en infrastructuurnetwerken. Met de Goederenvervoeragenda stelt het ministerie de prioriteiten voor het integrale mobiliteitsbeleid voor goederenvervoer en logistiek.

Tot slot presenteert de Goederenvervoeragenda een actieagenda met de uitwerking van een eerste reeks acties. Aanvullende acties volgen in een later stadium. De uitwerking van de acties vindt plaats in samenwerking met medeoverheden en met het bedrijfsleven, vertegenwoordigd door de Logistieke Alliantie en de Topsector Logistiek. De agenda krijgt op deze wijze het karakter van een voortrollende actieagenda. De gesprekken met de medeoverheden over de benodigde prioritaire acties zullen in MIRT-verband plaatsvinden.

[1] CBS 2017
[2] Wereldbank, Logistic performances index 2018
[3] Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, Schets Mobiliteit naar 2040, juni 2019

2. Goederenvervoer en het logistieke systeem

2.1 Het belang van goederenvervoer en logistiek

De Nederlandse economie kenmerkt zich als een netwerkeconomie met onderling sterk verbonden bedrijven. Productie, bevoorrading en distributie van goederen en diensten vinden in belangrijke mate binnen het netwerk plaats. Via het netwerk staan ondernemers in contact met een groot aantal (internationale) partijen. Binnen deze netwerken speelt het goederenvervoer en de logistiek een cruciale, faciliterende rol. Door de bevoorrading, distributie van producten, warehousing, just-in-time levering en andere logistieke diensten stelt het goederenvervoer- en logistieke systeem verladers en andere netwerkpartners in staat zich op de eigen corebusiness te concentreren. Een goed functionerend goederenvervoer- en logistiek systeem geldt dan ook als basisvoorwaarde voor een goed functionerende netwerkeconomie. Met de verdergaande integratie van de Europese economie zal deze faciliterende rol naar verwachting alleen maar in belang toenemen.

Nederland beschikt over een sterk en kwalitatief hoogstaand logistiek systeem. Met de mainports Rotterdam en Schiphol en aansluitingen op de Trans-Europese transportnetwerken (TEN-T) geldt Nederland als de 'gateway to Europe' voor goederenvervoer. Dit wordt versterkt door een op goederenvervoer ingericht netwerk van hoofdverbindingen in Nederland. Onze binnenvaartvloot is verreweg de grootste van Europa en de waterwegen naar het achterland ontsluiten belangrijke markten in het buitenland. Nederlandse bedrijven lopen vaak voorop bij het doorvoeren van technologisch logistieke vernieuwingen, zoals autonoom varen en rijden. De Nederlandse weginfrastructuur zorgt voor kwalitatief zeer goede nationale en internationale verbindingen. Het spoorgoederenverkeer onderscheidt zich met de Betuweroute als een exclusieve goederenvervoerspoorlijn. Luchtvracht versterkt de netwerkfunctie van Schiphol en maakt door het meenemen van vracht in de 'belly' van passagierstoestellen bepaalde verbindingen rendabel[4].

[4] De luchtvracht speelt daarbij in op specifieke high-added-value groepen bederfelijke en tijdkritische goederen zoals bloemen, zeer waardevolle goederen, farmaceutische producten en levende dieren.

2.2 Uitdagingen voor de toekomst

De sterke positie van het Nederlandse logistieke systeem is echter niet voor de toekomst gegarandeerd. De volgende ontwikkelingen zorgen voor een aantal belangrijke uitdagingen:

- *De automatisering en digitalisering van het goederenvervoer en de logistiek*
  Technologische vernieuwingen, met name automatisering en digitalisering, kunnen goederenvervoer en logistiek efficiënter maken. Dit is noodzakelijk voor het behoud van de concurrentiepositie, maar vergt ook aanpassingsvermogen van de sector. Verdergaande digitalisering kan administratieve regeldruk en operationele kosten beperken en maakt een makkelijkere uitwisseling van informatie tussen marktpartijen mogelijk, waardoor efficiëntere logistieke ketens kunnen worden gerealiseerd. Tegelijkertijd gaat dit gepaard met een vraag naar minder, maar wel hoger opgeleide arbeidskrachten. Ook andere innovaties als 3D-printing, online shoppen en blockchain technologieën vragen in de toekomst de nodige aanpassingen van de organisatie van goederenvervoer en logistiek.

- *Verduurzaming van het transport*
  De afnemende beschikbaarheid van fossiele brandstoffen en een sterkere focus op reductie tot zero emissie van het transport dwingt de partijen in het logistieke systeem ertoe samen op zoek te gaan naar meer efficiency en andere energiedragers. Hierbij wordt zowel gekeken naar alternatieve herwinbare brandstoffen als naar de elektrificatie van het vervoer. De in Parijs en het Klimaatakkoord gemaakte afspraken over het terugdringen van de uitstoot van CO_2 versterken deze zoektocht.

  Daarnaast kent de sector een aantal stevige uitdagingen in de vorm van het terugdringen van de uitstoot van stikstofdioxide en fijnstof. In het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit worden al de nodige stappen gezet om de uitstoot van deze schadelijke stoffen onder de Europese grenswaarden terug te dringen. Ook de afspraken in het Klimaatakkoord met



betrekking tot emissieloze logistiek en het instellen van middelgrote zero-emissiezones in 30 tot 40 grotere steden leveren een belangrijke bijdrage aan de verdere verbetering van de luchtkwaliteit. Aanvullende afspraken over het verbeteren van de luchtkwaliteit zullen nog dit jaar in het een nieuw Schone Lucht Akkoord met de gemeenten worden vastgelegd[5]. Tenslotte zorgt de groei van de circulaire economie voor nieuwe goederenstromen. Tegelijkertijd zullen andere – meer traditionele – goederenstromen in omvang afnemen en op termijn zelfs kunnen verdwijnen. Het transportsysteem van de toekomst zal een dergelijke transitie naar meer circulaire goederenstromen moeten kunnen faciliteren.

- *Groeiende mobiliteit (personen en goederen) en drukte op de weg.* De toename van de goederen- en personenmobiliteit leidt tot extra belasting van het wegennet en extra congestie bij de toegangswegen tot de grotere steden en de mainports. Het grootschalig onderhoud aan bruggen en wegen in de komende jaren zal deze ontwikkeling versterken. Gelet op de trend van meer en zwaardere transporten leidt het groeiende vrachtvervoer bovendien tot fors hogere beheers- en onderhoudskosten van de weg. Tegelijkertijd is er nog wel capaciteit beschikbaar op het water, in buisleidingen en in beperkte mate op het spoor.

Innovatie in logistiek en goederenvervoer

In het goederenvervoer is wereldwijd een verschuiving gaande naar de ontwikkeling van een geïntegreerd logistiek systeem volgen het ACESSS-concept: automated, connected, emission-free, shared, safe, secure. Aansprekende voorbeelden zijn vrachtauto's die als in een treintje over de snelweg rijden (platooning), schepen die op afstand kunnen worden bestuurd (smart shipping) of de spoedeisende levering van medicijnen met onbemande luchtvaartuigen (drones) op bijvoorbeeld één van de Waddeneilanden. ICT speelt daarbij een centrale rol, bijvoorbeeld in de service logistiek, van callcenters, voorwaartse en retourlogistiek, nieuwe businessmodellen, ketenregie, financiering en facturering. Nederland wil als internationale logistieke speler van formaat voorop blijven lopen. Nederlandse bedrijven zijn vaak bij deze logistieke innovatietrajecten betrokken. Een mooi voorbeeld is de ontwikkeling van een track-and-tracing systeem voor zeecontainers in opdracht van de Rotterdamse haven.

[5] Kamerstukken TK 30175, nr. 325 d.d. 19-12-2018 en nr. 326 d.d. 21-1-2019

Figuur 1: Groeiscenario's goederenvervoer in Nederland naar modaliteit (zonder zeevaart)
Bron: RWS, NMCA Goederenvervoer integraal 2017, april 2017

Volumes in miljoen ton	2014	2030 laag	2040 laag	2030 hoog	2040 hoog
Weg	953	978	997	1.122	1.237
Spoor	41	54	62	61	78
Binnenvaart	350	379	395	411	450
Totaal	**1.345**	**1.411**	**1.454**	**1.594**	**1.764**

Index groei (2014 = 1,0)	2014	2030 laag	2040 laag	2030 hoog	2040 hoog
Weg	1,00	1,03	1,05	1,18	1,30
Spoor	1,00	1,31	1,51	1,48	1,88
Binnenvaart	1,00	1,08	1,13	1,17	1,28
Totaal	**1,00**	**1,05**	**1,08**	**1,19**	**1,31**

- *De toenemende concurrentie voor de Nederlandse positie als gateway to Europe.*
  Internationale ontwikkelingen als de Brexit, toenemend protectionisme met nieuwe handelsbarrières en de Chinese ambitie om eigen transportkanalen tot in Europa te bezitten[6] hebben een grote impact op de Europese handels- en transportstromen. Hoewel de concrete gevolgen ervan voor het logistieke systeem nog onbekend zijn, is duidelijk dat deze voor de Nederlandse positie binnen de Europese logistiek verstrekkend kunnen zijn.

Hiervoor genoemde ontwikkelingen en uitdagingen zullen in de loop van de komende jaren tot volle wasdom komen. Voor de transitie van fossiele naar herwinbare brandstoffen spreekt het Parijse klimaatakkoord over een verduurzamingsopgave met een looptijd tot 2050. De Brexit en het Chinese Zijderoute-project zijn daarentegen nu actueel. Ook zijn de eerste effecten van de digitalisering en de toenemende mobiliteit nu al zichtbaar. Het eindpunt van deze ontwikkelingen is nog niet in zicht. Zekerstelling van een kwalitatief hoogwaardig logistiek systeem om ook in de toekomst te kunnen bijdragen aan de Nederlandse samenleving en economie vraagt echter nu al om actie.

2.3 Een gezamenlijke lange termijnambitie

Ook partijen als de Logistieke Alliantie en de Topsector Logistiek hebben zich de afgelopen periode georiënteerd op de toekomst van de logistiek en op stappen die nodig zijn om een sterk logistiek systeem te kunnen borgen.

In het visiedocument '*Visie handel en transport 2040. Een aanbod aan Nederland*' zet de Logistieke Alliantie[7] in op een éénduidige en breed gedragen toekomstvisie op het logistieke systeem. Uitgangspunt daarbij is dat het bedrijfsleven in de toekomst moet kunnen doorgroeien met behulp van een kwalitatief hoogwaardig systeem van logistieke dienstverlening, maar dat wel moet doen binnen een maatschappelijke context die onder meer om emissieloos transport vraagt. Met deze visie wil de Logistieke Alliantie bijdragen aan een koers gericht op duurzame welvaart en welzijn in Nederland. De Topsector Logistiek draagt met de Actieagenda 2020 – 2023, waarbij ondernemers, overheden en onderzoeksinstellingen samen optrekken en een eigen bijdrage leveren, om ook in de toekomst in Nederland een concurrerende, emissiearme/emissieloze en veilige logistieke sector en logistieke functie te hebben en te houden[8].

[6] Het Zijderoute of het *One belt, one road* project van de Chinese overheid.

[7] De deelnemende partijen zijn Evofenedex, VNO-NCW, TLN, havenbedrijf Rotterdam, havenbedrijf Amsterdam, Schiphol, ProRail, ACN, MKB Nederland, KNV, KVNR, CBRB, BLN-Schuttevaer, NVB, Vereniging van Waterbouwers, Oram, Deltalinqs, KLM Cargo en de VRC.

[8] Topsector Logistiek, concept Actieagenda 2020-2023: Op weg naar een concurrerende en emissieloze logistiek in Nederland, april 2019

Vanuit een gedeeld belang hebben de Logistieke Alliantie, het Topteam Logistiek en het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat een gezamenlijke ambitie geformuleerd voor het behoud van een sterk goederenvervoer- en logistiek systeem in Nederland:[9]

"Nederland streeft ernaar om in 2050 een logistiek systeem te hebben dat zowel concurrerend, emissievrij als veilig is. Het netwerk van Nederlandse waterwegen, autowegen, spoorwegen en buisleidingen wordt anno 2050 niet alleen optimaal benut, maar is bovendien in onderlinge samenhang ontwikkeld. Modaliteiten functioneren daarbij als elkaars achtervang. Vrachten kunnen met een minimum aan kosten, procedures en tijdverlies wisselen van transportmodaliteit. De investeringen die nodig zijn om dit alles te realiseren zijn publiek, privaat en/of publiek-privaat en zullen op een vernieuwende manier worden geregeld. Adequate informatievoorziening zal er zo voor zorgen dat de license to operate van logistiek en goederenvervoer in ons land gegarandeerd blijft. Nederlanders zullen tussen nu en 2050 ervan doordrongen raken dat het systeem van logistiek en goederenvervoer niet alleen een belangrijke bijdrage levert aan het verdienvermogen en de welvaart in ons land, maar tevens dusdanig is ingericht dat ze optimaal bijdraagt aan leefbaarheid en welzijn."

[9] Topteam Logistiek, Logistieke Alliantie en het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, Logistiek en Goederenvervoer in 2050: concurrerend, duurzaam en veilig, juni 2019



3. Prioritaire thema's en doelstellingen

Dit hoofdstuk beschrijft de rol en inzet van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat op de versterking van het integrale goederenvervoer en logistiek beleid. Daarbij wordt ingegaan op de prioritaire thema's, de daaraan gekoppelde beleidsdoelstellingen voor de korte en middellange termijn en de acties die daaraan bijdragen.

3.1 De rol en inzet van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

De rol van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat op het terrein van goederenvervoer en logistiek is drieledig. Op de eerste plaats is het ministerie het eerstverantwoordelijke departement voor het sectorgerichte vervoers- en logistieke beleid. Het ministerie draagt systeemverantwoordelijkheid voor het goederenvervoer en de logistiek. En bezit het de rol van vakdepartement voor de vaktechnische rijkswet- en regelgeving voor het goederenvervoer. Tot slot vervult het ministerie de rol van organisator en beheerder van de hoofdinfrastructuur voor de vervoersmodaliteiten[10]. In lijn hiermee is de bijdrage van het ministerie primair kaderstellend en voorwaardenscheppend.

De ambitie van het ministerie is te komen tot een robuust, efficiënt en duurzaam transportsysteem, zodat het bedrijfsleven ook in de toekomst concurrerend kan zijn en tegelijkertijd maatschappelijke belangen geborgd worden. Om de beleidsdoelen voor bereikbaarheid, duurzaamheid en veiligheid te realiseren, is inzet van het gehele transportsysteem nodig. De Goederenvervoeragenda richt zich daarom op de prioriteiten en acties voor een integraal goederenvervoer en logistiek beleid.

Bij de doorontwikkeling van het integrale goederenvervoer en logistieke systeem is een sleutelrol weggelegd voor de handels-, productie- en expeditiebedrijven. Zij kiezen de modaliteit of combinatie van modaliteiten waarmee de goederen worden vervoerd. In een robuust, efficiënt en duurzaam transportsysteem kunnen zij desgewenst de modaliteit onderweg ook zonder veel (procedurele) inspanningen of extra kosten aanpassen. Waar het ministerie en andere overheden met regelgeving, investeringen en andere maatregelen de voorwaarden creëren, zijn het in belangrijke mate de keuzes van de verladers en vervoerders bij de uitvoering van het transport die de uiteindelijke ontwikkeling van het goederenvervoer en logistieke systeem bepalen. Met de Goederenvervoeragenda zoekt het ministerie dan ook nadrukkelijk de samenwerking met handels-, productie- en expeditiebedrijven.

3.2 Aansluiting bij het bestaande goederenvervoerbeleid

De aandacht voor goederenvervoer en logistiek is niet nieuw. Al lang nemen goederenvervoer en logistiek een eigen plek in binnen het mobiliteits- en bereikbaarheidsbeleid en de investeringen in de infrastructuur. Dit heeft geleid tot de hoge kwaliteit van de huidige Nederlandse infrastructuur, waarmee een basis voor een sterk toekomstig logistiek stelsel is gelegd. Zie hiervoor ook het doorkijkje naar de projecten en programma's in het lopende goederenvervoerbeleid die in de bijlage zijn bijgevoegd.

De Goederenvervoeragenda bouwt voort op het bestaande beleid en werkt (mede) binnen die beleidskaders aan de versterking van het transportsysteem en de infrastructuur voor het goederenvervoer. Zoals eerder aangegeven vergen toekomstige uitdagingen echter additionele inzet in de vorm van een verdergaande integratie van de modaliteiten tot een efficiënt, duurzaam, robuust, transportsysteem. De agenda sluit daarbij nauw aan bij lopende integrale programma's als Beter Benutten, Goederencorridors Zuid en Zuidoost, Topsector Logistiek en modaliteitsgerichte programma's die het multimodale gebruik van de infrastructurele netwerken stimuleren, zoals Maatregelenpakket

[10] De infrastructuur voor buisleidingen vormt hierop een uitzondering. Hierbij worden de buizen niet als publieke infrastructuur, maar als een privaat transportmiddel gezien. Daarmee en beperkt de rol van het Ministerie van Infrastructuur zich tot de zogenoemde kunstwerken. De bijdrage die het ministerie kan bieden in een betere inpassing van buisleiding in het multimodale transportsysteem wordt beschreven onder 4.4 en 5.2.



Spoorgoederenvervoer, de Quick wins binnenvaart[11] en de inzet op het Europese TEN-T netwerk. Daarnaast wordt direct aangesloten op de inzet op duurzame logistiek binnen het Klimaatakkoord.

3.3 De prioritaire thema's

In paragraaf 2.3 is de gezamenlijke ambitie van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en de sector voor de toekomst van het goederenvoer- en logistieke systeem beschreven. Het ministerie vult die ambitie in met deze agenda voor een robuust, efficiënt en duurzaam transportsysteem.

Robuust houdt in dat goederentransporten tijdig en voorspelbaar kunnen worden uitgevoerd, ook als er verstoringen optreden. Verschillende transportmodaliteiten sluiten goed op elkaar aan. Vrachten kunnen gemakkelijk naar een andere modaliteit worden verplaatst, overbelaste netwerken worden ontlast, onderbenutte netwerken worden beter gebruikt en de onderhoudskosten worden minder. Efficiënt betekent een operationeel efficiënte organisatie van het transportproces door het gebruik van moderne technologieën en transportdata. Logistieke processen en procedures gaan sneller en worden goedkoper. Duurzaam betekent reductie van emissies tot nul. De opwarming van de aarde neemt af door minder CO_2-uitstoot en de kwaliteit van de lokale leefomgeving verbetert door de beperking van andere emissies. De infrastructuur is energieneutraal en zo ontworpen dat materiaal wordt hergebruikt en er zo min mogelijk grondstoffen worden gebruikt.

Veiligheid vormt een belangrijke bouwsteen voor een goed functionerend transportsysteem. Transporten moeten met minimale risico's voor de verkeersveiligheid, bedrijfsveiligheid en risico's voor de omgeving worden uitgevoerd. Ook het bedrijfsleven participeert in initiatieven om de verkeersveiligheid bij het opslaan en vervoeren van goederen structureel te verbeteren, door middel van het versterken van de veiligheidscultuur en het streven naar structureel nul veiligheidsincidenten.[12] Hierbij wordt aangesloten bij de ambitie in het Strategische Plan Verkeersveiligheid.[13]

Om deze agenda voor een robuust, efficiënt en duurzaam transportsysteem te realiseren zet het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat in op een verdere en meer samenhangende beleidsontwikkeling binnen de volgende prioritaire thema's:
1. Digitaal transport
2. Duurzaam goederenvervoer en logistiek
3. Duurzame en efficiënte stadslogistiek
4. Integrale goederencorridors

De prioritaire thema's *Digitaal transport* en *Duurzaam goederenvervoer* en logistiek hebben een generiek karakter en richten zich op maatregelen voor alle relevante modaliteiten die in heel Nederland toepasbaar zijn en, waar relevant, aansluiten op Europese en mondiale systemen. Het thema *Digitaal transport* zet primair in op versterking van de efficiency van het transportsysteem en *Duurzaam goederenvervoer en logistiek* op de verduurzaming ervan. De prioritaire thema's *Duurzame en efficiënte stadslogistiek* en *Integrale*

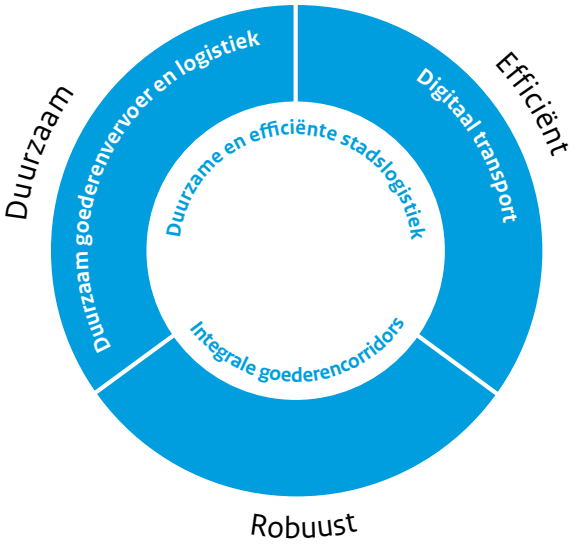
[11] Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, Evaluatie Quick Wins binnenvaart, juni 2019

[12] Logistieke Alliantie, Visie Handel en Transport 2040, juli 2019

[13] Strategisch Plan Verkeersveiligheid waarin de doelstelling 0 slachtoffers in 2050 is opgenomen, in december 2018 aan de Kamer gestuurd.

goederencorridors richten zich ook op alle relevante modaliteiten, maar dragen in specifieke gebieden bij aan versterking van en samenhangende inzet op een robuust, efficiënt en duurzaam transportsysteem. In paragraaf 3.4 worden deze prioritaire thema's nader toegelicht.

Figuur 2: Relatie ambitie en prioritaire thema's



3.4 Doelstellingen voor goederenvervoer en logistiek

De realisatie van de lange termijnambitie vraagt om een doorvertaling naar concrete toetsbare doelstellingen voor de korte en middellange termijn.

De doelstellingen in dit schema zijn afkomstig uit bestaande beleidstrajecten, nieuwe beleidsinitiatieven en het Klimaatakkoord. De doelstellingen voor het thema *Digitaal transport* zijn in lijn met de doelen in de beleidsbrief Digitale Transportstrategie Goederenvervoer. De doelstellingen voor de thema's *Duurzaam goederenvervoer en logistiek* en *Duurzame en efficiënte stadslogistiek* zijn afkomstig uit het Klimaatakkoord en de Green deal zeevaart, binnenvaart en havens. Bij het thema *Integrale goederencorridors* zijn zowel lopende beleidstrajecten als nieuwe trajecten de basis voor de gestelde doelen. Bij de lopende beleidstrajecten gaat het onder andere om de programma's Maatregelenpakket Spoorgoederenvervoer en de Goederencorridors Zuid en Zuidoost.

Figuur 3: Overzicht van doelstellingen op prioritaire thema's

	Doelstellingen
Digitaal transport	• Geharmoniseerde data-uitwisseling over goederenvervoer mogelijk (2025) • Datadelen tussen data platforms mogelijk (2025) • Papierloos transport wettelijk mogelijk (2030)
Duurzaam goederenvervoer en logistiek	• 20% CO_2 reductie binnen- en zeevaart (2024) • Jaarlijks 2% reductie CO_2-uitstoot door verbetering van de logistieke efficiëntie (2030) • 30% reductie CO_2-uitstoot door achterland en continentaal vervoer (2030)
Duurzame en efficiënte stadslogistiek	• 1 Mton CO_2-uitstoot reductie jaarlijks • Verbetering luchtkwaliteit door middelgrote Zero Emissiezones in 30 tot 40 grotere gemeenten • Minder vervoersbewegingen en betere doorstroming in de stad (2025)
Integrale goederencorridors	• Actieprogramma met inzet op modal shift van weg naar water door concrete belemmeringen weg te nemen (2020) • Actieplannen voor inzet op modal shift voor alle multimodale bedrijfsterreinen op de goederencorridors (2021) • Toename goederenvervoer per spoor van 42 mln. ton naar 54-61 mln. ton (2025) • 5 mln. ton en 0,7 TEU van weg naar spoor en water binnen de MIRT Goederenvervoercorridors (2030)

4 Uitwerking prioritaire thema's

Deze paragraaf beschrijft de prioritaire thema's. Per thema wordt achtereenvolgens het belang voor goederenvervoer en logistiek, de beleidsinzet en acties voor de komende jaren en de wijze van samenwerking met andere partijen toegelicht. De acties bij de thema's *Digitaal transport* en *Integrale goederencorridors* worden vervolgens in hoofdstuk 4 verder uitgewerkt. De acties binnen de thema's *Duurzaam goederenvervoer en logistiek* en *Duurzaam en efficiënte stadslogistiek* worden niet in de Goederenvervoeragenda uitgewerkt, maar binnen de kaders van het Klimaatakkoord.

4.1 Digitaal transport

In het goederenvervoer en de logistiek speelt digitale informatieoverdracht een steeds grotere rol. Er vindt een verandering van papieren naar digitale informatie-uitwisseling plaats. Deze ontwikkeling biedt de mogelijkheid om de verschillende schakels in de logistieke keten soepeler en sneller op elkaar aan te laten sluiten, waardoor de administratieve lasten worden verminderd. Ook bevordert digitalisering van administratieve processen de mogelijkheid om binnen een logistieke keten makkelijker gebruik te kunnen maken van meerdere transportmodaliteiten ('interoperabiliteit). Kort gezegd verbetert digitalisering de efficiëntie, snelheid en betrouwbaarheid van het logistieke proces. Met programma's als NLIP, Talking Logistics en de Benelux-pilot digitale vrachtbrief wegvervoer werkt de overheid al langer aan het benutten van de digitale mogelijkheden in de logistiek.

Bedrijven en overheden profiteren echter nog onvoldoende van de kansen die digitalisering van het goederenvervoer- en logistieke systeem biedt. Vanwege gefragmenteerde wetgeving en het ontbreken van een gemeenschappelijke digitale taal heeft de overheid nog geen digitale infrastructuur kunnen ontwikkelen, die het mogelijk maakt dat bedrijven alle wettelijk verplichte informatie in digitale vorm met de overheid uitwisselen. Dat heeft onnodige administratieve lasten tot gevolg. Om dit probleem op te lossen zet de overheid in op een digital-by-default beleid. Dit betekent ten eerste dat logistieke informatie in digitale vorm beschikbaar moet zijn en ten tweede dat deze informatie tussen bedrijven en overheden uitwisselbaar moet zijn.

Een belangrijke voorwaarde voor de uitwisseling van logistieke data is de harmonisatie van standaarden waarin de data worden vastgelegd en uitgewisseld. Harmonisatie is nodig om ervoor te zorgen dat systemen de data kunnen inlezen en verwerken. Als data op een geharmoniseerde wijze kunnen worden uitgewisseld en gedeeld tussen logistieke bedrijven en overheden, ontstaat een gestroomlijnd informatienetwerk waarbinnen nieuwe diensten kunnen worden ontwikkeld. Voorbeelden van door bedrijven aan de overheid te leveren informatiesoorten die voortkomen uit wettelijke verplichtingen zijn data over afvalstoffen, gevaarlijke stoffen, rijbewijzen, kentekens, scheepsmeldingen, certificaten en douaneformaliteiten. Voorbeelden van informatie die de overheid beschikbaar kan stellen aan het bedrijfsleven zijn data over milieuzones, venstertijden en laad- en loszones.



Een belangrijke taak van de overheid bij de realisatie van digitaal transport is de ontwikkeling van een adequaat wettelijk kader voor papierloos transport. In de periode 2010-2018 is daartoe in het domein zeescheepvaart en luchtvaart het Single Window maritiem en lucht (SWmenl) gebouwd. Mede op basis van nieuwe EU-wetgeving wordt dit kader uitgebreid tot een geharmoniseerde aanpak voor alle EU-lidstaten en alle transportmodaliteiten.

Om te komen tot een werkend systeem van digitale uitwisseling van logistieke informatie heeft het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat de Digitale Transport Strategie (DTS) opgesteld. Met de DTS – die 30 november 2018 naar de Tweede Kamer is gestuurd[14] –

[14] Kamerstukken II 2018/19, 26643, 581 d.d. 30 november 2018

zet het ministerie in op digitaal transportbeleid dat vier mijlpalen kent:

- De realisatie van papierloos transport in alle transportmodaliteiten voor zowel vracht- als transport- en persoonsgegevens;
- De ontwikkeling van digitale samenwerking tussen overheden, zodat overheden en bedrijven wettelijk verplichte informatie kunnen uitwisselen en de overheidsdienstverlening verbetert.
- De ontwikkeling en versterking van een toekomstbestendige basis data infrastructuur (BDI) om naadloos transport over weg, spoor, lucht, binnenvaart en zeevaart mogelijk te maken;
- Structurele – smart mobility – innovaties en grootschalige toepassingen.

Naast de digitale transportstrategie werkt het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat op het gebied van digitalisering aan het programma Talking Logistics, onderdeel van de Smart Mobility-aanpak. Doel van het programma is om de kansen te benutten die de beschikbaarheid van data en de onderlinge connectiviteit van datasystemen bieden voor bedrijven die actief zijn in het logistieke systeem.

In het kader van de Goederenvervoeragenda willen de betrokken overheden en het bedrijfsleven digitalisering van het goederenvervoer en de logistiek gezamenlijk ter hand nemen. Het betreft een samenwerking tussen het bedrijfsleven, de Topsector Logistiek, brancheorganisaties en overheden. Digitalisering van overheden en van bedrijven gaan hand-in-hand. Hierbij is het van belang dat alle betrokken partijen 'data gedreven' leren werken. Een belangrijk aandachtspunt hierbij is de digitalisering van het midden- en kleinbedrijf. De kansen van een gedigitaliseerd logistiek systeem kunnen alleen verzilverd worden als zoveel mogelijk van de in het logistieke systeem opererende bedrijven de eigen processen hebben gedigitaliseerd. Daar is nog veel werk te verzetten.

Acties Digitaal transport

- **Implementatie van Europese Verordening Europees Maritiem Single Window environment**
- **Realisatie papierloos transport**
- **Realisatie van een Basis Datadelen Infrastructuur (BDI)**
- **Ontwikkelen innovatieve toepassing van data voor bedrijfssamenwerking, verkeers- en infrastructuurmanagement en smart mobility**

4.2 Duurzaam goederenvervoer en logistiek

De sterke internationale concurrentiepositie van het Nederlandse bedrijfsleven levert ons land veel werkgelegenheid en toegevoegde waarde op. De keerzijde van de medaille is dat deze positie gepaard gaat met omvangrijke goederenstromen van, naar en door Nederland, die negatieve effecten kunnen hebben op klimaat, leefbaarheid en verkeersveiligheid. Daar komt bij dat in het huidige systeem nog veel inefficiënt gebruik van de beschikbare vervoerscapaciteit plaatsvindt. Geheel of gedeeltelijk leeg varen of leeg rijden komt regelmatig voor.



In het regeerakkoord uit 2017 kondigt het Kabinet maatregelen aan om de belasting voor het klimaat, de luchtkwaliteit en de leefomgeving te beperken. In het Klimaatakkoord hebben bedrijven, maatschappelijke organisaties en overheden concrete voorstellen gedaan om de CO_2-uitstoot bij logistieke processen te beperken, waarmee een belangrijke invulling wordt gegeven aan het regeerakkoord. Daarbinnen maakt het Klimaatakkoord onderscheid tussen logistiek op stedelijk schaalniveau met herkomst en/of bestemming van de goederen in de stad en logistiek op bovenstedelijk schaalniveau (over middellange en lange afstand). Voor het bovenstedelijk schaalniveau – binnen de Goederenvervoeragenda vallend onder het thema 'duurzaam goederenvervoer en logistiek' – onderscheidt het Klimaatakkoord de volgende typen maatregelen:

- Efficiënter maken van goederenvervoer (o.a. minder leeg varen en leegrijden) over middellange en lange afstand;
- Europees bronbeleid voor ambitieuze CO_2-normen voor bestelauto's en zware bedrijfsvoertuigen;
- Invoering van een vrachtwagenheffing in 2023;
- De ontwikkeling van duurzame aandrijftechnieken en energiedragers voor de vervoermiddelen van de goederenvervoermodaliteiten weg en binnenvaart;
- De realisatie van een distributie-infrastructuur voor het tanken/laden van de nieuwe energiedragers.

Het Klimaatakkoord gaat uit van jaarlijks 0,9 Mton CO_2-reductie door efficiëntieverbetering in het goederenvervoer, waarvan jaarlijks 0,5 Mton al was meegenomen in de basisraming van het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL). Verduurzaming van de binnenvaartvloot in het kader van de Green Deal Binnenvaart levert volgens het Klimaatakkoord jaarlijks 0,4 Mton CO_2-reductie op. Daarnaast levert aanscherping van het Europese bronbeleid voor vracht- en bestelauto's naar verwachting 0,8 Mton aan CO_2-reductie op en invoering van de vrachtwagenheffing 0,2 Mton.

Het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, de Logistieke Alliantie en de Topsector Logistiek willen samen aan de verduurzaming van het goederenvervoer en de logistiek werken. Het Klimaatakkoord geldt hierbij als uitgangspunt. Samenwerking met de brancheorganisaties is van groot belang om door te dringen in de haarvaten van het logistieke systeem, dat zich kenmerkt door een groot aandeel van kleine en middelgrote bedrijven. Om ook deze typen bedrijven mee te nemen in het verduurzamingsproces is een bedrijfsleven-brede inspanning noodzakelijk. Ook de samenwerking met regionale en lokale overheden, die is ingezet tijdens de uitvoering van het Beter Benutten-programma, is een noodzakelijke voorwaarde om duurzame logistieke processen in het bedrijfsleven te realiseren.



Acties Duurzaam goederenvervoer en logistiek (conform het Klimaatakkoord)

- **Ontwikkelen en implementeren van een geïntegreerde sectorale aanpak**
- **Inzet op verduurzaming binnen het Europese bronbeleid**
- **Ontwikkelen Vrachtwagenheffing**
- **Stimuleren innovatie in goederenvervoer**
- **Invoeren compensatieregeling bio-LNG voor 2019 en 2020**
- **Uitvoeren afspraken Green Deal zeevaart, binnenvaart en havens voor verduurzaming binnenvaartvloot**

4.3 Duurzame en efficiënte stadslogistiek

Het wordt steeds drukker in onze steden. Het stedelijk gebied wordt steeds intensiever gebruikt voor functies als wonen, werken en recreëren. Duurzame en efficiënte stadslogistiek is daarom belangrijk voor de economische vitaliteit en de aantrekkelijkheid van steden. Het zorgt ervoor dat de bestellingen thuis worden afgeleverd, restaurants en winkels op tijd worden bevoorraad en een verbouwing probleemloos verloopt. Een trend in de stadslogistiek is dat leveringen kleiner en frequenter worden, doordat er steeds vaker just-in-time levering is gewenst. Inherent hieraan is de toename van het aantal verkeersbewegingen in de steden. Dit gaat vaak ten koste van de bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid in de steden. Door middel van initiatieven als de Green Deal Zero Emissie Stadslogistiek (ZES) en het programma Beter Benutten hebben overheid en bedrijfsleven de afgelopen jaren met pilots gewerkt aan een lagere belasting van het stedelijke wegennet door vermindering van het aantal vervoersbewegingen, efficiënter gebruik van ladingcapaciteit en verduurzaming van voertuigen.

In de Beter Benutten-aanpak vormde stadslogistiek één van de thema's waarbinnen het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en regionale overheden samenwerkten om congestie op knelpuntcorridors in stedelijk gebied tegen te gaan en daarmee de bereikbaarheid van de steden te verbeteren. Belangrijke elementen in de Beter Benutten-aanpak waren bijvoorbeeld het vestigen van overlaadpunten (hubs) aan de rand van de stad om de goederen op efficiënte wijze de stad in te brengen (de 'last mile') ende inzet van vrachtfietsen en fietskoeriers.

In het huidige regeerakkoord vormt het bevorderen van duurzaamheid en leefbaarheid een belangrijke beleidsdoelstelling. Het Klimaatakkoord (en in het verlengde daarvan ook het Schone Lucht Akkoord) richt zich op het beperken van de uitstoot van schadelijke stoffen voor klimaat en leefomgeving. Duurzame en efficiënte stadslogistiek kan een substantiële bijdrage leveren aan de beperking van de uitstoot. Logistiek op stedelijk schaalniveau is namelijk een belangrijke factor in de uitstoot van schadelijke stoffen door het relatief inefficiënte gebruik van zware vervoermiddelen en ladingcapaciteit. De opgave in het Klimaatakkoord is om door een efficiëntere en duurzamere inrichting van de stadslogistiek in dertig tot veertig grotere gemeenten een besparing van 1 Mton CO_2-uitstoot per jaar te realiseren. Daarnaast zal meer duurzame en efficiënte stadslogistiek een sterke verbetering van het leefklimaat en verbetering van de luchtkwaliteit in de stad met zich mee brengen.

Bij de uitwerking van duurzame en efficiënte stadslogistiek is een uitgebalanceerde samenwerking tussen het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, gemeenten en ondernemers noodzakelijk. De ervaring leert dat de vele experimenten met duurzame stadslogistiek die de afgelopen decennia zijn uitgevoerd nuttige kennis over effectieve stadslogistiek hebben opgeleverd, maar nog te weinig hebben geleid tot geslaagde stadslogistieke systemen die in aanmerking komen voor opschaling naar andere steden. In dit licht heeft het ministerie de ambitie om de gemeenten te ondersteunen in het ontwikkelen van duurzame en robuuste concepten van stadslogistiek. Eén van de beoogde activiteiten is om op basis van een analyse van kritische succesfactoren een beperkt aantal blauwdrukken te ontwikkelen die - met aandacht voor de specifieke kenmerken van een stad – een gestandaardiseerde aanpak voor de realisatie van stadslogistiek bieden. Het doel van het ministerie is om hiermee te komen tot een geharmoniseerde, transparante en breed toepasbare aanpak van stadslogistiek met ondersteunende regelgeving en handhaving. Deze doelstelling komt tegemoet aan de wens vanuit de logistieke brancheorganisaties en detailhandelsorganisaties om de versnippering en tegenstrijdigheden in de lokale aanpakken van stadslogistiek tegen te gaan. Tegen deze achtergrond ligt er een gemeenschappelijke opgave voor het ministerie, gemeenten en brancheorganisaties om in onderlinge samenwerking duurzame en efficiënte stadslogistiek handen en voeten te geven. Een belangrijk element in de aanpak is de instelling van zero emissiezones voor bestel- en vrachtauto's. Ook innovatieve logistieke concepten zoals autonoom varen en rijden en de inzet van drones bij de pakketbezorging kunnen een rol spelen.



Naast de activiteiten in het kader van het Klimaatakkoord richt ook het programma Talking Logistics (zie ook thema A Digitaal Transport) zich (gedeeltelijk) op het thema stadslogistiek. Een van de zes deelonderwerpen in het programma betreft 'city logistics'. Doel van dit deelonderwerp is het bijdragen aan een betere bereikbaarheid en leefbaarheid van de stedelijke centra door het ontwikkelen van hub-concepten voor logistieke bevoorrading van de centra en door het efficiënter en duurzamer maken van bouwlogistiek in de stad.

Acties Duurzame en efficiënte stadslogistiek (conform het Klimaatakkoord)

- **Opstellen uitvoeringsagenda duurzame en efficiënte stadslogistiek**
- **Ondersteunen gemeenten en bedrijven bij de ontwikkeling duurzame en efficiënte stadslogistiek, inclusief het instellen van zero emissie zones.**
  Onder meer met:
  - **Stimuleringsprogramma voor zero emissie vracht- en bestelauto's**
  - **Stimuleren zero-emissie bouwlogistiek en zero-emissie bouwmachines**
  - **Ontwikkelen logistieke concepten voor stedelijke distributie**
  - **Ontwikkelen van goede laadinfrastructuur in steden**
- **Stellen van kaders ten behoeve van een gestandaardiseerde aanpak van duurzame en efficiënte stadslogistiek**

4.4 Integrale goederencorridors

In het programma goederenvervoercorridors Oost en Zuidoost staat de integraliteit van het transportsysteem centraal. Met een optimale inzet van de verschillende modaliteiten wordt maximaal bijgedragen aan doelstellingen op het terrein van veiligheid, duurzaamheid en bereikbaarheid. Deze corridors zijn onderdeel van de TEN-T-corridor Rhine-Alpine. Het programma bevat 17 actielijnen, waaronder het versterken van de ketensamenwerking, een modal split-vriendelijke inrichting van multimodale knooppunten, milieueffecten, veiligheid op truckparkings en het verkennen van mogelijkheden voor de inzet van buisleidingen voor het transport van gevaarlijke gassen en vloeibare stoffen. Dit programma wordt in nauwe samenwerking met medeoverheden en bedrijven uitgevoerd. Daarnaast vindt afstemming plaats met Duitsland op federaal en deelstaatniveau over de aansluiting van de infrastructuurnetwerken. In het programma Talking Logistics zet het ministerie samen met het bedrijfsleven in op meer efficiency in de goederencorridors via het project Connected Transport Corridors en op verbinding van verkeersmanagementsystemen.

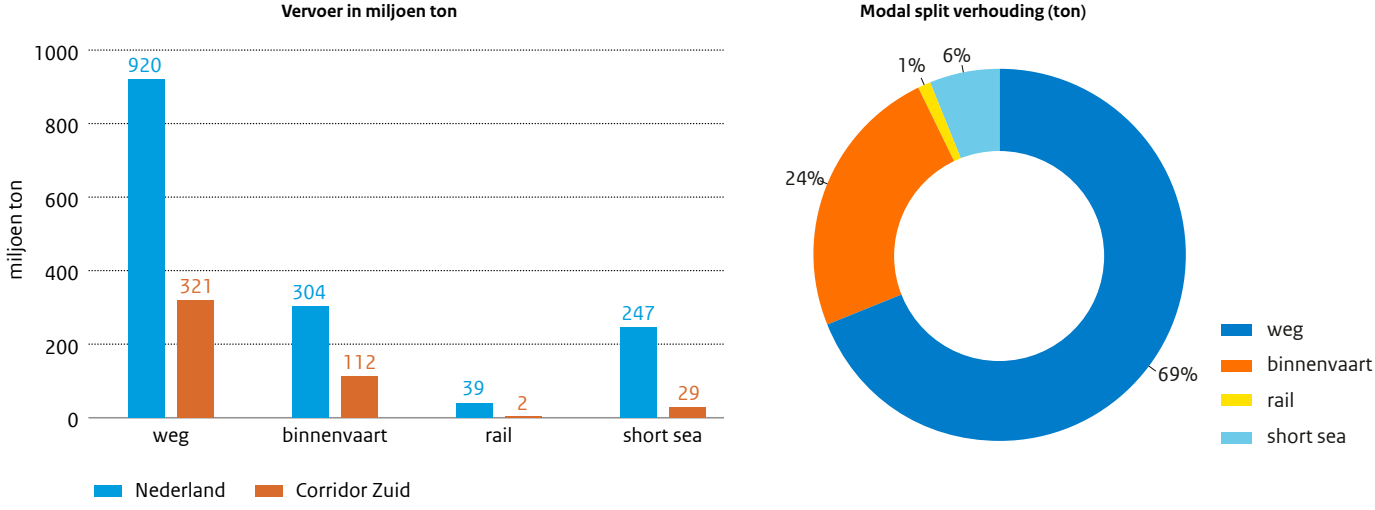
Ook buiten de goederenvervoercorridors Oost en Zuidoost lijken zich goede mogelijkheden voor een succesvolle integrale aanpak voor te doen. Met name de zware goederenstroom op de route van Amsterdam – Rotterdam – Antwerpen (de zogenoemde corridor Zuid) lijkt zich hiervoor te kwalificeren. Met de aanwezigheid van Schiphol en de grotere zeehavens, de rol van buisleidingen en de aansluiting op de TEN-T-corridor naar Parijs lijkt deze verbinding een goede kandidaat voor de corridoraanpak. De grote rol die de kustvaart binnen deze goederenstroom speelt via short sea verbindingen maakt deze goederenstroom interessant voor een aanpak gericht op een geïntegreerd transportsysteem. Recent onderzoek geeft aan dat deze corridor een modal shift potentie heeft van 7,6 mln. ton.[15]

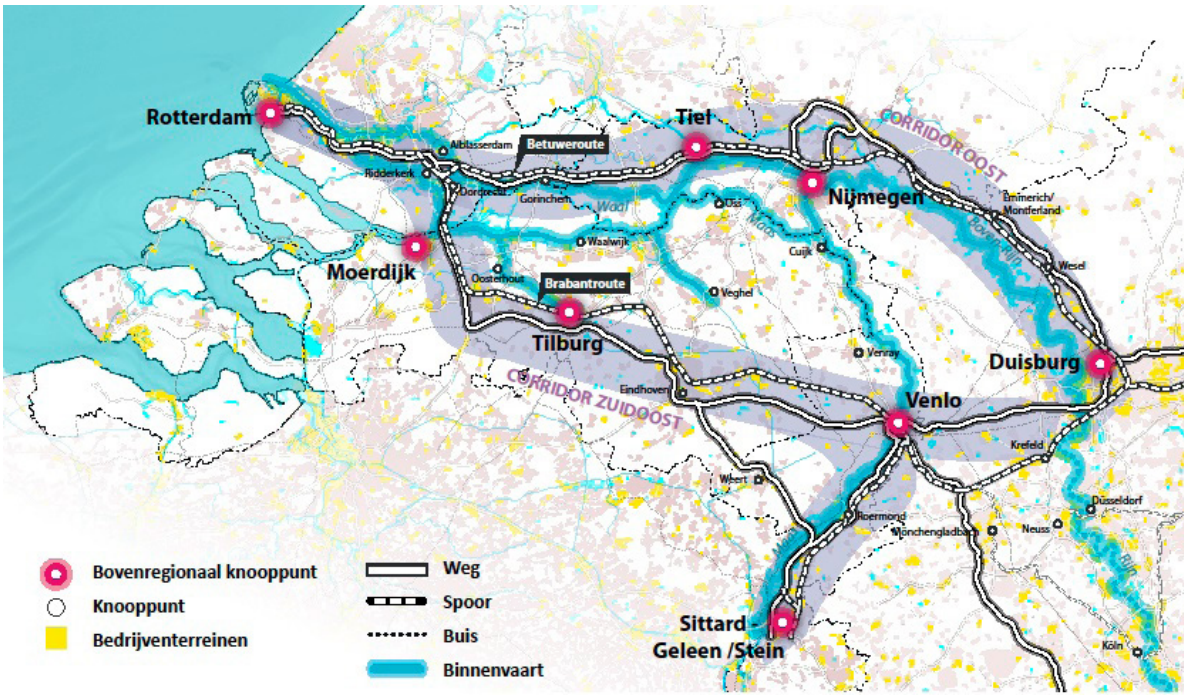
Minder omvangrijk, maar wel van belang voor de ontwikkeling van goed landelijk integraal goederenvervoer- en logistiek systeem, is de goederenstroom naar Noordwest-Europa met aansluiting op de TEN-T North Sea-Baltic. Deze goederenstroom bevat een aantal multimodale knooppunten die sterk in ontwikkeling zijn. Voor directe inzet vanuit het Rijk moeten deze knooppunten voldoende omvang of potentie hebben. Bij kleinere omvang of potentie lijkt het vooral een zaak van regionale ontwikkeling. Om tot een afgewogen inzet te komen vindt momenteel een herijking plaats van het knooppuntenbeleid. De uitkomsten hiervan worden later dit jaar verwacht.

Belangrijk aandachtspunt bij de integrale corridors is de betere benutting van de (over)capaciteit binnen het integrale transportsysteem. Hierbij gaat het met name om het terugdringen van de overbelasting van de weg door een modal shift van vrachtvervoer naar water, spoor en buisleidingen. De robuustheid van het transportsysteem vergt een stevig modal shift instrument om bij veranderende omstandigheden (bijvoorbeeld droogte, stremmingen of grootschalig onderhoud) voor een goede doorstroming te kunnen blijven zorgen. Daarbij helpt een modal shift om de hoge beheer- en onderhoudskosten van het weggennet te drukken.

[15] Panteia, Quick scan Goederenstromen Corridor Zuid, mei 2019

Figuur 4: Goederenstromen Corridor Zuid (basisjaar 2014)
Bron: Panteia, Quick Scan Goederenstromen Corridor Zuid, mei 2019





Recent onderzoek van het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) laat zien dat de afgelopen jaren de modal split verhoudingen tussen weg, water en spoor nauwelijks zijn veranderd[16]. Ook ligt de realisatie van de PMR-afspraak met de terminals op de Tweede Maasvlakte over een maximum van 35% afvoer over de weg en de groei van het achterlandtransport via binnenvaart en spoor nog niet op schema.[17] Tegelijkertijd zijn er talrijke signalen vanuit het bedrijfsleven dat een aanvullende en gerichte inzet op een modal shift van weg naar water en spoor kansen biedt. Het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat zal zich daarom de komende jaren gericht inzetten op het bevorderen van de modal shift met acties die aansluiten bij het Maatregelenpakket Spoorgoederen en de recent uitgevoerde acties voor de verschuiving van weg naar water in het kader van de subsidiereling Quick wins Binnenvaart.

Acties Integrale goederencorridors

- **Ontwikkeling van een Hands-on programma voor kansen, belemmeringen en maatregelen modal shift**
- **Verkennen van een Stimuleringsregeling voor verplaatsen containervervoer van weg naar water**
- **Onderzoek corridoraanpak Zuid**

[16] KiM, Ontwikkelingen modal split goederenvervoer 2005-2017, mei 2019

[17] Panteia, Conceptrapport Handelingsperspectieven Goederencorridors. Publicatie is voorzien in najaar 2019

5. De actieagenda goederenvervoer en logistiek

De Goederenvervoeragenda verbindt nieuwe beleidsinitiatieven aan reeds lopende beleidstrajecten op het terrein van goederenvervoer en logistiek. De nieuwe acties richten zich op de versterking van het integraal gebruik van het transportsysteem. Deze acties zijn aanvullend op de al lopende inzet van het Ministerie van infrastructuur en Waterstaat, zoals investeringen in de infrastructuur via het MIRT-programma, het Maatregelenpakket Spoorgoederenvervoer en de Vrachtwagenheffing. Een overzicht van lopende en recente acties is opgenomen in bijlage 1.

In dit hoofdstuk worden de in het vorige hoofdstuk benoemde acties voor de prioritaire thema's *Digitaal transport* en *Integrale Goederencorridors* nader uitgewerkt. De acties waarvan wordt verwacht dat ze veel impact zullen hebben op het bedrijfsleven en het transportsysteem en snel tot resultaten zullen leiden krijgen voorrang. Daarnaast bevat de actieagenda een aantal onderzoeksactiviteiten die in een later stadium tot concrete acties kunnen leiden. De actieagenda krijgt zo het karakter van een rollende agenda, waarbij gaandeweg acties worden afgerond en nieuwe worden opgestart.

In dit hoofdstuk zijn de in hoofdstuk drie gepresenteerde acties onder de thema's *Duurzaam goederenvervoer en logistiek* en *Duurzame en efficiënte stadslogistiek* niet opgenomen. Deze thema's worden uitgewerkt in paragraaf C2.5 'Verduurzaming in Logistiek' van het Klimaatakkoord.

5.1 Digitaal transport

Digitaal transport gaat over elektronische informatie-uitwisseling, die het – zonder tussenkomst van de mens – mogelijk maakt dat machines informatie begrijpen, verwerken en onderling communiceren. Dit maakt het mogelijk dat informatie ontkoppeld van een fysieke verschijning wordt uitgewisseld, plaats-, tijd- en ruimte-onafhankelijk gebruikt kan worden door een veelheid van partijen en dat de intelligentie van machines kan worden ingezet. Dit biedt nieuwe mogelijkheden voor de logistiek en het goederenvervoer, zoals snelle verwerving en koppeling van informatie. Daarmee ontstaan nieuwe mogelijkheden van informatieoverdracht, zoals maatwerkoplossingen bij verkeersmanagement en afwikkeling van enorme hoeveelheden vracht bij e-Commerce.

In hoofdstuk 4.1 zijn de verschillende componenten van interconnectiviteit benoemd. De komende jaren willen overheden en bedrijven gezamenlijk de belangrijkste knelpunten die digitalisering in de weg staan oplossen. Er zijn vier actielijnen ontwikkeld richting volledige realisatie van het digital-by-default beleid. Deze actielijnen beslaan de periode 2019-2028 en lopen synchroon. Ze hebben als verbindend element de noodzaak dat digitalisering plaatsvindt op basis van een geaccepteerde informatiebehoefte door alle partijen en de noodzaak van een return on investment voor elke stap die wordt gezet. De actielijnen worden ook ingegeven door de noodzaak EU-wetgeving te implementeren en samenwerking tussen zoveel mogelijk organisaties te realiseren.

Uit te voeren acties

1. *Implementatie van Europese Verordening Europees Maritiem Single Window environment.*
   Dit betreft het ombouwen van het bestaande overheidsplatform voor overheidsmeldingen Single Window Maritiem en Lucht (SWMenL) tot een Overheidsplatform voor alle maritieme meldingen, met koppeling naar Douanemeldingen en andere transportmodaliteiten. Doel is dat overheden data onderling en met bedrijven kunnen delen. Dit is belangrijk om interconnectiviteit van data tussen de modaliteiten op de goederencorridors te kunnen realiseren. Het uitgangspunt hierbij is om zoveel mogelijk aan te sluiten bij bestaande publiek-private IT-platformen.

2. *100% Papierloos transport mogelijk maken.*
   Hierbij gaat het om de realisatie van een wetgevend kader – via een nationaal en Europees traject – om data tussen partijen uit te kunnen wisselen en daarbij optimaal gebruik te maken van bestaande standaarden en

werkwijzen. Dit is ook belangrijk om administratieve lastenreductie te realiseren. De trajecten zijn:

- Europees: Implementatie van de Europese Verordening (wellicht in 2020 verplicht) voor een digitale infrastructuur voor vrachtgegevens (eFTI). Bij deze wetgeving gaat het erom dat bedrijven in alle transportmodaliteiten, wettelijk verplichte informatie aan overheden in digitale vorm beschikbaar kunnen stellen en overheden verplicht worden die data te accepteren. Nationaal: Op basis van een analyse van de informatiebehoeften in het goederenvervoer een wetgevend kader realiseren, zodat bedrijven wettelijk verplichte informatie (over goederen, transportmiddelen en personen) digitaal kunnen aanbieden aan overheden en onderling kunnen uitwisselen.

3. *Ontwikkelen Basis Datadelen Infrastructuur (BDI).*
Mede op basis van de ervaring opgedaan bij de ontwikkeling van een maritiem single window (zie actie 1) en ervaring in de bedrijfskolom wordt ingezet op de ontwikkeling van een gedecentraliseerde datadelen infrastructuur die veilige, neutrale en open data-uitwisseling mogelijk maakt. Gestreefd wordt naar internationale samenwerking, in ieder geval in EU- verband. Mogelijk leidt dit tot een regulerend en tussen overheden en bedrijven onderling afgestemd kader voor een federatief (decentraal) stelsel, op basis van geborgde standaarden, werkwijzen en governance. Een belangrijke drijfveer voor het ontwikkelen van een BDI is de noodzaak van een digitale en effectief functionerende overheid, eGovernment en het betrekken van het MKB. Aangehaakt wordt bij concrete resultaten van deTopsector Logistiek, zoals het iShare afsprakenstelsel voor het delen van data.

4. *Ontwikkelen innovatieve toepassingen van data voor bedrijfssamenwerking, verkeers- en infrastructuurmanagement en smart mobility.*
Het gaat hierbij vooral om de ontwikkeling van geavanceerde toepassingen van data- interoperabiliteit, de toepassing van nieuwe technologieën (zoals blockchain) en het beschikbaar stellen van overheidsdata, incl. wetgeving, aan de logistieke sector. Daarbij ligt de nadruk op supply chain visibility, de ontwikkeling van nieuwe diensten en platform standaardisatie en wordt aangehaakt bij lopende programma's als Talking Logistics en Goederencorridors Zuid en Zuidoost. Binnen Talking Logistics sluiten twee deelonderwerpen aan op het prioritaire thema *Digitaal transport*. Het betreft de deelonderwerpen 'digital standards' en 'real time logistics'. Het eerste deelonderwerp richt zich op de ontwikkeling en toepassing van breed geaccepteerde standaarden, waardoor uitwisseling tussen logistieke planningsystemen en verkeersmanagementsystemen makkelijker wordt. Real time logistics heeft als focus het daadwerkelijke gebruik van logistieke en verkeerskundige data in informatiesystemen en het real time bijsturen van logistieke processen als de data daartoe aanleiding geven.

Bij de uitwerking en realisatie van innovatieve toepassingen worden de volgende uitgangspunten gebruikt:

- Internationale standaarden-by-default;
- Decentrale integratie van IT-systemen of platforms;
- Niet opnieuw het wiel uitvinden maar zoveel mogelijk bestaande IT-oplossingen gebruiken;
- Niet alleen de koplopers maar het gehele bedrijfsleven in het logistieke systeem op een hoger digitaal niveau brengen;
- Werken vanuit verdienmodellen gebaseerd op commerciële en bedrijfsmatige overwegingen in IT en logistiek;
- De bronsystemen zijn zelf verantwoordelijk voor de kwaliteit van de geleverde data;
- Bewaking van een level playing field en zelfcontrole op de uitwisseling van data; Cyber secure en AVG-proof volgens de actuele wetgeving, normen en best practices.

5.2 Integrale goederencorridors

Goederencorridors spelen een essentiële rol bij het functioneren van het transport op de (middel)lange afstand. De omvang van de goederenstromen over deze corridors maakt het mogelijk om transportstromen aan elkaar te koppelen, vrachten te combineren en de beschikbare capaciteit beter te benutten, om het transport zo robuust, efficiënt en duurzaam mogelijk te organiseren. Met het programma Goederencorridors Zuid en Zuidoost, het onlangs opgestarte project Connected Transport Corridors en het Maatregelenpakket Spoorgoederenvervoer zet het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat hier al op in.

Een recente evaluatie van de ontwikkeling van de corridors laat goede kansen zien voor een doorontwikkeling van de goederencorridors Oost en Zuidoost en elders in Nederland op economisch, maatschappelijk en milieutechnisch terrein[18]. Optimalisering van deze kansen vergt echter extra inzet op modal shift van weg naar spoor en met name water, betere benutting van de beschikbare capaciteit op de netwerken, verlaging van CO_2-uitstoot en vermindering van de beheer- en onderhoudskosten voor de weginfrastructuur. Het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat kiest daarom, in samenwerking met de logistieke sector en de betrokken overheden, voor voortzetting van bestaande goederencorridors, met aanvullende inzet op modal shift. Tegelijkertijd zetten de partijen in op versterking van de corridorgerichte aanpak en een bredere toepassing van deze aanpakbuiten de goederencorridors Oost en Zuidoost.

[18] Panteia, Conceptrapport Handelingsperspectieven Goederencorridors. Publicatie voorzien in najaar 2019.



Uit te voeren acties

1. *Ontwikkeling van een Hands-on programma kansen, belemmeringen, maatregelen modal shift*
   Voortbouwend op ervaringen in programma's als Goederencorridors Zuid en Zuidoost en het Maatregelenpakket Spoorgoederenvervoer – ontwikkelt het ministerie een programma om kansen voor een modal shift te verzilveren, door belemmeringen weg te nemen. Het programma werkt daarbij hands-on aan praktische oplossingen, bijvoorbeeld het wegnemen van knelpunten op het terrein van wet- en regelgeving, infrastructurele voorzieningen en advisering van ondernemers over de keuze van de transportmodaliteit of een mix van modaliteiten. Bij de vormgeving en uitvoering van dit programma wordt nauw samengewerkt met het bedrijfsleven via de Logistieke Alliantie, de Topsector Logistiek en andere overheden.

   Binnen de bestaande Goederenvervoercorridors Oost en Zuidoost verkent het ministerie, in samenwerking met de partners binnen deze corridors, een intensivering van de inzet middels:
   - Het benutten van de modal shift potentie voor bovengemiddelde multimodale knooppunten;
   - Het verminderen van congestie bij de afhandeling van inland-transporten in de Rotterdamse haven (ketenaanpak);
   - Het realiseren van good practices bij een modal shift van weg naar water en spoor;
   - Het realiseren van acties gericht op het terugdringen van de CO_2-emissies binnen de corridors;
   - Het opstarten van een werkgroep om een kosten-efficiënte inzet van buisleidingen binnen het integrale transportsysteem verder te ontwikkelen.

   Ook buiten deze corridors verkent het ministerie nieuwe acties, waaronder het gebundeld transport van verzameld gemeentelijk restafval naar afvalverwerkingsbedrijven via de binnenvaart. Daarbij wordt gekeken naar de mogelijkheden om dit transport via de binnenvaart kostenefficiënt te krijgen ten opzichte van de huidige praktijk van het transport over de weg, het wegnemen van 'eventuele belemmeringen' en de mogelijke rol van de overheid als launching costumer. Andere mogelijke acties worden geselecteerd uit de lopende inventarisatie bij het bedrijfsleven naar kansen en belemmeringen voor modal shift.

2. *Verkennen van een Stimuleringsregeling verplaatsen containertransport van weg naar water*
   Het beginpunt van de goederencorridors Oost en Zuidoost vormt de mainport Rotterdam. Met het aantrekken van de economie is de drukte van het goederenverkeer op de wegen van en naar de mainport de afgelopen jaren sterk toegenomen. Op de A15 leidt dit nu al tot stevige opstoppingen. De komende jaren zal deze druk op de weg verder toenemen, enerzijds door de autonome groei van het goederenvervoer, anderzijds

door de geplande grote infrastructurele werken. Met een (financiële) stimuleringsregeling voor modal schift van weg naar binnenvaart en short sea kan deze extra verkeersdruk op de weg beperkt worden. Tegelijkertijd kan een structurele verschuiving van weg naar water worden geïnitieerd. In het tweede deel van 2019 worden de mogelijkheden voor deze regeling verkend, inclusief de aansluiting daarvan op het MinderHinder programma in het kader van de grootschalige Vervanging en Renovatie (V&R) opgave.

3. *Onderzoek corridoraanpak Zuid*
   Met dit onderzoek wordt gekeken naar de mogelijkheden voor toepassing van (elementen van) een integrale corridoraanpak op de verbinding Amsterdam – Rotterdam – Antwerpen (Corridor Zuid). Deze goederencorridor lijkt zoals in hoofdstuk 3.4 aangegeven goede kansen te bieden voor een integrale corridoraanpak. Dit vergt echter maatwerk aan de hand van de specifieke karakteristieken van de corridor zelf, maar ook mogelijkheden om stappen te zetten met de verduurzaming en digitalisering van het vrachtvervoer. Voor de toepassing van een corridoraanpak is dan ook vooronderzoek nodig om hier inzicht in te krijgen. Bij dit onderzoek zal het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat aansluiten bij een lopend onderzoek naar deze corridor vanuit de provincie Zuid-Holland. Dit onderzoek zal in het voorjaar van 2021 tot nadere besluitvorming moeten leiden. Ten aanzien van de mogelijkheden voor een toepassing van elementen van de corridoraanpak bij bovengemiddelde multimodale knooppunten zal de lopende herijking van het terminalbeleid worden afgewacht.

5.3 Financiële paragraaf

Het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat zet al stevig in op een robuust, efficiënt en duurzaam transportsysteem voor de toekomst. Met het lopende beleid investeert het ministerie fors in het op orde houden van en de aanpak van knelpunten in de weg-, water- en spoorinfrastructuur. Daarnaast worden maatregelen genomen om modaliteiten efficiënt en duurzaam in te zetten, bijvoorbeeld met een subsidieregeling (maximaal € 70 mln.) via het Maatregelenpakket Spoorgoederenvervoer voor de periode 2019-2023. Tenslotte investeert het ministerie substantieel in de ontwikkeling en toepassing van kennis en innovatie in het goederenvervoer en het logistieke systeem.

In aanvulling hierop is voor de Goederenvervoeragenda in de periode 2019-2023 een bedrag van € 40 mln. beschikbaar voor de versterking van een integraal mobiliteitsbeleid voor goederenvervoer en logistiek. Dit budget bestaat uit een reservering van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat van € 30 mln. voor de Actieagenda van de Topsector Logistiek voor de periode 2021-2023. De Topsector Logistiek draagt met deze Actieagenda bij aan de doelen en waar mogelijk aan de acties binnen de vier thema's van de Goederenvervoeragenda. Verder is er voor de periode 2019-2021 vanuit het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en de Europese Commissie in totaal € 10 mln. beschikbaar voor de opstart van de acties binnen het thema Digitaal transport. Voor de acties binnen het thema Integrale goederencorridors zal het ministerie op basis van de uitkomsten van de aangekondigde verkenningen in 2020 besluiten over een mogelijke financiële bijdrage.

Voor de acties uit het Klimaatakkoord die bijdragen aan de thema's *Duurzaam goederenvervoer* en logistiek en *Duurzame en efficiënte stadslogistiek* wordt gebruik gemaakt van de middelen uit de klimaatenvelop en middelen voor een stimuleringsprogramma voor emissieloze bestel- en vrachtauto's tot en met 2025. Vanuit de klimaatenvelop is in 2019 een budget van € 2 mln. beschikbaar van verduurzaming van de stadslogistiek. Voor de stimulering van vrachtauto's komt € 94 mln. beschikbaar en voor de stimulering van bestelauto's € 185 mln. Voor de concrete acties uit het Klimaatakkoord wordt kortheidshalve verwezen naar paragraaf C2.5 *'Verduurzaming in Logistiek'* van het Klimaatakkoord.

Bijlage 1
Overzicht lopende en recente beleidsprojecten Goederenvervoer en logistiek

Goederenvervoer en logistiek dossier	Algemeen	Digitaal goederen-vervoer	Duurzaam goederen-vervoer en logistiek	Duurzame en efficiënte stadslogistiek	Integrale goederen-corridors
Infrastructurele projecten (inclusief digitale infra)					
Digitalisering logistieke keten (Digitale transport strategie)		x			
MIRT programma GVC Oost en Zuid		x	x		x
Verschillende MIRT-projecten		x	x	x	x
Maatregelenpakket Spoorgoederenvervoer		x	x		x
Smartwayz		x	x		x
Derde spoor Duitsland					x
Betuweroute (aanleg en onderhoud)					x
Programma bereikbaarheid MRDH, MRA			x	x	
Onderzoek buisleidingen			x		x
Beter Benutten; afronding en evaluatie incl. logistiek		x	x	x	x
Kernnet Goederenvervoer			x		x
Stuurgroep synchromodaliteit				x	x
Quick wins binnenhavens		x	x		x
Sectoraal beleid					
Topsectorenbeleid		x	x	x	x
Strategisch en landelijk actieplan verkeersveiligheid	X			x	x
Mobiliteitstafel Klimaatakkoord; verduurzaming logistiek			x	x	
Werkprogramma Maritieme strategie en zeehavens 2018-2021		x	x		x
Green Deal Zeevaart, Binnenvaart en havens			x		x
Havennota			x		x
Beleidsagenda Smart mobility		x	x		
I-Share		x			
Talking traffic		x	x		x
Digitale en Smart tachograaf		x		x	x
Vrachttafel luchtvaart			x		x
Greendeal ZES			x	x	
Luchtvaartnota		x	x		x
Vrachtwagenheffing		x	x		x

Goederenvervoer en logistiek dossier	Algemeen	Digitaal goederen-vervoer	Duurzaam goederen-vervoer en logistiek	Duurzame en efficiënte stadslogistiek	Integrale goederen-corridors
Wetgeving en veiligheid					
Veilig vervoer gevaarlijke stoffen			x	x	x
Mobility package		x	x		x
Truckparking					x
Onderzoek lange treinen (door Prorail)			x		x
Truckplatooning		x	x		x
Herijking brandstoffenvisie			x	x	
Ontwikkeling alternatieve brandstoffen (bio, waterstof)	x		x	x	
Internationaal en algemeen					
Grensoverschrijdende samenwerking Noordrijn Westfalen / Vlaanderen			x		x
EU Transportraad	x				
Mobiliteitsschets 2040	x				
Basgoed (modeleren goederenvervoer)	x				
Beleid en subsidie TEN-T en CEF				x	x

Dit is een uitgave van het

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Postbus 20901 | 2500 EX Den Haag
www.rijksoverheid.nl/ienw

Juli 2019