



TER BESLISSING

Datum

4 november 2022

Onze referentie

IENW/BSK-2022/261762

Opgesteld door

Bestuurskern
DG Luchtvaart en Maritieme
Zaken
Zeehavens

Beslistermijn

09-11-2022

Bijlage(n)

8

Aan

Minister Harbers en Staatssecretaris Heijnen

nota

Kamerbrief modal shift aanpak

Aanleiding

Tijdens het Commissiedebat Maritiem op 5 juli jl.¹ heeft u de Kamer toegezegd hen te informeren over de aanpak en de stand van zaken bij het programma voor de bevordering van de modal shift in het goederenvervoer. Daarnaast heeft uw voorgangster, Minister Visser, dit ook toegezegd tijdens de begrotingsbehandeling IenW 2021/2022 op 4 november 2021². De beoogde kamerbrief leggen wij hierbij ter goedkeuring aan u voor.

Geadviseerd besluit

Instemmen met brief en deze ter verzending naar de Kamer af te doen.

Reactietermijn

Graag voor 11 november 2022 zodat de Kamerbrief tijdig, voor de begrotingsbehandeling IenW op 28/29 november naar de Kamer gestuurd wordt.

Kernpunten

- Modal shift van weg naar water en spoor is voor de korte termijn nodig om de weg te ontlasten en draagt bij aan het terugdringen van de CO₂-uitstoot. Een modal shift helpt aanvullend de kosten van de instandhouding van de weginfrastructuur te drukken. Voor de lange termijn draagt modal shift bij aan het aanpakken van de uitdagingen rondom klimaat, grondstoffen en ruimtevragestukken in het goederenvervoer.
- In de Goederenvervoeragenda³ uit 2019 is een inzet op het faciliteren en stimuleren van modal shift van weg naar water en spoor aangekondigd.
- Enerzijds is het modal shift beleid faciliterend. Via een hands-on aanpak worden administratieve-, marktstructurele en organisatorische-, toezicht- en perceptie knelpunten voor het verplaatsen van vrachten weggenomen of verminderd en ontstaat een reëel alternatief voor het wegvervoer.
- Anderzijds wordt de feitelijke keuze voor deze alternatieven in de binnenvaart en het spoor gestimuleerd door:
 - o Een subsidieregeling gericht op de verladers voor het verplaatsen van containertransporten van de weg naar water of spoor;
 - o Het stimuleren van het in de vaart brengen van bargelijndiensten door middel van een Europese aanbesteding.

Goede brief.
afhoort.

¹ https://www.tweedekamer.nl/debat_en_vergadering/commissievergaderingen/details?id=2022A04073

² https://www.tweedekamer.nl/kamerstukken/plenaire_verslagen/detail/2021-2022/18#89aab751

³ <https://open.overheid.nl/repository/ronl-f4ac1eb1-7d12-4bda-9372-eb35edc50811/1/pdf/2019148403.01%20Goederenvervoeragenda.pdf>

- Als voorloper op een in Brussel te notificeren modal shift stimuleringsregeling is in 2021 een tijdelijke regeling in werking getreden. De notificatie van de uiteindelijke regeling is pas onlangs afgerond (24 oktober). De voorziene inwerkingtreding is in november.
- Voor deze stimuleringsaanpak is een eindresultaat van een shift van 2200 TEU per dag per eind 2025 tot doel gesteld. Dit correspondeert met jaarlijks ca. 320.000 containers van de weg af. Met de reeds in 2021 gestarte projecten is zicht op de realisatie van een shift van 1235 TEU per dag, oftewel ca. 180.000 containers per jaar.
- Na de toevoeging van MIRT Goederenvervoercorridor Zuid aan het werkingsgebied van de stimuleringsaanpak, zoals voorgesteld via besluit BO MIRT GVC 2022 9 november a.s., zal het doel worden opgehoogd naar 3000 TEU per dag oftewel jaarlijks ruim 440.000 containers van de weg.
- In de komende jaren is inzet gericht op verdere uitrol van huidige modal shift aanpak en verdere vormgeving van beleid voor de lange termijn.

Datum

4 november 2022

Onze referentie

IENW/BSK-2022/261762

Opgesteld door

Bestuurskern
DG Luchtvaart en Maritieme
Zaken
Zeehavens

Aan

Minister Harbers
Staatssecretaris Heijnen

Bijlage(n)

8

Krachtenveld

Rondom de omschakeling van de tijdelijke subsidieregeling naar een meer blijvende regeling binnen de staatssteunkaders is een vertraging opgelopen door een langdurig notificatie proces in Brussel. De inwerkingtreding van de nieuwe regeling was voor het voorjaar 2022 voorzien en zal nu, na de formele notificatie op 24 oktober, in november plaatsvinden.

Toelichting

De modal shift aanpak (zowel faciliterend of stimulerend) wordt voor de korte termijn ingezet als instrument bij de actuele knelpunten in het goederenvervoer als de congestie op de weg, de containercongestie in de havens en de verplichting om de CO₂-uitstoot terug te dringen. Daarmee versterken we binnenvaart en spoor als reëel alternatief voor wegtransport.

De daarmee samenhangende inzet op betere benutting van de breedte van het transportsysteem is nodig om met deze uitdagingen, knelpunten en kansen om te gaan. De inzet is daarom op een breder gebruik van het transportsysteem en een modal shift waarbij structureel transporten van de overbelaste weg naar de binnenvaart en het spoor worden verplaatst. Dit creëert niet alleen ruimte op de weg, maar zorgt ook voor een betere benutting van de beschikbare infrastructuur.

Voor de langere termijn wordt modal shift ook gezien als opmaat naar een duurzaam, concurrerend en veilig goederenvervoer van de toekomst. Modal shift helpt daarbij mee aan een verdere integratie van het transportsysteem (inclusief buisleidingen) en het daarmee aanpakken van de transitie energievoorziening, de klimaatopgaven en de opkomst van de circulaire economie. Met behulp van het modal shift mechanisme zullen, bij het aanpakken van deze uitdagingen en van disrupties in de logistieke ketens, modaliteiten optreden als elkaars achtervang.

De modal shift aanpak bestaat uit een faciliterend en een stimulerend deel. De inzet op het faciliteren van modal shift heeft een generiek karakter en wordt landelijk ingezet. Dit faciliterende deel richt zich op het aanpakken van de knelpunten rondom het fysiek verplaatsen van transporten. Hierbij gaat het zowel om het beter ondersteunen van modal shift met onder meer adequate havenvoorzieningen (zoals de spukregeling kademuuren⁴).

⁴ <https://wetten.overheid.nl/BWBR0046244/2022-01-29/0>

Alsook andere knelpunten die ondernemers ervaren vanuit onder andere de administratieve procedures, marktstructuur en organisatie, organisatie van het toezicht en perceptie en imago. Bij de aanpak van deze knelpunten geldt steeds dat deze een intensieve samenwerking met de sector vergen.

Het stimulerende deel van de modal shift aanpak richt zich op de goederenvervoercorridors, omdat daar de grootste goederenstromen zijn. Enerzijds bestaat het stimulerende deel uit een subsidieregeling richting verladers en expediteurs voor het verplaatsen van transporten van de weg naar water of spoor. Anderzijds wordt gewerkt met een Europese aanbesteding van concessies voor het in de vaart brengen van bargelijdendiensten.

Politieke context

Met deze kamerbrief geeft u zowel invulling aan uw toezegging aan de Kamer van 5 juli jl., als ook aan de toezegging van uw voorgangster tijdens de begrotingsbehandeling IenW 2021/2022 op 4 november 2021. Daarnaast spreekt de coalitie zich in het Coalitieakkoord uit voor een blijvende inzet op modal shift in het goederenvervoer. Ook in het Beleidsprogramma IenW is deze boodschap herhaald.

Bij het realiseren van modal shift projecten zijn provincies en de verladers in de logistieke partijen betrokken. De transportsector heeft uiteindelijk de modal shift aanpak omarmd. Na oorspronkelijke weerstand zien ook wegvervoerders de voordelen van het ontlasten van de weg. Door de langzame procedure bij de Brusselse goedkeuring van de subsidieregeling modal shift heeft de sector wel lang op de nieuwe regeling moeten wachten. Dit heeft tot uitstel van modal shift projecten geleid.

Informatie die niet openbaargemaakt kan worden

Niet van toepassing.

Datum

4 november 2022

Onze referentie

IENW/BSK-2022/261762

Opgesteld door

Bestuurskern
DG Luchtvaart en Maritieme
Zaken
Zeehavens

Aan

Minister Harbers
Staatssecretaris Heijnen

Bijlage(n)

8

Bijlagen

Volgnummer	Naam	Informatie
1	Beslisnota Kamerbrief modal shift aanpak	Beslisnota bij de Kamerbrief modal shift aanpak
2	Kamerbrief modal shift aanpak	Kamerbrief over de modal shift aanpak
3	Bijlage I Kamerbrief modal shift aanpak – actieoverzicht	Bijlage bij de Kamerbrief waarin actiepunten rondom de hands-on aanpak van de modal shift verder worden uitgewerkt
4	Bijlage a INFRAM - startoverzicht knelpunten modal shift	Overzicht van knelpunten die de modal shift aanpak belemmeren, als startpunt voor de beleidsontwikkeling
5	Bijlage b Sira Consulting - rapport oplossingsrichtingen ter bevordering van het containervervoer over water en spoor	Onderzoek in het kader van het hands-on programma modal shift
6	Bijlage c Sira Consulting - rapport onderzoek naar het bevorderen van de modal shift	Identificatie van aanpak knelpunten op het gebied van administratieve procedures
7	Bijlage d VeldersNovak - rapport onderzoek naar beperkingen door controle en keuringen voor de modal shift in de Rotterdamse haven	Behandelt de rol van toezicht in de havens op de modal shift van geïmporteerde goederen naar het achterland
8	Bijlage e Panteia - Vergelijking emissies van binnenvaart, spoor- en wegvervoer	Een quick scan over de vergelijking van binnenvaart met andere modaliteiten
9	Bijlage f Panteia - Modal shift van weg naar binnenvaart	Over modal shift potentie op de corridors Oost, Zuidoost en Zuid

Datum

4 november 2022

Onze referentie

IENW/BSK-2022/261762

Opgesteld doorBestuurskern
DG Luchtvaart en Maritieme Zaken
Zeehavens**Aan**Minister Harbers
Staatssecretaris Heijnen**Bijlage(n)**

8

Leeswijzer bij onderliggende beslisnota's

Datum	Naam beslisnota	Toelichting
1 november 2022	Kamerbrief modal shift aanpak	Beslisnota bij de Kamerbrief modal shift aanpak met het besluit in te stemmen met de brief en deze te versturen naar de Kamer