



afbeelding: Topsector Logistiek

STARTOVERZICHT

KNELPUNTEN MODAL SHIFT

Opdrachtgever: Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat **Infram**

Projectnummer: 19i397

Versie: 1.0

12 december 2019



INFRAM B.V.

Postbus 150

3950 AD MAARN

Tel: +(0)343 – 745 600

www.infram.nl

Projectgegevens

Titel: Startoverzicht met knelpunten Modal Shift
Versie: 1.0
Status: definitieve versie
Datum: 12 december 2019
Opdrachtgever: ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Infram Projectnummer: 19i397

Auteurs: Goke Pieters, Robert van Hoof
Getoetst door: Teun Groenen
Datum \ Paraaf 12-12-2019

Inhoudsopgave

Inleiding	1
1. Knelpunten “Marktstructuur en organisatie”	2
2. Knelpunten “Wet- en regelgeving & administratieve procedures”	6
3. Knelpunten “Perceptie”	10
4. Knelpunten “fysieke belemmeringen”	11
5. Kansen	17
BIJLAGE A. Gebruikte bronnen	19

Inleiding

Dit startoverzicht vormt een clustering en samenvatting van knelpunten op basis van een beperkt aantal bronnen (voor gebruikte bronnen: Zie bijlage 1). Dit overzicht van knelpunten die Modal Shift belemmeren dient als startpunt voor een gesprek met stakeholders en experts. Bronnen zijn te vinden in de bijbehorende Exceltabel, omwille van de leesbaarheid zijn de bronnen in dit document niet altijd aangegeven. In de bijbehorende Exceltabel "Overzicht knelpunten modal shift" zijn bronnen, knelpunten, oorzaak, gevolg, richtingen voor verbeteracties en overige opmerkingen per knelpunt weergegeven.

Dit startoverzicht met knelpunten is een eerste stap om in verdere stappen te komen tot acties voor een hands-on programma om knelpunten die modal shift belemmeren aan te pakken. Voor vervolgstappen is het nodig om:

- De huidige knelpunten te verifiëren, analyseren en verdiepen;
- Te analyseren waar nog kennishiaten (witte vlekken) zitten;
- Het totaalbeeld te verifiëren bij stakeholders (feiten versus perceptie) en daar tot een gezamenlijke probleemanalyse voor het programma te komen;
- Vanuit de inhoud tot mogelijke oplossingen te komen. De in dit startoverzicht gegeven oplossingsrichtingen zijn slechts eerste gedachten vanuit een bron of eigen analyse, bedoeld om te stimuleren tot zoeken van meer / beter toepasbare oplossingen;
- Te komen tot een prioritering van knelpunten die in het nader vorm te geven hands-on programma aangepakt kunnen worden;
- De rol van het ministerie en andere partijen bij verbeteracties te bepalen. In dit overzicht is bewust nog geen aandacht besteed aan welke partijen met knelpunten aan de slag kunnen gaan.

1. Knelpunten “Marktstructuur en organisatie”

De knelpunten in deze categorie hangen nauw met elkaar samen en beïnvloeden elkaar / houden elkaar in stand. Het aanpakken van knelpunten moet dan ook in samenhang gebeuren, omdat anders de oplossing van het ene knelpunt een nieuw probleem / knelpunt kan vormen, óf dat verderop in de schakel een ander knelpunt beperkend wordt, waardoor het overkoepelende probleem nog niet verbetert. Een centraal knelpunt dat invloed heeft op het oplossen van overige knelpunten is “Intransparante markt en samenwerking”. Intransparantie en beperkte samenwerking op verschillende niveaus vormt zelf een knelpunt en is een achterliggende “rem” op oplossen van overige knelpunten, het bundelen van vrachten bijvoorbeeld vergt nauwe samenwerking in de markt.

Benodigde bezettingsgraad, schaalgrootte en zwaarte verbindingen

Knelpunt omschrijving

- Pas bij een bezettingsgraad van 80% of hoger wordt een spoor- of binnenvaartverbinding rendabel (volgens TLN gaat dit over het algemeen op).
- Binnenvaart / spoor wordt pas interessant als minstens 3 rendabele transporten per week gehaald worden (bron: TLN).
- De Nederlandse verladers zijn te klein om zelf rendabele verbindingen in stand te houden op het spoor of het water.
- De benodigde schaalgrootte speelt het sterkst in het spoorvervoer.

Gevolgen

- Alleen grote en frequente vervoersstromen zijn rendabel en kunnen dus van water en spoor gebruik maken.
- Kleine vervoersstromen blijven gebruik maken van de weg.

Richting voor verbeteracties

- Meer transparantie in de markt kan leiden tot een hogere bezettingsgraad (zie knelpunt “intransparante markt”).
- Middels innovatieve platforms stimuleren van bundeling van vrachten, waardoor je vervoersstromen groter worden.
- Het verder faciliteren van bundeling van vrachten door een neutrale partij.
- Het ontwikkelen / uitbreiden van frequente pendeldiensten / shuttlediensten waarbij de transportbedrijven gebundeld vracht vervoeren en zo de verlader ontzorgen.
- Uitbreiden capaciteit van spoor shuttle services, bereikbaarheid van deze shuttle ‘plekken’ voor kleine verlader verbeteren.

Intransparante markt en samenwerking

Knelpunt omschrijving

- Vervoersstromen zijn niet onderling inzichtelijk en worden niet open gedeeld.

Gevolgen

- Moeilijker bundelen van vrachten, moeilijker samenwerken middels platforms.

- Daarmee indirect meer problemen met bezettingsgraad en zwaarte verbindingen (als rem op modal shift).
- Ook directere rem op modal shift omdat concurrerende vervoerders terminals runnen, gebruik maken van het terminal betekent klant- en route info prijsgeven aan de concurrent.

Richting voor verbeteracties

- Essentieel voor overige verbeteracties: Beter in kaart krijgen welke strategische motivaties er bij alle diverse marktpartijen zijn om terughoudend te zijn met samenwerking en delen van informatie. Omdat vervoerders niet “uniek” zijn en het ‘model’ makkelijk overgenomen wordt hebben ze namelijk een mogelijk terechte terughoudendheid om concrete informatie over klant, lading en bestemmingen te delen.
- Helder krijgen: Wat is nodig om op vertrouwensbasis samen te werken. Verder onderzoeken of bepaalde faciliteiten / terminals door een 'neutrale' partij gerund kunnen worden'.
- Stimuleren van samenwerking op verladersniveau zou mogelijk wel ruimte voor bundelen vrachten creëren. Echter heeft dit grote invloed op de huidige markt en overige spelers.

Capaciteitsproblemen terminals

Knelpunt omschrijving

- De containerbinnenvaart die start in de Rotterdamse haven kent piekdrukke (b.v. rond kerst).
- Congestie bij aankomstterminals van het spoor in de EU.

Gevolgen

- Container binnenvaart heeft te maken met vertraging en wordt afhankelijk van de vraag of deze congestie later of veel later wordt verholpen (vertraging kan oplopen tot enkele dagen).
- Congestie bij spoorterminals levert extra vertragingen op.
- Bovenstaande leidt er toe dat vervoer over spoor en water trager, kostbaarder en bovendien onvoorspelbaarder wordt. Daarmee bestaat het risico dat meer partijen voor vervoer over de weg kiezen.

Richting voor verbeteracties

- Volgens bron “handelingsperspectieven corridors”: Om beter met de pieken en druk in de keten om te kunnen gaan is samenwerking met binnenvaartoperators en de Brabantse havens van belang, naast software / IT systemen en innovatieve oplossingen bij de afhandeling.
- Inzicht in probleem en mogelijkheden verbetering moet ook bij de havenbedrijven zelf opgehaald worden.
- Waar nog ruimte is: Ruimere openingstijden terminals.
- Betere voorspelbaarheid van drukke momenten bij terminals.
- Handiger bundelen van vrachten, waardoor binnenvaart minder terminals langs hoeft.
- Betere communicatie / just in time sailing (zie communicatie en timing havens) door zeevaart, waardoor mogelijk ook zeevaart beter “gespreid” is bij terminals.
- Infrastructuur oplossingen om capaciteit te verbeteren. Zie ook fysieke knelpunten.

Communicatie en timing havens

Knelpunt omschrijving

- Door beperkte samenwerking kan het nu voorkomen dat een zeeschip op volle vaart de haven in komt en daar stil komt te liggen omdat er geen ruimte is om aan te leggen.

Gevolgen

- Door in volle vaart haven in te varen en daar te wachten wordt onnodig veel brandstof verbruikt.
- Minder optimale organisatie voor zowel zeeschip als haven / terminals.
- Drukt op capaciteit "wachtplakken".

Richting voor verbeteracties

- Bij just in time sailing kent schip op voorhand de gewenste aankomsttijd, kan langzamer aanvaren en just in time aanleggen.

Gebrek aan controle op vervoersproces

Knelpunt omschrijving

- Gebrek aan controle over het vervoersproces, vooral bij nieuwe gebruikers van een modaliteit.

Gevolgen

- Onzekerheid over wanneer een binnenvaartschip aankomt. Meerdere leden van TLN hebben bijvoorbeeld aangegeven zij van de binnenvaart zijn afgestapt wegens onzekerheid/onbetrouwbaarheid op dit gebied.

Richting voor verbeteracties

- Afspraken maken over volgsystemen voor klant. Wellicht gecombineerd met een app die voorspelt wat schip nog tegen gaat komen, bv bij problematiek bij hoog- / laagwater.

Aansluiten op voor- en natransport

Knelpunt omschrijving

- Inefficiënte aansluiting (in tijd) op voor- en natransport bij diverse rust- en feestdagen

Gevolg

- Stagnatie in voor- en natransport van en naar terminal, vertraging, hogere kosten.

Richting voor verbeteracties

- Aldus TLN; indien mogelijk: Uitzonderingspositie voor voor- en natransport ten opzichte van overige goederenvervoerders, waardoor bij rust- en feestdagen toch gereden kan worden.

Beschikbaarheid containers

Knelpunt omschrijving

- Onduidelijkheid over beschikbaarheid van containers (zeevaart) op het juiste moment.
- Kosten van containers vormen investeringshobbel voor (binnenvaart)verladers.

Gevolgen

- Onzekerheid over beschikbaarheid containers leidt tot keuze voor andere modaliteit.
- Als containers zelf gefinancierd moeten worden vormt dit een grote drempel voor modal shift.

Richting voor verbeteracties

- Betere (real time) informatievoorziening.
- Opties voor betere beschikbaarheid containers (meer containers, op het juiste moment en plek)
- Lease- / huurconstructies voor containers, voor zover nog niet bestaand.

Spoor: Ongelijke prijsstelling en onvoldoende klantgericht

Knelpunt omschrijving

- TLN geeft aan dat de tariefstelling van het spoor ondoorzichtig is, grotere klanten lijken betere prijzen te krijgen.
- TLN geeft ook aan dat spoorvervoerders grote, (semi)overheidsorganisaties zijn en daardoor minder mogelijkheid hebben klantgericht te handelen.

Gevolgen

- Weinig vernieuwing en ondernemerschap bij spoorvervoerders.
- Spoorvervoer mist kansen tot vernieuwing en is daarmee minder aantrekkelijk.

Richting voor verbeteracties

- Meer transparantie en eenduidigheid over mogelijkheden en tarieven.
- Als dit nog niet plaatsvindt: Gesprek faciliteren tussen spoororganisaties en klantengroepen.

2. Knelpunten “Wet- en regelgeving & administratieve procedures”

In onderstaande knelpunten komen belemmeringen veroorzaakt door wet- en regelgeving, interpretatie hiervan en administratieve procedures aan bod. Over het algemeen valt de behoefte aan eenduidigheid, uniformiteit en vermindering van complexiteit op. Dit geldt voor alle modaliteiten, maar omdat bij Modal Shift vaak multimodaal gewerkt wordt is juist dan een qua procedures eenvoudige overstap van modaliteiten van groot belang om extra tijdverlies te voorkómen. Meerdere bronnen geven aan dat complexiteit en tijdrovende procedures concrete redenen zijn om niet voor multimodaal transport te kiezen.

Richtingen voor verbeteracties komen veelal uit op een digitale en uniforme gegevensset. Dit heeft grote meerwaarde als deze gegevensset niet zozeer aan één modaliteit gekoppeld is maar bij meerdere modaliteiten “mee kan reizen”. Daarnaast kan digitale verwerking van gegevens zorgen voor meer tijdige verwerking en dus minder oplopende wachttijden bij grensovergangen. Hiermee is alleen nog niet alles opgelost: Om echt onnodige administratieve stappen te verminderen is een diepgaande inventarisatie en klantgerichte “opschoning” van alle gebruikte administratieve procedures nodig

Knelpunten EU Richtlijn gecombineerd vervoer 1992/106

Knelpunt omschrijving

Betreffende EU richtlijn gecombineerd vervoer 1992 / 106:

- De definitie wanneer er sprake is van gecombineerd vervoer is onduidelijk verwoord in de Richtlijn;
- Onduidelijk is of voor- en natransport van gecombineerd vervoer onder de cabotageregels valt of niet;
- Onduidelijk is of voor – en natransport onder de Europese Detacheringsregels vallen.

Gevolgen

- Er is verschil in interpretatie van de EU richtlijn gecombineerd vervoer 1992/106 tussen EU Lidstaten.
- Doordat het voor vervoerders onduidelijk is of voor- en natransport onder cabotageregels en detacheringsregels valt (en hoe lidstaat van bestemming dit interpreteert) is het voor vervoerders complexer een efficiënte keten op te zetten met de beste keuzes betreffende voor- en natransport.

Richting voor verbeteracties

(Infram): Als dit inderdaad onduidelijkheid oplevert: Is inzichtelijk hoe het komt dat de richtlijn onduidelijk is verwoord? Mogelijk is dit een bewuste keuze van lidstaten: Een instrument laat ruimte over voor lidstaten om het in eigen regelgeving te implementeren. Waarom is voor dit instrument gekozen? Als dit niet duidelijk is moet dit knelpunt nader worden onderzocht.

Knelpunten zeevaart regelgeving en administratie

Knelpunt omschrijving

- Er zijn veel douanedocumenten nodig voor zeevaart (meer dan voor vervoer over weg). Dit leidt tot een veelheid aan formaliteiten voor schepen die binnenkomen in of vertrekken uit havens.

Door vervoerders wordt dit gezien als onnodig en/of repetitief en gebaseerd op verouderde regelgeving.

- De Reporting Formalities Directive (RFD), die deze knelpunten deels moest oplossen, heeft volgens een evaluatie van de Europese Commissie nog onvoldoende effect door 1) onvoldoende harmonisatie tussen lidstaten en de EU regelgeving, 2) beperkte scope van de richtlijn en 3) inefficiënt gebruik van data door lidstaten. De richtlijn wordt in 2025 ingetrokken en vervangen door de European Maritime Single Windows Directive (2019/1239/EU). Het duurt echter nog tot 2025 voordat deze is geïmplementeerd en effect gaat sorteren.

Gevolgen

- Extra administratieve stappen bij zeevervoer tov wegvervoer. Dit leidt tot extra handlingskosten en complexiteit voor reder. Hoe groot deze "drempel" is (effect op keuze van modaliteit) is nog niet in beeld.

Richting voor verbeteracties

Aldus Marjolein Knoops KVNVR:

- Er is meer informatie nodig of er een gegronde reden is voor deze extra administratieve stap bij zeevaart tov wegvervoer. Als dit overbodig blijkt zijn nieuwe afspraken of uniformeringen wellicht een oplossingsrichting.
- "Opschoning" van regels en meer uniformiteit binnen EU, voor zover deze actie niet al is uitgevoerd.
- Snelle eenvoudige digitale overdracht van vrachtdocumenten.
- Goed werkend 'Maritime single Window'; uniformiteit EU mbt benodigde dataset.
- Verandertraject is al ingezet middels verordening maar het duurt nog 6 jaar voor dit operationeel is aldus KVNVR. Wens van KVNVR is om al eerder te beginnen met inrichting en gebruik Maritime Single Window.

Behoeftte aan uniformiteit en efficiënte informatie-uitwisseling bij wisseling van modaliteit

Knelpunt omschrijving

- Er zijn verschillen in vereiste vrachtdocumenten / vrachtbrieven en systemen en formats tussen de modaliteiten wegvervoer, binnenvaart, en spoor.

Gevolgen

- Extra administratieve handelingen bij wisseling van modaliteit.
- Hierdoor kost intermodaal transport meer tijd en is het duurder.
- Bij douanes en terminals kan congestie optreden.
- Omdat de verschillende administratieve vereisten (van verschillende modaliteiten) een extra complexe organisatie vergen, zal intermodaal transport met name voor kleinere vervoerders en minder 'zware' routes minder haalbaar zijn vanwege de extra kosten en tijd die deze organisatie vergt ten opzichte van wegvervoer.

Richting voor verbeteracties

- Digitale vrachtbrief.
- Initiatief tot verdergaande uniformering met betrekking tot vrachtgegevens: Een "ladingpaspoort" dat bruikbaar is in alle landen én modaliteiten binnenvaart, spoor, zeevaart, weg.

- Alternatief voor verdergaande uniformering tussen modaliteiten: “Vertaalslag tussen modaliteiten”
- Acties voor herijking en opschoning van administratieve procedures met steeds de benodigde acties van vervoerder in gedachten om zo overbodige procedures en inefficiëntie eruit te halen.
- Minder of efficiëntere controles bij douanes en terminals.

Procedures Spoorvervoer

Knelpunt omschrijving

bron: Goederenvervoer per trein in de EU: nog steeds niet op het juiste spoor, Europese Rekenkamer 2016):

- Administratieve en technische beperkingen in spoorvervoer. O.a. langdurige procedures voor goedkeuring van rijtuigen en afgifte van veiligheidscertificaten.
- Beperkte wederzijdse erkenning van vergunningsprocedures voor goederenwagons binnen de EU.

Gevolgen

- Kostprijs voor vervoer van goederen per spoor stijgt, beheer ervan wordt ingewikkelder.
- Dure en tijdrovende procedures.
- Belemmeringen voor de toegang tot de markt, met name voor nieuwkomers en kleine partijen.

Richting voor verbeteracties

- Deze administratieve beperkingen zouden aanzienlijk moeten verminderen als de technische pijler van het vierde spoorwegpakket, ter versterking van de rol van het Europees Spoorwegbureau in de vergunningenprocedure, uiteindelijk wordt goedgekeurd door de Raad en het Europees Parlement en naar behoren ten uitvoer wordt gelegd. (bron: Goederenvervoer per trein in de EU: nog steeds niet op het juiste spoor, Europese Rekenkamer 2016)

Trage grensovergangen spoor bij Europese grens

Knelpunt omschrijving

- Inefficiënte douane- en overslagprocedures bij grensovergangen bij intercontinentaal spoorvervoer kosten veel tijd

Gevolgen

- Wachttijden lopen op en zorgen voor hogere kosten en langere verzendtijden.
- Dit vormt een rem op de verdere groei van intercontinentaal spoorvervoer door hogere kosten en langere verzendtijden.

Richting voor verbeteracties

- Duidelijkere EU afspraken over vereiste info bij grensovergangen.
- Digitalisatie / uniforme gegevensset.
- Naast alleen verbetering van administratieve stappen is ook winst te halen bij een klantgerichte organisatorische “efficiëntieslag” bij grensovergangen.

Complexiteit van procedures spoor en binnenvaart

Knelpunt omschrijving

- Procedures bij spoor en binnenvaart vergen vanwege onbekendheid veel uitzoekwerk, dit wordt door de sectoren als complex en daarmee problematisch gezien.
- Het combineren van ladingen leidt tot complexiteit in vergunningen (bijvoorbeeld bij biomassa, afval, mest).

Gevolgen

- Verlader kiest niet voor de 'complexe' modaliteit vanwege de tijd en uitzoekwerk.

Richting voor verbeteracties

- Vervoerders / verladers faciliteren en klantgericht adviseren over vergunningenproces.
- "Opschonen" procedures, zie knelpunt "Behoeftte aan uniformiteit en efficiënte informatie uitwisseling".
- Goede informatievoorziening over de resterende benodigde administratieve stappen.

3. Knelpunten “Perceptie”

Onderstaand noemen we knelpunten die vooral te maken lijken te hebben met de perceptie die verladers hebben met modaliteiten. Ook bij andere knelpunten kan perceptie een zekere rol spelen, maar bij onderstaande knelpunten is de bestaande perceptie zélf de belangrijkste belemmering voor modal shift.

Onbekendheid met mogelijkheden van overige modaliteiten

Knelpunt omschrijving

- Voor veel verladers zijn binnenvaart en spoor relatief onbekende modaliteiten.
- Hiernaast kan sprake zijn van vooringenomenheid ten opzichte van wegvervoer

Gevolg

- Vaak wordt door verladers geen businesscase uitgewerkt voor bijvoorbeeld vervoer over water, terwijl dit in de praktijk goedkoper is voor de verlader.

Richting voor verbeteracties

- Bevorderen transparantie van de markt voor spoor en binnenvaart (zie ook knelpunten ‘Markstructuur en organisatie’)
- Informeren / voorlichten verladers met betrekking tot mogelijkheden.
- Logistieke makelaars (die zijn er al, maar wellicht verbeteringsslag, meer ‘neutrale’ adviesrol): Informeren / adviseren / transparanter maken andere opties dan wegvervoer.
- Actief stakeholders “verleiden”: Bureau Voorlichting Binnenvaart werkte kansrijke businesscases uit om actief vervoersstromen richting binnenvaart te verplaatsen en raadt hierbij het volgende aan:
 - Visualisatie met logistieke concepten en business cases.
 - Betrekken van de stakeholders in de logistieke keten. Wie heeft welke rol en hoe kan er een win-win situatie gecreëerd worden?
 - Faciliteer waar nodig. Vergunningen / investeringen / beleid.

4. Knelpunten “fysieke belemmeringen”

Bij onderstaande knelpunten gaat het steeds om fysieke knelpunten die vaak met ingrepen in de fysieke infrastructuur op te lossen lijken.

Hierbij valt op dat een aantal knelpunten bepalend zijn voor mogelijkheden van de spoor- en binnenvaart netwerken. Hierbij moet opgemerkt worden dat de knelpunten voor deze inventarisatie los zijn opgesomd, maar dat het van groot belang is met een integrale blik de knelpunten te beschouwen, omdat de verschillende “zwakke schakels” in het vervoernetwerk invloed op elkaar kunnen hebben: Ingrepen die een grotere vervoersdichtheid op het spoor toestaan zullen nieuwe knelpunten veroorzaken en bovendien risico’s op congestie, vertraging en andere capaciteitsproblemen waar ook personenvervoer op het spoor last van heeft vergroten (wegens meer vervoersbewegingen en daarmee minder flexibiliteit). Over het algemeen kan geconcludeerd worden dat bij binnenvaart meer ruimte voor groei is, terwijl het huidige spoorvervoer al tegen het maximum van de capaciteit aan zit.

Fysieke capaciteit vaarwegen, sluizen en bruggen (binnenvaart)

Knelpunten omschrijving

- Grotere binnenvaartschepen bieden de kans om een hogere opbrengst per geïnvesteerde euro te genereren; met name de containervaart heeft een groot groeipotentieel, waarbij de afmetingen toenemen. Echter:
 - De vaarwegen zijn op sommige plekken structureel te ondiep voor deze schepen;
 - Veel bruggen voldoen niet aan de huidige streefhoogtes voor 3- of 4- laags containervaart. Vanwege de groei van het aantal high cube containers is er vanuit de markt zelfs vraag naar nog meer hoogte. De fysieke beperkingen van bruggen vormen een belemmering om de concurrentiepositie door schaalvoordelen te verbeteren.
 - Hogere schepen zijn meestal ook langer en breder waardoor de capaciteit (aantal kolken en afmetingen) van een aantal sluizen structureel te klein wordt om de vraag te faciliteren.
- Aanhoudende droogte leidt tot een (te) laag waterpeil waardoor binnenvaartschepen minder vracht kunnen meenemen of zelfs helemaal niet meer kunnen varen (met name de dieper stekende schepen). Om dezelfde lading te kunnen vervoeren zijn meer schepen benodigd met minder diepgang; dit levert weer capaciteitsproblemen bij de sluizen op. Dit speelt bijvoorbeeld op de Boven-Rijn, de Waal, Het Pannerdensch Kanaal, De Neder-Rijn (tot Driel), de IJssel en de sluizen Weurt en Grave.
- Bovenstaande knelpunten worden nog groter op vaarwegen waar ook sprake is van achterstanden in het op diepte houden van de vaargeul.

Gevolgen

- Minder goede concurrentiepositie voor de binnenvaart omdat schaalvoordelen van grotere schepen niet gerealiseerd kunnen worden.
- Omzetderving doordat schepen minder lading kunnen meenemen of niet inzetbaar zijn.
- (Nog) langere wachttijden bij sluizen omdat dezelfde lading met meer (minder diep stekende) schepen vervoerd moet worden.
- Gebrek aan opstel- en ligplaatsen omdat dezelfde lading met meer (minder diep stekende) schepen vervoerd moet worden.

Richting voor verbeteracties

- Korte termijn: Vaarwegbeheerder aansporen om het reguliere beheer en onderhoud conform plan uit te voeren en achterstanden in te halen.
- Lange termijn: Afstemming normering vaarwegen en bruggen (maatgevende schepen) op huidige en toekomstige omvang schepen.
- Afstemmen met Duitsland waar bruggen ook vaak een obstakel vormen voor doorgroei van de binnenvaart.

Bediening sluizen en bruggen (binnenvaart)

Knelpunten omschrijving

- De bediening van een aantal sluizen en bruggen laat in bepaalde periodes te wensen over. In Noord-Holland ontstonden problemen na uitbesteding van brug- en sluisbediening aan een onervaren partij.

Gevolgen

- Bij suboptimale bediening is de feitelijke capaciteit beperkter dan de technische capaciteit. Omzetderving en/of extra kosten door lange wachttijden of omvaren. Dat gaat ten koste van de winstgevendheid en concurrentiepositie ten opzichte van andere modaliteiten.

Richting voor verbeteracties

- Bij aanbesteding van bedieningsdiensten dient de vakbekwaamheid van de uitvoerende partij nadrukkelijk getoetst te worden.
- Overstap maken naar centrale bediening waardoor de afhankelijkheid van de inzet van een brug- of sluiswachter verdwijnt.

Capaciteit ligplaatsen (binnenvaart)

Knelpunten omschrijving

- Door de groei van binnenvaart ontstaat mogelijk ook op enkele plaatsen behoefte aan extra (kegel)ligplaatsen om schippers veilig te kunnen laten voldoen aan de vaar- en rusttijden.

Gevolgen

- Bij verdere uitbreiding binnenvaart dreigt mogelijk een capaciteitsprobleem van ligplaatsen binnenvaart en daarmee ontstaat een probleem met veilig en tijdig rusten.

Richting voor verbeteracties

- In kaart brengen wanneer dit problematisch gaat worden en 'cruciale' momenten vóór zijn, behoeft aandacht (beheerder vaarwegen?) vanwege veiligheid.

Capaciteit spoor

Knelpunten omschrijving

- Door de toename van het spoorgoederenvervoer en door medegebruik van het spoor door het personenvervoer ontstaan capaciteitsproblemen. Potentiële knelpunten in termen van capaciteit/robuustheid doen zich onder andere voor op de tracés:
 - Rotterdam - Breda

- Tilburg – Den Bosch – Nijmegen
- Eindhoven – Helmond.

Gevolgen

- Modal shift van weg naar spoor is niet mogelijk omdat er geen capaciteit is.
- Door toename drukte neemt de robuustheid van het netwerk af: Verstoringen werken lang door op de dienstregeling van zowel het personen- als het goederenvervoer. Treinen die (niet bedoeld) stilstaan kosten de vervoerder geld.

Richting voor verbeteracties

- De verbeteracties zijn opgenomen in het PHS. Een actie waaraan gewerkt wordt is blokverdichting. Door dichter op elkaar en harder te rijden ontstaat meer capaciteit zonder spooruitbreiding. Deze verbeteractie levert meer capaciteit op maar vergroot eveneens het risico op verstoringen. Deze verbeteractie leidt tot (nog) meer treinen op het spoor. Deze oplossing vereist ook uitbreiding van emplacementen (zie hierna).

Capaciteit spooremlacements

Knelpunten omschrijving

- Veel spooremlacements, zoals die in Venlo, zitten aan de grenzen van hun capaciteit waardoor regelmatig vertraging optreedt.

Gevolgen

- Door het drukke gebruik van spooremlacement Venlo kunnen treinen niet optimaal doorrijden en kunnen regelmatig vertragingen ontstaan.

Richting voor verbeteracties

- Uitbreiding opstelcapaciteit meenemen in PHS (gebeurt ook al)

Spooraansluiting naar het achterland (Duitsland en verder)

Knelpunten omschrijving

- Door diverse fysieke knelpunten in het netwerk is het Nederlandse spoor ‘beperkt’ aangesloten op het Duitse spoor. Daarnaast duurt het nog lang voordat het Duitse deel van de Betuwelijn gereed is (“derde spoor”), onder andere vanwege problemen met bouwvergunningen.
- Capaciteitsproblemen richting het verdere achterland, zoals tussen Zuid-Duitsland en Polen.

Gevolgen

- De Betuweroute wordt niet optimaal benut, het aantal treinen neemt zelfs af.

Richting voor verbeteracties

- De verbeteracties zijn vooral aan Duitse zijde nodig. Hierover is de Nederlandse staatssecretaris in gesprek met de Duitse ambtsgeenoot.

Belemmeringen bij terminals

Knelpunt omschrijving

Een aantal concrete voorbeelden van hoe belemmeringen bij terminals een beperkende invloed kunnen hebben op vervoermogelijkheden:

- Containercongestie Rotterdamse haven (binnenvaart)
- Capaciteitsproblemen spoorterminals
- Onvoldoende faciliteiten op terminals voor geconditioneerd vervoer

Gevolgen

- probleem haven congestie ook benoemd bij “marktstructuur en organisatie”. Grote vertragingen, tijdverlies, onvoorspelbaarheid
- beperkte groeimogelijkheden op spoor op groot deel van het netwerk. Mogelijk ook vertragingen- en planningsproblematiek bij grote capaciteitsproblemen, wat spoorvervoer minder aantrekkelijk maakt
- Ontbreken van (voldoende) faciliteiten voor geconditioneerd vervoer bij terminals maakt gebruik van de modaliteit minder aantrekkelijk of zelfs geheel ongeschikt voor geconditioneerd vervoer.

Richting voor verbeteracties

- naast verbeteringen in organisatie, planning en communicatie is mogelijk ook uitbreiding van terminalcapaciteit een optie
- wellicht naast infrastructurele aanpassingen ook organisatorische aanpassingen mogelijk
- oplossing congestie kan mede oplossing zijn voor probleem met onvoldoende capaciteit op terminals voor geconditioneerd vervoer (kortere wachttijden, dus vervoerder gebruikt minder lang faciliteiten voor geconditioneerd vervoer). Verder vooral fysieke faciliteiten aanleggen of beschikbaar maken, wellicht buiten 'harde' infrastructuur ook mogelijkheden om dit knelpunt vanuit de markt op te lossen met modulaire innovatieve toepassingen voor containervervoer (accupakketten etc.)

Ligging aan spoor of water

Knelpunt omschrijving

Zeker voor bulkvervoer maar ook voor overige vervoersbewegingen is ligging aan spoor of water essentieel, hiermee wordt de transportketen een stap minder complex en binnenvaart of spoorvervoer wordt aantrekkelijker:

- Voor modal shift van bulkvervoer is het bijna een voorwaarde dat de verlader en ontvanger aan het water of het spoor liggen en beschikken over laad- en losfaciliteiten. Dit is echter regelmatig niet het geval

Gevolgen

- modal shift bulktransport in huidige format niet mogelijk omdat verlader geen directe toegang tot spoor of water heeft
- last mile vrijwel altijd over de weg. Maakt modaliteit complexer (meer schakels) dan alleen wegvervoer en neemt groot deel van voordelen bulktransport modal shift weg.

Richting voor verbeteracties

- Huidige locaties verladers moeilijk te beïnvloeden; mogelijk indirect te beïnvloeden als bulkvervoer via water of spoor toegankelijker en sterker concurrerend wordt.
- Bewustwording lokale overheden mbt vestiging nieuwe bedrijvigheid
- Laad- en losfaciliteiten op strategische plekken kunnen aangelegd / gefinancierd worden.
- Wellicht wijze van promoten vestigen van verladers van bulk op goede locaties.
- Volgens bron 2 handelingsperspectief 2: Ruimtelijke ordening sturing om distributie te positioneren nabij binnenvaart / spoor (bundelen mogelijk)

Ontbrekende laad-los infrastructuur

Knelpunt omschrijving

Volgens regionale overheden en enkele bedrijven: Er zijn knelpunten waarbij gebrek aan laad-los faciliteiten modal shift belemmert. Om verladers te verleiden gebruik te maken van de binnenvaart zijn meer/nieuwe laad- en losmogelijkheden nodig.

Gevolgen

Door ontbreken van de juiste laad-los faciliteiten zal een verlader eerder keuze maken voor vervoer via weg dan binnenvaart.

Richting voor verbeteracties

- Het herkennen van deze knelpunten vergt de samenwerking met transportsector. Let wel op met secundaire knelpunten - bv wettelijke complicaties bij vervoer afvalstromen - die kunnen optreden bij het oplossen van infra knelpunt
- Voorbeeld van een oplossingsrichting: Subsidieregelingen voor aanleggen loskades. In België is 80% subsidie beschikbaar, wel met verplichting aan bedrijf om 10 jaar lang over water te vervoeren (bron3; quote: <https://seaport-magazine.nl/meer-vervoer-over-water-alleen-mogelijk-door-investeringen-in-laad-en-lostkades-binnenhavens/>). Toelichting Infram: Dergelijke verplichting, voor zover te handhaven, geeft wel grotere garantie over meetbare maatschappelijke baten aan uitgegeven subsidies dan bijvoorbeeld de quick wins binnenvaart subsidie, waarbij wel een beargumentering gevraagd werd maar geen kwantitatieve eisen gesteld zijn

Fysieke uniformering spoornetwerk

Knelpunt omschrijving

- Intercontinentaal spoorvervoer heeft veel groeipotentie. Echter ook knelpunten: Veel locomotief wisselingen bij de grens, verschil in treinlengte in de verschillende landen (kortste lengte = leidend)

Gevolgen

- vertragingen in de verder kansrijke continentale spoorverbinding naar China

Richting voor verbeteracties

Stimuleren van uniformering van sporen, bovenleiding en treinlengtes

Belemmeringen voor gebruik van reefer containers (spoor)

Knelpunt omschrijving

Er is sprake van belemmeringen in het gebruik van reefer containers bij spoorvervoer

Gevolgen

Minder mogelijkheden voor vervoeren van geconditioneerde lading

Richting voor verbeteracties

In de bron is niet duidelijk geworden wat de oorzaak van de belemmeringen is, nader onderzoek naar oorzaken en mogelijke oplossingen wenselijk

Investeringen in opslag voor bulkvervoer

Knelpunt omschrijving

Bij bulkvervoer via binnenvaart zijn investeringen voor opslag bijna altijd noodzakelijk.

Gevolgen

Lader kiest niet voor binnenvaart als modaliteit vanwege de benodigde investering in opslagmogelijkheden indien investering onvoldoende rendabel is

Richtingen voor verbeteracties

Lease mogelijkheden of andere financierings- of marktconstructies waardoor investering door verlader beperkt kan blijven.

5. Kansen

Onderstaand beschrijven we een aantal nog onbenutte kansen. Hier hoeven niet zozeer belemmeringen weggenomen te worden maar liggen vooral mogelijkheden voor het verder stimuleren van modal shift.

Capaciteit spoornetwerk

Omschrijving kans

De Betuweroute is alleen voor goederenvervoer bestemd. Deze is nu voor ongeveer 50% bezet en biedt dus nog voldoende extra capaciteit. Na het gereedkomen van het derde spoor tussen Emmerich en Oberhausen neemt de capaciteit verder toe en kan de Brabantroute worden ontlast.

Richting voor verbeteracties

Voor zover hier nog geen acties op geformuleerd zijn onderzoeken hoe deze capaciteit beter kan worden benut.

Duurzaamheid van water en spoor

Omschrijving kans

- Water en spoor zijn meest duurzame vormen voor goederenvervoer.
- Wel is het noodzakelijk te blijven verduurzamen om achterstand te voorkomen

Richting voor verbeteracties

- stimuleren duurzaamheidstrajecten en innovatie
- inzichtelijk maken CO2 winst om zo water en spoor extra aantrekkelijk te maken

Concrete kansen voor modal shift van grote vervoersstromen

Omschrijving kans	Richting voor acties voor opvolging
kansen nieuwe ladingstromen binnenvaart bulk: • o Afvalstromen • o Nieuwe energie (biomassa / digestaat / windmolens) • o Bouwlogistiek • o Poeders en granulaten • o Organische meststromen	advies uitbrengen of kaders / eisen opleggen aan overheden; hoe optimaler vastleggen dat zaken via water vervoerd worden
Gemeentelijke afvalstromen langs MIRT goederenvervoercorridors; In totaal 290.000 ton aan restafval vervoerd langs de goederencorridors Oost en Zuidoost komt in aanmerking voor modal shift naar water.	mogelijkheid van water moet (in eerder stadium) meegenomen worden in contracten van samenwerkingsverbanden met afvalverwerkers
BVB: 20000 koelcontainers per jaar (herkomst Zeeland / West-Brabant) aan uien zouden met kostenbesparing over water vervoerd kunnen worden	kan Bureau Voorlichting Binnenvaart zelf verladers benaderen? Is er nog een obstakel?

BVB: 35000 ton bulk per jaar, grootste deel suikerbieten, heeft grote potentie voor vervoer via water	kan Bureau Voorlichting Binnenvaart zelf verladers benaderen? Is er nog een obstakel?
kansen om afvalstromen (huisafval, aanbestedingen / concessies door gemeentes) via binnenvaart te transporteren naar afvalverwerker	ketenanalyse, bevorderen samenwerking, behouden focus, procesbegeleiding. Mogelijkheden zoeken binnen huidige concessies of stimuleren meenemen in nieuwe aanbesteding

BIJLAGE A. Gebruikte bronnen

Inputgegevens voor analyse

Onderstaande bronnen, aangeleverd door opdrachtgever, zijn gebruikt voor de inventarisatie van knelpunten. In Excelbestand "knelpuntenoverzicht Modal Shift" is in meer detail met bronvermelding te vinden welke bronnen tot welke knelpunten geleid hebben:

- Samenwerken aan top corridors. Strategisch Handelingsperspectief; Hoofdstuk 4: Handelingsperspectieven
- Evaluatie Tijdelijke Regeling Quick Wins Binnenvaart. Panteia en Witteveen + Bos, 2018
- Blauwe Golf Twentekanalen. 4 shipping, 2019 - Jan Snoeij
- Inventarisatie Logistieke Alliantie; belemmeringen Modal Shift. Inbreng TLN, KVNR, HBR, KNV Spoorgoederenvervoer, CBRB
- Knelpunten en kansen voor modal shift (inventarisatie bij logistieke managers provincies)
- Samenwerken aan top corridors. Strategisch Handelingsperspectief; Bijeenkomst Actietrekkers 2019
- Onderzoek modal shift potentie continentale ladingstromen via bovengemiddelde knooppunten
- Workshop Modal Shift, september 2019
- Handelingsperspectief Goederenvervoercorridors Werkdocument – CONCEPT. Panteia 2019
- Modal Shift is Maatwerk versterkt door Samenwerking. Bureau Voorlichting Binnenvaart, The Blue Road, 2019
- Rapportage Concept Vooronderzoek: Afvalstromen van gemeentes langs de MIRTgoederencorridors Oost en Zuidoost. Bureau Voorlichting Binnenvaart 2019

Gegevensbronnen voor nadere duiding van knelpunten

- The Vitality of Intermodal Transport, 2018
- Gesprek met Transport en Logistiek Nederland
- Gesprek met Koninklijke Vereniging van Nederlandse Reders



Amersfoortseweg 9
3951 LA Maarn

Postadres:
Postbus 150
3950 AD Maarn

T: +31 (0)343 - 745 600
info@infram.nl

www.infram.nl