

EEN GOEDERENVERVOERCORRIDORPROGRAMMA ALS AANPAK OM DE VERVOERWIJZEKEUZE TE BEINVLOEDEN

Johan Visser, Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid

Samenvatting

In 2022 publiceert de ITF een rapport over Mode Choice in Freight Transport. In dit rapport worden de invloedsfactoren en de overheidsinstrumenten verkend om de vervoerwijzekeuze in het goederenvervoer te beïnvloeden. Een van de conclusies uit het rapport is dat voor een structurele modal shift in het goederenvervoer een integrale aanpak nodig is. Een voorbeeld van een integrale aanpak is het MIRT-programma goederencorridors Oost en Zuidoost. Het doel van dit programma is om het goederenvervoer te optimaliseren met behulp van bestaande en geplande infrastructuur en multimodale knooppunten door middel van het implementeren van slimme en andere oplossingen dan infrastructuurmaatregelen zonder te hoeven investeren in nieuwe of uitbreiding van bestaande weginfrastructuur. Het gaat daarbij vooral om het verminderen van de overbelasting van de weg door een modal shift van het goederenvervoer naar water, spoor en pijpleidingen. Om een modal shift mogelijk te maken moeten alle aspecten van intermodaal vervoer in orde zijn, de intermodale keten is zo zwak als de zwakste schakel. Ook de ruimtelijke planning van terminals, de industriegebieden eromheen en de locatie van distributiecentra maken daarom deel uit van de geïntegreerde aanpak. Met betrekking tot de modal split streeft het corridorprogramma naar een verschuiving van 5 mln. ton en 0,7 mln TEU van de weg naar het spoor en het water tot 2030. Naast het op orde brengen van de infrastructuur en het verbeteren van de toegankelijkheid, ligt de focus vooral op de ruimtelijke en economische ontwikkeling van de strategische multimodale knooppunten in de corridors. Ruimtelijke clustering van logistieke voorzieningen bij multimodale terminals zorgt de ruimtelijke voor lagere kosten en minder tijdverlies in het voor- en natransport en maakt het aantrekkelijker om over te schakelen van wegvervoer naar multimodaal vervoer. Daarnaast zal wanneer meer bedrijven zich rond een terminal vestigen, de vraag naar multimodaal vervoer kunnen toenemen. Het volume van het multimodale vervoer neemt dan toe en verbetert de kwaliteit, in termen van frequentie. Schaalvergroting betekent schaalvoordelen en de kosten per eenheid neemt af. Daarnaast richt het programma zich op een efficiënte uitwisseling van logistieke digitale gegevens en informatie, om het gebruik van multimodale vervoersdiensten binnen de corridors te vergemakkelijken.

Het MIRT-programma Goederencorridors Oost en Zuidoost is nog in uitvoering. Het is daarom nog te vroeg om te evalueren of de verandering in modal split in het goederenvervoer gaat lukken. Monitoring van de uitvoering van de acties en monitoring van de ontwikkeling van de modal split is daarom belangrijk om tijdig bij te kunnen sturen.

1. Inleiding

In 2021 is een ITF werkgroep gestart met als thema Mode Choice in Freight transport. Deze werkgroep heeft op basis van literatuur en ervaringen in diverse landen in beeld gebracht welke factoren de vervoerwijzekeuze in het goederenvervoer bepalen (ITF, verwacht). Daarnaast is verkend welke instrumenten de rijksoverheid heeft om de vervoerwijzekeuze te beïnvloeden. Hierbij werd geconstateerd dat, ondanks dat er weinig ex post evaluatiestudies zijn verricht, de succesverhalen beperkt zijn. Voor de werkgroep hebben drie landen, te weten China, Canada en Nederland een casestudie uitgevoerd naar de huidige praktijkervaringen met modal shift. Voor Nederland heeft het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) een case studie uitgevoerd naar de modal shift ambities in het MIRT-programma Goederencorridors Oost en Zuid-oost. In deze case studie wordt toegelicht welke ambities er zijn, wat de kenmerken zijn van zo'n corridorprogramma en hoe de overheid daarin de modal split probeert te beïnvloeden. Het is nog te vroeg om de resultaten te evalueren. Wel werd mede op basis van deze casestudie in de werkgroep de conclusie getrokken dat modal shift niet een doel op zich is maar dat alle modaliteiten in de toekomst nodig zijn en dat voor een structurele modal shift in het goederenvervoer een integrale aanpak nodig is. Zo'n goederencorridoraanpak biedt deze mogelijkheid. Vandaar dat in deze bijdrage wordt toegelicht wat een goederencorridor is (hoofdstuk 3), wat de integrale aanpak is bij de goederencorridors Oost en Zuidoost en hoe de modal shift wordt beïnvloed (hoofdstuk 4). We beginnen met de context, namelijk hoe de modal split in het goederenvervoer is in Nederland en hoe het modal shift beleid in Nederland er uitziet (Hoofdstuk 2).

2. Modal shift in beleid

2.1 Modal split in Nederland

Het jaarlijkse transportvolume van alle vervoersmodaliteiten, inclusief zee- en luchtvervoer, bedraagt bijna 2 miljard ton per jaar (zie <https://www.kimnet.nl/mobiliteitsbeeld>). Ongeveer een derde van het totale transportvolume bestaat uit overslag binnen de Nederlandse zeehavens, een derde uit binnenlands goederenvervoer en ongeveer een derde uit internationale binnenlandse transportstromen die Nederland in of uit gaan. Uit deze gegevens blijkt dat in totaal de internationale vervoersstromen in volume de binnenlandse stromen overtreffen. De jaarlijkse vervoersprestatie van het goederenvervoer in Nederland bedroeg in 2019 ongeveer 132 miljard tonkilometer en daalt naar 126,7 miljard tonkilometer in 2020. De belangrijkste modaliteiten van het goederenvervoer over land zijn wegvervoer, binnenvaart, pijpleidingen en spoorvervoer. Het vrachtvervoer over de weg is dominant in het binnenlands vrachtvervoer, met een aandeel van 60%. Het vervoer via pijpleidingen, binnenvaart en spoorvervoer heeft een aandeel van respectievelijk 22%, 17% en 1%. In het binnenlands goederenvervoer kunnen vervoer over water en spoorvervoer alleen concurreren met wegvervoer op het gebied van containervervoer en bulkvervoer. In het internationale goederenvervoer hebben deze

modaliteiten een veel groter aandeel. Het wegvervoer heeft een aandeel van 32%. Binnenvaart en pijpleidingvervoer hebben een aandeel van respectievelijk 40% en 20%. Het goederenvervoer per spoor heeft een aandeel van 8%.

De verwachting is dat de goederenstromen op de langere termijn blijven groeien. In het lage economische groeiscenario neemt de vervoersprestatie vanaf 2018 met 4% toe tot 120 miljard tonkilometer in 2040 en in het hoge economische groeiscenario met 23% tot 142 miljard tonkilometer (Dat.mobility & Districon, 2021). Voor beide scenario's is voor 4 corridors de potentiële modal shift naar vervoer over water of spoorvervoer in 2040 berekend. De potentiële modal shifts voor spoor en binnenvaart mogen niet bij elkaar worden opgeteld als de totale potentiële shift. Dit komt omdat een deel van de goederen zowel per spoor als over het water kan worden vervoerd en bij het volume van beide modaliteiten zijn opgenomen.

Tabel Modal shift potentieel in 2040 van spoorvervoer en binnenvaart. Bron: Dat.mobility & Districon, 2021

Modal shift potentieel in 2040	Spoor	Binnenvaart
Corridor oost	9-10 mln ton	6,6-8mln ton
Corridor zuid	12-14 mln ton	17-19 mln ton
Corridor noord	15-18 mln ton	14-18 mln ton
Corridor zuid-oost	6,6-8 mln ton	8-10 mln ton

2.1. Modal shift beleid in Nederland

Nederland had in 1990 een actieve modal shift doelstelling in het nationale verkeer- en vervoerbeleid, namelijk dat in 2010 ongeveer 65 miljoen ton volume-groei van het wegvervoer moet zijn verschoven naar binnenvaart en spoor (Jonkeren, 2020). Vanaf 2001 is deze modal shift doelstelling losgelaten. Het argument was dat alle modaliteiten nodig zijn om het hele logistieke systeem te laten functioneren. De nadruk ligt dan op het stimuleren van vervoer per spoor en over water en een betere benutting van de wegvervoerscapaciteit door bundeling en hogere beladingsgraden via logistiek ketenbeheer. Hiervoor wordt het concept Synchronodaliteit (Topsector Logistiek, 2011) ontwikkeld. In de goederenvervoeragenda kondigt het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (2019) aan de komende jaren in te zetten op het bevorderen van de modal shift met acties die aansluiten bij eerdere programma's op het gebied van goederenvervoer per spoor en binnenvaart. De goederenvervoercorridors spelen hierbij een belangrijke rol. Het ministerie geeft aan in samenwerking met de logistieke sector en de betrokken overheden in te zetten op modal shift.

2.2. Bespiegelingen bij modalshift als beleidsdoelstelling

Mede vanuit de verduurzaming van het goederenvervoer maar ook vanwege externe veiligheid en de beperkte capaciteit op de piekmomenten van de weginfrastructuur hebben veel landen een modal shift

doelstelling in het goederenvervoerbeleid geformuleerd. Daarbij zijn verschillende opmerkingen te plaatsen:

- Modal shift is geen doel op zich maar is een middel om onderliggende maatschappelijke doelen te verbeteren op het terrein van klimaat, leefomgeving, bereikbaarheid en economie.
- De vervoerwijzekeuze betreft een vrije verladerskeuze en de keuze voor een vervoerwijze is door de overheid lastig afdwingbaar.
- Er bestaat eigenlijk geen voorkeursalternatief (mode of preference). Als we het over modal shift hebben, gaat het over de verschuiving van wegvervoer naar spoorvervoer, binnenvaart, pijpleiding of kustvaart. Ondanks dat daar een voorkeur voor is, hoeven of kunnen deze modaliteiten niet in alle situaties een duurzamer alternatief te zijn voor het wegvervoer. Elk van de vervoerwijzen hebben hun voor- en nadelen. Spoor en binnenvaart bieden schaalvoordelen maar is vaak nog voor- danwel natransport over de weg nodig. Het wegvervoer is flexibel en wordt steeds schoner maar is nog steeds sterk afhankelijk van fossiele brandstof.
- Alle modaliteiten zijn feitelijk nodig. Het goederenvervoer zou een multimodaal vervoerssysteem moeten zijn, waarin alle vervoerswijzen een rol kunnen spelen naar gelang van de mate waarin zij het best presteren op het gebied van efficiëntie, milieuduurzaamheid, toegankelijkheid en veiligheid.
- Er is echter nog onvoldoende een gelijk speelveld (fair competition of level playing field) tussen de modaliteiten dit heeft enerzijds te maken met marktfalen maar ook overheidsfalen, door verschillen tussen de modaliteiten op het gebied van kostentoerrekning (van externe en infrastructuurkosten en regelgeving. Onbekendheid en toegang tot andere modaliteiten spelen een rol. De overheid kan bijdragen aan een gelijk speelveld door het wegnemen van deze obstakels.
- De intermodale goederenvervoerketen is zo sterk als de zwakste schakel. Intermodaal vervoer kan een alternatief zijn voor het wegvervoer als de intermodale keten op orde is, van de basisinfrastructuur, vervoerdiensten tot de ketenregie.

Omdat dat alle modaliteiten nodig zijn om aan de vraag naar goederenvervoer te kunnen voldoen en intermodaal vervoer pas functioneert als alle schakels op elkaar aansluiten, is een integrale aanpak nodig. Een voorbeeld van zo'n integrale aanpak is de corridoraanpak.

3. Goederencorridors in het algemeen

Corridors beginnen als natuurlijke vervoersroutes en investeringen in fysieke infrastructuur in een of meer vervoerswijzen om een vervoerscorridor te worden. Er kan een onderscheid worden gemaakt tussen corridors binnen en tussen regio's tot corridors die hele continenten bestrijken en met elkaar verbinden, zoals de zijderoute van China naar Europa. Daarnaast zijn er verschillen in de aanpak van de corridors, van smal, wat alleen de coördinatie en het ontwikkelen van de infrastructuur betekent, tot zeer breed, waarbij ook coördinatie van ruimtelijke, handels- en economische ontwikkelingen onderdeel

zijn van de corridoraanpak. Hope en Cox (2015) onderscheiden verschillende fasen in de ontwikkeling van een corridor, namelijk (1) Transportcorridor, (2) Transport- en handelsfacilitatiecorridor, (3) Logistieke corridor, (4) Stedelijke ontwikkelingscorridor en tot slot (5) Economische corridor. Deze indeling is eveneens een typologie van verschillende soorten corridors.

Een corridor omvat meer dan de coördinatie en samenwerking tussen overheden. Een corridor is een combinatie van private en publieke activiteiten, waarbij de private sector handel en vervoer organiseert terwijl de publieke sector dit faciliteert met infrastructuur en handelsovereenkomsten.

Srivastava (2011) merkt verder op dat corridors op zich geen economische kracht creëren, maar het potentieel voor economische groei kanaliseren, focussen en versterken. Een corridor "van nergens naar nergens door nergens" zou dus niet veel zin hebben. Evenzo is een corridor die twee knooppunten verbindt maar waartussen geen groeipotentieel bestaat, ook van beperkt belang. Een transportcorridor aanleggen en verwachten dat de ontwikkeling vanzelf volgt, zal waarschijnlijk niet de manier zijn waarop het werkt (COMCEC, 2017). Het is waarschijnlijker dat de vervoerscorridor, die de juiste plaatsen met elkaar verbindt, de modus wordt van een reeks bereikbaarheidsvoordelen die zullen leiden tot verdere positieve terugkoppelingen. Dit proces, wordt ook wel circulaire en cumulatieve causaliteit genoemd, waarbij de groei zich concentreert op corridors die plaatsen met elkaar verbinden die in hoge mate interactief zijn. Voorwaarde voor samenwerking is wel dat er een gemeenschappelijke set van doelstellingen is waar rond politieke adhesie bestaat, bijvoorbeeld economische en sociale cohesie, zoals in de Europese Unie. De modus operandi volgt bijna altijd het patroon van de ondertekening van een memorandum van overeenstemming waarin een reeks gemeenschappelijke doelstellingen wordt vastgelegd, die geen directe rechtskracht hebben, tot een internationaal verdrag dat regeringen verbindt tot een reeks economische, financiële en wettelijke verplichtingen die in eigen land moeten worden geratificeerd. Een essentieel onderdeel van dit proces is altijd de oprichting van een coördinerende organisatie voor vervoerscorridors. Een dergelijke organisatie kan verschillende vormen aannemen, bijvoorbeeld een onafhankelijke entiteit of een raad van deelnemende leden.

4. Het MIRT-programma goederencorridors Oost en Zuidoost

4.1 Goederencorridors in Nederland

Nederland, gelegen aan de Noordzee en de Rijn-Maas-Schelde Delta binnen zijn grenzen, is een belangrijk verbindingspunt voor wereldwijde goederenstromen van en naar Noordwest-Europa. Drie van de twaalf Europese TEN-T-corridors lopen door Nederland, namelijk de Noordzee-Baltische corridor, de Rijn-Alpen-corridor en de Noordzee-Middellandse Zee-corridor. In het kader van de implementatie van de TEN-T corridors heeft het Nederlandse ministerie een internationaal kerninfrastructuurnetwerk gedefinieerd als onderdeel van het mobiliteitsbeleid in Nederland, vastgelegd in de nota Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) (Ministerie van Infrastructuur en Milieu, 2012). Dit kernnet bevat de relevante grensoverschrijdende achterlandverbindingen voor het goederenvervoer van en naar de

economische centra in Nederland. In de SVIR is vervolgens toegezegd dat de Rijksoverheid samen met de goederenvervoersector en regionale overheden een nationaal kernnetwerk ontwikkelt, inclusief een gezamenlijke visie op containerterminals in Nederland. Om dit nationale kernnetwerk te ontwikkelen is in 2013 besloten om te starten met twee economisch belangrijkste goederenvervoercorridors binnen Nederland met de focus op het in kaart brengen van de mogelijkheden en belemmeringen bij het optimaliseren van het goederenvervoer binnen deze corridors:

- De goederencorridor Oost (Rotterdam - Arnhem / Nijmegen - Duitsland). Deze corridor maakt deel uit van de TEN-vervoerscorridor Rijn-Alpine. Delen van deze corridor maken ook deel uit van de Noordzee-Baltische en de Noordzee-Mediterrane corridor. Deze corridor omvat de modaliteiten weg (A15), spoor (de Betuwelijn voor goederenvervoer) en binnenvaart (de Waal).
- De Zuidoostcorridor (Rotterdam - Noord-Brabant / Limburg - Duitsland). Deze corridor maakt ook deel uit van de Europese corridor Rijn-Alpen. Delen van de waterwegen in de corridor liggen ook aan de Noordzee-Mediterrane corridor. Deze corridor omvat de modaliteiten weg (A16 / A58 / A67), spoor (de Brabantroute) en binnenvaart (de Maas en de Brabantkanalen).

Voor de ontwikkeling van deze twee goederencorridors is in 2014 een onderzoek gestart naar de uitdagingen, dat wil zeggen de knelpunten maar ook de kansen om het goederenvervoer binnen deze corridors te verbeteren (Ministerie van Infrastructuur en Milieu, 2017). Deze studie is in 2017 gevolgd door een beleidsprogramma om projectplannen op te stellen voor de uitdagingen die in de studie zijn geïdentificeerd. Het doel van dit programma is om het goederenvervoer te optimaliseren met behulp van bestaande en geplande infrastructuur en multimodale knooppunten. Het gaat om het implementeren van slimme en andere oplossingen dan infrastructuurmaatregelen en is bedoeld om Nederland en in het bijzonder de zeehavens bereikbaar te houden zonder te hoeven investeren in nieuwe of uitbreiding van bestaande weginfrastructuur. Het gaat daarbij vooral om het verminderen van de overbelasting van de weg door een modal shift van het goederenvervoer naar water, spoor en pijpleidingen. De robuustheid van het vervoerssysteem vereist een solide modal shift-instrument om bij veranderende omstandigheden (bv. stremmingen, grootschalig onderhoud of droogte) voor een goede doorstroming te zorgen. Een modal shift helpt ook om de hoge beheers- en onderhoudskosten van het wegennet te drukken. Dit programma voor goederencorridors is met name gericht op de ruimtelijke en economische ontwikkeling van multimodale logistieke knooppunten en het belang daarvan voor een betere benutting van het spoorvervoer en de binnenvaart.

In 2020 is door het Ministerie van Verkeer en Waterstaat samen met de provincies Noord-Holland, Zuid-Holland, Noord-Brabant en Zeeland en de havens van Amsterdam, Rotterdam, Moerdijk, North Sea Ports, een onderzoek gestart naar de haalbaarheid en noodzaak van een programmatische aanpak voor de goederencorridor Zuid. Er zijn geen plannen om een corridorprogramma voor de noordelijke corridor te ontwikkelen, maar er zijn wel initiatieven, vooral particuliere, om het multimodale goederenvervoer per spoor en over het water te ontwikkelen.

4.2 Het doel van de goederencorridorprogramma's

De goederencorridorprogramma's in Nederland zijn gezamenlijke programma's van de nationale en regionale overheden. De basisgedachte achter de goederencorridoraanpak is dat door coördinatie en samenwerking tussen de particuliere en de openbare sector meer kan worden bereikt met betrekking tot het gemeenschappelijke doel van economische ontwikkeling, duurzame overslag en transport en efficiënt gebruik van de beschikbare infrastructuur door goederenstromen in de goederencorridors. Door samenwerking, coördinatie, ruimtelijke concentratie en bundeling kunnen de binnenvaart en het spoor aantrekkelijker worden en wordt voldoende volume gecreëerd, waardoor de corridors aantrekkelijker worden als vestigingsplaats, terwijl innovaties, zoals duurzame laainfrastructuur (knooppunten voor schone energie) haalbaar worden.

De programma's voor goederencorridors zijn gericht op een geïntegreerde aanpak van het infrastructuurgebruik als de ruimtelijke en economische ontwikkeling. Een geïntegreerde aanpak betekent hier een breed toepassingsgebied en een coherente aanpak. Om een modal shift mogelijk te maken moeten immers alle aspecten van intermodaal vervoer op orde zijn, de intermodale keten is zo zwak als de zwakste schakel. In dit geval zijn de schakels: de multimodale terminals bij de oorsprong en de bestemming, de aansluitende infrastructuur, het voor- en natransport over de weg en de multimodale vervoerdiensten per spoor en over water.

Ook de ruimtelijke planning van terminals, de industriegebieden eromheen en de locatie van distributiecentra maken deel uit van de geïntegreerde aanpak. In het corridorprogramma Oost en Zuid-Oost zijn de corridorpartners overeengekomen een actievere aanpak te volgen om logistieke activiteiten te clusteren. De beschikbaarheid van voldoende ruimte in de buurt van multimodale terminals voor de uitbreiding van de bedrijfsontwikkeling is een belangrijke factor in het proces van optimalisering.

Alle acties worden in samenhang bekeken en uitgevoerd om de coherentie binnen het programma te maximaliseren. Vanwege de geïntegreerde aanpak is samenwerking en coördinatie nodig tussen alle partijen in de logistieke keten en de autoriteiten die verantwoordelijk zijn voor infrastructuurplanning en ruimtelijke ordening.

4.3 Adaptieve corridoragenda met routekaarten

In 2021 verscheen namelijk de Toekomstagenda Corridorontwikkeling 2030 (Programmaraad Goederenvervoercorridors Oost en Zuid-Oost, 2021). De Toekomstagenda voor de oost en zuidoost goederencorridor geeft richting voor de periode tot 2030 met een gezamenlijk en samenhangend toekomstperspectief voor vijf pijlers en voor elke pijler een routekaart voor de korte (tot 2025), middellange (2025-2030) en lange termijn (na 2030). De vijf routekaarten zijn:

- 1. Toekomstbestendige verbindingen tussen Mainport Rotterdam en het Europese achterland*
- 2. Internationale multimodale bereikbaarheid van strategische multimodale knooppunten*

3. *Duurzame ruimtelijk-economische ontwikkeling van strategische multimodale knooppunten*
4. *Verduurzaming van de Topcorridors Oost en Zuidoost*
5. *State of the art digitale voorzieningen*

De *strategische multimodale knooppunten* zijn de gebieden met de meest uitgebreide multimodale overslagfaciliteiten en de grootste ruimtelijke concentratie van logistieke centra binnen een goederencorridor. In het geval van de corridors Oost en Zuidoost zijn de multimodale knooppunten: Moerdijk, Tilburg, Tiel, Nijmegen/Arnhem, Venlo en Sittard-Geleen/Stein.

Met betrekking tot de modal split streeft het corridorprogramma naar een verschuiving van 5 mln. ton en 0,7 mln TEU van de weg naar het spoor en het water tot 2030 (Panteia, 2019, Handelingsperspectieven Goederencorridors).

4.4 Wat zijn in dit geval de beïnvloedende factoren voor de modal split?

Nu zullen we uitleggen hoe deze routekaarten in het corridorprogramma de modal split beïnvloeden, of met andere woorden aan welke knoppen wordt gedraaid om een modal shift te bewerkstelligen.

Door de multimodale verbindingen en de infrastructurele toegankelijkheid van de multimodale terminals te verbeteren, worden de transporttijden korter, zal er frequentere vervoerdiensten zijn en/of worden grotere transportvolumes mogelijk. Op die manier nemen de vervoerskosten door multimodaal vervoer af. Kortere doorlooptijden en schaalvoordelen maken multimodaal vervoer aantrekkelijker in de concurrentie met wegvervoer. De roadmap Toekomstbestendige verbindingen tussen Mainport Rotterdam en het Europese achterland richt zich op een inhaalslag en versnelling van maatregelen voor beheer & onderhoud, vervanging & renovatie van de bestaande verbindingen en waar nodig extra investeringen in ontbrekende schakels en knelpunten. Ook pijpleidingtransport wordt als alternatief onderzocht. Hierbij wordt gekeken naar de uitbreiding van het pijpleidingtracé Rotterdam - Chemelot-Ruhrgebied. De routekaart Internationale multimodale bereikbaarheid van strategische multimodale knooppunten richt zich op de verbetering van spoorwegemplacements, kademuren en de ontsluiting van binnenhavens.

Ruimtelijke clustering van logistieke voorzieningen bij multimodale terminals werkt twee kanten op. Ten eerste zorgt de ruimtelijke clustering in de buurt van een terminal voor kortere afstanden in het voor- en natransport. Dit verlaagt de kosten van het vervoer van en naar de terminal. Dit maakt multimodaal vervoer goedkoper, maar maakt het ook aantrekkelijker om over te schakelen van wegvervoer naar multimodaal vervoer. Ten tweede, wanneer meer bedrijven zich rond een terminal vestigen, zal de vraag naar multimodaal vervoer toenemen. Het volume van het multimodale vervoer zal toenemen en dus zal de kwaliteit, in termen van frequentie, verbeteren. Schaalvergroting betekent schaalvoordelen en de kosten per eenheid zullen dalen. Voorwaarde is wel dat de ruimte om te groeien beschikbaar is.

In de routekaart Duurzame ruimtelijk-economische ontwikkeling van strategische multimodale knooppunten is een gezamenlijk beleid opgesteld om uitbreiding en nieuwe vestigingen op knooppunten te faciliteren en te regisseren, met het oog op het accommoderen van (inter)nationaal georiënteerde logistieke activiteiten (distributie), de maakindustrie en de agrofoodsector met een voorkeur voor intermodale aan- en afvoer.

Veel verladers zijn niet bekend met multimodaal vervoer, de informatie-uitwisseling is er vaak niet op ingericht en multimodaal vervoer vereist vaak bundeling van verschillende ladingen. Het stappenplan Digitalisering van de informatievoorziening rond multimodaal vervoer richt zich op efficiënte uitwisseling van logistieke digitale gegevens en informatie, om het gebruik van multimodale vervoersdiensten binnen de corridors te vergemakkelijken. Dit moet het multimodaal vervoer toegankelijker, makkelijker te organiseren en efficiënter maken. Zo richten de corridorpartners zich op korte termijn op de uitrol van de Connected Transport Corridor (CTC)-aanpak. Onderdeel daarvan is het stellen en creëren van de noodzakelijke randvoorwaarden om te stimuleren dat digitale platforms voor realtime gegevensuitwisseling en andere digitale systeemoplossingen (applicaties) binnen de corridors kunnen worden getest en dat succesvolle toepassingen op corridorniveau kunnen worden opgeschaald. Dit biedt ook perspectief aan ontwikkelaars en andere marktpartijen.

5. Discussie

Het MIRT-programma Goederencorridors Oost en Zuidoost is nog in uitvoering. Dit betekent dat we nog niet kunnen evalueren of de aanpak werkt en daadwerkelijk leidt tot een modal shift in het goederenvervoer, waardoor het goederenvervoer in de corridors verduurzaamt en een motor zijn voor duurzame economische groei.

Het programma is gebaseerd op een jaarlijkse cyclus van rapportage, besluitvorming en realisatie. In verband met de ambitie om tot 2030 5 mln. ton en 0,7 mln. TEU over te hevelen van de weg naar het spoor en het water, is het belangrijk de modal split en de voortgang van de acties die in het kader van deze jaarlijkse cyclus worden ondernomen te blijven monitoren. Dit maakt het mogelijk de maatregelen bij te stellen of aan te passen en het programma doeltreffend te maken om de modal split binnen de goederencorridors te verbeteren. Daarom zullen de uitvoering van de acties en de vooruitgang bij het bereiken van de corridordoelstellingen worden gemonitord, met inbegrip van de modal-shiftdoelstellingen (Topcorridors, 2021)

Referenties

COMCEC, 2017. Improving Transnational Transport Corridors in the OIC Member States: Concepts and Cases.

Dat.Mobility and Districon, 2021. Integrale Mobiliteitsanalyse. Achtergrondrapportage Goederenvervoer integraal. RWS, Den Haag.

ITF (verwacht) Mode choice in freight transport. Parijs.

Hope, A. & Cox, J., 2015. Topic Guide: Development Corridors. Coffey International Development, London, UK (2015).

Jonkeren, O., 2020. Modal shift in het goederenvervoer. Een overzicht van ontwikkelingen en beleidsinstrumenten. KiM, Den Haag.

Ministerie van Infrastructuur en Milieu, 2017. MIRT onderzoek goederenvervoercorridors Oost en Zuidoost. Den Haag.

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, 2019. Goederenvervoeragenda. Agenda voor een robuust, efficiënt en duurzaam transportsysteem. Den Haag.

Panteia, 2019, Handelingsperspectieven Goederencorridors.

Programmaraad Goederenvervoercorridors Oost en Zuid-Oost, 2021. Toekomstagenda Corridorontwikkeling 2030. Perspectief voor samen werken aan en investeren in krachtige en duurzame oost en zuidoost topcorridors. Min Ien W, Den Haag.

Srivastava, P., 2011. Regional Corridors Development in Regional Cooperation, ADB Economics Working Paper Series No. 258, Asian Development Bank, Mandaluyong City, Philippines, ISSN 1655-5252. <https://think-asia.org/bitstream/handle/11540/2029/Economics-WP258.pdf?sequence=1>.

Topsector Logistiek, 2011. Partituur naar de top. Adviesrapport Topteam Logistiek. Den Haag.

Topcorridors, 2021. Monitor samenwerken aan uitvoering. Toekomstagenda Corridorontwikkeling 2030.