

Vergaderjaar 2025–2026

34 244

Logistiek en goederenvervoer

Nr. 13

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

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 14 januari 2026

In het Regeerprogramma heeft het kabinet toegezegd een nieuwe Beleidsagenda Goederenvervoer te presenteren, waarin de integrale aanpak van leveringszekerheid, energietransitie en bestrijding van files centraal staat. Met deze brief bieden wij deze agenda aan uw Kamer aan. Hierin zijn ook de resultaten opgenomen van de evaluatie van het goederenvervoerbeleid in de periode 2019–2024, zoals dat gepresenteerd is in de Goederenvervoeragenda van 2019 (Kamerstuk 34 244, nr. 2). De evaluatie is als bijlage bij deze brief gevoegd.

Leveringszekerheid centraal

De Beleidsagenda Goederenvervoer bouwt voort op de Mobiliteitsvisie. De belangrijkste elementen daarvoor waren al geschetst in de Kamerbrief met de hoofdlijnen voor het toekomstige goederenvervoerbeleid (Kamerstuk 34 244, nr. 10). In het kabinetsstandpunt «Bereikbaarheid op Peil» is dit nog eens nader toegelicht (Kamerstuk 31 305, nr. 489).

De Beleidsagenda stelt de integrale aanpak van leveringszekerheid centraal. Leveringszekerheid van goederen, met name essentiële goederen, is van vitaal belang voor de stabiliteit van de Nederlandse economie en samenleving. Goederen moeten op tijd, betrouwbaar en onder de juiste omstandigheden op de juiste plaats geleverd kunnen worden. Van consumentenproducten tot medicijnen en van bouwmaterialen tot de aanvoer van grondstoffen voor de industrie, een betrouwbare, duurzame en efficiënte goederenstroom is een noodzakelijke voorwaarde voor het welzijn van de burger en voor het functioneren van bedrijven en voorzieningen.

Het goederenvervoer moet ook klaar zijn voor de toekomst. De energietransitie vergt dat het goederenvervoersysteem in staat is om de leveringszekerheid van andere energiestromen te borgen: vervoer van biofuels en waterstof zal in de plaats komen van vervoer van fossiele

brandstoffen. Een vergelijkbare substitutie zal de overgang naar een circulaire economie met zich meebrengen: minder afvalstromen, meer vervoer van herwonnen grondstoffen. De verwachting is dat het goederenvervoersysteem met de gepresenteerde beleidsinzet in staat is deze transities te faciliteren.

Leveringszekerheid impliceert ook dat het goederenvervoersysteem optimaal functioneert. Door in te zetten op multimodaal vervoer, waarbij elke modaliteit met inachtneming van kaders voor leefbaarheid en veiligheid en met behulp van digitale systemen voor data-uitwisseling zijn bijdrage levert aan het voorzien in de vervoersbehoeften. In dit systeem wil de overheid bedrijven verleiden om meer gebruik te maken van spoor, binnenvaart en buisleidingen om zo een bijdrage te leveren aan het verminderen van de files op de weg.

De Beleidsagenda schetst de koers voor de komende vijf jaar (2026–2030) en omhelst alle modaliteiten: weg, water, spoor, buisleidingen, zee- en luchtvracht en de knooppunten om die modaliteiten aaneen te schakelen. We maken daarbij de stap van mobiliteitsgericht beleid naar bereikbaarheidsbeleid: niet de verplaatsing zelf, maar het doel van de verplaatsing van goederen staat centraal.

Prioriteiten en speerpunten

De Beleidsagenda Goederenvervoer kent vier prioriteiten:

Multimodaal

De prioriteit «multimodaal» stelt het benutten van de kracht van elke modaliteit centraal. Met een subsidieregeling voor «modal shift» en gerichte maatregelen op de multimodale knooppunten in het transportnetwerk stimuleert het ministerie marktpartijen om meer gebruik te maken van spoor en binnenvaart. Deze modaliteiten zijn duurzamer en veiliger dan wegvervoer en kunnen bijdragen aan het verminderen van de fileproblematiek. Verder legt het ministerie focus bij de goederencorridors Oost, Zuidoost en Zuid. Op deze corridors concentreren zich de omvangrijkste vervoersstromen binnen Nederland en met het buitenland. Deze corridors sluiten dan ook goed aan op de corridors die in de TEN-T-verordening zijn aangewezen.

Veerkracht

Met de prioriteit «veerkracht» beoogt het ministerie de robuustheid van vervoerssystemen te versterken, mede met het oog op het beter faciliteren van militaire mobiliteit. Het gaat dan om het onderzoeken van kwetsbaarheden in deze systemen en het voorzien in «contingency»-plannen bij geplande (zoals onderhoud) en ongeplande (zoals overstroming) verstoringen.

Digitaal

Voor de prioriteit «digitaal» wil het ministerie aansluiting zoeken bij de initiatieven van het Ministerie van Economische Zaken (digitalisering bedrijfsleven), het Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties (digitalisering data-uitwisseling tussen bedrijven en overheden) en het Ministerie van Justitie en Veiligheid (cybersecurity). De principes van een Basis Data Infrastructuur – geen fysieke infrastructuur, maar een stelsel van afspraken – staan daarbij centraal. Deze principes worden verder ontwikkeld in het Groeifonds-programma Digitale Infrastructuur Logistiek. Dit programma eindigt in 2026; het ministerie wil de verworven-

heden van dit programma borgen door samen met het bedrijfsleven nieuwe initiatieven te ontwikkelen.

Duurzaam en leefbaar

De prioriteit «duurzaam en leefbaar» zet met name in op elektrificering van vervoerssystemen en het creëren van de juiste voorwaarden daarvoor. Daarnaast worden initiatieven genomen om de veiligheid van deze systemen te borgen en de leefbaarheid langs infrastructuur ten minste te behouden en zo mogelijk te verbeteren.

Relatie met andere beleidsinitiatieven

De Beleidsagenda goederenvervoer staat niet op zichzelf. Binnen het ministerie lopen velerlei andere beleidsinitiatieven, zoals het Toekomstperspectief Automobilititeit, de Binnenvaartvisie en het recent aan uw Kamer aangeboden Toekomstbeeld Spoorgoederenvervoer. De Beleidsagenda is in goede samenspraak met deze beleidsinitiatieven ontwikkeld en beoogt dan ook aan uw Kamer aan te geven dat integraal naar de bereikbaarheidsproblematiek gekeken wordt.

Vanuit deze integrale aanpak wordt de komende jaren ook gewerkt aan drie overkoepelende speerpunten:

- **Gezamenlijke aanpak met de logistieke keten:**
Intensieve samenwerking met partijen in de logistieke keten en mede-overheden, bijvoorbeeld gericht op het borgen van de bereikbaarheid van de Rotterdamse haven en de afhandeling van containerstromen.
- **Verminderen van belemmeringen:**
Oplossen van knelpunten in wet- en regelgeving en inzet op innovatie in de logistieke keten.
- **Gebiedsgerichte focus en corridors:**
Versterking van de MIRT-goederenvervoercorridors Oost, Zuidoost en Zuid, met realisatiepacten voor multimodale knooppunten. In deze realisatiepacten wordt vanuit de ruimtelijk-economische ontwikkeling van de regio van het betreffende knooppunt gezien hoe de regionale logistiek efficiënt en duurzaam kan aansluiten op (inter-) nationale goederenstromen op de achterlandverbindingen.

Financiële paragraaf

Voor de financiering van maatregelen in de Beleidsagenda is met het Impulsprogramma Goederenvervoer € 79 miljoen beschikbaar gesteld voor de periode 2026–2028 (Kamerbrief 36 800 A, nr. 2). Hiervan is € 30 miljoen gereserveerd voor het spooreplacement Kijfhoek. De overige middelen zullen worden benut voor onder meer de subsidieregeling voor «modal shift», de aanpak van de digitalisering in de logistiek en de uitvoering van realisatiepacten op de goederencorridors. Daarnaast is er € 43 miljoen beschikbaar gesteld voor de realisatie van truckparings.

Toezeggingen

Uw Kamer heeft eerder gevraagd om de mogelijkheden te bezien om het Twentekanaal aan te sluiten op de goederenvervoercorridor Oost (Kamerstuk 34 244, nr. 9). In de Beleidsagenda wordt aangegeven dat de regio het initiatief neemt tot de inrichting van een goederenvervoercorridor Noordoost; het Twentekanaal zal daar onderdeel van zijn. Van belang is dat deze corridor aansluiting vindt bij de andere goederenvervoercorridors via multimodale knooppunten. De knooppunten Nijmegen en

Amsterdam zijn dan met name relevant. De partijen die in de realisatiepacten voor deze knooppunten actief zijn, zullen ook de aansluiting van de corridor Noordoost, en in het bijzonder het Twentekanaal, beschouwen. In hoeverre dit tot resultaat zal leiden, is aan de betrokken partijen.

Aan uw Kamer is voorts toegezegd te onderzoeken of met de inzet van depots voor lege containers vervoerders minder vaak geneigd zullen zijn te kiezen voor wegvervoer in plaats van voor binnenvaart en spoor (Kamerstuk 34 244, nr. 9). Deze problematiek wordt geadresseerd in realisatiepacten van de multimodale knooppunten en in het kader van de inzet op het borgen van een blijvende bereikbaarheid van de Rotterdamse haven. Er lijken inderdaad kansen te zijn om dergelijke «empty depots» in het achterland te creëren om zo te kunnen zorgen voor voldoende bundeling van lege containers en deze met binnenvaart en spoor naar de zeehavens terug te brengen. Het is echter aan marktpartijen om dit adequaat te organiseren.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
R. Tieman

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat,
A.A. Aartsen