

Logistieke uitdagingen voor de Nederlandse economie

Inhoudsopgave

Voorwoord: De logistieke uitdaging	7
------------------------------------	---

A Advies

1	Conclusies en Aanbevelingen	13
1.1	De rol van logistiek	13
1.2	Integraal logistiek keten- en innovatiebeleid	15
1.3	Uitgangspunten	17
1.4	Logistiek Actieprogramma	18
1.5	Daadkracht	22
1.6	Maatschappelijke effecten	23
2	Logistiek Actieprogramma	25
2.1	Logistieke uitdaging 1: Binnenlandse distributie-efficiency met twintig procent verhogen	25
2.2	Logistieke uitdaging 2: Wegvervoer met tien procent naar andere modaliteiten verschuiven	28
2.3	Logistieke uitdaging 3: Ruimtelijke clustering van bedrijven en congestievrije (Europese) netwerken	35
3	Daadkrachtige uitvoering	41
3.1	Actie door samenwerking	41
3.2	Taskforce Logistiek en Economie	41
3.3	Financieringsbronnen	44

B Probleemanalyse en oplossingen

4	De economische betekenis van logistiek	47
4.1	De directe en indirecte toegevoegde waarde	47
4.2	Factoren die het succes van de logistieke keten mede bepalen	48
4.3	Interactie verladers en transportsector	49
4.4	Complexiteit van de samenwerking	50
4.5	Verschillende en tegenstrijdige doelstellingen	51
4.6	Noodzaak om drijvende krachten te mobiliseren	52

5	Voorbeelden van logistieke innovatieprojecten	53
5.1	Stedelijke distributieprojecten	53
5.2	Project Transportbesparing	54
5.3	Verschuiving naar de binnenvaart: Distrivaart	54
5.4	Verschuiving naar het spoor: programma GHR	55
5.5	Vlootvernieuwingsfonds Europese Kleine Handelsvaart	55
5.6	Logistieke Datahub Nederland (LDN)	56
5.7	TEN-T projecten	56
5.8	Kwaliteitsnet goederenvervoer	57
5.9	Zesde Kaderprogramma Europese Unie	57
5.10	Agrocluster projecten	58

C Bijlagen

Samenvatting voorstudie	69
Gehanteerde begrippenkader	71
Verantwoording werkwijze	73

De logistieke uitdaging

de rol van logistiek als concurrentiefactor

Dit advies bevat voorstellen die een belangrijke bijdrage kunnen leveren aan het versterken van de Nederlandse economie. Dat is hard nodig, want zoals in het regeerakkoord is aangegeven, hapert de economie en verslechtert de internationale concurrentiepositie van Nederland in snel tempo. Veel bedrijvigheid verdwijnt uit ons land.

nieuwe en bestaande economie hangen nauw samen

De opkomst van de kenniseconomie wordt vaak als alternatief aangedragen om het verdwijnen van traditionele bedrijfsactiviteiten uit Nederland op te vangen. De Raad is echter van mening dat de kenniseconomie niet als alternatief voor de bestaande voortbrengingseconomie kan worden gezien. Nieuwe en bestaande economie hangen nauw met elkaar samen en zullen dat blijven doen. Wat er na de internethype gebeurde, heeft dat hardhandig aangetoond. Immers, geen clicks zonder bricks. Kennisontwikkeling kan niet in een vacuüm plaatsvinden. Andersom is een goede kennisinfrastructuur een vereiste voor economische voortbrengingsprocessen. Op beide terreinen verliest Nederland zijn vooraanstaande positie in Europa.

logistiek van bedrijven

De voorstellen in dit advies richten zich op de logistiek van bedrijven. Logistiek is de integrale beheersing van goederenstromen. Vervoer en distributie van goederen vormen de bloedsomloop van economische processen. De Raad constateert dat de overheid veel aandacht heeft voor de dienstverlenende transportsectoren, ook wel goederenvervoer genoemd. Ook probeert zij via de transportsector in te spelen op de grote logistieke veranderingen die op dit moment wereldwijd optreden binnen het verladende en ontvangende bedrijfsleven. Het gaat hierbij om het zogenaamde supply chain management: de besturing en beheersing van alle materiaal-, geld- en informatiestromen in de logistieke keten, vanaf de inkoop van grondstoffen tot en met de levering van eindproducten aan de eindgebruiker. Schaalvergroting, verkorting van de doorlooptijd van bestelling tot aflevering en frequentere beleving met kleinere hoeveelheden zijn hierbij aan de orde.

implementatie van beleid

Verladers en ontvangers zijn tot dusver niet rechtstreeks bij het logistieke en goederenvervoerbeleid betrokken. Daardoor is dat beleid niet altijd effectief. Tegelijkertijd constateert de Raad dat het overheidsbeleid op het gebied van transport en logistiek versnipperd is over verschillende overheden en departementen. Als gevolg daarvan is het beleid niet goed op elkaar afgestemd

en sluit het niet altijd aan op de behoeften van het bedrijfsleven en andere maatschappelijke sectoren. Dit geldt ook voor initiatieven om de logistieke sector te innoveren. Er bestaan vele projecten, maar deze zijn verspreid over een groot aantal innovatiethema's en kennen geen gecoördineerde aansturing. De implementatie van beleid stukt daarom veelal in de verkennende of pilotfase. Hierdoor kunnen grote logistieke uitdagingen waarmee de Nederlandse economie te maken heeft, niet adequaat worden aangepakt.

visie, samenhang, maar vooral actie

Met dit advies beoogt de Raad een bredere visie te geven op het belang van logistiek voor de Nederlandse economie. Daarbij kijkt hij vooral naar de logistieke uitdagingen waarmee het verladende en ontvangende bedrijfsleven binnen en buiten Nederland te maken heeft. Het advies richt zich op die logistieke uitdagingen die relatief snel en met relatief beperkte overheidsinvesteringen met name door het bedrijfsleven te realiseren zijn. De rol van de overheid is dan ook voorwaardenscheppend en gericht op positieve beïnvloeding van het gedrag van het bedrijfsleven. Dit is in lijn met de in het regeerakkoord geformuleerde wens tot minder bureaucratie en regelzucht, concrete beleidsdoelstellingen en een voortvarende aanpak van langslappende problemen.

samengevat zijn de uitdagingen:

- binnenlandse distributie-efficiency binnen vijf jaar met twintig procent verhogen;
- wegvervoer binnen vijf jaar met tien procent naar andere modaliteiten verschuiven;
- ruimtelijke clustering van bedrijven in de waardeketen, verbonden door congestievrije (Europese) netwerken.

concurrentievoordeel

Transport en logistiek dragen direct en indirect bij aan het scheppen van toegevoegde waarde en werkgelegenheid. Pakken we deze logistieke uitdagingen niet op, dan zal de Nederlandse economie een van haar belangrijkste concurrentievoordelen verliezen. Daarnaast zijn er extra investeringen nodig om de infrastructurele achterstand in te halen die de afgelopen decennia is opgelopen in de aanleg van wegen en het onderhoud van spoor- en binnenvaartwegen. Weliswaar zal dit gelet op de huidige situatie van de overheidsfinanciën moeilijk zijn, maar het is wel een voorwaarde voor het behoud van onze concurrentiekracht op lange termijn.

onorthodox en pragmatisch

Innovaties om de grote logistieke uitdagingen het hoofd te bieden kunnen bijdragen aan het versterken van de structurele concurrentiepositie van de

Nederlandse economie. Daarom heeft de Raad in dit advies niet alleen uitdagingen geformuleerd, maar daar ook ambitieuze doelstellingen aan gekoppeld. Doelstellingen die alleen met integraal beleid te realiseren zijn. Willen we deze logistieke uitdagingen oppakken, dan is een onorthodoxe en pragmatische aanpak vereist. De Raad presenteert voor deze aanpak een Taskforce Logistiek en Economie die met name de logistieke innovatie gestalte dient te geven. Deze Taskforce kan derhalve worden gezien als verbijzondering van het in het regeerakkoord voorgestelde Innovatieplatform.

Een deel van de uitdagingen en beleidsvoorstellen overstijgt Nederland. De Raad ziet dit advies dan ook als een kans voor het Nederlandse voorzitterschap van de Europese Unie in 2004 om belangrijke dossiers op het gebied van infrastructuur, goederenvervoer en logistiek te agenderen.

urgentie

Uit vooronderzoek dat in opdracht van de Raad is uitgevoerd blijkt dat bedrijven willen meedenken en mee-investeren in duurzame logistiek, maar dat de overheid de voorwaarden moet helpen scheppen. Anderzijds komt daaruit ook naar voren dat zij het zich niet kunnen permitteren om tijd te verliezen met langdurige overlegprocessen. Daarvoor is de urgentie te hoog en de internationale concurrentie te groot.

Als politiek, overheid en bedrijfsleven de visie van de Raad, zoals verwoord in dit advies, onderschrijven, dan kan in elk geval een begin gemaakt worden met de aanpak van de grote logistieke uitdagingen. Voor een structurele oplossing zijn echter aanzienlijk meer middelen nodig. Het gaat hierbij niet om subsidies, maar om gerichte investeringen van zowel de overheid als het bedrijfsleven.

[raad voor verkeer en waterstaat](#)

mr. F. de Zeeuw, Voorzitter

Leden adviescommissie Integraal Goederenvervoerbeleid

prof. dr. ir. N. Wijnolst, Voorzitter

drs. R.H.P.W. Kottman

ir. K.J. Noordzij

Mw. G. Prins

mr. F.E. Schaake

Den Haag, 18 juni 2003

A

Advies



Conclusies en aanbevelingen

1

De logistieke processen van de Nederlandse bedrijven versterken, daarover gaat dit advies. Extra inspanningen zijn nodig om Nederland aantrekkelijk te houden als vestigingsland voor bedrijvigheid. Te meer nu het economische zwaartepunt vanwege de uitbreiding van de Europese Unie verschuift.

1.1 de rol van logistiek

zonder basis geen top

Bedrijvigheid verplaatst zich naar elders in Europa. Dit wordt niet louter gecompenseerd doordat we met Nederland op weg zijn naar een diensten-, een kennis- of zelfs een virtuele economie. Deze nieuwe economie vervangt namelijk niet de huidige. Ze is er juist onlosmakelijk mee verbonden. De top van de economische piramide kan weliswaar kennisintensief zijn, maar die top steunt op een brede basis van blijvend noodzakelijke, fysieke economische activiteiten. Zonder basis geen top. Bovendien zorgt de kenniseconomie niet voor minder, maar juist voor meer en intensiever transport: je kunt wel eten, computers of meubels bestellen via internet, maar je kunt ze niet downloaden. Er is juist sprake van een toenemende vraag met een intensiever vervoer van kleinere huis-tot-huis zendingen. De huidige economie is en blijft een netwerkeconomie, ook al is ze onderweg naar een verdere kennisintensivering.

integrale benadering

Het belang van een integrale benadering van de gehele voortbrengingsketen en dus de logistiek neemt toe. Het verladende en ontvangende bedrijfsleven moet immers steeds meer nadruk leggen op voorraadreductie, snellere levertijden, kleinere maar frequentere orders en het vermijden van tussenopslag bij een groothandel. Het vervoer zelf is hier slechts een klein onderdeel van. Wil deze integrale aanpak goed renderen, dan is bereikbaarheid essentieel. Congestie valt namelijk niet meer op te vangen door levering uit buffervoorraden. Die zijn er vaak niet meer. Fabricage wordt steeds meer een vorm van assemblage. Tot het productieproces behoren dan ook tijdige aanvoer van onderdelen, waarde toevoegen op locatie en efficiënt distribueren.

extra concurrerend

Dit soort bedrijvigheid en de bijbehorende werkgelegenheid zijn niet meer vanzelfsprekend verankerd op één locatie. Veranderen de omstandigheden, dan verplaatsen ze zich naar elders. Aangezien dit soort *footloose* activiteiten niet alleen door 'witte', maar ook door 'blauwe boorden' worden uitgeoefend, is het belang voor de Nederlandse economie groot. Te meer daar ons land, in tegenstelling tot de concurrenten Duitsland, Frankrijk en het Verenigd Koninkrijk, een kleine thuismarkt heeft. Dit is een nadeel, omdat internationale bedrijven geneigd zijn om zich te vestigen in landen waar hun grootste

afzetmarkten zijn. Nederland moet dus van oudsher dit nadeel compenseren door op andere sleutelfactoren extra concurrerend te zijn, bijvoorbeeld op het gebied van transport en bereikbaarheid.

uitbouwen waar ons land goed in is

De sleutelpositie die Nederland binnen Europa heeft op het gebied van transport en logistiek, is aan slijtage onderhevig. De internationaal opererende bedrijven in Nederland hebben weliswaar nog steeds een concurrentievoordeel, maar dit kan snel verdwijnen naarmate het zwaartepunt van de Europese economie naar het oosten verschuift. Nederland moet dan ook verder uitbouwen waar het goed in is. Dat is de logistiek ten behoeve van de bedrijfsprocessen. Die wordt steeds belangrijker. Het beleid zal zich moeten richten op het behouden en uitbouwen van dit concurrentievoordeel door innovatieve logistieke initiatieven in Nederland en in de Europese Unie geaccepteerd te krijgen.

andere kijk

Het beleid van het ministerie van Verkeer en Waterstaat is vooral gericht geweest op het versterken van de dienstverlenende transportsectoren. Impliciet ging men ervan uit dat wat goed is voor het transport, goed is voor de verladende bedrijven. Dit beleid is ook noodzakelijk voor de toekomst en daarom moet de kennis van de transportsectoren binnen het departement worden behouden.

Dit gezegd hebbende, is het tevens tijd om anders tegen het bestaande beleid aan te kijken. Dat heeft te maken met de snelheid van veranderingen die zich wereldwijd voordoen op het gebied van logistiek in het producerende en distribuerende bedrijfsleven.

knelpunten

De grote Nederlandse verladers en ontvangers constateren op het gebied van hun *supply chain* management een aantal knelpunten die voortvarend moeten worden aangepakt om hun concurrentiepositie te behouden. Deze zijn in een voorstudie bij dit advies vastgelegd. De conclusies vatten we hier kort samen¹.

¹ IG&H Management Consultants – *Integraal Logistiek Beleid als sleutel voor economische groei en duurzaamheid*, 2003.

Deze internationale trendanalyse is uitgevoerd in opdracht van de Raad voor Verkeer en Waterstaat. Een samenvatting van dit rapport is in bijlage 2 opgenomen. Het complete rapport is te downloaden van www.raadvenw.nl; een hardcopy is via het secretariaat van de Raad verkrijgbaar.

conclusies voorstudie

- Aansluiting op internationale *supply chain* ontwikkelingen in het bedrijfsleven is cruciaal voor de concurrentiepositie van Nederland.
- Het bedrijfsleven wordt in Nederland geconfronteerd met een aantal knelpunten op het gebied van goederenvervoer, waaronder afnemende bereikbaarheid en een te grote verscheidenheid aan lokale maatregelen op het gebied van venstertijden, toegestane voertuiglengte, voertuig gewicht, e.d.
- Knelpunten in bereikbaarheid leiden nu al tot aanzienlijke economische schade; in de toekomst wordt dit erger door de verschuiving van het economisch zwaartepunt in Europa.
- De economische betekenis van goederenvervoer en logistiek voor het verladende bedrijfsleven wordt door de relevante departementen onvoldoende onderkend en niet integraal benaderd.

1.2 integraal logistiek keten- en innovatiebeleid

De Raad vertaalt deze conclusies naar drie typen praktische maatregelen die het tij kunnen doen keren:

- maken van een inhaalslag op het gebied van de aanleg en het onderhoud van infrastructuur;
- aangaan van de grootste logistieke uitdagingen van dit moment zonder dat hiervoor omvangrijke overheidsinvesteringen nodig zijn;
- nadruk leggen op het kordaat en integraal realiseren van beleid in plaats van het maken van meer beleid.

beprijzing

Over het eerste type maatregelen - de inhaalslag op infrastructuurgebied - heeft de Raad reeds geadviseerd in zijn advies *Bewust mobiel, beter bereikbaar* (januari 2003). De prognoses over de groei van het goederenvervoer tonen aan dat de huidige congestieproblemen alleen nog maar in omvang zullen toenemen, zowel nationaal als Europees². Vandaar dat de Raad alle mogelijkheden wil mobiliseren om de dreigende congestie te voorkomen. Daarom pleit de Raad in voornoemd advies voor beprijzing van het gebruik van infrastructuur om vraag en aanbod beter op elkaar af te stemmen. In het licht van de ontwikkelingen rond de LKW-Maut in Duitsland en de Europese plannen voor tolheffing via de satelliet zijn stappen in de richting van beprijzing van het wegverkeer onvermijdelijk.

² Voorspellingen in het kader van het Nationaal Verkeers- en Vervoersplan: tussen 1995 en 2020 neemt het autoverkeer met 38% tot 49% toe en het vrachtverkeer groeit tussen de 50% en 200%. Na 2010 wordt overigens een afvlakking van de groei verwacht (Adviesdienst Verkeer en Vervoer, *Perspectief op Cijfers – enkele feiten over verkeer en vervoer op een rij*, Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Den Haag, 1999).

oplossen van knelpunten

Daarnaast dient de overheid, waar mogelijk in nauwe samenwerking met de private sector, voortvarend te blijven werken aan de oplossing van structurele knelpunten in het netwerk van hoofdwegen en spoorwegen. Het gaat hierbij om het toevoegen van ontbrekende schakels in het hoofdwegennet, het wegwerken van de achterstand in onderhoud bij het spoor en de binnenvaartwegen en uitbreiding van bestaande infrastructuur op plaatsen waar zich voortdurend congestieproblemen voordoen. Voor de weginfrastructuur vallen bijvoorbeeld prioriteiten te ontleen aan de in april 2003 gepubliceerde infrastructurele wegwijzer voor het goederenvervoer³. Het streven hierbij moet een Kwaliteitsnet Goederenvervoer zijn dat tegemoet komt aan de eisen van betrouwbare goederenmobiliteit.

logistieke uitdagingen

Centraal in dit advies staan het tweede en derde type maatregelen: wat zijn de grootste logistieke uitdagingen van dit moment voor de Nederlandse economie? Hoe kunnen publieke en private partijen daarbij effectief samenwerken zonder dat hiervoor omvangrijke overheidsinvesteringen nodig zijn en de overheid de voorwaarden creëert om het bedrijfsleven tot investeringen te brengen? En vooral: hoe kunnen we bevorderen dat de gezamenlijke energie gericht wordt op implementatie en uitvoering, in plaats van op het maken van (nieuw) beleid?

De Raad bepleit dat bedrijfsleven en overheid de handen ineenslaan om op het gebied van logistiek tot slimme oplossingen te komen. Potentie is er genoeg, getuige het grote aantal lopende initiatieven en innovatieprojecten (zie hoofdstuk 5). Echter, aan implementatie en doorwerking van dergelijke initiatieven schort het vaak. Dit komt onder andere omdat de betrokken initiatiefnemers wel in staat zijn om goede ideeën te genereren, maar niet het gewicht of de middelen hebben of krijgen om ze te implementeren. Ook is het bedrijfsleven vaak primair geïnteresseerd in de eigen ketens en heeft de overheid last van verkoking van en gebrekkige afstemming tussen de relevante beleidsterreinen. Kortom, bedrijfsleven en overheid zouden meer moeten samenwerken.

verschuiving van focus

De aanpak die de Raad voorstaat richt zich enerzijds op consolidatie van effectief beleid, anderzijds op innovatie van de logistieke keten waarbij de samenhang tussen de verschillende beleidsterreinen tot uitdrukking komt. Deze insteek vraagt in twee opzichten om een belangrijke verschuiving van de focus naar:

- versterking van de economische positie van Nederland in de *supply chains* van het nationale en internationale bedrijfsleven en het beter benutten van alle modaliteiten en infrastructuren;
- versnelling van de implementatie en uitvoering van innovatieprojecten.

³ EVO, TLN en KNV – *Infrastructurele wegwijzer 2003 – een kwestie van prioriteiten stellen.*

Hierbij dient het huidige goederenvervoerbeleid onverminderd te worden voortgezet.

Samengevat komt dit neer op:



1.3 uitgangspunten

De Raad baseert zijn visie op de volgende uitgangspunten:

- logistiek levert drie belangrijke bijdragen aan de economie:
 - a versterking van het economische vestigingsklimaat, b rendementsverbetering binnen het bedrijfsleven door optimalisatie van *supply chains* en c toegevoegde waarde creatie door dienstverlenende transportsectoren;
- het blijft primair de verantwoordelijkheid van het bedrijfsleven om op duurzame wijze de voortbrengingsketens, de logistieke ketens en de transportmiddelen te innoveren, met als doel de omzet te vergroten en het rendement te verbeteren;
- de overheid moet de logistieke innovaties in het bedrijfsleven faciliteren en stimuleren en zorgen voor een integrale afweging van de soms conflicterende doelstellingen en regelgeving binnen de overheid zelf;
- beleidsmaatregelen zijn vooral gericht op het wegnemen van belemmeringen, het oplossen van knelpunten en het stimuleren van gedragsveranderingen binnen het verladende en ontvangende bedrijfsleven;
- succesvol innovatief logistiek beleid weet met zo weinig mogelijk overheidsmiddelen zoveel mogelijk gewenste effecten en investeringen te bereiken binnen het verladende en ontvangende bedrijfsleven;
- alle betrokken partijen zijn gezamenlijk verantwoordelijk voor het onderling afwegen van economische groei, ruimtegebruik, duurzaamheid, leefbaarheid en veiligheid;
- de Raad is geen voorstander van méér beleid, maar vraagt om meer samenhang tussen de verschillende beleidsonderdelen die de logistiek beïnvloeden met de focus op implementatie en uitvoering.

integraal en uitvoeringsgericht

De Raad realiseert zich dat dit advies de traditionele grenzen tussen de diverse departementen overstijgt. Innovatie van de logistieke keten impliceert economisch, ruimtelijk en milieubeleid. Een effectieve mix van vestigingsbeleid, goederenvervoerbeleid, ruimtelijk en milieubeleid is dan ook een noodzakelijke voorwaarde. Dit impliceert niet alleen een integrale, maar ook een uitvoeringsgerichte benadering van overheidsbeleid.

1.4 Logistiek actieprogramma

drie logistieke uitdagingen

Uit de vele mogelijkheden die er zijn om de logistieke keten te innoveren en te versterken heeft de Raad een beperkte selectie van drie uitdagingen geformuleerd. Waarom deze drie? In de eerste plaats beschouwt de Raad ze als de grootste logistieke uitdagingen waar we op dit moment voor staan. In de tweede plaats is de Raad van mening dat deze uitdagingen met slimme maatregelen en relatief beperkte inzet van middelen van de overheid zijn aan te gaan, juist omdat er op deze gebieden al veel in gang is gezet.

Per uitdaging doen we een beleidsvoorstel en werken we innovatiethema's uit. Ook noemen we concrete voorbeeldprojecten⁴.

LOGISTIEKE UITDAGING 1	
Binnenlandse distributie-efficiency binnen vijf jaar met twintig procent verhogen	
Beleidsvoorstel 1 Ontwikkelen nationaal kader voor stedelijke distributie	
Innovatiethema's	Voorbeelden
<ul style="list-style-type: none">– Stedelijke distributie standaardiseren– Transportbesparing	<ul style="list-style-type: none">– Stadsbox; Control Cargo; toepassing matrix stedelijke distributie– Verpakkings-efficiency; productie op locatie; clusteren van de waardeketen

Logistieke uitdaging 1 vraagt nauwelijks financiële middelen van de overheid. Het gaat vooral om aanpassing van regelgeving, stimulering van nieuwe organisatorische, logistieke en technische oplossingen en eventuele ondersteuning bij het uitvoeren van proefprojecten. Een kleine overheidsbijdrage lukt op deze manier grote investeringen door het bedrijfsleven uit.

⁴ De voorbeelden worden in hoofdstuk 5 nader toegelicht.

LOGISTIEKE UITDAGING 2

Wegvervoer binnen vijf jaar met tien procent naar andere modaliteiten verschuiven

Beleidsvoorstel 2

Belinvloeden van de keuze van vervoerswijze bij verladers en ontvangers door middel van financiële prikkels

Innovatiethema's

- Binnenlandse verschuiving van wegvervoer naar binnenvaart
- Verschuiving internationaal wegvervoer naar het spoor
- Verschuiving internationaal wegvervoer naar binnenvaart
- Verschuiving internationaal wegvervoer naar de korte vaart
- Ketensintegratie en kostenverlaging havens en terminal

Voorbeelden

- Distribuaat
- Trailers op treinen; inland terminals continentale containers
- Investeren in vaarweginfrastructuur; hogere prioriteit voor vaarwegen in TEN-T
- Vereenvoudiging administratieve procedures EU-landen; wegenbelasting voor de korte vaart in plaats van havengelden; sloopregeling korte vaart
- Systemintegratie en connectiviteit (hardware/software), Logistieke Datahub Nederland; inland terminals onderdeel van TEN-T

Het wegvervoer is cruciaal in de logistieke keten en de efficiency is de afgelopen jaren aanzienlijk vergroot. Ondanks de efficiencyslagen blijft het vervoer over de weg groeien, hetgeen steeds meer (capaciteits)problemen veroorzaakt. Daarom moet de beschikbare capaciteit van de overige modaliteiten beter benut worden. De inzet van financiële middelen door de overheid voor logistieke uitdaging 2 varieert per voorstel. Vereenvoudiging van administratieve procedures en het aansluiten op de Trans Europese Transport Netwerken (TEN-T) vraagt vooral om inzet van ambtenaren. Systemvoorstellen vragen om ondersteuning tijdens de opstart en implementatiefase. Het gebruik van financiële prikkels zou enige tientallen miljoenen euro per jaar aan gederfde overheidsinkomsten kunnen gaan betekenen. Investerings in infrastructuur vragen een veelvoud hiervan.

LOGISTIEKE UITDAGING 3

Ruimtelijke clustering van bedrijven en congestievrije (Europese) netwerken

Beleidsvoorstel 3

Uitwerken Interdepartementaal ruimtelijk clusterbeleid⁴

Innovatiethema's	Voorbeelden
<ul style="list-style-type: none"> – Ruimtelijke clustering van activiteiten, bedrijven en waardeketens – Congestievrije netwerken voor goederenvervoer; aansluiting op – Trans-Europese transport netwerken – Innovatief supply chain beleid voor Europese productievestigingen – Beleidsintegratie tussen ministeries en het vergroten van de invloed binnen de Europese Unie – Versterken nationale participatie in Europese Kader Programma's 	<ul style="list-style-type: none"> – Agrologistiek-clusters (zoals Bedrijvenpark Zuid-Groningen, tuinbouwcluster Bergschenhoek); Chemiecluster Rotterdam; Value Park Temseuzen (Dow); stimuleren andere Ketens Business Parks; één-loket benadering overheden; oplossen knelpunten in transportnetwerken – Versterking positie binnenvaartwegen in TEN-T; opname inland-terminals in TEN-T; opname kustvaarwegen in TEN-T; versterking infra voor gecombineerd vervoer in TEN-T; Kwaliteitsnet Goederenvervoer (oplossing knelpunten en betere benutting wegenet) – Niet alleen stimuleren van vestiging van EDC's in NL maar ook van Europese productievestigingen – Beleidsintegratie tot behoud van producerende bedrijven in NL; samenwerking ter versterking van de NL-positie in de EU (inbrengen standpunten, benutting fondsen, meer NL-ambtenaren bij EU, e.d.) – Beter benutten voorsprong positie NL (knowhowervaring) in onderzoeksprojecten van EU-kaderprogramma 6 (en volgende)

⁵ Een ruimtelijkcluster is een concentratie van (industriële) bedrijvigheid met een hoog productievolume, werkgelegenheid voor een groot aantal arbeidskrachten, potentieel grote kapitaalinvesteringen en afhankelijkheidsrelaties tussen bedrijven. Het biedt kansen door samenwerking, ook voor concurrerende bedrijven.

Kunnen de eerste twee logistieke uitdagingen op relatief korte termijn tot concrete resultaten leiden, de voorstellen voor logistieke uitdaging 3 werken op langere termijn. De inzet van financiële middelen door de overheid varieert per voorstel. De nadruk ligt echter op integratie van beleid: politieke en ambtelijke inspanningen zijn nodig om economisch, ruimtelijk en vervoersbeleid bijeen te brengen. Het oplossen van knelpunten in de transportnetwerken vraagt om financiële middelen.

sprong voorwaarts voor de concurrentiepositie

Bij elk van de drie logistieke uitdagingen horen beleidsvoorstellen met in totaal twaalf innovatiethema's die zijn geïllustreerd met een groot aantal voorbeelden. De Raad ziet deze set voorstellen en innovatiethema's als een samenhangend Logistiek Actieprogramma dat een belangrijke sprong voorwaarts teweeg kan brengen voor de concurrentiepositie van Nederland, zoals we in het volgende hoofdstuk zullen zien.

twee ruimtelijke schalen

Het actieprogramma kent twee ruimtelijke schalen waarop het wordt ingezet: die van Nederland en die van Europa. Dit hebben we in onderstaande figuur voor de 12 innovatiethema's samengevat.



kans voor Nederland

Het Logistiek Actieprogramma is gebaseerd op de logistieke uitdagingen en innovatiethema's. Belangrijk hierbij is de mix van projecten die op korte en langere termijn tot innovaties kunnen leiden, waarbij de overheid faciliteert en het bedrijfsleven investeert. De Raad beschouwt dit actieprogramma als een kans voor Nederland om transport en logistiek een prominentere plaats te geven in de economische en politieke discussie. Weliswaar wordt er op dit moment al veel samengewerkt, bijvoorbeeld in het platform Agrologistiek, het platform Stedelijke Distributie en het project Transportbesparing, maar tot nu toe is dat te versnipperd en met te weinig implementatiemacht.

symbiose

Het economisch belang van de transportsectoren in engere zin is trouwens ook belangrijk. Dankzij de kritische massa die deze sectoren hebben gekregen, is een transportserviceniveau van hoge kwaliteit met lage kosten beschikbaar. Dat blijft een belangrijke concurrentiefactor, ook voor de toekomst. De huidige grote infrastructurale projecten die de transitofunctie helpen versterken, passen weliswaar in deze filosofie, maar zijn op zich niet een voldoende voorwaarde voor blijvend succes. Juist de symbiose tussen al deze aspecten van transport en logistiek vormt de kracht van de Nederlandse positie binnen Europa. Het ontbreken van één schakel doet de rest van de keten afbreuk. Niet alleen op economisch gebied, maar ook qua duurzaamheid. Immers, gebundelde, grote goederenstromen kunnen gemakkelijker duurzaam worden vervoerd dan dunne, versnipperde stromen.

1.5 daadkracht

taskforce logistiek en economie

Aanpak en uitvoering van het Logistiek Actieprogramma vragen om daadkracht. Bovendien is een voorwaarde voor succes dat er voldoende politiek draagvlak is om de innovatiethema's te realiseren. De integrale aanpak vraagt om samenwerking tussen departementen en tussen overheid en bedrijfsleven. De Raad stelt daarom voor een *Taskforce* Logistiek en Economie voor de duur van vijf jaar in te stellen: een gezaghebbend platform dat logistieke innovaties probeert te versnellen en waarbij overheid en bedrijfsleven samenwerken en tezamen de randvoorwaarden tot stand helpen te brengen. Dit voorstel en zijn uitwerking ligt in lijn met het voorstel uit het regeerakkoord om een Innovatieplatform op te richten⁶.

startsein

Om het belang van zo'n *Taskforce* te onderstrepen geeft een Ministeriële Conferentie Logistiek en Economie geeft het startsein. De *Taskforce* komt tenminste driemaal per jaar bijeen onder leiding van een onafhankelijk voorzitter om de verschillende bijdragen aan het Logistiek Actieprogramma op elkaar af te stemmen. Het ministerie van Verkeer en Waterstaat heeft hierbij het voortouw. De ministeries van Economische Zaken, Financiën, Volkshuisvesting, Ruimtelijke

⁶ Meedoen, meer werk, minder regels –
Hoofdlijnenakkoord voor het Kabinet CDA, VVD,
D66, 16 mei 2003.

Ordering en Milieubeheer en Landbouw, Natuurbeheer en Visserij, alsmede een representant van het lokale openbaar bestuur zijn hier eveneens bij betrokken. Voorzitters van Raden van Bestuur van vooraanstaande bedrijven nemen op persoonlijke titel zitting in de *Taskforce*. Om snel en resultaatgericht aan de slag te kunnen gaan, krijgt hij voldoende financiële middelen.

1.6 maatschappelijke effecten

Elk van de drie logistieke uitdagingen leidt tot maatschappelijke effecten. Hier geven we de belangrijkste weer.

Logistieke uitdaging 1 – verhogen van de binnenlandse distributie-efficiency – leidt tot lagere transportkosten voor het bedrijfsleven. Worden deze doorberekend aan de consument, dan heeft dit prijsdaling van producten tot gevolg. Daarnaast hoeven er minder tonkilometers gereden te worden. Dit leidt tot minder ongevallen en minder filedruk. Dat is weer gunstig voor het milieu (verminderde uitstoot). Ook de leefbaarheid in de binnensteden verbetert: direct, doordat sneller en slimmer kan worden gedistribueerd, en indirect, omdat winkels behouden kunnen blijven.

Logistieke uitdaging 2 – verschuiven van het wegvervoer naar andere transportmogelijkheden – maakt een beter gebruik mogelijk van transportnetwerken. Een verschuiving van tien procent van het wegvervoer vermindert de druk op de wegeninfrastructuur en leidt tot een betere benutting en tot meer rendement van de overige infrastructuur voor spoor, binnenvaart en korte vaart. Per saldo kan dit ook een milieuvoordeel opleveren. Daarnaast kan intermodaal transport zorgen voor uitbreiding van het Nederlandse achterland, wat de Nederlandse positie in de internationale logistieke ketens kan verbeteren.

Logistieke uitdaging 3 – ruimtelijk clusteren van bedrijven en congestievrije (Europese) netwerken – heeft twee voordelen. Enerzijds verbetert de concurrentiepositie van Nederland, anderzijds komt er een einde aan de versnippering van de ruimtelijke inrichting van Nederland en kan er eindelijk gekozen worden voor functies van een bepaald gebied.

Ten slotte is de aanpak van de uitdagingen erop gericht dat de overheid voorwaarden schept en dat bedrijven investeren en innoveren. Dit levert uiteindelijk werkgelegenheid op en is een impuls voor de kenniseconomie.

Kort samengevat komen bovengenoemde maatschappelijk effecten neer op:

- minder congestie door een innovatieve, duurzame en gestandaardiseerde distributie. Daardoor blijven binnensteden leefbaar en voorkom je dat winkels er uit wegtrekken;

- betere benutting van de aanwezige transportnetwerken door verschuiving van wegvervoer naar binnenvaart, spoor en kustvaart en versterking van keten-integratie met behulp van ICT, versterking van de netwerkrol van zeehavens en binnenlandse intermodale terminals;
- behoud en versterking van de exportpositie van het verladende bedrijfsleven, alsmede behoud van werkgelegenheid;
- beleid dat goed gedrag beloont en verladers en ontvangers aanzet tot innovatie en investeringen;
- integrale beleidsafwegingen, waarbij alle relevante partijen zijn betrokken en innovatie gestimuleerd wordt.

Logistieke trends zijn geen natuurverschijnselen die zonder meer moeten worden geacommodeerd door de overheid. Echter, de krachten die deze trends veroorzaken vinden hun oorsprong vaak buiten Nederland. Invloed van Nederlands beleid dient dan ook gerelativeerd te worden: Nederland kan uiteraard autonoom visies ontwikkelen, maar kan niet autonoom handelen. Een discussie over de wenselijkheid van logistieke activiteiten in Nederland of over duurzame transitie van sectoren in de economie moet worden gevoerd in het licht van mondiale en Europese ontwikkelingen. Inspanningen door de Nederlandse overheid zullen het meeste effect sorteren indien ze minimaal zijn afgestemd op de activiteiten van de Europese buurlanden. Het Nederlandse voorzitterschap van de Europese Unie in 2004 is een goede gelegenheid om belangrijke dossiers op het gebied van infrastructuur, goederenvervoer en logistiek te agenderen.

De Raad heeft, gegeven de huidige slechte economische situatie in Nederland, niet gekozen voor een advies met vergezichten over de positie van Nederland in de toekomst, maar voor een advies waarvan de aanbevelingen op korte termijn een noodzakelijke impuls voor de economie opleveren. Een visie op transport en logistiek vereist daarvoor niet slechts de inzet van het ministerie van Verkeer en Waterstaat, maar ook inspanningen vanuit economisch, ruimtelijk en milieubeleid. Dit advies is dan ook een opstap voor het bij elkaar brengen van verschillende beleidsterreinen, hetgeen wordt geïllustreerd door het starten van de Taskforce Logistiek en Economie via een Ministeriële Conferentie. Het sluit daarmee tevens aan op de wens in het regeerakkoord om de bureaucratie en de gedetailleerde rijksregels terug te dringen⁷.

Hoewel het advies zich hiermee expliciet richt op versterking van de economie, verwacht de Raad dat een integrale aanpak van de voorstellen, zij het meer indirect, ook zal bijdragen aan doelstellingen op het gebied van duurzaamheid, veiligheid en leefbaarheid.

⁷ Zie noot 6, pagina 22.

Logistiek actieprogramma 2

De drie grootste beleidsuitdagingen voor innovatie van de logistieke keten, daarover gaat dit hoofdstuk. We geven voorbeelden van lopende en nieuwe innovatieprojecten. Uitgangspunt is dat het gaat om voorstellen die het bedrijfsleven en de overheid relatief snel kunnen initiëren en realiseren en die een sterke impuls geven aan bedrijven om de innovatie gestalte te geven.

De Raad ziet de logistieke uitdagingen als een samenhangend Logistiek Actieprogramma. Bij elk beleidsvoorstel uit dit programma horen met voorbeelden geïllustreerde innovatiethema's. Een toelichting op de projecten die daarbij horen staat in hoofdstuk 5. Innovatie vatten we op in de meest brede zin, van louter technisch tot sociaal-maatschappelijk.



2.1 logistieke uitdaging 1: binnenlandse distributie-efficiency met twintig procent verhogen

verminderde efficiency

Verladers en ontvangers ondervinden steeds meer problemen als het gaat om de binnenlandse distributie van goederen. De efficiency vermindert in snel tempo en de distributiekosten stijgen onevenredig. De toenemende congestie op de wegen draagt op zich weer bij aan deze neerwaartse spiraal. Er zijn meer vrachtwagens nodig om dezelfde productiviteit te halen. Zo heeft een grote zuivelproducent nu dagelijks ruim 300 vrachtwagens op de weg in plaats van 200 enkele jaren geleden om dezelfde hoeveelheid producten te distribueren.

lokale overheden

Deze verminderde distributie-efficiency wordt voor een belangrijk deel veroorzaakt door de vele beperkingen die lokale overheden opleggen bij de bevoorrading van winkels in (binnen)steden. Elke stad heeft zijn eigen regels: vensterdagen, vensteruren, lengte, asdruk en gewicht van de voertuigen, enzovoorts. Met name de eis om in de ochtend te bevoorraden draagt bij aan congestie in de ochtendspits. De lage productiviteit van de Nederlandse logistiek is vooral te wijten aan het beperkt aantal uren per dag dat transportmiddelen gebruikt kunnen worden.

nationaal kader

Een nationaal kader voor stedelijke distributie kan deze problematiek helpen oplossen. Zo'n kader biedt verladers, ontvangers en logistieke dienstverleners de mogelijkheid de distributie efficiënt te organiseren, ook of meer buiten de spits. Ze maken daarbij gebruik van duurzame transportmiddelen, die aan de hoogste normen voldoen en flexibel genoeg zijn om zich aan de vele lokale eisen aan te passen. Voor gemeenten blijft er speelruimte bestaan om specifiekere afspraken met distributeurs te maken. Daarmee moet het mogelijk zijn de efficiency van de binnenlandse distributie binnen vijf jaar met twintig procent te verhogen⁸. Dit komt zowel de economie, als het milieu direct ten goede, alsmede de levensvatbaarheid van de binnensteden.

beleidsvoorstel 1

nationaal kader voor stedelijke distributie

Er komt in Nederland een nationaal kader dat verladers, ontvangers en logistieke dienstverleners in staat stelt 24 uur per dag alle steden te bevoorraden. Voorwaarden zijn het gebruik van duurzame en aangepaste transportmiddelen die aan de hoogste normen voldoen en de flexibiliteit bezitten om zich aan te passen aan de vele lokale eisen. Deze categorie transportmiddelen krijgt voorts privileges als het gaat om het gebruik van doelgroepstroken en parkeervoorzieningen. Om deze speciale transportmiddelen te onderscheiden van de andere weggebruikers en controle te vereenvoudigen, is het raadzaam hen te onderscheiden met een speciale markering en relevante informatie over deze voertuigen vast te leggen in het kentekenregister.

stedelijke distributie standaardiseren

De huidige beperkingen rond stedelijke distributie verhogen de inefficiency en congestie in de ochtendspits. Een nationaal kader biedt een algemene oplossing voor de organisatorische en procedurele problemen. Om tegemoet te komen aan fysieke eisen van stedelijke distributie zijn daarnaast technische standaarden nodig die de huidige bezwaren tegen flexibilisering van de stedelijke distributie op een 24-uurs basis opvangen. Het gaat om generieke eisen op het vlak van afmetingen van vrachtwagens en ladingeenheden, maar ook om geluidsarme motoren voor vrachtwagens en koelmachines. Het spreiden van de distributie-

⁸ Zie hiervoor de Albert Heijn case-study uit de voorstudie *Integraal Logistiek Beleid als sleutel voor economische groei en duurzaamheid*, (pagina 75).

activiteiten over de dag en de nacht – daar waar dit praktisch mogelijk en wenselijk is – leidt niet alleen tot een betere benutting van de transportmiddelen en de distributieorganisatie, maar ook tot vermindering van de congestie. Landelijke invoering kan alleen slagen als de autonomie van de lokale overheden aan duidelijke voorwaarden wordt verbonden. Dit innovatieconcept heeft dus naast technische en operationele aspecten, een belangrijke regelgevende kant. Hiervoor is invloed nodig. Het bestaande platform Stedelijke Distributie mist dit, waardoor het moeilijk is goede voorstellen te implementeren.

Kans voor de overheid

Wanneer distributie over de gehele dag kan plaatsvinden, zullen distribuerende bedrijven bereid zijn op grote schaal te investeren in geavanceerde stedelijke distributiesystemen. Voor de overheid is dit een uitgelezen kans de voorwaarden te schappen om grote veranderingen in gang te zetten zonder dat dit investeringen met zich meebrengt. Het gaat om minder vrachtwagens en transportbewegingen, betere bezetting over de dag, vermindering van het verkeer in de spits, verminderd brandstofverbruik en uitstoot. Met andere woorden, de overheid kan zonder noemenswaardige kosten de economie een duurzaamheidsimpuls geven in de vorm van een grotere (arbeids)productiviteit en investeringen in geavanceerde concepten die qua innovatie exporteerbaar zijn en de trend kunnen zetten in Europa⁹.

transportbesparing

De overheid stimuleert ondernemers thans actief om transportbesparende initiatieven te nemen via het Project Transportbesparing. Drie ministeries (V&W, LNV, VROM) en drie maatschappelijke organisaties (EVO, VNO-NCW, Stichting Natuur en Milieu) werken daaraan mee. Het project heeft een duidelijke relatie met innovatie van de logistieke keten. Het biedt kansen aan individuele ondernemingen om hun *supply chain* te innoveren en de efficiency van hun distributie aanzienlijk te verhogen.

De Raad pleit ervoor dit project met nog meer voortvarendheid en middelen te ondersteunen. Enerzijds door ondernemers via hun brancheorganisaties tot logistieke scans aan te zetten, anderzijds door ondersteuning van pilot-projecten. De vaak specifieke mogelijkheden van individuele ondernemers komen in dit project goed uit de verf. Ook hebben de resultaten uit de afgelopen periode laten zien dat de bereidheid bij verladers en ontvangers groot is om mee te denken en mee te werken. Dit draagt rechtstreeks bij aan resultaatverbetering en bevordert ook nog eens de duurzaamheid¹⁰.

⁹ Voorbeelden van stedelijke distributieprojecten staan in hoofdstuk5.

¹⁰ Voorbeelden van transportbesparingsprojecten staan in hoofdstuk5.

2.2 Logistieke uitdaging 2: wegvervoer met tien procent naar andere modaliteiten verschuiven

Bestaande transportnetwerken kunnen beter worden benut. Dat is de essentie van deze uitdaging. Daarnaast blijft een forse inhaalslag op infrastructureel gebied nodig, gegeven de groeiprognoses van zowel personen- als goederenvervoer. Daarbij gaat het om het zo snel mogelijk wegwerken van achterstallig onderhoud en om gedoseerde uitbreiding van zowel weg-, spoor- als binnenvaartinfrastructuur. Hier is veel geld voor nodig. Gelet op de huidige economische situatie moeten investeringen in de infrastructuur concurreren met andere politieke prioriteiten. Toch hoeven we niet werkeloos toe te kijken hoe de met economische groei verbonden groei van de goederenstromen zal leiden tot het vast lopen van de Nederlandse wegen.

gedragsbeïnvloeding

Immers, naast doorgaan met betere benutting van de weg, ligt in het Logistiek Actieprogramma het accent vooral op de verschuiving (*modal shift*) van wegvervoer naar andere modaliteiten. Gedragsbeïnvloeding is hiervoor absoluut noodzakelijk. Het afgelopen decennium heeft geleerd dat een verschuiving niet van zelf tot stand komt. Transport via de weg is nu eenmaal goedkoop, eenvoudig en efficiënt. Daarbij komt dat een verlader die kiest voor intermodaal transport, dus gebruik maakt van andere vervoerswijzen, extra risico's loopt zonder dat daar een direct financieel voordeel tegenover staat.

Gedrag van verladers en ontvangers moet beïnvloed worden. Hoe kan dit het best geschieden? De praktijk leert dat financiële prikkels zeer goed werken. Vandaar dat de Raad een fiscaal instrument voorstelt dat: geen geld kost als het niet wordt gebruikt; misbruik minimaliseert; geen nieuwe uitvoeringsstructuur vereist; de winstgevendheid van ondernemers, verladers en ontvangers van goederen vergroot; alleen door winstgevendende bedrijven te gebruiken is.

Het fiscale instrument, dat al eerder is voorgesteld¹¹, past in de vergroening van het fiscale stelsel. Afhankelijk van het succes is het instrument eenvoudig uit te breiden dan wel af te bouwen. Toepassing vereist nauwe betrokkenheid van het ministerie van Financiën. In bijgaand kader staat het instrument toegelicht.

¹¹ Bron: De Nederlandse maritieme cluster; beleidsaanbevelingen; Nederland Maritiem Land serie nr.15; 2000

beleidsvoorstel 2

beïnvloeden van de keuze van vervoerswijze bij verladers en ontvangers door middel van financiële prikkels

Beïnvloeding van de keuze van vervoerswijze bij verladers en ontvangers kan in de fiscale sfeer plaatsvinden. Het voordeel bestaat uit een nominale korting op de verschuldigde vennootschapsbelasting van diegene die het vervoer betaalt, de verlader of de ontvanger, en die zijn effectieve vestigingsplaats heeft in Nederland. Het voordeel wordt uitgedrukt in een vast bedrag per tonkilometer (of TEU-kilometer lading) die van het wegvervoer op de binnenvaart, het spoor of de korte vaart wordt gebracht. De regeling zou voor een periode van 5 jaar gelden, waarna evaluatie plaatsvindt. De maatregel geldt voor het binnenlands en grensoverschrijdend vervoer van het in Nederland gevestigde bedrijfsleven.

Een rekenvoorbeeld kan het concept verduidelijken.

Een verlader 'produceert' in 2003 in totaal 250 miljoen tonkilometer, waarvan 75 miljoen over water. In 2004 haalt hij additioneel 25 miljoen tonkilometer van de weg naar het water. Gegeven een fiscaal voordeel van bijvoorbeeld¹² 1 eurocent per tonkilometer, levert hem dit over 2004 een fiscaal voordeel op van € 250.000. Dit bedrag kan in mindering worden gebracht op de te betalen vennootschapsbelasting. Indien hij deze verschuiving ook in het daarop volgende jaar weet vast te houden, blijft hij zijn korting op zijn belastbare winst behouden. Zo niet, dan wordt het proportioneel verminderd.

inkomstenderving overheid

In 2001 bedroeg de vervoersproductie, uitgedrukt in tonnen maal afstand, voor het binnenlands wegvervoer ruim 30 miljard tonkilometer, en voor het grensoverschrijdend wegvervoer bijna 48 miljard tonkilometer. In totaal 78 miljard tonkilometer.

Een verschuiving (modal shift) van 1 procent van de weg naar het spoor, de binnenvaart of de korte vaart, betekent derhalve een reductie van 780 miljoen tonkilometer. Indien verladers en ontvangers een fiscale prikkel van 1 eurocent per tonkilometer krijgen om deze verschuiving daadwerkelijk te doen plaatsvinden, dan vertaalt zich dat in een verlaging van de af te dragen vennootschapsbelasting van de verladers en ontvangers met € 7,8 miljoen.

Het ambitieniveau zou moeten zijn om over een periode van 5 jaar, 10 procent van de vervoersproductie van het wegvervoer, zowel binnenlands als grensoverschrijdend, naar de andere modaliteiten over te hevelen. Dit zou maximaal € 78 miljoen aan gedeerde belastingopbrengsten per jaar tot gevolg hebben. Er zijn weinig maatregelen te bedenken die voor een dergelijk relatief laag bedrag 7,8 miljard tonkilometer van de weg kunnen te halen.

Bron: De Nederlandse maritieme cluster; beleidsaanbevelingen; Nederland Maritiem Land serie nr. 15; 2000

¹² Ter vergelijking: de kosten voor een transporteur van de Duitse LKW-Mautper kilometer zullen variëren van 10 tot 17 cent per kilometer, afhankelijk van het aantal assen en de schadeklasse van de motor. Omrekening hiervan naar tonkilometers leidt tot een bedrag van 0,5 tot 1,5 cent per tonkilometer. Deze bedragen zijn daarmee vergelijkbaar. Het verschil is dat de LKW-Mautde vervoerder geld kost en de door de Raad voorgestelde financiële prikkel de verlader geld oplevert.

uitdaging

De uitdaging is om binnen vijf jaar tien procent van de door het wegvervoer geproduceerde tonkilometers – binnen Nederland én grensoverschrijdend – van de weg naar het spoor, de binnenvaart en de korte vaart over te hevelen. Er zijn in principe vijf mogelijkheden om de keuze van vervoerswijze te beïnvloeden.

Dit zijn:

- 1 Binnen Nederland van wegvervoer naar binnenvaart
- 2 Van internationaal wegvervoer naar het spoor¹³
- 3 Van internationaal wegvervoer naar binnenvaart
- 4 Van internationaal wegvervoer naar de korte vaart
- 5 Ketenintegratie en kostenverlaging havens en terminals.

Achtereenvolgens komen deze vijf mogelijkheden hierna aan de orde.

verschuiving 1: binnen nederland van wegvervoer naar binnenvaart

Mogelijkheden om het spoor te gebruiken zijn binnen Nederland beperkt. Dit geldt nog meer voor de kustvaart¹⁴. De binnenvaart daarentegen biedt juist volop mogelijkheden. De afgelopen jaren is het binnenlands containervervoer explosief gegroeid. Er is inmiddels sprake van een dicht netwerk van 50 binnenlandse terminals dat vrijwel het gehele land heeft vastgeknoopt aan de zeehavens en het Europese achterland.

distrivaartnetwerk

Onlangs is het Distrivaartproject¹⁵ van start gegaan. Op termijn biedt het de mogelijkheid miljoenen pallets met consumptiegoederen die thans in de binnenlandse distributie over de weg worden vervoerd, grotendeels via de binnenvaart af te handelen. De investeringen in het geplande Distrivaartnetwerk van 11 terminals en 80 palletschepen, zijn overzichtelijk en op te brengen door de transportsector zelf.

De bereidheid bij de ondernemers is er. Het project valt of staat met de medewerking van de grote detailhandelaren (ontvangers) en producenten van bijvoorbeeld bier en frisdrank (verladers). De veranderingen die dit vereist overschrijden de systeemgrenzen van de individuele *supply chains*.

Dit maakt de besluitvorming aanzienlijk complexer. De investeringsbereidheid hangt af van de afweging tussen risico's en financieel voordeel. Indien de transportkostenbesparingen van de nieuwe binnenvaartoplossing niet evident hoog zijn, zal de overheid prikkels moeten geven om deze verschuiving, die vanuit duurzaamheid- en congestieperspectief wenselijk is, van de grond te krijgen.

¹³ Conclusies Economische impact studie railgoederenvervoer, PRC juni 2002.

¹⁴ Zie noot 13, hierboven.

¹⁵ Zie ook hoofdstuk 5.

De overheid zou de verschuiving van het goederenvervoer van de weg naar de binnenvaart binnen Nederland kunnen stimuleren. Bijvoorbeeld door de grote verladers en ontvangers die gebruik gaan maken van het Distrivaartproject, een fiscaal voordeel toe te kennen. Dus geen investeringssubsidie voor de transport-ondernemer, maar een fiscale regeling die de overheid alleen geld kost als verladers en ontvangers van goederen er daadwerkelijk gebruik van maken.

alle beetjes helpen

Het voorstel van een fiscale stimulans om een verschuiving te realiseren is in het bovenstaande beleidsvoorstel uitgewerkt. Alle beetjes helpen. Immers, veel op zichzelf kleine verschuivingen van de weg naar het water hebben bij elkaar genomen ook impact. Zo is onlangs een zelfladend en -lossend binnenvaartschip geïntroduceerd voor het vervoer van meel van Wormerveer naar Nijmegen, een afstand van ongeveer 150 kilometer. Dit schip kan het equivalent van 35 vrachtauto's vervoeren en vermindert op jaarbasis het aantal vrachtwagenbewegingen met 10.000 op de Nederlandse wegen. Dit is een niet geringe besparing van ongeveer 3 miljoen vrachtwagenkilometers of 20 miljoen tonkilometers.

verschuiving van weg naar spoor, binnenvaart en korte vaart in europa versnellen

verdriedubbeling van het wegvervoer

Alleen de korte vaart is in staat geweest om de groei van het wegvervoer in Europa, gemeten in tonkilometers, te evenaren, zoals uit de grafiek op pagina 32 blijkt. Het vervoer over de weg is in de EU in de periode 1970-2000 met 325 procent (gemiddeld 10% per jaar!) gegroeid van 400 miljard tonkilometer tot 1300 miljard tonkilometer. Nederland nam hiervan in 2001 ongeveer 80 miljard tonkilometer voor zijn rekening en maakt daarmee zes procent uit van het Europese wegvervoer.

groeicurve afvlakken

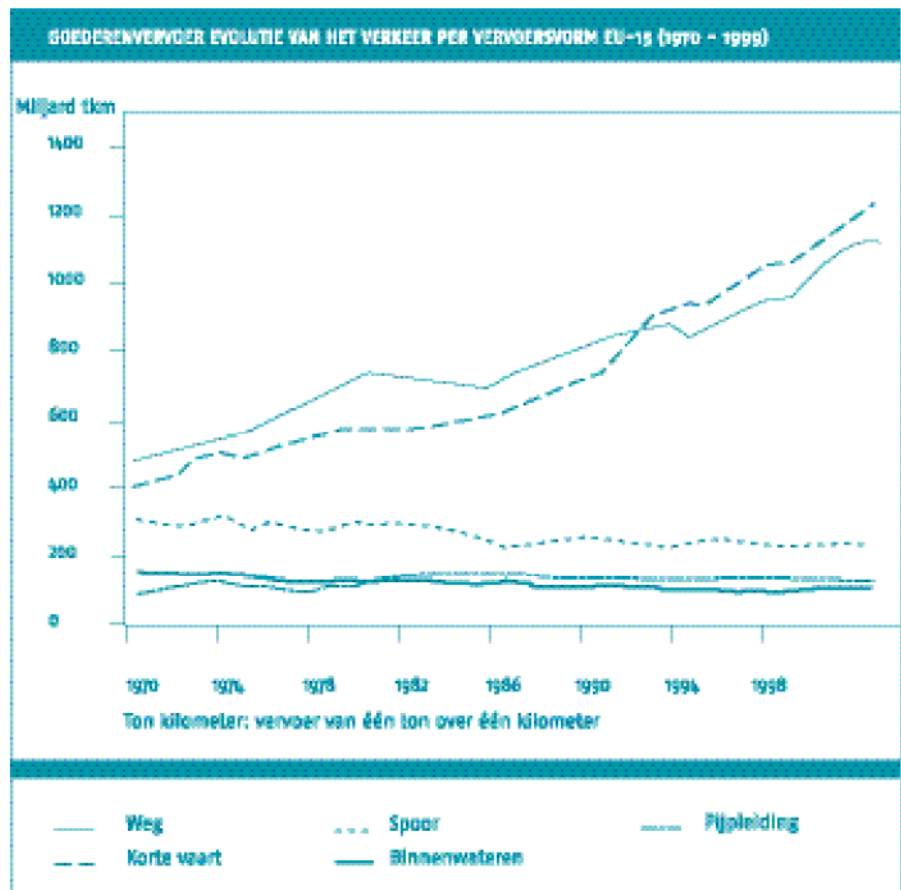
Zonder drastische maatregelen zal de economische groei in Europa gepaard gaan met een verdere toename van het wegvervoer¹⁶. De uitbreiding van de EU naar Oost-Europa zal deze tendens alleen maar versterken. Het wegvervoer is immers in Oosteuropese landen het meest ontwikkeld. Het voorstel om over een periode van vijf jaar tien procent van het wegvervoer naar andere modaliteiten te verschuiven, zal de groeicurve dus alleen afvlakken en niet structureel ombuigen.

specifieke maatregelen

Om de verschuiving van de weg naar spoor, binnenvaart en korte vaart in Europa gestalte te geven, zijn specifieke maatregelen nodig. Die vergen geen grote investeringen van de overheid, maar kunnen wel een impuls geven aan innovatie en investeringen in het bedrijfsleven. Vier subthema's komen hierna aan bod.

¹⁶ Zie tevens noot2, pagina 15.

De voorstellen die we daarbij doen stemmen overeen met de visie van de Europese Commissie, zoals vastgelegd in het Witboek *Het Europese vervoersbeleid tot het jaar 2010: tijd om te kiezen*.



verschuiving 2: van internationaal wegvervoer naar het spoor¹⁷

Het gaat hier om de verschuiving van continentale containers van de weg naar het spoor. Maritieme containers zorgen voor schaalvoordelen op het spoor, in termen van hoge frequentie en veel bestemmingen, tegen relatief lage kosten. Om de verschuiving te bewerkstelligen zijn meer tri-modale terminals nodig waar tegen lage kosten 24 uur per dag containers kunnen worden aangeleverd en semi-automatisch treinen kunnen worden beladen. De investeringen in deze opstap- en overslagpunten zullen mede door de transportsector gedragen kunnen worden. Daarnaast dienen verladers of ontvangers een fiscale aanmoediging te krijgen om deze verschuiving in gang te zetten. Een mogelijkheid is een vast bedrag per ladingeenheid per jaar van de vennootschapsbelasting af te trekken. Ook zou de overheid de verschuiving van trailers naar het spoor kunnen bevorderen. In andere Europese landen bestaan daar reeds lang diverse vormen

¹⁷ Zie noot 13, pagina 32.

voor die thans met voortvarendheid worden uitgebreid¹⁸.

Ten slotte moeten de nationale en Europese overheden ter verbetering van de kwaliteit van het aanbod op het spoor in Europa de liberalisering en verdere stappen richting marktwerking voortvarend doorzetten.

verschuiving 3: van internationaal wegvervoer naar binnenvaart

europese sloopregeling

Het bevaarbare waterwegennet in Europa bedraagt 30.000 km. De Europese binnenvaartvloot bestaat uit 11.500 schepen met een totaal laadvermogen van 11 miljoen ton. Per jaar produceert die binnenvaartvloot 125 miljard tonkilometers. Dankzij een Europese sloopregeling voor de zes binnenvaartlanden van de EU heeft de Nederlandse binnenvaart het afgelopen decennium haar vloot succesvol vernieuwd met een beperkte steun van de overheid en een maximum aan investeringen door de ondernemingen zelf. Met deze regeling zijn meer dan 4.000 schepen in Europa gesloopt en is het vrachtprijspeil en de winstgevendheid in de binnenvaart structureel verbeterd. Het aandeel van de binnenvaart in de moderne goederenstromen, zoals maritieme containers, is mede daardoor spectaculair gegroeid.

DE TRANS-EUROPESE NETWERKEN IN HET EUROPA VAN DE 25



¹⁸ Zie hoofdstuk 5 voor een voorbeeld dat het Gemeentelijk Havenbedrijf Rotterdam ontwikkelt voor het benutten van de Betuwelijn.

mogelijkheden benutten

De binnenvaart kan haar aandeel in deze verschuiving nog verder vergroten door een combinatie van maatregelen. Bijvoorbeeld doordat de overheid investeert in de vaarwegeninfrastructuur, zowel nationaal als Europees. Daarnaast kan een fiscale faciliteit voor verladers en ontvangers bevorderen dat continentale containers van de weg naar het (binnen)water gaan. Alle mogelijkheden moeten worden benut om goederenvervoer van de weg naar het water te halen en de grote beschikbare capaciteit van de vaarwegen te benutten.

Het vaarwegennet is onderdeel van het Trans Europese Transport Netwerk (TEN-T). Daarbinnen zou het een hogere prioriteit moeten krijgen, willen er middelen komen om te zorgen dat de binnenvaart de weg- en spoorinfrastructuur binnen de Europese Unie ontlast¹⁹.

verschuiving 4: van internationaal wegvervoer naar de korte vaart

groter aandeel

De korte vaart kan een veel groter aandeel verwerven in het Europese vervoer door een combinatie van maatregelen. Voor een deel liggen die binnen de invloedssfeer van de Nederlandse overheid, voor een ander deel op het niveau van de Europese Unie en voor het merendeel bij de verladende en ontvangende bedrijven. De Europese Unie heeft het belang van de korte vaart inmiddels erkend. Zo heeft de Europese Commissie onlangs een programma van veertien maatregelen voorgesteld om het gebruik van de korte vaart te stimuleren²⁰.

vereenvoudiging

Net als voor het wegvervoer zal er ook voor de korte vaart een verregaande vereenvoudiging van administratieve procedures als douane en dergelijke, moeten plaatsvinden. Belast de gebruikskosten van de infrastructuur voor de korte vaart op dezelfde manier als voor het wegvervoer. Dat betekent bijvoorbeeld dat korte vaart schepen die gebruik maken van de Europese wateren de optie krijgen om een vaste 'wegenbelasting' per jaar te betalen in plaats van variabele havenkosten, afhankelijk van het aantal aanlopen en de aard en hoeveelheid lading. Dit kan leiden tot een forse verlaging van de totale kosten op de korte vaart en een verbetering van de concurrentiepositie. Een ander voorstel is verladers en ontvangers die hun goederenstromen verleggen naar de korte vaart, daarvoor fiscaal te belonen, zoals voorgesteld in Beleidsvoorstel 2. Het ministerie van Verkeer en Waterstaat, waaronder het maritieme vervoer ressorteert, zou daartoe een beleidsintegratie tot stand kunnen brengen tussen het zeescheepvaart en havenbeleid. Dit concept zou verder uitgewerkt dienen te worden.

¹⁹ De Europese Binnenvaart Unie (EBU) heeft recentelijk zijn wensenlijstje doorgegeven, met een toprioriteit voor het bevaarbaar maken van de Donau.

²⁰ Europese commissie, *Programme for the promotion of Short Sea Shipping – Proposal for a directive of the European Parliament and of the Council on Intermodal Loading Units*, COM (2003) 155 final, Brussel, april 2003.

sloopregeling

De Europese vloot van duizenden kustvaartschepen is sterk verouderd. Van de bijvoorbeeld 2700 schepen die regelmatig op de Oostzee varen, zijn er 800 ouder dan 25 jaar. Vaak zijn dit Oosteuropese schepen die slecht onderhouden zijn en een sterk negatieve invloed hebben op het prijspeil en de duurzaamheidsdoelstellingen. Een gecombineerd sloop – verkoop – nieuwbouw regeling vanuit de Europese Unie zou de positie van Nederland in dit segment van het vervoer nog verder kunnen versterken. Bovendien kan zo'n regeling de duurzaamheid bevorderen en een impuls geven aan de Nederlandse scheepsbouw en innovatie. De Europese sloopregeling voor de binnenvaart heeft zijn effectiviteit op deze gebieden al bewezen²¹.

ketenintegratie en kostenverlaging havens en terminals

Extra handelingen zijn nodig om de verschillende vervoerswijzen op *inland terminals* en in zeehavens aan elkaar te knopen. Dit leidt tot een hogere kostprijs en veroorzaakt vaak vertragingen. Wil er een verschuiving van de weg naar andere vervoerswijzen tot stand komen, dan zullen de kosten van extra overslag-handelingen omlaag moeten. Innovatieve oplossingen in hardware en software zijn nodig om de overslag-, netwerk- en *terminal* efficiency te vergroten. Voorstellen om op nationaal niveau informatiestromen met elkaar te verbinden vragen om ondersteuning²². Ten slotte zouden *inland terminals* deel moeten gaan uitmaken van het Europese TEN-T netwerk. Daarmee zouden ze de beschikking krijgen over Europese middelen.

2.3 Logistieke uitdaging 3: ruimtelijke clustering van bedrijven en congestievrije (europese) netwerken

langere tijdshorizon

De derde uitdaging – ruimtelijk clusteren van bedrijven en aansluiting op congestievrije netwerken – legt de basis voor een structurele oplossing van de logistieke wensen van bedrijfsleven en overheid. De tijdshorizon is langer dan die van de eerste twee logistieke uitdagingen. Hier gaat het om een concentratie van (industriële) bedrijvigheid met een hoog productievolume, werkgelegenheid voor een groot aantal arbeidskrachten, potentieel grote kapitaalsinvesteringen en afhankelijkheidsrelaties tussen bedrijven.

vier c's

Binnen de Nederlandse landsgrenzen kan de overheid deze ruimtelijke clustering tot stand helpen brengen door deze als doelstelling mee te nemen in het beleid op het gebied van verkeer en vervoer, ruimtelijk ordening en milieu en economie. Binnen de Europese Unie spelen echter andere dossiers, die zich niet zo gemakkelijk in een voor de Nederlandse economie optimale richting laten buigen. Toch bepaalt de EU steeds meer de nationale agenda. Nederland zal dan ook

²¹ Zie hoofdstuk 5 voor een uitwerking van dit voorstel.

²² Zie hoofdstuk 5 voor een beschrijving van het initiatief Logistieke Datahub Nederland.

hoger in moeten zetten om de Europese transportagenda en logistieke innovaties mede te kunnen bepalen. Hierbij gaan we voor de Nederlandse situatie uit van de vier C's. Het Nederlandse voorzitterschap van de EU in de tweede helft van 2004 kan hierbij als kapstok dienen.

- Concentratie: het ruimtelijke clusteren van bedrijvigheid;
- Capaciteit: er moet ruimte beschikbaar zijn voor bedrijvigheid;
- Consistentie: het op een juiste wijze ontsluiten van bedrijventerreinen, bij voorkeur tri-modaal;
- Compensatie: het bedrijventerrein zo goed mogelijk inpassen in de bestaande omgeving, dan wel elders compensatie bieden.

Dit laat zich als volgt samenvatten in Beleidsvoorstel 3.

beleidsvoorstel 3

uitwerken interdepartementaal ruimtelijk clusterbeleid

Nederland inventariseert de sterke economische clusters in de economie en formuleert ruimtelijke clusteringsvoorstellen, waarbij waardeketens worden versterkt en geoptimaliseerd. Ontsluiting en aansluiting op congestievrije multi-modale binnenlandse en Europese transportnetwerken dienen deze ruimtelijke industriële clusters een zodanig logistiek comparatief voordeel te geven, dat zij aantrekkelijk vestigingsplaatsen zijn voor de groeiende categorie van Europese productievestigingen. Integraal overheidsbeleid over de diverse departementen heen, gesteund met een adequate financiering van de infrastructuur, zal snel moeten bijdragen aan het versterken van de concurrentiepositie van het bedrijfsleven dat Europees exporteert. De uitbreiding van de Europese Unie verslechtert het geografische voordeel van Nederland op logistiek gebied. Zonder een fundamentele visie en veel daadkracht zullen veel bedrijven, met name industriële bedrijven, hun nieuwe en uitbreidingsinvesteringen niet meer in Nederland doen, maar voor andere Europese landen kiezen. Deze structuurwijziging tekent zich het afgelopen decennium af, maar is helaas nog niet goed met kwantitatieve gegevens onderbouwd. Meer urgentie op dit dossier is geboden.

Om een ruimtelijk clusterbeleid uit te werken doen we vijf voorstellen die hierna elk afzonderlijk aan de orde komen²³.

- 1 Ruimtelijke clustering van activiteiten, bedrijven en waardeketens.
- 2 Congestievrije netwerken voor goederenvervoer; aansluiting op Transeuropese transportnetwerken.
- 3 Promotie van innovatieve logistiek als vestigingsplaatsfactor voor Europese productievestigingen.
- 4 Beleidsintegratie tussen ministeries en het vergroten van de invloed binnen de Europese Unie.
- 5 Versterken nationale participatie in Europese Kader Programma's.

²³ Toelichting op onderdelen van deze voorstellen treft u aan in hoofdstuk 5. Het gaat om agro-cluster projecten, Ten-T projecten, Kwaliteitsnetwerk Goederenvervoer en het zesde Kader Programma van de EU.

ruimtelijke clustering van activiteiten, bedrijven en waardeketens

keten business parks

Het is aan de overheid om samen met het bedrijfsleven de mogelijkheden voor ruimtelijke clustering van activiteiten, bedrijven en waardeketens te onderzoeken en vervolgens gebieden als speerpunt aan te wijzen. De overheid zorgt bij deze speciale zones of Keten Business Parks voor een één-loketbenadering van alle landelijke, regionale en lokale overheden.

Innovatie komt beter en sneller tot stand als alle partijen in de waardeketen dicht op elkaar zitten. Ze verlagen zo hun transactiekosten en kunnen informatie uitwisselen. Bovendien versnelt de één-loketbenadering vernieuwing, investeringen komen makkelijker tot stand en ondernemers kunnen zich bezighouden met zaken die er echt toe doen. De clustering op Keten Business Parks heeft als bijkomend voordeel dat het financieel verantwoord is hoge veiligheidseisen te stellen.

bewuste clustering

Het Platform Agrologistiek stimuleert actief de clustering van bedrijven van producent, toeleverancier, transportbedrijf tot dienstverlener en keuringsinstanties in agro-waardeketens en daar binnen in *supply chains*. Deze zogenaamde Agro Business Parks leveren tal van schaalvoordelen op, die op zich weer bundeling en duurzaamheid mogelijk maken. Hierdoor ontstaat een concurrentievoordeel voor de gehele keten van bedrijven, dat uitstijgt boven het belang een enkel bedrijf. Deze synergie werkt in de praktijk en wordt steeds meer een voorwaarde om de positie van het Nederlandse bedrijfsleven in de EU te handhaven.

Ook in andere bedrijfstakken zijn er voorbeelden van bewuste clustering, zoals in het Rotterdamse havengebied rond de chemiecluster. Er wordt in infrastructuur geïnvesteerd (bijv. pijpleidingen). Dit levert kostenvoordelen op voor alle partijen. Een andere variant is dat grote verladers hun toeleveranciers stimuleren zich rond het bedrijf te vestigen. Dow Benelux heeft dit gedaan op het Value Park Terneuzen. De voordelen daarvan zijn talrijk, waardoor het chemieconcern jaarlijks miljoenen bespaart.

knelpunten in transportnetwerken

Om ruimtelijk te kunnen clusteren vragen knelpunten in transportnetwerken om een innovatieve aanpak en oplossing. Laat bedrijfsleven en overheid gezamenlijk deze knelpunten inventariseren en prioriteren. Dan kunnen ze zich richten op haalbare doelen. De recent uitgebrachte Infrastructurele wegwijzer 2003 is een voorbeeld van prioritering door het bedrijfsleven²⁴.

²⁴ EVO, TLN en KNV, *Infrastructurele wegwijzer 2003 – een kwestie van prioriteiten stellen*.

congestievrije netwerken voor goederenvervoer; aansluiting op transeuropese transportnetwerken

TEN-T

Over de periode 2000-2006 investeren de EU-landen gemiddeld 19 miljard per jaar in het programma Trans Europese Transport Netwerk (TEN-T). De EU draagt over deze periode €18 miljard bij vanuit drie programma's (TEN-T, *Cohesion Fund*, *Structural Funds*). Daarnaast lenen lidstaten jaarlijks € 6,6 miljard bij de Europese Investeringsbank.

uitbreiden

Het TEN-T betreft bijna uitsluitend spoor- en wegprojecten. Binnenvaartassen, evenals wegen over zee die de honderden havens binnen de EU met elkaar verbinden, zouden meer tot hun recht moeten komen in dit TEN-T programma. Dit geldt ook voor de havens en *terminals* die via de binnenwateren met de zee in verbinding staan. Gezien het grote belang van deze vervoerswijzen voor Nederland zou de overheid deze transportsectoren krachtig kunnen ondersteunen om van het TEN-T programma ook een succes voor Nederland te maken.

voorsprong behouden

De transportassen naar de minder goed aangesloten Europese landen worden in snel tempo versterkt met hulp van Europees, dus ook Nederlands geld. Dat is op zich goed voor de Europese economie, maar vermindert tegelijkertijd de relatieve voorsprong van Nederland. Om ervoor te zorgen dat transport en logistiek aantrekkelijke vestigingsplaatsfactoren blijven, is het zaak ervoor te zorgen dat:

- blijft aangesloten op alle belangrijke transportnetwerken;
- binnenvaart, korte vaart, havens en terminals nog nadrukkelijker deel gaan uitmaken van de TEN-T projecten;
- Nederland congestievrije aansluitingen maakt voor het exporterende en verladende bedrijfsleven binnen haar eigen grenzen en daarnaast helpt om Europese logistieke concepten vorm te geven.

Bedrijfsleven en overheid kunnen innovatieve beleidsvoorstellen uitwerken. Te denken valt bijvoorbeeld aan de voorstellen van Transport en Logistiek Nederland voor een Kwaliteitsnetwerk Goederenvervoer.

promotie van innovatieve logistiek als vestigingsplaats- factor voor Europese productievestigingen

Afnemende bereikbaarheid en verschuiving van het economisch zwaartepunt naar het midden en oosten van Europa maakt Nederland minder aantrekkelijk als vestigingsplaats. Een combinatie van maatregelen kan ons land weer op de kaart zetten. Zo zou Nederland innovatieve logistiek als vestigingsplaatsfactor kunnen

gebruiken om Europese productievestigingen naar Nederland te halen. Faciliteren van *supply chains* kan er toe bijdragen dat Nederland zijn sleutelfunctie in logistieke ketens behoudt en zo aantrekkelijk blijft voor producerende bedrijven.

aan nederland binden

De laatste jaren hebben veel vooraanstaande Europese distributiecentra zich in Nederland gevestigd. Nog belangrijker is het om het producerende en verladende bedrijfsleven aan Nederland te binden, zeker nu de strijd in Europa om Europese productievestigingen in alle hevigheid woedt. Veel landen, en niet alleen de Oosteuropese toetreders, hebben hun vestigingsbeleid hierop afgestemd. Voor ons land vereist dit enerzijds een gedegen kennis van de sterke clusters binnen de Nederlandse economie, zoals de chemie, distributie/transport en agrosectoren. Anderzijds is er een integrale aanpak nodig van de diverse ministeries onder aanvoering van Economische Zaken.

beleidsintegratie tussen ministeries en het vergroten van de invloed binnen de Europese Unie

beleidsintegratie

Het succes van veel voorstellen valt of staat met de capaciteit van de overheid om aan dezelfde kant van de kar te trekken. Zoveel is zeker dat zonder beleidsintegratie de bedrijvigheid in Nederland afneemt. De concurrentie van andere landen neemt immers toe. We kunnen zelfs spreken van een structurele uittocht van producerende bedrijven uit Nederland naar met name Oosteuropese landen, ook vanuit het midden- en kleinbedrijf.

meer gewicht

Op Europees niveau zou Nederland meer ambtelijk en politiek gewicht in de schaal moeten leggen. Een voorbeeld betreft de Nederlandse inbreng voor standaard Europese Intermodale Laadeenheden²⁵. Het voorstel voor deze nieuwe standaard is mede gebaseerd op onderzoek door Duitse en Britse organisaties. Daardoor is de gebruikelijke maatvoering in die landen leidend voor het voorstel, terwijl voor Nederlandse actoren standaardmaten juist essentieel zijn.

zij zijn

Het toenemende belang van Europees beleid vraagt om serieuze politieke aandacht. Wanneer Nederland onvoldoende voor zijn belangen opkomt in Brussel, komt het steeds meer aan de zijlijn te staan. Andere landen leggen dan hun visie op en verkrijgen de fondsen. Het is opvallend te zien hoeveel geld andere landen weten krijgen voor transportinfrastructurele investeringen (TEN-T).

²⁵ Zie noot20, pagina 34.

versterken nationale participatie in Europese kader programma's

Innovatie stoelt doorgaans op gedegen onderzoek. De Europese Kader Programma's stimuleren landen tot onderzoek en samenwerking. Vaak vindt onderzoek uit deze programma's een weg naar het beleid van de Europese Commissie. Nederlandse bedrijven en instellingen participeren weliswaar in veel van deze programma's, maar dat zou nog veel intensiever kunnen. Bijvoorbeeld als het gaat om thema's die te maken hebben met *supply chain* management en de transportsectoren. Het comparatieve voordeel dat Nederland op deze gebieden heeft, kan door onderzoek en netwerkontwikkeling nog meer gewicht in de Europese schaal leggen.

Daadkrachtige uitvoering 3

Hoe kan het Logistiek Actieprogramma zo goed mogelijk worden uitgevoerd? Welke partijen spelen daarbij een rol en hoe kan de financiering het beste geregeld worden? Zoveel is zeker dat gecoördineerde samenwerking essentieel is. Daarom is een gezaghebbend samenwerkingsverband tussen bedrijfsleven en overheid nodig.

3.1 actie door samenwerking

gecoördineerde aansturing

Actie door samenwerking is nodig om de voorstellen uit het Logistiek Actieprogramma te implementeren en de expertise van bestaande maatschappelijke organisaties optimaal te benutten. Verkokerd of sectoraal denken is daarbij uit den boze. Voorwaarde voor succes is dat er voldoende politiek draagvlak komt om de reeds aangevatte of nog aan te vatten innovatiethema's in de praktijk te brengen. Dit vraagt om gecoördineerde aansturing. Te veel innovatieve ideeën stranden nog in een verkennende of pilotfase of komen moeizaam van de grond. Redenen hiervoor zijn onder meer het ontbreken van gezamenlijke ambitie, versnippering van initiatieven en gebrek aan nationale coördinatie.

gezaghebbend samenwerkingsverband

Het Logistiek Actieprogramma vereist de betrokkenheid van vele partijen. Vraag is hoe de aansturing het beste plaats kan vinden. Een integrale insteek is daarbij gewenst. Dat lukt niet vanuit één organisatie. Daarom is een gezaghebbend samenwerkingsverband gewenst zonder dat daarvoor een nieuwe institutionele structuur nodig is.

3.2 taskforce logistiek en economie

Om tot een gezaghebbend samenwerkingsverband te komen stelt de Raad voor een *Taskforce* Logistiek en Economie voor een periode van vijf jaar in te stellen. In deze *Taskforce* stemmen de directeuren-generaal (DG's) van de meest betrokken departementen, samen met een representatieve groep van verladers en ontvangers, logistieke dienstverleners en transportondernemers, hun bijdragen af ten behoeve van het Logistiek Actieprogramma. Daartoe komen zij minstens driemaal per jaar bijeen. De *Taskforce* is qua opzet en uitwerking vergelijkbaar met het voorstel voor invoering van een Innovatieplatform in het regeerakkoord²⁶.

²⁶ Zie noot 6, pagina 22.

taak

De *Taskforce* krijgt tot taak om:

- het Logistiek Actieprogramma te coördineren;
- de implementatie van lopende initiatieven te versnellen;
- nieuwe initiatieven op te starten.

Voordelen van zo'n *Taskforce* zijn:

- taken zijn op elkaar afgestemd: van strategieontwikkeling tot en met versnelling van implementaties;
- zelfde benadering van kernvraagstukken en verhogen van het gezamenlijke inzicht;
- meer onderlinge contacten, het overbruggen van cultuurverschillen tussen bedrijfsleven en overheid en spreiding van kennis;
- versterken van de Nederlandse positie in internationaal verband.

ministeriële conferentie

Om het belang van zo'n *Taskforce* te onderstrepen geeft een Ministeriële Conferentie Logistiek en Economie het startsein. Zo'n conferentie bekrachtigt tevens de betrokkenheid en het commitment van de deelnemers. Die betrokkenheid is nodig om acties en innovaties te implementeren.

Om de onafhankelijkheid van de *Taskforce* te onderstrepen, krijgt hij een onafhankelijk voorzitter en een klein eigen bureau. Uitstraling en reputatie van de deelnemers, niet de formele beslissingsmacht, bepalen uiteindelijk de effectiviteit.

leden

De ministeries van Verkeer en Waterstaat, Financiën, Economische Zaken, Landbouw, Natuurbeheer en Visserij, Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer leveren directeurs-generaal (DG's) voor de *Taskforce*. De DG Goederenvervoer treedt op als procesmanager. Te overwegen valt om een DG van het ministerie van Binnenlandse Zaken op te nemen vanwege de juridische aspecten die aan veel zaken kleven. Ook is aan te bevelen een lokale bestuurder, bijvoorbeeld van een grote stad, lid te maken. Ter voorbereiding van de inbreng van overheidszijde worden de te bespreken onderwerpen via een ambtelijk voorportaal tussen de ministeries afgestemd en voorbereid.

Vertegenwoordigers uit het bedrijfsleven zijn voorzitters van Raden van Bestuur van vooraanstaande bedrijven die op persoonlijke titel voor een periode van vijf jaar worden benoemd en die zonder last of ruggespraak opereren. Zij hebben hun basis in de wereld van verladers en ontvangers en zijn bij voorkeur afkomstig uit de detailhandel, agro-industrie, procesindustrie, maakindustrie en consumptie-goederenindustrie. Daarnaast stellen we voor vertegenwoordigers uit de logistieke dienstverlening en de transportsectoren te benoemen, bij voorkeur uit de sectoren van de ketenregisseurs, zeescheepvaart, binnenvaart, spoor, wegvervoer en havens.

inzet

De *Taskforce* richt zich op sturen en doen en niet op praten. Voor de deelnemers betekent dit:

- actief participeren op het hoogste bestuurlijke en managementniveau;
- capaciteit inzetten in de werkgroepen;
- duidelijk stelling nemen over waar wel en niet aan meegewerkt kan worden;
- de eigen belangrijkste nationale en internationale ervaringen inbrengen;
- snelle beslissingen bevorderen in de eigen organisatie over de in de *Taskforce* gemaakte keuzen en uitgewerkte actievoorstellen;
- de in de *Taskforce* gemaakte afspraken daadwerkelijk uitvoeren.

Schematisch ziet de structuur er als volgt uit:



Overkoepelende structuur

De *Taskforce* Logistiek en Economie is bedoeld om voor een afgebakende periode van vijf jaar bestaande initiatieven te versnellen en nieuwe initiatieven te starten. Verladers en ontvangers en transportsectoren zijn weliswaar reeds in hoge mate georganiseerd in brancheverenigingen, maar die voeren vaak individueel overleg met ministeries en andere overheden. Het ontbreekt echter aan een overkoepelende structuur om grensoverschrijdende innovaties en investeringen te bespreken, te evalueren en te bekrachtigen.

geen taken overnemen, maar ondersteunen

Ook kennisinstellingen en overlegorganen kunnen deelnemen, bijvoorbeeld aan de drie werkgroepen die zich op de drie logistieke uitdagingen richten. Vertegenwoordiging en kennisoverdracht is mogelijk. Het gaat hierbij om samenwerking en niet om overname van taken van bestaande organisaties. De *Taskforce* kan ondersteuning bieden om gezamenlijk doelstellingen te bereiken. Daarom is het bureau klein en maakt het waar mogelijk gebruik van de infrastructuur van bestaande organisaties. Zo is het goed voorstelbaar dat het secretariaat van de diverse werkgroepen bij de meest betrokken organisaties komt te liggen.

3.3 financieringsbronnen

De *Taskforce* Logistiek en Economie dient over voldoende middelen te beschikken om op een geloofwaardige en daadkrachtige manier uitvoering te geven aan de drie logistieke uitdagingen en de daarbij behorende innovatiethema's.

Financiële middelen vallen in vijf typen uiteen:

- financiering van de *Taskforce*;
- onderzoek ter onderbouwing van de innovatiethema's;
- co-financiering van publiek-private initiatieven;
- financiering van projecten door de Europese Unie;
- financiering van nationaal en Europees fundamenteel onderzoek.

Bureaunkosten

De *Taskforce* is onafhankelijk en heeft daarom een klein eigen bureau. De betrokken ministeries dragen de bureaunkosten gedurende vijf jaar.

Onderzoek

De *Taskforce* onderbouwt de logistieke uitdagingen en operationaliseert de innovatiethema's. Soms is daar onderzoek voor nodig. Daarom beschikt de *Taskforce* over een eigen onderzoeksbudget. De betrokken ministeries maken hiervoor uit hun reguliere onderzoeksbudgetten een bedrag vrij.

Co-financiering

De innovatiethema's leiden tot concrete projecten die het bedrijfsleven trekt en financiert. Soms besluit de overheid eveneens een bijdrage te leveren, bijvoorbeeld als het gaat om duurzaamheid, milieu of ICT.

Europese Unie

De Europese Unie kan innovatieve transportprojecten medefinancieren. De *Taskforce* zal bestaande financieringsfaciliteiten nog actiever inzichtelijk moeten maken. Daarmee kunnen immers projecten versneld gerealiseerd worden. Bovendien levert dit demonstratieprojecten op voor de Europese Unie.

Fundamenteel onderzoek

De Nederlandse overheid besteedt relatief veel geld aan fundamenteel logistiek onderzoek. Ook binnen de Europese Kader Programma's gaat er veel geld naar dit onderzoek. De *Taskforce* zal Nederlandse partijen nog intensiever betrekken bij deze nationale en Europese onderzoeksinspanningen.

B

Probleemanalyse en oplossingen



SAE

SAE
TRENTO-I
MILANO KÖLN MANNHEIM

Kombi
Viel mehr

M

HEC

De economische betekenis van logistiek

4

In dit hoofdstuk gaat het over de directe en indirecte toegevoegde waarde van logistiek. Het blijkt dat de macrogegevens hier beperkt inzicht in geven. Kijken we echter naar de uitstralingseffecten (ook wel de *multipliereffecten* genoemd), dan is het belang van logistiek vele malen groter dan het macrobedrag: het succes van veel bedrijven hangt meer en meer af van de prestaties van de logistieke functie.

Naast de eigen activiteiten op het gebied van *supply chain* management om ketens te optimaliseren, heeft het bedrijfsleven te maken met internationale 'megatrends' die het succes van hun operatie bepalen. De belangrijkste daarvan is op dit moment de uitbreiding van Europa. Om hierop in te spelen is onder andere innovatie van belang. De interactie tussen het verladende en vervoerende bedrijfsleven bepaalt de innovatiesnelheid, waarbij de complexiteit echter snel stijgt als bedrijfsoverschrijdend gaat worden gewerkt.

concurrentiekracht

Logistieke innovatie is noodzakelijk voor de sector zelf, maar ook voor de concurrentiekracht van de economie als geheel. Het blijkt echter lastig te zijn om innovaties van de grond te tillen, omdat de doelstellingen van betrokken partijen vaak verschillen. Die verschillen komen voort uit uiteenlopende ambities van verladers en ontvangers en vervoerders, maar ook overheid en bedrijfsleven hebben niet altijd eensluidende doelstellingen. Bovendien bestaat 'de' overheid niet, maar zijn er diverse overheden die soms tegengestelde doelen hebben.

tripartiet

Toch dienen logistieke systeeminnovaties tripartiet door het verladende bedrijfsleven, transportsectoren en overheid te worden georganiseerd. Daarbij zijn de doelstellingen van logistiek beleid als volgt samen te vatten:

- streven naar groei van omzet en toegevoegde waarde;
- zorgen voor werkgelegenheid;

- zorgdragen voor voldoende export en investeringen vanuit het buitenland in Nederland;
- het hoeden van duurzaamheid, veiligheid, en ruimtegebruik.

Om systeemgrensoverschrijdende innovatie en investeringen van de grond te krijgen zijn de huidige fora en samenwerkingsplatforms een goede start. De Raad ziet echter de noodzaak van een daadkrachtige structuur waarin alle partijen een evenwichtige rol krijgen.

4.1 de directe en indirecte toegevoegde waarde

Wat is de economische en maatschappelijke waarde van transport en logistiek? Welke toegevoegde waarde levert de logistiek aan het bruto nationaal product? Deze vragen komen vaak op in de discussies over het nut en de noodzaak van transport voor Nederland en de discussies over de bijbehorende infrastructuur.

beschikbare statistieken

Deze vragen zijn niet zonder meer te beantwoorden aan de hand van de beschikbare statistieken. Dit wordt met name veroorzaakt door het feit dat logistiek en *supply chain* ontwikkelingen per definitie de sectorale classificatie (landbouw, industrie, handel, diensten, etc.) doorsnijden op grond waarvan traditioneel macrogegevens worden verzameld door het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS).

multipliereffecten

Een recente berekening op basis van CBS-gegevens door TNO Inro komt uit op een productiewaarde van € 31,3 miljard en een toegevoegde waarde creatie van € 17,3 miljard door de logistiek in 2001. Dat is 4,4 procent van het BNP²⁷.

De economische betekenis gaat echter verder dan de directe bijdrage aan het BNP: veel van de activiteiten binnen de logistiek zijn faciliterend en hebben daarmee een veel groter uitstralings-effect op onze economie en maatschappij. Hoewel deze multipliereffecten op macroniveau moeilijk zijn te kwantificeren, blijkt uit praktijkcases op microniveau wel degelijk dat het belang groter is dan alleen de directe toegevoegde waarde.

supply chain management

Bedrijven werken in toenemende mate met (combinaties van) uitgekende *supply chain* concepten. De doelstelling daarvan is tweeledig. Enerzijds is er het continue streven naar het vergroten van de efficiency van de keten en anderzijds het voldoen aan de dynamische klantenwens. Die 'interne' ketenoptimalisaties hebben grote invloed op de structuur van de economie. Kort samengevat komt het er op neer dat *supply chain* management:

- groeiende invloed heeft op de omzet van bedrijven, omdat het zeer bepalend is voor productbeschikbaarheid en klantenservice;
- aanzienlijke invloed heeft op het bedrijfsresultaat, via transport- en voorraadkosten en bezetting van bedrijfsmiddelen. Afhankelijk van het type bedrijf kan het aandeel *supply chain* kosten in de totale kosten tussen de 5 en 15 procent bedragen. Voor bepaalde bedrijven is het aandeel in het werkkapitaal van *supply chain* activiteiten zelfs al groter dan het aandeel van de productie;
- steeds vaker het succes van ketens bepaalt, door optimalisering van ketens over de grenzen van bedrijven heen. Dat gebeurt onder meer door planning van activiteiten op ketenniveau en het managen van de complexiteit die kortere levertijden en massa-individualisering met zich meebrengen.

Als onderdeel van een integrale procesoptimalisatie is er een sterke motivatie om, naast verbetering van klantenservice en reductie van productiekosten, te komen tot optimalisatie

van transport door middel van volumeconsolidatie. Bij veel concepten gaan kostenreductie en transportreductie bovendien samen. Bedrijven dragen derhalve zelf al – uit eigen belang – bij aan het vergroten van de duurzaamheid en veiligheid van het transport.

Als reactie op ontwikkelingen bij producenten, handelsbedrijven en detaillisten nemen logistieke dienstverleners specifiek op transportoptimalisatie gerichte initiatieven, zoals schaalvergroting door overnames en fusies, consolidatie van volumes, specialisatie en zogenaamde *shared-user* oplossingen.

4.2 factoren die het succes van de logistieke keten mede bepalen

Supply chain management is voor veel bedrijven zeer belangrijk, maar er zijn externe factoren die het succes voor een keten mede bepalen. Congestie en overheidsmaatregelen leiden tot substantiële groei van transportkosten, zowel in nationale distributie als exportdistributie. Bedrijven constateren dat overheidsmaatregelen vaak haaks staan op moderne principes van effectief *supply chain* management. Maar ook ontwikkelingen in Europa zorgen ervoor dat het belang van betrouwbare en snelle transportketens toeneemt:

- uitbreiding van de Europese Unie leidt tot een verschuiving van het economisch zwaartepunt;
- de trend naar fabrieken die voor heel Europa produceren heeft langere transportketens tot gevolg, die vaak meer centraal in Europa gepositioneerd worden, dicht bij de groeimarkten.

nederland onder druk

Deze ontwikkelingen, in combinatie met een verslechterde bereikbaarheid van de economische centra in Nederland, betekenen dat de functie van Nederland als productie- en (groot)handelsland onder druk staat en werkgelegenheid en ontwikkeling bedreigd worden:

- ons land komt meer en meer in de periferie van Europa te liggen. Daardoor worden transportafstanden steeds langer en heeft congestie en beprijzen per kilometer meer invloed;

²⁷ TNO Inro, *Een verkenning naar de maatschappelijke waarde van logistiek*, rapport 2003-16, Delft, april 2003.

- de *mainport*functie van Nederland staat onder druk en dreigt te verschuiven van een Europese sleutelfunctie naar een meer regionale functie. Dit kan verregaande gevolgen hebben voor het toekomstige service- en kostenniveau van het transport en daarmee de concurrentiekracht van Nederlandse *supply chains* in Europa.

nog hogere eisen

Bovenstaande ontwikkelingen stellen nog hogere eisen aan een betrouwbare en snelle infrastructuur en een goede doorstroming. Indien bereikbaarheidsproblemen niet worden opgelost, kan dit leiden tot een negatief *multiplier*-effect. In eerste instantie heeft het een direct en indirect effect op *supply chain* kosten (stijging van transport- en voorraadkosten). De directe congestie- en extra voorraadkosten voor het Nederlandse bedrijfsleven bedragen minimaal € 1,6 miljard per jaar. In tweede instantie kan dit verregaande gevolgen hebben voor onze exportpositie, investeringen en kenniseconomie.

4.3 interactie verladers en transportsector

Innovatie in het goederenvervoer is voor de meeste actoren een continue proces met als doel slimmere en kosten-efficiënte oplossingen te vinden die beter op de vervoersvraag of de regelgeving inspelen en daardoor een concurrentievoordeel verschaffen. De afzonderlijke transportsectoren bieden volop voorbeelden van deze innovativiteit, zoals nieuwe typen binnenvaartschepen, nieuwe vrachtwagencombinaties, schonere motoren, nieuwe ladingeenheden, nieuwe scheepstypen en overslagmethoden, maar ook nieuwe ICT-toepassingen.

lat hoger leggen

Ook verladers en ontvangers zijn continue bezig met het innoveren van hun *supply chains*. Vaak zijn dit verbeterings-innovaties, die gebaseerd zijn op een nieuwe combinatie van bestaande technologieën, aangestuurd door geavanceerde ICT-toepassingen. Hierdoor is er al veel bereikt, maar de lat kan nog veel hoger gelegd worden.

De complexiteit van de noodzakelijke innovaties neemt daardoor exponentieel toe, omdat innovaties die de bedrijfs-grenzen overschrijden te maken krijgen met systeemgrenzen waaraan veel meer partijen met niet altijd parallelle belangen moeten meewerken. Ook de verkokerde overheidsregelgeving is daarbij een hindernis, om maar te zwijgen van de achterblijvende investeringen in infrastructuur en innovatie.

consensus en draagvlak nodig

Vandaar dat voor het realiseren van *supply chain* innovaties, die nodig zijn om de bestaande problemen te lijf te gaan, grensverleggend gedacht en gehandeld moet worden. In die zin, dat zowel verladers en ontvangers, logistieke dienstverlener, transportbedrijven en lokale en nationale overheden gezamenlijk een visie op de toekomst moeten ontwikkelen en vervolgens uitvoeren. De schaal van deze innovaties is vaak te groot om door de afzonderlijke spelers op zich te worden uitgevoerd. Een nieuw beleid op het gebied van logistiek en goederenvervoer vereist derhalve een simpele, maar daadkrachtige structuur om consensus en draagvlak te creëren.

overlegplatform

De innovatieve projectvoorstellen voor stedelijke distributie zoals de gestandaardiseerde Stadsbox en aangepaste, zelflossende transportmiddelen in het wegvervoer, en het Distrivaart concept voor palletvervoer in de binnenvaart, illustreren de complexe problematiek, maar ook de mogelijkheden tot systeeminnovatie. Zonder een breed, maar daadkrachtig en actiegericht overlegplatform en prikkels voor verladers en ontvangers, zullen deze belangwekkende projecten niet (snel) tot wasdom komen.

complexiteit

Deze complexiteit speelt op nationaal en internationaal niveau bij het formuleren en realiseren van *supply chain* innovaties. Het verschuiven van continentale multimodale ladingeenheden richting spoor, binnenvaart of kustvaart gebeurt niet zonder een groot aantal flankerende maatregelen door de overheid. Dit ondanks de bereidheid van verladers en ontvangers en de transportsector om hier aan vorm te geven.

integrale benadering nodig

Innovatieve oplossingen, die op zich niet veel investeringen vergen, maar binnen de financiële en bestuurlijke mogelijkheden liggen van de Nederlandse overheid, zijn voorhanden. Alleen de integrale benadering bij diezelfde overheid ontbreekt vaak. Een voorwaarde is dan ook om de relevante ministeries te laten samenwerken in de gewenste richting. Dat gebeurt overigens al op het gebied van de agrologistiek via het Platform Agrologistiek. Doel van dit Platform is het verbeteren van de efficiëntie in het agrarisch vervoer. De Raad ziet veel in dit initiatief, maar staat een grootschaliger aanpak voor.

onderzoek en consultancy

Naast het koppelen van verladers en ontvangers, logistieke ketenregisseurs, transportsectoren en overheden, is het van belang om de innovatiekracht te schragen met de onderzoeks- en consultancy wereld. De overheid heeft hier met de organisaties KLICT en Connekt het voortouw genomen op logistiek gebied en daar ook de nodige middelen voor vrijgemaakt in het verleden.

4.4 complexiteit van de samenwerking

Het innoveren van een transportmiddel kan meestal op vrij autonome wijze door een bedrijf geschieden, mits er aan de geldende (overheids)voorschriften en regels wordt voldaan. Soms dienen die regels te worden aangepast. Dan wordt het implementatieparcours al wat ingewikkelder. De transportsector en de toeleveranciers hebben belangrijke bijdragen geleverd aan het verlagen van de transportkosten en het

vergroten van de duurzaamheid en veiligheid. De uitvinding van de container als gestandaardiseerde ladingeenheid en de toepassing daarvan in het internationale vervoer sinds het begin van de jaren zestig van de vorige eeuw, staat aan de basis van de explosieve groei van de wereldhandel.

systeemgrenzen

Zolang de systeemgrenzen, dat wil zeggen het aantal partijen dat direct, dan wel indirect bij de vernieuwing betrokken is, beperkt is, is het relatief gemakkelijk voor een ondernemer om zelfstandig te innoveren. Omdat de meeste innovaties medewerking vereisen van een beperkt aantal actoren, zetten de transportsectoren en hun (kennis)toeleveranciers een continue stroom verbeteringsinnovaties in de markt.

niet vanzelf

Het invoeren van nieuwe *supply chain* concepten, zoals in de *retail* distributie (bijv. *cross-docking*), vraagt een totale omschakeling en medewerking van veel actoren in de transportketen. Daarom kan dit alleen maar door een beperkt aantal grote bedrijven met veel marktkracht worden afgedwongen. Zonder macht, kracht en kritische massa zijn systeemveranderingen in het transport moeilijk af te dwingen. Ze komen in ieder geval niet vanzelf tot stand.

verlamming

Dat is ook het probleem met veel innovatieve ideeën die ten doel hebben de *supply chain* te verbeteren. Met name als er nieuwe technologieën geïntroduceerd worden die bestaande diensten en bedrijven kannibaliseren. De weerstand groeit dan en de meeste bedrijven hebben geen tijd om jaren bezig te zijn met het op één lijn krijgen van alle partijen. De diverse overheidsgeledingen worden hiertoe ook gerekend. Immers, de autonomie van lokale, regionale en provinciale overheden ten opzichte van de nationale overheid zorgt voor veel complicaties en leidt soms zelfs tot verlamming.

4.5 verschillende en tegenstrijdige doelstellingen

Het formuleren van een nieuw logistiek goederenvervoer-beleid in aanvulling op het bestaande goederenvervoer-beleid is wellicht een moeilijke, maar geen onmogelijke zaak. Het realiseren ervan is van een andere orde, vanwege het ontbreken van paralleliteit in de doelstellingen van de actoren en de rollen die zij in het besluitvormingsproces spelen. Het besluitvormingsproces kent drie hoofdspelers:

- verladende en ontvangende bedrijfsleven;
- dienstverlenende transportsectoren
- verschillende overheden (landelijk, provinciaal, lokaal).

indirect

Voor ondernemingen is *supply chain* management geen doel op zich, maar een middel tot het bereiken van de ondernemingsdoelstellingen. Het succes van *supply chain* management binnen het producerende en distribuerende bedrijfsleven is daarom alleen indirect te meten. Bedrijven houden zelf geen afzonderlijke cijfers bij. De indirecte indicatoren zijn de omzet- en volumegroei, werkgelegenheid, winstgevendheid, investeringen en exportquotes. Op wat langere termijn zijn meer structurele indicatoren van belang, zoals vestigingsplaatskeuze, achterwaartse en voorwaartse overnames in de productie- of distributieketens of buitenlandse vestigingen.

spagaat

De overheid heeft vele gezichten. De centrale overheid bevindt zich in een spagaat tussen enerzijds de vele lokale overheden en anderzijds de Europese Unie. Binnen de overheid zijn er daarnaast verschillende, vaak haaks op elkaar staande doelstellingen van de diverse departementen²⁸. Ook verenigt de overheid in zich een veelheid aan rollen die op zich ook weer met elkaar kunnen conflicteren: de overheid als wetgever, als beleidsmaker, als uitvoerder van wetten en als handhaver. Vanuit een ander perspectief is de overheid hoeder van het publiek belang, overlegpartner, aanbieder van publieke diensten, subsidieverstrekker, consument of gebruiker, en niet in de laatste plaats de grootste werkgever. Het verzoenen van al deze rollen wordt in een assertieve

samenleving steeds moeilijker en leidt op zich weer tot complexe en tijdrovende besluitvormingsprocessen.

uiteenlopende doelstellingen

De doelstellingen van en meetlat waarlangs succesvol beleid gemeten kan worden zijn talrijk. De keuze is mede afhankelijk van het perspectief van de actor: het verladende bedrijfsleven, de dienstverlenende transportsectoren of de diverse overheidsgeledingen. Het succesvol verminderen van het transport in distributieketens is goed voor de kostenverlaging en winstvergroting van het verladende bedrijfsleven, maar negatief voor de transportsector vanwege omzetzetting. Daarentegen is het milieu gediend met transportreductie en realiseert een deel van de overheid haar doelstellingen. Tegenstrijdigheid is hier troef. Daarom is het des te noodzakelijker de verschillende doelstellingen en posities van de betrokken partijen te expliciteren.

De belangrijkste doelstellingen zijn:

- Groei van omzet en toegevoegde waarde
Deze zijn essentieel voor de continuïteit van de ondernemingen en het in stand te houden van de welvaart, zeker bij een nog steeds groeiende en snel verouderende bevolking.
- Werkgelegenheid en arbeidskostenquote
Werkgelegenheid leek even geen issue meer te zijn voor de politiek, maar de snel oplopende werkloosheid en het blijvend grote aantal arbeidsongeschikten zullen dit thema weer snel actueel maken. Daarnaast is werkgelegenheid voor ondernemers niet hetzelfde als voor de politiek; ondernemers zijn meer geïnteresseerd in de arbeidsproductiviteitsgroei en de hoogte van de arbeidskostenquote.
- Export en investeringen
Een relatief groot aandeel van de import en export zijn kenmerkend voor de Nederlandse open economie. Maar ook directe buitenlandse investeringen, zowel uitgaand (FDI: *foreign direct investment*) als inkomend bepalen de groeicapaciteit en dynamiek van de economie. De exportquote en FDI worden steeds meer communicerende vaten: door de toenemende verschuiving van investeringen naar elders in Europa en productie ter plaatse, neemt de exportquote in bepaalde sectoren af, hetgeen zich vertaalt in verminderde werkgelegenheid.

²⁸ IG&H Management Consultants – *Integraal Logistiek Beleid als sleutel voor economische groei en duurzaamheid*, 2003.

■ Duurzaamheid, veiligheid, ruimtegebruik

Economische activiteiten brengen niet alleen welvaart, maar leggen meestal ook een beslag op ruimte, milieu en veiligheid. De virtuele economie bleek helaas een concept van tijdelijke aard. Derhalve zal er altijd een compromis gesloten moeten worden tussen deze conflicterende doelstellingen. De overheid is de hoeder van duurzaamheid, veiligheid en ruimtegebruik, maar heeft daarnaast nog vele andere rollen. Daardoor is een integrale afweging lastig en complex.

4.6 noodzaak om drijvende krachten te mobiliseren

Logistieke innovatie is een pure noodzaak voor het behouden van de concurrentiekracht van het Nederlandse bedrijfsleven. De voor de hand liggende innovaties binnen de logistieke keten worden door de ondernemers zelf gedaan. Daar is geen nieuw beleid voor nodig. Wellicht alleen een aanscherping van het huidige innovatie-instrumentarium van het ministerie van Economische Zaken. De echte problemen doen zich voor als de schaal van logistieke innovaties de invloedssfeer van de individuele bedrijven verre overschrijdt en de systeemgrenzen zo breed worden dat geen enkele partij meer in staat is de innovatie te organiseren en implementatie af te dwingen. Dit is geen nieuw probleem, maar het wordt wel steeds urgenter. Met eenvoudige ingrepen vallen de doelstellingen van bedrijfsleven en overheid niet meer te realiseren. Hoe moet het dan?

bundeling

Nederland heeft behoefte aan een bundeling van krachten om de volgende generatie van logistieke innovaties vorm te geven en snel te kunnen implementeren. De primaire motor achter deze innovatie-inspanning is het verladende bedrijfsleven, daarbij interactief ondersteund door de transportsectoren. De overheid faciliteert, stimuleert en financiert deels (bijvoorbeeld infrastructuur), maar kan verandering op zich zelf niet afdwingen. Daarom dienen logistieke systeem-innovaties door het verladende bedrijfsleven, transportsectoren en overheid gezamenlijk te worden georganiseerd.

platform stedelijke distributie

Het Platform Stedelijke Distributie (PSD), dat in 1995 is opgericht en in 2003 wellicht een doorstart maakt, is een voorbeeld van een dergelijk samenwerkingsverband, en van de complexiteit waarmee zulke samenwerkingsverbanden in de praktijk geconfronteerd worden. Doel van het Platform is te werken aan innovatieve oplossingen op het gebied van stedelijke distributie. Het gaat daarbij om het verbeteren van de bereikbaarheid, vergroten van de leefbaarheid, toename van de transportefficiency en behoud en verbetering van de economische situatie in (binnen)steden. Hoewel het PSD vele goede initiatieven heeft ontplooid, komen deze in de praktijk onvoldoende uit de verf. Gemeenten bepalen uiteindelijk zelf hoe de stedelijke distributie moet worden ingevuld. Daarmee doen zij de interne consistentie van de bestaande wetgeving teniet en ontstaat er voor het PSD een zekere vrijblijvendheid. Ook het groot aantal deelnemende partijen laat zien dat besluitvorming complex en lastig is.

vereiste voor succes

Vereiste voor succes is de bereidheid van het verladende bedrijfsleven, de transportsectoren en de overheid om op nationaal niveau:

- samen te werken;
- een gemeenschappelijk visie op de gewenste innovatieve toekomst te ontwikkelen;
- hun individuele behoeften te articuleren;
- en tot een effectieve besluitvorming en implementatie te komen, waarbij individueel belang soms ondergeschikt gemaakt moet worden aan het collectieve belang.

tripartiet overleg

De uitdaging voor de overheid bij het realiseren van een nieuw en innovatief logistiek goederenvervoerbeleid ligt er in om in samenspraak met grote bedrijven in het verladende bedrijfsleven en de transportsectoren een overlegstructuur te creëren waarbinnen de gestelde doelen bereikt kunnen worden. Essentieel daarbij is dat deze tripartiete overlegstructuur de financiële middelen van de overheid en het bedrijfsleven ter beschikking krijgt om geloofwaardig bezig te zijn. Immers, zonder deze middelen is iedere logistieke systeeminnovatie gedoemd te mislukken.

Voorbeelden van logistieke innovatieprojecten

5

Logistieke innovatieprojecten passen in de beleidsvoorstellen die nodig zijn om de drie grote logistieke uitdagingen voor de Nederlandse economie aan te pakken. Hier geven we een niet-limitatieve mix van bestaande en nieuwe voorstellen die illustreren dat er al veel gebeurt en dat er potentie is voor verdere innovaties.

De voorbeelden die in dit hoofdstuk aan de orde komen zijn:

- Stedelijke distributieprojecten (bestaande ideeën; nog niet in uitvoering).
- Project transportbesparing (bestaand).
- Verschuiving naar de binnenvaart: Distrivaart (bestaand; in pilotfase).
- Verschuiving naar het spoor: programma GHR (bestaand idee; nog niet in uitvoering).
- Vlootvernieuwingsfonds Europese Kleine Handelsvaart (nieuw).
- Logistieke Datahub Nederland (LDN) (bestaand idee; nog niet in uitvoering).
- TEN-T projecten (bestaand).
- Kwaliteitsnet goederenvervoer (bestaand idee; nog niet in uitvoering).
- Zesde Kaderprogramma Europese Unie (bestaand).
- Agrocluster projecten (bestaand).

5.1 stedelijke distributieprojecten

de stadsbox

Om tegemoet te komen aan het grote aantal eisen dat stedelijke distributie stelt wordt gezocht naar flexibele oplossingen voor voertuigen, verpakkingen en laadeenheden. De Stadsbox is een nieuw logistiek concept voor binnenstedelijke distributie en bevoorrading, waarbij gebruik wordt gemaakt van een nieuwe, multifunctionele standaard laadeenheid.

Het project is onderverdeeld in vier fasen. In de eerste fase is samen met alle belanghebbenden het logistieke concept voor de Stadsbox ontworpen en getest. Hierbij is ook rekening gehouden met de huidige en toekomstige ontwikkelingen in stedelijke distributie. In de tweede fase (2003/2004) wordt

een serie Stadsbox voertuigen en laadeenheden gefabriceerd en vervolgens in de praktijk getest.

De ontwikkeling van de box vindt mede plaats op basis van de distributiestructuren van Albert Heijn. Naast Albert Heijn participeren in dit project Connekt, DAF, NDL, TRAIL, TNO Inro, Van Eck, Rups, Buiscaar en Wegen naar de Toekomst.

control cargo

Control Cargo® is een concept waarbij de goederenstroom integraal wordt benaderd en met behulp van ICT een efficiënt transport met optimale beladingsgraad wordt verkregen.

Bij een voertuig met een zelfdragende carrosserie wordt door het vervallen van de chassisbalken een grotere laadhoogte verkregen. Door gebruik van een container zonder wielen ontstaat er een extra hoogte voordeel van ca. 15 cm. Hierdoor kunnen twee containers boven elkaar vervoerd worden. Zo ontstaat een grotere laadcapaciteit.

Een automatisch laad/los systeem door middel van rollenbanen, gecombineerd met een sorteerfunctie (één lege containerplaats geeft ruimte om te schuiven) maakt het mogelijk om aan de rand van de stad automatisch te verladen in kleinere transporteenheden. Dit alles zonder tussenkomst van distributiecentra. Voor de stedelijke distributie wordt gebruik gemaakt van een hybride voertuig, waarbij de achterwielen naar behoefte elektrisch worden aangedreven. De sorteerfunctie binnen het voertuig zelf creëert automatisch een optimale wiellastverdeling. Dit voorkomt beschadiging aan het wegdek en verhoogt de verkeersveiligheid.

Gebruik van containers met geïsoleerde wanden geeft de mogelijkheid tot individuele koeling. Geluidsoverlast van koelwagens blijft hierdoor achterwege. Op de eindbestemming staan wielonderstellen (dolly's) klaar om de container vanuit het voertuig verder te transporteren. Deze dolly's zijn voorzien van een elektrische hulpmotor die wordt gevoed door accu's.

Het Control Cargo concept is ontwikkeld door Trios Engineering en Burg Industries.

5.2 project transportbesparing²⁹

Het project Transportbesparing stimuleert innovaties die zich richten op het verminderen van de behoefte aan transport, zonder dat de economische mogelijkheden en ontwikkeling van bedrijven wordt gehinderd. Vele innovaties zijn via dit project tot stand gekomen, waarvan we er twee kort toelichten.

Het gaat hierbij om maatwerk. De Raad ziet hierbij als uitdaging voor de brancheorganisaties om op basis van de resultaten van de maatwerkoplossingen een generiek toepasbaar programma te ontwikkelen.

Het eerste voorbeeld is de pilot slimmer verpakken. In dit project heeft een leverancier van ingrediënten voor de verwerkende voedingsmiddelenindustrie voor een deel van zijn assortiment een andere verpakkingswijze gekozen, met als resultaat een transportreductie van maar liefst dertig procent. Het bedrijf is in staat om meer producten per transport te vervoeren. Daarnaast is in de aanlevering van grondstoffen transportbesparing mogelijk.

In een andere pilot hebben een leverancier van industriële gassen en een glasfabrikant gekozen voor productie van waterstofgas op locatie. Dat betekent dat het kostbare transport per tankwagen (een trailer van ongeveer 45 ton kan slechts driehonderd kilo waterstof vervoeren) dat ook een verhoogd risico kent, in de toekomst zoveel mogelijk wordt beperkt. Met behulp van elektrolyse van water op locatie vindt de waterstofproductie plaats. Het scheelt de leverancier 233 ritten per jaar, wat neerkomt op een besparing van bijna 1,7 miljoen tonkilometer. De glasfabrikant is

minder afhankelijk geworden van de stijgende energieprijzen. Bovendien hoeft de fabriek en de omgeving ervan zich geen zorgen meer te maken over trailers met waterstofflessen die heen en weer rijden.

5.3 verschuiving naar de binnenvaart: distrivaart

In het project Distrivaart wordt het gebruik van binnenvaart gecombineerd met wegvervoer en overslagpunten.

Een hoofdrol is weggelegd voor de pallet, een ladingdrager die door bijna alle verladers en ontvangers wordt gebruikt. Jaarlijks worden er nu ongeveer 293 miljoen pallets binnen Nederland vervoerd. Daarvan kan een groot deel over water.

stellingen

Om Distrivaart te realiseren worden binnenvaartschepen uitgerust met stellingen die, afhankelijk van het scheepstype, plaats bieden aan 300 tot 1200 pallets. Ter vergelijking, een vrachtwagen heeft gemiddeld plaats voor 20 tot 30 pallets. Het eerste schip met een capaciteit van ongeveer 600 pallets is reeds in de vaart genomen. De stellingen bieden de mogelijkheid om de pallets zowel horizontaal als verticaal te verplaatsen. In de volautomatische scheepsvariant kan tijdens de vaart de voorraad worden geherpositioneerd, waardoor het mogelijk is om de producten in elke gewenste volgorde te lossen. De overslag van schip naar wal en vice versa vindt in de toekomst geheel automatisch plaats. Het Distrivaarttraject wordt aangestuurd door één centrale beheerder, die tevens dient aanspreekpunt is voor de klant. De beheerder zal gebruik maken van ICT, zodat voorraden door de keten heen continu beheerst en gevolgd kunnen worden.

gefaseerde aanpak

Omdat het uiteindelijke netwerk niet in één keer kan worden opgezet, kent de implementatie een gefaseerde aanpak. Eerst is gestart met het opzetten van verbindingen over water voor eindproducten van de voedingsmiddelenindustrie, in het bijzonder de *fast moving consumer goods*, zoals bier, fris, wasmiddelen, papier. Dit is een markt van zo'n 43

²⁹ Zie: www.transportbesparing.nl

miljoen pallets per jaar. Naast de bierladingen van Bavaria, Grolsch, Heineken en Interbrew is het eerste schip, de Riverhopper, begonnen ook pallets met frisdrank te vervoeren voor Coca-Cola. Het doel van de tweede fase is om meer te leren over de aansluiting van de ordersystemen van de supermarktketens op de systemen van de verladings- en logistieke dienstverleners. Daarnaast willen de deelnemers onderzoeken hoe het geautomatiseerde laad- en lossysteem van de Riverhopper efficiënter kan worden ingericht. De eindevariant laat een doorgroei zien naar 11 terminals en 80 schepen. Distrievaart beoogd een flexibele, betrouwbare manier van distributie met een potentiële kostenbesparing van zo'n 20 procent.

5.4 verschuiving naar het spoor: programma ghr

Het Gemeentelijk Havenbedrijf Rotterdam (GHR) ziet de noodzaak van het tijdig ontwikkelen van de juiste initiatieven door overheid en marktpartijen om de capaciteit van de Betuweroute zo snel en optimaal mogelijk te benutten. Daarom wil GHR tussen nu en de openstelling van de Betuweroute zo'n 20 projecten opzetten die de aanbodzijde vergroten, de vraagzijde versterken en als zodanig de maatschappelijke rentabiliteit van de Betuweroute ten goede komen.

De projecten hebben als thema:

- investeringen in en ruimte bieden aan de uitbreiding het Rail Service Center Rotterdam;
- ruimte bieden aan Rail Service Center Maasvlakte;
- mogelijk maken van het innovatieve concept *trailers on train*;
- wegnemen van investeringsbelemmeringen in bedrijfsmiddelen voor het railgoederen-transport (bijvoorbeeld via lease constructies voor locomotieven);
- voor continentale en maritieme containers landsdekkend systeem van ontsluitende terminals ontwikkelen;
- diverse projecten om het imago van vervoer per spoor bij verladings- en ontvangers te verbeteren.

5.5 vlootvernieuwingsfonds Europese kleine handelsvaart

De Kleine Handelsvaart (KHV) is van groot belang voor de Nederlandse reders en werven. Met name speelt de KHV-vloot een belangrijke rol op en rond de Oostzee. In dit gebied varen ongeveer 2700 schepen, die voor een deel oud en inefficiënt zijn: 800 schepen zijn ouder dan 25 jaar. Deze oude schepen hebben bovendien een neerwaartse druk op de vrachttarieven, waardoor de rendementen in de gehele sector onder druk staan en vlootvernieuwing niet of nauwelijks van de grond komt. Het voorstel heeft als doel deze vicieuze cirkel te doorbreken en daarbij kansen te creëren voor Nederlandse en Oosteuropese reders, waarbij naast duurzaamheid en veiligheid, ook de Nederlandse werven, maritieme toeleveranciers en dienstverleners een impuls krijgen. Deze doelstelling past in de ambities van de Europese Commissie zoals vastgelegd in het *Witboek Het Europese vervoersbeleid tot het jaar 2010: tijd om te kiezen*.

doelstelling

De doelstelling is om een proces van vlootvernieuwing en innovatie op gang te brengen. Oude schepen worden opgekocht en gesloopt. Goede tweedehands Nederlandse schepen worden tegelijkertijd verkocht aan de reders die hun schepen laten slopen. Nederlandse reders kunnen daardoor nieuw tonnage bestellen – in Nederland – en daarbij de laatste innovaties toepassen, waardoor hun concurrentiepositie versterkt wordt. De ambitie zou moeten zijn om ongeveer 50 oude schepen per jaar uit de markt te halen en daarvoor 25 Nederlandse tweedehands schepen door te verkopen en 15-20 nieuwe schepen in Nederland te bestellen. De oude schepen hebben over het algemeen een vrij klein tonnage en een lage productiviteit. Daarom kan er geen één op één vervanging plaatsvinden. Het in gang zetten van een dergelijk vernieuwingsproces kan een positief effect hebben op de vrachttarieven en daarmee op de tweedehandswaarde van de bestaande (moderne) schepen.

fonds

Om het vlootvernieuwingsproces op gang te brengen is het noodzakelijk dat een fonds gevormd wordt waarmee oude schepen opgekocht kunnen worden. De financiering van de aankoop van het tweedehandsschip door de Oosteuropese reder zou door de *European Bank for Reconstruction and Development* (EBRD) kunnen geschieden. De EBRD heeft een expliciete strategie voor de scheepvaart van Oosteuropese reders, beschikt over een groot netwerk van kantoren en heeft het afgelopen decennium veel expertise opgebouwd in deze landen.

Dit voorstel zou door Nederland tijdens het EU-voorzitterschap in 2004 tot een Europees breed project gemaakt kunnen worden.

5.6 logistieke datahub nederland (ldn)

Een interessant voorbeeld van het streven naar systeem-integratie en interconnectiviteit door middel van het elektronisch koppelen van informatiestromen is het initiatief om te komen tot oprichting van een onafhankelijke Stichting Logistieke Datahub Nederland (Stichting LDN). Dit concept is gebaseerd op bewezen technologie, waarmee al jaren in de praktijk gewerkt wordt door een aantal grote (inter)-nationale verladers en logistieke dienstverleners. Over de organisatorische vormgeving van zo'n onafhankelijke stichting vindt op dit moment overleg plaats in kringen van Connekt, KNV en EVO.

diensten

De Stichting LDN heeft tot doel om de informatievoorziening en -uitwisseling binnen logistieke processen in Nederland te bevorderen. Dit kan de concurrentiepositie van individuele bedrijven op gebied van logistiek en distributie in Nederland versterken. Concreet gaat dat om de volgende diensten:

- operationele informatie-uitwisseling in logistieke ketens;
- operationele uitwisseling van elektronische logistieke en handelsdocumenten;
- ontwikkelplatform voor nieuwe logistieke concepten;
- aanbieden van *benchmark*informatie binnen de sector;

- aanbieden van informatie- en onderzoeksbron voor kenniscentra en beleidsmakers.

Partijen die direct of indirect profijt kunnen hebben van een lidmaatschap zijn: verladers, logistieke dienstverleners, branche-organisaties, overheden, kennisinstituten en Kamers van Koophandel.

5.7 ten-t projecten

Eind jaren 80 ontstond het idee van de Trans Europese Netwerken (TENs) met de eenwording van de Europese markt in 1992 in het vooruitzicht. Een markt waar goederen, diensten en personen vrijelijk kunnen bewegen is alleen mogelijk als de verschillende regio's en nationale netwerken goed met elkaar verbonden zijn door een moderne en efficiënte infrastructuur. Daarnaast zijn TENs belangrijk voor economische groei en werkgelegenheid.

Op het gebied van transport is wat betreft TENs een aantal deelterreinen te onderscheiden.

- Gecombineerd transport

Doelstelling is verbetering van het goederenverkeer door onderlinge verbinding van de verschillende vervoerswijzen in de gehele Europese Unie. Het Trans Europese basis-netwerk voor gecombineerd vervoer bestaat uit spoor- en binnenwaterverbindingen en de trajecten over de weg die van groot belang zijn voor het lange-afstandsgoederenvervoer en waarmee alle lidstaten kunnen worden aangedaan. De installaties waarmee de overslag tussen het vervoer per spoor, over de binnenwateren, over de weg en over zee wordt bewerkstelligd maken deel uit van het netwerk.

- Wegennet

Doelstelling is het vervoer van goederen en personen bevorderen door de voor de gemeenschappelijke markt en de Europese Economische Ruimte noodzakelijke infrastructuur op het gebied van het wegvervoer te verbeteren.

- Waterwegennet

Doelstelling is het verbeteren van het net van waterwegen waardoor het vervoer van goederen tussen de voornaamste zeehavens en de geïndustrialiseerde regio's van het Europese achterland wordt bevorderd. Het Trans Europese

waterwegennet komt goeddeels overeen met de bestaande rivierbekkens. Het verleent met name toegang tot belangrijke industriegebieden en belangrijke agglomeraties en voorziet in verbindingen met de grote zeehavens.

In 1996 zijn 14 TEN-T prioriteitsprojecten vastgesteld. Een aantal daarvan is afgerond³⁰. Per 2001 zijn zes nieuwe en twee uitbreidingsvoorstellen gedaan.

5.8 kwaliteitsnet goederenvervoer³¹

Het gebrek aan financiële middelen om te investeren in infrastructuur roept de vraag op of de wegbeheerders de beschikbare middelen (nog) beter kunnen inzetten. Bij schaarste moeten immers slimme keuzes worden gemaakt om prioriteiten te kunnen stellen. Nederland beschikt over een wegennet met een totale lengte van 116.000 kilometer met vele knelpunten. Maar niet elk knelpunt doet evenveel pijn: niet elke weg is even belangrijk. Met economische relevantie als uitgangspunt, heeft Transport en Logistiek Nederland een Kwaliteitsnet onderscheiden. Wegen die economische concentraties ontsluiten, vertegenwoordigen een hoger belang dan wegen die dat niet doen. Als op dat Kwaliteitsnet knelpunten worden weggenomen, is het rendement op de investering het hoogst. Dit idee sluit aan bij beleidsvoorstel 3, de ontwikkeling van economische clusters die worden ontsloten met congestievrije netwerken.

basiseisen

Om een goede doorstroming te krijgen dient het Kwaliteitsnet aan een aantal basiseisen te voldoen.

Te denken valt aan de breedte van de weg, een minimum aan beperkingen, geen verkeersregulerende ingrepen of alternatieve routes bij calamiteiten.

integrale aanpak

Daarbij moet het Kwaliteitsnet niet alleen een goede doorstroming garanderen, maar ook kwaliteit bieden in termen van leefbaarheid en veiligheid. Anders dan nu is een integrale aanpak vereist om de doelstellingen op alledrie de gebieden te realiseren. Uiteraard past in die

aanpak tevens een integrale visie op ruimtelijke ordening en infrastructuur. Een visie op infrastructuur zonder afstemming met de ruimtelijke ordening is dweilen met de kraan open. Toch moet worden begonnen met de huidige situatie en wordt gekozen voor de actuele ruimtelijke bedrijvigheid als uitgangspunt voor het Kwaliteitsnet. Voor de toekomst moet de capaciteit van het Kwaliteitsnet leidend zijn voor de locatie van nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen.

Bij het Kwaliteitsnet draait het om kosteneffectieve maatregelen om de kwaliteit van de infrastructuur te verhogen. De maatregelen die het minste kosten en de filekosten het sterkst terugdringen verdienen de voorkeur. Aangezien de kosten en de effectiviteit van een maatregel veelal knelpuntgebonden is, valt op voorhand niet te zeggen welke maatregelen het beste zijn. De aanpak draait om maatwerk.

5.9 zesde kaderprogramma Europese unie

Het Kaderprogramma (KP) is het belangrijkste instrument van de Europese Unie voor de financiering van onderzoek in Europa. Kaderprogramma's beslaan een periode van vijf jaar, waarbij het laatste jaar van het ene Kaderprogramma het eerste jaar van het volgende overlapt. Sinds 1984 zijn er Kaderprogramma's uitgevoerd. Het zesde Kaderprogramma is vanaf 1 januari 2003 volledig operationeel. Zodra de Raad en het Parlement het Kaderprogramma hebben goedgekeurd, is de Commissie verantwoordelijk voor de uitvoering ervan. Belangrijke uitgangspunten zijn:

- de EU financiert alleen projecten waarbij partners uit verschillende landen betrokken zijn;
- de KP-middelen worden toegewezen in het kader van uitnodigingen tot het indienen van voorstellen die de Commissie op gezette tijden publiceert;
- projecten komen alleen voor KP-financiering in aanmerking als de inhoud en doelstellingen overeenkomen met de prioriteiten die in de uitnodigingen tot het indienen van voorstellen zijn gedefinieerd;
- de middelen uit het KP zijn geen subsidies voor onderzoeksorganisaties of bedrijven. Ze kunnen alleen worden gebruikt voor nauwkeurig omschreven werkzaamheden of onderzoeksontwikkelingen.

³⁰ Zie ook: <http://europa.eu.int/comm/transport/themes/network/english/ten-t-en.html>

³¹ Transport en Logistiek Nederland, *Timmeren aan de weg*, 2002

onderzoeksgebieden

Het Kaderprogramma richt zich op geconcentreerd en geïntegreerd onderzoek op het niveau van de Europese Unie en op het structureren van de Europese Onderzoeksruimte (EOR) en het versterken van de grondslagen van de EOR. Het grootste deel van de begroting van het Kaderprogramma is bestemd voor het concentreren en integreren van toekomstige onderzoeksactiviteiten binnen zeven thematische prioritaire gebieden. Eén van de prioritaire onderzoeksgebieden is duurzame ontwikkeling, waar transport is ondergebracht. Dit onderzoeksthema omvat onder andere milieubescherming, concurrentie, veiligheid en interoperabiliteit van de modaliteiten. Voor dit thema is een budget beschikbaar van 2.120 miljoen euro (18,8%) van het totale budget van 11.285 miljoen euro. De uitdagingen voor de Unie liggen voor wat betreft het personenvervoer in de stedelijke gebieden. Voor wat betreft het goederenvervoer streeft de Unie naar een verschuiving van weg naar rail en water. Dit sluit volledig aan bij de door de Raad geformuleerde logistieke uitdaging 2: verschuiving van het wegvervoer naar andere modaliteiten met tien procent. Voor deze uitdaging zijn er dus veel kansen én aanzienlijke middelen in Europa.

andere thema's

Andere thema's en hun budgetten in miljoenen euro zijn: biowetenschappen, genomica en biotechnologie voor de gezondheid (2255); technologieën van de informatie-maatschappij (3625); nanotechnologieën, multifunctionele materialen en nieuwe productieprocedures (1300); lucht- en ruimtevaart (1075); voedselkwaliteit en -veiligheid (685); burgers en governance in een kennismaatschappij (225).

5.10 agrocluster projecten

Op dit moment wordt er in de agro-industrie aan vele grote en kleinere clusterprojecten gewerkt. De doelstellingen liggen op het vlak van synergie: gezamenlijke inkoop van bijvoorbeeld energie en transportdiensten, gezamenlijke exploitatie van de vestigingslocatie en het realiseren van korte leverstromen. Met dit laatste wordt bedoeld dat leveranciers en afnemers zich bij elkaar vestigen, maar ook

dat het ene bedrijf gebruik maakt van de bijproducten (afval, water, warmte) van het andere bedrijf. Het bedrijvenpark Zuid-Groningen is hiervan een voorbeeld. Het heeft recentelijk een haalbaarheidsstudie afgerond naar de mogelijkheid om nieuwe, hoogwaardige activiteiten aan te trekken die te koppelen zijn aan de aanwezige sterke agrarische productieketens. Uitgangspunt was het wegnemen van logistiek-economische knelpunten en het verhogen van de economische waarde van het aanwezige agrocluster. Kansrijke combinaties bieden de voedingsmiddelenindustrie, pet food en pluimvee. Als concreet voorbeeld wordt gedacht aan de combinatie van slachterijen, vetsmelterijen en gelatinefabricage. Zo wordt de combinatie gemaakt van de aanwezige agrarische bedrijvigheid met hoogwaardige procestechnologie. Als succesfactor wordt een goede ontsluiting van het bedrijventerrein genoemd.

kleinschaliger

Een voorbeeld van een kleinschaliger project is het tuinbouwcluster Bergschenhoek³². Dit bestaat uit zes tuinders die de handen ineen hebben geslagen. Zij kochten gezamenlijk drie kavels van circa 8 hectare en richtten de in totaal 24 hectare zodanig in dat ze alle zes een modern, nieuw bedrijf konden neerzetten, precies op maat. In energie- en waterinstallaties is gezamenlijk geïnvesteerd, wat niet alleen tot schaalvoordelen heeft geleid, maar ook tot een milieutechnisch en economisch voordeliger oplossing dan bij een traditionele aanpak. Het gaat om twee gerbera-kwekerijen, twee paprikakwekerijen, een tomatenkwekerij en een bromeliakwekerij.

³² Zie: www.tuinbouwcluster.nl

C

Bijlagen



Samenvatting voorstudie

Hieronder volgt een samenvatting van de studie *Integraal Logistiek Beleid als sleutel voor economische groei en duurzaamheid*, een trendanalyse onder grote internationale verladers die IG&H Management Consultants in opdracht van de Raad heeft uitgevoerd.

In het kader van deze trendanalyse zijn op board-level niveau o.m. gesprekken gevoerd met de volgende bedrijven: Detailhandel: Ahold, Vindex-KBB, Agro-business: Bloemenveiling Aalsmeer, Cargill, CSM, The Greenery, Proces-industrie: Akzo Nobel, Corus, Dow, Shell, Ketenregisseurs: Exel, Maersk, Schenker, TPG, High-Tech: HP, Philips, Siemens, Consumptiegoederen: Campina, Heineken, MSD, Sara Lee. De gezamenlijke jaaromzet in Nederland van deze bedrijven ligt tussen de 35 en 40 miljard euro.

een krachtig logistiek beleid kan de economische en duurzame ontwikkeling van de Nederlandse economie verder stimuleren

Ongestoorde, efficiënte en duurzame aan- en afvoer van goederen is zeker niet alleen belangrijk voor transportbedrijven, maar heeft een veel groter uitstralings-effect op onze economie en maatschappij. Producenten, handelsbedrijven en retailers zijn voor hun export en import sterk afhankelijk van een goede bereikbaarheid, maar ook een betrouwbare en efficiënte binnenlandse distributie is cruciaal voor het succes van ondernemingen en daardoor voor de economische groei en indirect ook voor de werkgelegenheid. Ondernemingen hebben een sterke prikkel om hun supply chain te verbeteren en transport te optimaliseren en reduceren. Deze optimalisatieprikkel en integrale aanpak heeft vaak een gelijktijdig positief effect op milieu en duurzaamheid. Het bedrijfsleven neemt in de meeste gevallen een eigen verantwoordelijkheid maar is ook afhankelijk van een effectieve aansluiting tussen overheidsbeleid en supply chain ontwikkelingen. Een effectief overheidsbeleid, met aansluiting en voldoende invloed op EU-beleid leidt tot een aantrekkelijker ondernemingsklimaat, meer werkgelegenheid en het op een effectieve wijze realiseren van de milieudoelstellingen.

supply chain management is van cruciaal en groeiend belang voor het realiseren van bedrijfsdoelstellingen

Belang van supply chain management neemt sterk toe op de board level-agenda en heeft een substantiële impact op customer service en kostenreductie bij bedrijven.

Supply chain management is de besturing en beheersing van alle materiaal-, gelden informatiestromen in de logistieke keten, vanaf de inkoop van grondstoffen tot en met de levering van eindproducten aan de eindgebruiker.

Het groeiend belang laat zich als volgt verklaren. Supply chain management:

- Heeft een grote invloed op de omzet (top line) van bedrijven met name via productbeschikbaarheid en customer service
- Heeft een aanzienlijke directe invloed via de kosten op het resultaat (bottom line) van bedrijven, niet alleen via transportkosten maar ook via onder meer voorraadkosten en bezetting van bedrijfsmiddelen. Het aandeel supply chain kosten in de totale kosten van bedrijven bedraagt tussen de 5 en 15%, afhankelijk van het type branche/bedrijf
- Optimaliseert planning en uitvoering van diverse primaire bedrijfsprocessen en integreert deze met de processen van leveranciers en klanten. Supply chain is verantwoordelijk voor het managen van de toegenomen complexiteit door kortere levertijden en een groeiend aantal klantspecifieke producten

Supply chain trends hebben een grote invloed op de supply chain concepten.

De beschreven ontwikkelingen in het bedrijfsleven leiden tot een aantal specifieke supply chain trends, zie de afbeelding hiernaast.

Eén van de doelstellingen van supply chain concepten is optimalisatie van transport

De nieuwe supply chain concepten hebben ook hun invloed op transportbewegingen. Als onderdeel van een integrale procesoptimalisatie is er een sterke motivatie naast verbetering van customer service en reductie van productiekosten tot optimalisatie van transport door middel van volumeconsolidatie. Bij veel concepten gaan kostenreductie en transportreductie bovendien samen.

Als reactie op ontwikkelingen bij producenten, handelsbedrijven en retailers nemen logistiek dienstverleners specifiek op transportoptimalisatie gerichte initiatieven zoals schaalvergroting door overnames/ fusies, consolidatie van volumes, specialisatie en 'shared-user' oplossingen.

het bedrijfsleven vindt een krachtig goederenvervoerbeleid erg belangrijk, maar oordeelt negatief over aspecten van het huidige beleid

Het bedrijfsleven oordeelt negatief over een aantal aspecten van het huidige goederenvervoerbeleid

Het bedrijfsleven wordt geconfronteerd met vijf essentiële knelpunten op het gebied van overheidsbeleid, zie schema op pagina 63.

Supply chain trends	Omschrijving
Ketenversnelling en differentiatie	<ul style="list-style-type: none"> - Minimaliseren reactietijden richting klanten door het verkorten van de levertijd (tijd tussen ordermoment en levering) - Vertalen van de commerciële differentiatie naar logistieke concepten (bijvoorbeeld Make- of Assembly-To-Order of variatie in levertijdsnelheid op basis van tijdskosten)
Netwerkoptimalisatie	<ul style="list-style-type: none"> - Optimaliseren van de locatie van productie- en distributievestigingen op basis van customer service eisen (levertijden etc.), productiekosten en logistieke kosten - Optimaliseren van de productieallocatie van producten en onderliggende transportstromen aan verschillende vestigingen - Realiseren van een integrale besturing van de verschillende processen - Elimineren of reduceren van voorraden met behulp van innovatieve concepten ('sell-source-ship' in plaats van 'buystore-sell')
Voorraadreductie	<ul style="list-style-type: none"> - Opzetten van afstemming en/of integratie van opeenvolgende schakels in de keten op operationeel niveau
Ketenintegratie	<ul style="list-style-type: none"> - Realiseren van centrale, integrale aansturing van ketens door synchronisatie van de benodigde order- en stuurinformatie - Ontwerpen en implementeren van informatie- en communicatietechnologie voor het optimaliseren van processen - Specialiseren leidt tot afstoten van niet-kernactiviteiten
Uitbesteding	<ul style="list-style-type: none"> - Flexibiliseren van operationele processen (capaciteit) door de uitvoering hiervan onder te brengen bij derden

Knooppunt	Oordeel
Gebrek aan integrale afstemming	<ul style="list-style-type: none"> - Een totaaloverzicht en –aanpak in beleid ontbreekt: bijvoorbeeld wél Betawellijn, géén terminals en wél industrieterreinen, géén congestievrije omleiding - Oplossen knooppunten is onvoldoende gekoppeld aan economische belangen en aan het behouden en uitbreiden van werkgelegenheid - Te lage prioriteit goederenvervoer bij politiek en overheden - Soms wel mooie plannen, maar te weinig daadkracht bij het daadwerkelijk snel realiseren van projecten
Onvoldoende aanpak infrastructuur en congestie	<ul style="list-style-type: none"> - Verkeerde prioriteiten qua investeringen; te veel in (oneindig) railprojecten in plaats van in het wegennet - Weinig prioriteit voor doelgroepstroken - Hoge overslagkosten multimodaal transport (havens/terminals) - Verbinding met internationale afzetgebieden wordt niet krachtig aangepakt - Nauwelijks aandacht voor onderliggend wegennet
Verkokering rijksoverheid	<ul style="list-style-type: none"> - Beleid departementen niet congruent; divergerende doelstellingen en te weinig onderlinge afstemming - Bedrijfsleven wordt geconfronteerd met een veelheid aan loketten voor overheidsservices - Langdurige en kostbare (beroeps)procedures bij met name nieuwe infrastructuur en bedrijfsvestigingen
Ontbreken harmonisatie en daadkracht tussen verschillende bestuurslagen	<ul style="list-style-type: none"> - Gebrek aan harmonisatie tussen EU-landen - Besluitvorming lokale overheden staat in veel gevallen haaks op nationale doelstellingen en is vaak strijdig met het totale economische en maatschappelijke belang
Kostenverhogende maatregelen	<ul style="list-style-type: none"> - Kostenverhogende regelgeving zoals beperking van maten en gewichten en rijkverboden 'die per gemeente verschillen' - Lastenverzwaringen zonder oplossingen voor knooppunten

Congestie en overheidsmaatregelen leiden tot substantiële groei van transportkosten, zowel in nationale distributie als exportdistributie. Maatregelen staan vaak haaks op moderne principes van effectief supply chain management.

het bedrijfsleven hecht een groot belang aan een krachtig goederenvervoerbeleid en een duidelijke aansluiting op economisch beleid

De geïnterviewde bedrijven geven aan dat een krachtig goederenvervoerbeleid belangrijk en van groeiend belang is voor hun onderneming:

- Overheidsbeleid kan het logistieke concept maken of breken met name de snelheid, betrouwbaarheid en flexibiliteit van logistieke concepten
- Congestievrije, betrouwbare en snelle (multimodale) netwerken zijn essentieel voor het bereiken van afzetmarkten en dus voor de concurrentiepositie
- Congestie en regelgeving hebben een significante impact op transportkosten, die op hun beurt een direct effect op de bottom line hebben
- Snelheid en flexibiliteit van de overheid beïnvloeden de slagvaardigheid van het bedrijfsleven, onder meer bij vergunningverlening voor infrastructuur en bedrijfsvestigingen, subsidies en keuringen

De geïnterviewde bedrijven ondervinden een autonome prikkel om hun supply chain te verbeteren en transport te optimaliseren en reduceren. De meeste bedrijven hebben daadwerkelijk initiatieven genomen en zijn bereid (in de kosten) bij te dragen aan het verbeteren van bereikbaarheid en duurzaamheid indien knelpunten daadwerkelijk worden opgelost en er ten opzichte van andere (EU-) landen geen nadelige concurrentiepositie ontstaat.

bereikbaarheidsproblemen leiden tot grote directe en indirecte economische en maatschappelijke schade

Door het verschuiven van het economische zwaartepunt neemt het belang van snelle en betrouwbare transportketens toe.

Door een aantal ontwikkelingen neemt het belang van transportketens toe:

- De EU-uitbreiding leidt tot een verschuiving van het economisch zwaartepunt;
- De trend naar Europlants heeft langere transportketens tot gevolg;
- Steeds meer fabrieken worden in Oost- en Zuid-Europa gebouwd en via directeleveringen met leveranciers en klanten verbonden.

Deze ontwikkelingen, in combinatie met een verslechterde bereikbaarheid, betekenen, dat de functie van Nederland als productie- en (groot)handelsland onder druk staat en werkgelegenheid en ontwikkeling bedreigd worden:

- Ons land komt meer en meer in de periferie van Europa te liggen. Daardoor worden transportafstanden steeds langer en hebben congestie en road pricing meer impact;
- De mainportfunctie van Nederland staat onder druk en dreigt te verschuiven van een Europese Gatewayfunctie naar een meer regionale hubfunctie.

Bereikbaarheidsproblemen leiden tot substantiële directe en tot potentiële indirecte schade door een negatief multipliereffect

Bovenstaande ontwikkelingen stellen nog hogere eisen aan een betrouwbare en snelle infrastructuur en een goede doorstroming. Indien bereikbaarheidsproblemen niet worden opgelost, kan dit leiden tot een negatief multipliereffect. In eerste instantie heeft het een direct en indirect effect op supply chain kosten (stijging van transport- en voorraadkosten). De directe congestie- en extra voorraadkosten voor het Nederlandse bedrijfsleven bedragen minimaal € 1,6 miljard/jaar. In tweede instantie kan dit verregaande gevolgen hebben voor onze exportpositie, investeringen en kenniseconomie.

De businesscase Bloemenveiling Aalsmeer toont aan dat de schade en gemiste omzet door congestie, voor een tijdkritische branche, al gauw op kan lopen tot tientallen miljoenen euro's per jaar. Gebaseerd op deze case en de interviews met de bedrijven kan geconcludeerd worden dat de verslechterde bereikbaarheid een serieus probleem is en de schade voor de totale Nederlandse export al gauw een veelvoud hiervan bedraagt. Bereikbaarheid is onderdeel van een groeiende bezorgdheid over het ondernemingsklimaat in Nederland. Bedrijven zien ook op andere factoren, waaronder het fiscale klimaat ('ruling'-systeem) en de beschikbaarheid van (technische) expertise op de arbeidsmarkt, de aantrekkelijkheid van Nederland afnemen.

het goederenvervoerbeleid is niet in lijn met supply chain ontwikkelingen en leidt onbedoeld tot vermindering van duurzaamheid

Het huidige goederenvervoerbeleid wordt sterk beïnvloedt door de Europese complexiteit.

Goederenvervoer heeft een sterk internationaal karakter. Het verkeers- en vervoersbeleid heeft daarentegen nog regelmatig een nationaal karakter. De prioriteit van overheidsbeleid ligt (te) vaak bij het nationale personenvervoer en -verkeer. De economische eenwording van Europa heeft zich nog niet vertaald in een eenduidig en geharmoniseerd goederenvervoerbeleid. Vooral grote landen proberen hun eigen stempel te drukken op het Europese beleid, terwijl juist Nederland

voor zijn export- en doorvoerfunctie afhankelijk is van een onbelemmerd goederenvervoer. Nederland heeft door haar omvang een beperkte invloed binnen de (uit te breiden) Europese Unie. Dit wordt nog verder versterkt door het nog te beperkte besef dat transportpolitiek voor een belangrijk deel door de EU wordt gemaakt en dat daarvoor éénduidige nationale standpunten én concentratie op de EU van mensen en middelen noodzakelijk zijn. Het Nederlandse vervoersbeleid is weliswaar in veel aspecten geavanceerder dan beleid in andere landen, maar ook binnen Nederland is het lastig om de goede balans tussen verschillende overheden te vinden. De verschillende departementen hebben hun individuele doelstellingen en decentrale overheden stellen eigen regels, die stringenter kunnen zijn dan nationale of zelfs EU-regelgeving (bijvoorbeeld lengte- en gewichtsbepalingen voor stadsdistributie).

Beleid mist visie en werkt in een groot aantal gevallen contraproductief.

Diversiteit in beleid in combinatie met knelpunten, die door overheden zelf worden opgeworpen, leiden in de praktijk regelmatig tot contraproductieve en ongewenste effecten en tot meer transport. Het brede spectrum aan verschillende beperkingen per gemeente (lengte, gewicht, venstertijden, type voertuig etc.) leidt juist tot meer voertuigbewegingen, hogere pieken in de ochtendspits, meer congestie en hogere emissies.

Het overheidsbeleid sluit niet aan op supply chain trends

Overheidsbeleid, supply chain trends en concepten sluiten onvoldoende op elkaar aan. Overheidsmaatregelen remmen initiatieven voor optimalisatie in de supply chain bij bedrijven af. Bedrijven worden geconfronteerd met een gebrek aan aansluiting en overeenstemming op zowel Europees, nationaal als decentraal niveau tussen overheden:

Bedrijven maken continu een vergelijking van (logistiek) overheidsbeleid tussen verschillende landen. Doordat bedrijven steeds flexibeler worden en betrouwbaarheid en snelheid in de supply chain toenemen, kijken bedrijven nadrukkelijker naar de meest ideale vestigings- of logistieke locatie en verhuizen desgewenst hun activiteiten naar gunstiger locaties buiten Nederland.

Het bedrijfsleven verlangt een goede aansluiting van logistiek beleid op economisch beleid en meer prioriteit voor investeringen in weg en minder in rail.

De volgende prioriteiten zijn door het bedrijfsleven aangegeven ter verbetering van overheidsbeleid:

- Een eenduidige visie op goederenvervoer gerelateerd aan totale maatschappelijke toegevoegde waarde.
- Een plan voor een congestievrij goederennetwerk: meer investeringen in weg en minder in rail.
- Hogere prioriteit voor goederenvervoer bij het toedelen van infrastructuur
Veranderen van contraproductieve en onnodige regels.

- Eén-loketbenadering en procesgerichte organisatie voor overheidservices Het bedrijfsleven is bereid hieraan bij te dragen indien knelpunten daadwerkelijk worden opgelost en oplossingen en heffingen direct aan elkaar gerelateerd.

Bereikbaarheid is al op korte termijn te verbeteren, maar vraagt differentiatie in aanpak nationaal en internationaal

Op basis van een ranking naar realisatietermijn, benodigde inspanning en investeringen en effect, zijn voor nationale distributie en internationaal goederenvervoer de meest kansrijke maatregelen vastgesteld. Daarnaast blijven natuurlijk structurele keuzes en investeringen noodzakelijk:

Type vervoer	Kansrijke maatregelen
Nationale distributie	<ul style="list-style-type: none"> - Afschaffen c.q. harmoniseren van wachttijden, onder bepaalde voorwaarden zoals gebruik van 'fluisstertrucks' - Verminderen van maten & gewichten bij behoud van verkeersveiligheid - Uitbreiden aanleg en gebruik doelgroepstraken
Internationaal goederenvervoer	<ul style="list-style-type: none"> - Hoge prioriteit voor goederenvervoer bij gebruik grensoverschrijdende hoofdassen - Reductie van kosten op overlappunten (havens en terminals)

conclusie: overheidsbeleid is handrem in plaats van motor voor economische groei, werkgelegenheid en een duurzame ontwikkeling.

Een krachtig logistiek beleid kan gelijktijdig bijdragen aan een aantal doelstellingen. Dit vereist een juiste aansluiting van overheidsbeleid op supply chain ontwikkelingen:

- *Een goede bereikbaarheid voor goederenvervoer is essentieel om aan te sluiten op internationale supply chain ontwikkelingen in het bedrijfsleven.* Supply chain management is in toenemende mate een van de belangrijkste wapens voor het verbeteren van het resultaat en marktpositie van bedrijven. Een supply chain die nauw aansluit op internationale economische en maatschappelijke ontwikkelingen is een belangrijke factor voor de concurrentiekracht van in Nederland gevestigde productie- en handelsbedrijven. Dit vereist onder andere zéér snel en betrouwbaar transport, lage kosten, voorraadreductie en flexibiliteit. Dit stelt hoge eisen aan de bereikbaarheid.
- *Het bedrijfsleven wordt in Nederland geconfronteerd met een aantal kritieke knelpunten op het gebied van goederenvervoer.* De kritiek richt zich op een

matige aanpak van infrastructuur en congestie, de verkokering tussen Ministeries, het gebrek aan samenwerking tussen centrale overheid en lokale overheden, improductieve en onnodige kostenverhogende maatregelen en het gebrek aan een eenduidige visie op logistiek beleid. Onbedoeld leidt dit tot contraproductieve effecten zoals meer transportbewegingen en daardoor een verminderde duurzaamheid.

- *Een slechte bereikbaarheid heeft een negatieve uitstraling op de totale economie, werkgelegenheid en maatschappij.* Ongestoorde en efficiënte aan- en afvoer van goederen is zeker niet alleen belangrijk voor transporteurs, maar heeft een veel groter uitstralingseffect op onze totale economie, werkgelegenheid en maatschappij.
- *Door verschuiving van het economische zwaartepunt in Europa wordt bereikbaarheid nog belangrijker.* Niet alleen voor de doorvoerfunctie, maar vooral voor Nederland als vestigingslocatie is een kosteneffectief, betrouwbaar en snel logistiek systeem van levensbelang.
- *Er is een groot risico dat het niet oplossen van knelpunten in bereikbaarheid leidt tot aanzienlijke economische schade.* De huidige directe congestie- en extra voorraadkosten door een slechte bereikbaarheid bedragen al meer dan € 1,6 miljard voor het Nederlandse bedrijfsleven. De indirecte effecten zijn mogelijk nog groter. Als bedrijven minder investeren en activiteiten verplaatsen heeft dit een enorme impact op de economische ontwikkeling, werkgelegenheid en overheidsinkomsten. Niet alleen de onderkant van de arbeidsmarkt, waar mensen juist in de supply chain veel banen vinden, maar ook de kenniseconomie wordt hierdoor verzwakt.
- *Het huidige overheidsbeleid is niet altijd coherent, werkt soms productief en heeft te weinig invloed binnen Europa.* Binnen Europa is het Nederlandse beleid relatief het meest gericht op verbeteren van bereikbaarheid. Toch wordt het (EU-)beleid door andere Europese landen bepaald, worden er nationaal onvoldoende duidelijke keuzes gemaakt en is de uitvoering niet daadkrachtig en snel genoeg. Dit leidt soms tot averechtse effecten, hogere kosten, meer transportbewegingen en daardoor verminderde duurzaamheid.
- Bedrijven hebben een aantal concrete prioriteiten voor verbetering van overheidsbeleid:
 - Een eenduidige, integrale visie op goederenvervoer met duidelijke prioriteiten voor projecten op basis van totale economische en maatschappelijke toegevoegde waarde;
 - Een nationaal plan voor een congestievrij goederennetwerk en met name verschuiven van investeringen van rail naar weg en binnenvaart;
 - Meer prioriteit voor goederenvervoer bij de aanleg en het gebruik van infrastructuur door onder meer aanleg en openstelling van doelgroepstroken voor wegvervoer;
 - Het veranderen van onnodige contraproductieve regels zoals het afschaffen en/of standaardiseren van venstertijden voor winkelbevoorrading in steden indien transport zonder overlast kan worden uitgevoerd (door bijvoorbeeld geluidsarme vrachtauto's).

Gehanteerde begrippenkader

<i>Bereikbaarheid</i>	De mogelijkheid om een bepaalde bestemmingslocatie tegen redelijke inspanning te bereiken
<i>Cluster</i>	Een cluster is een concentratie van (industriële) bedrijvigheid met een hoog productievolume, werkgelegenheid voor een groot aantal arbeidskrachten, potentieel grote kapitaalsinvesteringen en afhankelijkheidsrelaties tussen bedrijven.
<i>Congestie</i>	Filevorming, met name op wegen
<i>Doelgroepstroken</i>	Weggedeelten/ trajecten die specifiek voor een bepaalde modaliteit zijn bestemd (bijvoorbeeld busbanen)
<i>Footloose</i>	Bedrijvigheid en de bijbehorende werkgelegenheid zijn niet vanzelfsprekend verankerd op één locatie, maar vertrekken eenvoudig naar elders, indien de omstandigheden daar gunstiger worden
<i>Leader firm</i>	De organisatie in een sector die vooroploopt met investeringen en innovaties en daarmee de ontwikkelingsrichting van de betreffende sector bepaald
<i>Level playing field</i>	Gelijkwaardige concurrentievoorwaarden
<i>Logistiek</i>	De integrale beheersing van goederen- en informatie-stromen in een voortbrengingsketen
<i>Logistiek concept</i>	Een combinatie van verschillende logistieke oplossingen
<i>Logistieke dienstverleners</i>	Bedrijven die gespecialiseerd zijn in de uitvoering van transportdiensten in opdracht van bijvoorbeeld producenten
<i>Maatschappelijk belang</i>	Belang van de gehele maatschappij, vaak uitgedrukt in kwalitatieve zin en op macroniveau; bijvoorbeeld veiligheid, duurzaamheid, geluidshinder, emissies
<i>Mainport</i>	Overslagpunt voor internationaal en/of –continentaal transport, zoals lucht- en zeehavens (Rotterdamse haven en Schiphol)
<i>Mobiliteit</i>	De mogelijkheid voor burgers en goederen om zich tegen een redelijke inspanning te verplaatsen.

<i>Modal shift</i>	(Structurele) verschuiving van transportstromen tussen modaliteiten
<i>Modaliteiten</i>	Verschillende soorten van transport; weg, rail, binnenvaart, kustvaart, zeevaart, luchtvaart
<i>Multi-modaal</i>	Gebruik van meerdere modaliteiten binnen transportroutes
<i>Multipliereffect</i>	Continuueffect waarbij het resultaat een veelvoud is van het vorige
<i>Netwerken</i>	Samenwerkende bedrijven c.q. bedrijfsonderdelen
<i>Ontvanger</i>	De partij in de voortbrengingsketen die goederen ontvangt
<i>Supply Chain Management</i>	De besturing en beheersing van alle materiaal-, gelden informatiestromen in de logistieke keten, vanaf de inkoop van grondstoffen tot en met de levering van eindproducten aan de eindgebruiker.
<i>Stadsdistributie</i>	Belevering van winkels in binnensteden
<i>Transporteurs</i>	Bedrijven, in het bezit van een eigen wagenpark, die ingehuurd worden om het fysieke transport uit te voeren
<i>Transportketens</i>	De afstand waarover en de wijze waarop goederen vervoerd worden
<i>Venstertijden</i>	De openstelling/ openingstijden van binnensteden voor goederenvervoer voor belevering van winkels en dergelijke
<i>Voertuigbeperkingen</i>	Regelgeving waarbij bepaalde maximum technische eisen aan voertuigen worden gesteld (bijvoorbeeld lengte, gewicht, motoren)
<i>(vrije) Marktwerving</i>	Het speelveld ('de markt') waarin bedrijven opereren is vrij toegankelijk voor nieuwe toetreders en er heerst een gezonde concurrentie tussen de spelers
<i>Verlader</i>	De partij in de voortbrengingsketen die goederen produceert en verstuurt

Verantwoording werkwijze

commissie

- De heer prof dr ir N. Wijnolst, commissievoorzitter
- De heer drs R.H.P.W. Kottman
- De heer ir K.J. Noordzij
- Mevrouw G. Prins
- Mevrouw drs A.M.J. Rijckenberg
- De heer mr F.E. Schaake

projectteam

- De heer dr R.H.J. Demkes, projectcoördinator
- De heer ir J.P. van den Berg
- Mevrouw drs D.M. van Beurden
- Mevrouw mr drs A.M. Laninga
- Mevrouw J.D. Parag

werkwijze

De minister van Verkeer en Waterstaat heeft de Raad verzocht een advies uit te brengen over de snelle veranderingen die optreden binnen de *supply chains* van het Nederlandse bedrijfsleven en de mogelijke gevolgen daarvan voor het overheidsbeleid. Daarbij wordt onderkend dat goederenvervoerbeleid steeds meer de transportsectoren in engere zin en de landsgrenzen overstijgt; het wordt een essentieel onderdeel van het economisch beleid en mede bepalend voor de aantrekkelijkheid van het vestigingsklimaat. Economisch beleid moet concurreren met andere landen in Europa, die op een geheel eigen wijze met deze uitdagingen omgaan. Dit strookt niet altijd met de Nederlandse opvattingen en belangen. Uitdrukkelijke randvoorwaarde voor het nieuwe beleid is de wens om de duurzaamheid en veiligheid te vergroten.

In mei 2002 is besloten het advies over integraal goederenvervoerbeleid uit te brengen. Het advies is in de periode september 2002 – juni 2003 voorbereid door een commissie uit de Raad, met ondersteuning van een projectteam vanuit het secretariaat. Het advies is in juni 2003 gereedgekomen.

Ter voorbereiding van dit advies heeft de commissie een voorstudie laten uitvoeren door IG&H Management Consultants. De resultaten van deze voorstudie zijn uitgebreid besproken met de minister, de top van het ministerie en de top van het betrokken bedrijfsleven, onder andere tijdens een door de commissie georganiseerde High Level Panel bijeenkomst op 12 maart 2003.

De resultaten van de studie, alsmede diverse gesprekken met experts en belanghebbenden, en de terugkoppeling van overheid en bedrijfsleven hebben gediend als basis voor dit advies. Op 15 mei 2003 is een tweede High Level Panel bijeenkomst georganiseerd om het concept-advies te toetsen. Naast het betrokken bedrijfsleven hebben in deze sessie ook vertegenwoordigers van branche- en belangenorganisaties hun visie op het advies gegeven.

De commissie is alle betrokkenen dan ook veel dank verschuldigd voor hun welwillende medewerking en inspirerende bijdragen.

colofon

Logistieke uitdagingen voor de Nederlandse Economie

uitgave

Raad voor Verkeer en Waterstaat, juni 2003

ISBN 90-77323-03-1

tekstadvies en redactie

DIALOGOS, Joke Huisman, www.dialogos.nl

ontwerp

Tel Design, Den Haag

druk

Drukkaken, Rotterdam

fotografie

Hollandse Hoogte, Amsterdam