



Aan
de voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Binnenhof 4
2513 AA DEN HAAG

Contactpersoon	Doorkiesnummer
-	-
Datum	Bijlage(n)
2 december 2003	1
Ons kenmerk	Uw kenmerk
DGG/A/SVE/03/007117	-
Onderwerp	
Reactie op advies Raad voor Verkeer en Waterstaat "Logistieke uitdagingen voor de Nederlandse economie"	

Geachte voorzitter,

Medio juni 2003 ontving ik van de Raad voor Verkeer en Waterstaat het advies "Logistieke uitdagingen voor de Nederlandse economie". Dit advies bevat voorstellen om drie forse ambities op het gebied van de logistiek te verwezenlijken. De Raad wil daarmee de Nederlandse economie versterken. Ik heb u dit advies op 19 juni 2003 toegezonden en toen aangekondigd dat een interdepartementaal afgestemde reactie zou volgen. Deze brief bevat de beloofde reactie. De inhoud ervan is afgestemd met de departementen van Economische Zaken, Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit en Financiën.

Een samenvatting van het advies is opgenomen in de bijlage. Hierna ga ik in op de volgende onderwerpen:

- hoe ik het advies heb ontvangen
- de relatie logistiek, economie en innovatie
- de rolverdeling tussen overheid en bedrijfsleven en tussen de overheden onderling
- wat ik voornemens ben te gaan doen.

Ontvangst van het advies

Ik ben erg blij met dit advies en met de activiteiten die de Raad er omheen heeft georganiseerd, omdat ik de nieuwe, brede visie die eraan ten grondslag ligt helemaal kan delen. Daarmee doel ik op het inzicht dat vervoer en logistiek vooral vanwege hun faciliterende functie van groot belang zijn voor het groeipotentieel van de nationale

Postbus 20901, 2500 EX Den Haag
Bezoekadres Plesmanweg 1-6, 2597 JG Den Haag

Telefoon +31 70 3516171
Fax +31 70 3517895

economie, en dat het overheidsbeleid met betrekking tot vervoer en logistiek daarom vanuit een integrale benadering van logistieke ketens moet vertrekken. Ik ben het ook met de Raad eens, dat de aandacht zich de komende jaren moet richten op het verminderen van knelpunten in de binnenlandse distributie en op het verbeteren van de bereikbaarheid en ontsluiting van voor ons land belangrijke economische centra. Ten slotte deel ik de visie van de Raad dat hiervoor in de eerste plaats beter afgestemd overheidsbeleid nodig is.

In de uitwerking kies ik soms voor andere richtingen, maar dat laat onverlet dat ik de hoofdboodschap van dit advies zeer waardeer.

Relatie logistiek, economie en innovatie

Logistiek heeft betrekking op de beheersing van goederen- en informatiestromen in een voortbrengingsketen. Logistiek stelt bedrijven in staat om mondiaal allocatievoordelen te benutten, waardoor het bijdraagt aan de welvaart. Of bedrijven zich in Nederland willen vestigen of niet, wordt onder andere bepaald door de mogelijkheden om hun logistieke ketens vanuit ons land efficiënt in te richten. De overheid beïnvloedt die mogelijkheden, soms direct, vaak indirect, daarom heeft de overheid een belangrijke sleutel in handen voor het bevorderen van een aantrekkelijk vestigingsklimaat in Nederland.

Het doel van mijn beleid met betrekking tot goederenvervoer en logistiek is om de Nederlandse economie maximaal te laten presteren in termen van gerealiseerde toegevoegde waarde. Het gaat hierbij niet in de eerste plaats om de directe bijdrage van de vervoerssectoren aan de economie, want die bijdrage is, hoewel niet onaanzienlijk, naar verhouding beperkt. Veel belangrijker is de faciliterende functie van goederenvervoer en logistiek voor productie, handel en consumptie: voor de Nederlandse economie in den brede. Bij elke investering in verkeersinfrastructuur - of het nu om behouden, benutten of bouwen gaat - moet dan ook de vraag worden gesteld wat de meerwaarde ervan is voor de Nederlandse economie.

Het faciliteren van de economie dient uiteraard wel te gebeuren binnen bepaalde randvoorwaarden op het gebied van milieu, (externe) veiligheid en ruimtegebruik. Het goederenvervoer en de logistiek moeten daarom ook duurzamer worden. Voor de lange termijn is het streefbeeld dat door logistieke innovaties de groei van de economie op dusdanige wijze wordt gefaciliteerd dat het goederenvervoer niet evenredig meegroeit, en dat groei van het goederenvervoer gepaard gaat met relatief minder negatieve effecten. Hiervoor zal bijzonder veel creativiteit en innovatie nodig zijn. Ook op het gebied van de logistiek, want ruimtelijke en logistieke trends, zoals gebruikmaking van gecentraliseerde productie- en distributiecentra in Europa en just in time productie, dragen aanzienlijk bij aan de groei van het goederenvervoer. Het bedrijfsleven is vooral gericht op het verhogen van de economische efficiency van logistieke ketens. Dat resulteert vaak in meer voertuigkilometers, omdat transport goedkoper is dan voorraden aanhouden. Vanuit maatschappelijke doelen geredeneerd is van belang ook aandacht te besteden aan logistieke concepten die in minder voertuigkilometers resulteren.

De grootste uitdaging is dus om logistieke ketens niet alleen efficiënter te maken, maar ook duurzamer. Met name kan hier worden gedacht aan de mogelijkheden om goederenstromen te bundelen. Op dit gebied lijkt nog veel mogelijk, variërend van samenwerking tussen een paar bedrijven om specifieke knelpunten in de stadsdistributie op te heffen, tot het deels verknopen van de supply chains van multinationals.

Logistieke innovatie is dus zowel om economische redenen als om redenen van duurzaamheid nodig. Het innovatiebeleid zou daarom niet alleen op de bekende sleuteltechnologieën betrekking moeten hebben, maar ook op een 'sleutelvaardigheid' als logistiek. Ons land is vooral sterk in knooppuntlogistiek, de expertise is hier vooral rond de mainports aanwezig. Voor de concurrentiepositie van het verladende bedrijfsleven is echter van belang dat we óók kunnen excelleren op het gebied van ketenlogistiek, omdat ketenlogistiek bedrijven in staat stelt hun voortbrengingsketens flexibel in te richten, zodat ze kunnen inspelen op een trend als massa-individualisering. Om al deze redenen verdient logistiek meer aandacht binnen het innovatiebeleid. Het kabinet heeft dit onderkend door hiervoor ruimte te creëren bij de installatie van het Innovatieplatform.

Rolverdeling tussen overheid en bedrijfsleven en tussen overheden onderling

Goederenvervoer en logistiek zijn primair een zaak van marktpartijen. Er is dan ook een punt uit het advies van de Raad dat ik extra wil onderstrepen: de eigen verantwoordelijkheid van bedrijven. Het verladende, vervoerende en ontvangende bedrijfsleven heeft zelf ook een belangrijke sleutel in handen om tot een oplossing van de huidige en nog te verwachten knelpunten te komen.

Wat moet de overheid doen? De overheid heeft op het gebied van het goederenvervoerbeleid tot taak om via het beleid met betrekking tot infrastructuur zo goed mogelijk bij te dragen aan het groeipotentieel van ons land, en om publieke belangen op het gebied van milieu, veiligheid en leefomgevingskwaliteit te borgen.

Specifiek op het gebied van logistiek zijn er twee dingen die de overheid moet doen: onnodige belemmeringen wegnemen en waar mogelijk betere voorwaarden scheppen. Belemmeringen kunnen er zijn in de vorm van beperkende regelgeving, administratieve lasten en/of langs elkaar heen werkende overheden. Betere voorwaarden scheppen kan de overheid met name doen op twee terreinen: het ruimtelijk-economisch beleid en het kennis- en innovatiebeleid.

Logistiek vraagt dus, zoals de Raad ook constateert, niet zo zeer om nieuw of meer beleid, het gaat er veel meer om dat de (rijks)overheid de dingen die ze al doet, beter doet, dat wil zeggen vanuit een integrale visie, beter afgestemd, met oog voor de gevolgen voor het bedrijfsleven, en vanuit een heldere verantwoordelijkheidsverdeling, zowel tussen markt en overheid als tussen de verschillende overheden onderling.

Wat dit laatste betreft: vaak moet de rijksoverheid vanuit haar verantwoordelijkheid wel de kaders stellen, maar zijn het regionale en lokale overheden die - samen met de partijen die het aangaat - tot een oplossing moeten zien te komen.

Wat gaat V&W doen?

Mede op grond van het advies van de Raad voor Verkeer en Waterstaat wil ik het volgende doen:

1. een nationaal proceskader ontwikkelen voor de aanpak van knelpunten in de binnenlandse distributie
2. met kracht het beleid continueren om via kwaliteitsverbetering tot betere benutting van het integrale infrastructuurnetwerk te komen
3. verder uitbouwen van de interdepartementale samenwerking in de ruimtelijk-economische vierhoek (EZ, VROM, LNV en V&W) ten behoeve van de bereikbaarheid en de ontsluiting van economische centra
4. het Project Transportbesparing mede richten op innovatieve logistieke concepten
5. de Adviesraad voor het Wetenschaps- en Technologiebeleid (AWT) vragen advies uit te brengen over de logistieke innovatiecapaciteit van ons land
6. de mogelijkheden bezien om onder de paraplu van het Overlegorgaan Goederenvervoer (OGV) ruimte te creëren voor een Taskforce logistiek en economie.

Ad 1. Nationaal proceskader voor binnenlandse distributie

De Raad voor Verkeer en Waterstaat pleit voor een nationaal kader voor stedelijke distributie. Dit kader zou moeten bijdragen aan een efficiencyverbetering van de binnenlandse distributie met twintig procent binnen vijf jaar.

Net als de Raad vind ik de toegankelijkheid van stedelijke gebieden in Nederland van groot belang. Enerzijds omdat deze van wezenlijk belang is voor het functioneren van het infrastructuurnetwerk en daarmee voor het functioneren van de Nederlandse economie. Anderzijds raakt het rechtstreeks aan de economische en sociale vitaliteit van de steden. De toegankelijkheid van steden wordt nu belemmerd door een veelheid aan gefragmenteerde regelgeving. Elke gemeente heeft zijn eigen regels. Ook uit oogpunt van terugdringing van regelgeving is het van belang hier nog eens goed naar te kijken. Ik onderschrijf derhalve de constatering van de Raad dat er op dit punt een duidelijke rijksrol ligt en ik ben met de Raad van mening dat een nationaal kader daarbij behulpzaam kan zijn. Ik onderschrijf ook de onderliggende urgentie van de kwantitatieve doelstelling die de Raad heeft geformuleerd, maar ik wil me daarop niet vastpinnen gelet op de omvang van de ombuiging die hiervoor nodig zou zijn.

Het bovenstaande laat onverlet dat de problematiek verder reikt dan regelgeving van het rijk en andere overheden: de private partijen zelf, dat wil zeggen verladers, vervoerders en ontvangers, kunnen veel ondernemen om de efficiency van de binnenlandse distributie te verhogen. Uit het rapport *Vertragingen in het binnenlands distributievervoer 2 (V&W/Arcadis, april 2003)* blijkt dat vervoersbedrijven al veel doen om files te vermijden. Hun aandeel in de files is hierdoor relatief beperkt. De vertragingen die de bedrijven nu ondervinden, worden in belangrijke mate veroorzaakt door wachttijden bij aflever- en ophaaladressen. Hoewel deze bedrijfsgerelateerde vertragingen deels ontstaan door verkeersgerelateerde vertragingen (onbetrouwbaarheid), is nog veel efficiency-verbetering mogelijk door een betere afstemming tussen vervoerders, verladers en ontvangers, en een grotere flexibiliteit wat betreft de tijden dat men bij aflever- en ophaaladressen terecht kan. Dit is iets wat het bedrijfsleven zelf zal moeten oppakken.

Daar waar de rijksoverheid wèl aan zet is, wil ik mijn verantwoordelijkheid duidelijk invullen:

- *sturend* waar nodig via een nationaal kader met *minimum proceseisen* ten aanzien van de totstandkoming van gemeentelijk beleid. Dit kader kan bijvoorbeeld worden ondergebracht in de Wegenverkeerswet. Hierdoor kunnen inhoudelijke keuzes ten aanzien van stedelijke distributie zoveel mogelijk op lokaal niveau gemaakt blijven worden. Voor de formulering van deze proceseisen vraag ik advies aan een commissie bestaande uit andere overheden, vervoerders, verladers, ontvangers en andere gebruikers van de ruimte. De opdracht zal zich richten op:
 - de wijze van afstemming tussen gemeenten onderling;
 - het betrekken van burgers, maatschappelijke organisaties en marktpartijen bij de ontwikkeling van nieuw beleid
 - het wel of niet verlenen van collectieve ontheffingen voor bepaalde typen vervoer, zodat deze niet meer bij elke gemeente afzonderlijk behoeven te worden aangevraagd.

Ik verwacht dat deze commissie het werk kan afronden voor eind 2004.

- *ondersteunend door het faciliteren van regionale processen rond verkeer en vervoer*. De aanpak die de Commissie Mobiliteitsmarkt A4 (onder voorzitterschap van de heer Luteijn) heeft aanbevolen voor regionale bereikbaarheidsknoelpunten wil ik integraal toepassen voor personen- en goederenvervoer. De partijen die met regionaal verkeer en vervoer (waaronder stedelijke distributie) te maken hebben, zullen immers in de eerste plaats met elkaar tot een aanpak van knoelpunten moeten zien te komen. Ik wil dergelijke processen graag stimuleren en ondersteunen, en bij regionale processen rond verkeer en vervoer personen- en goederenvervoer integraal meenemen.

Met deze twee lijnen - *sturen en ondersteunen* - krijgt het regionale beleid rond goederenvervoer een kwaliteitsimpuls en doet het rijk recht aan de bevindingen van bureau Berenschot als het gaat om de rijksbetrokkenheid in de afgelopen zeven jaar bij het Platform Stedelijke Distributie.

Ad 2. Via kwaliteitsverbetering tot betere benutting van het integrale netwerk komen
De Raad pleit voor een fiscale regeling ter bevordering van een modal shift binnen het goederenvervoer. De expliciete modal shift doelstelling is een aantal jaren geleden om een aantal redenen verlaten. De bijdrage van intermodaal vervoer aan het verbeteren van de bereikbaarheid over de weg en aan de duurzaamheid bleek beperkt, en modal shift bleek slechts mogelijk voor een beperkt deel van het vervoer, omdat de modaliteiten elkaar in hoge mate aanvullen. Het zijn vooral de goederenkenmerken (wel/geen bulk, wel/niet tijdkritisch) en geografische factoren die bepalen welke vervoerswijze geschikt is.

Mijn beleid is er daarom nu op gericht om via kwaliteitsverbetering tot een betere benutting van het integrale netwerk te komen. De belangrijkste motieven hiervoor zijn de nog voorziene groei van het goederenvervoer, alsmede de noodzaak oplossingen te vinden voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. De kwaliteitsverbetering bestaat enerzijds uit het wegwerken van de achterstanden bij onderhoud en beheer, en anderzijds uit het - in internationaal verband - wegnemen van (administratieve) belemmeringen die er nu nog zijn voor de binnenvaart, het spoorvervoer en de short sea. Een andere modal split kan het gevolg zijn van dit beleid gericht op betere benutting van het integrale netwerk, maar is niet het vooropgezette doel. Uiteraard blijf ik bijzonder alert op de resultaten van wel op modal shift gerichte programma's zoals het Europese Marco Polo.

Voor een goed begrip van mijn beleid en dat van het kabinet wil ik duidelijk stellen dat de door de Raad voorgestelde fiscale regeling ter bevordering van modal shift niet aan sluit bij mijn beleid om via kwaliteitsverbetering tot betere benutting van het integrale netwerk te komen, en ook niet voldoet aan de criteria die het kabinet hanteert voor belastinguitgaven. Ook de praktische invulling roept nogal wat vragen op. Want wanneer is sprake van een verschuiving naar een andere modaliteit en hoe administreren en controleren we dat? Bedrijven zouden een tonkilometer-administratie moeten bijhouden. Het kabinet wil de administratieve lasten juist verminderen. Dit onderdeel van het advies neem ik dus niet over.

Twee belangrijke voorbeelden van mijn beleid gericht op kwaliteitsverbetering zijn administratieve lastenverlichting voor de short sea en het project River Information Services (RIS) voor de binnenvaart. Beide projecten zijn speerpunten tijdens het Nederlandse voorzitterschap van de EU in 2004. Administratieve lastenverlichting voor de short sea - met name op het gebied van douaneformaliteiten in havens - is nodig wil de short sea de kansen kunnen benutten die ontstaan door uitbreiding van de EU. Ik wil binnen de EU de short sea zoveel mogelijk behandelen als transport over land, zodat het niet langer behoeft te voldoen aan de (uitgebreide) douaneformaliteiten voor goederen van buiten de EU.

Bij RIS gaat het om een samenhangend pakket van informatiediensten en afspraken over samenwerking om het verkeers- en vervoersmanagement ten behoeve van de binnenvaart te optimaliseren. Het streven is om tijdens het Nederlands EU-voorzitterschap een politiek akkoord te bereiken over de op dit moment in voorbereiding zijnde RIS-richtlijn.

Ad 3. Uitbouw interdepartementale samenwerking in ruimtelijk-economische vierhoek
De Raad pleit voor betere interdepartementale afstemming van ruimtelijk economisch beleid en een goede aansluiting van de nationale infrastructuur op de Trans Europese Transport Netwerken (TEN's). Ik kan op beide punten het Raadsadvies volledig onderschrijven, want het kabinet geeft hoge prioriteit aan versterking van de economie, ook via ruimtelijk- en infrastructuurbeleid. Er wordt gewerkt aan de nota's Ruimte (VROM) en Mobiliteit (VenW) en dat gaat in goed overleg tussen de ministeries van EZ, VROM, LNV en V&W. De samenwerking is gericht op het - via ruimtelijk economisch beleid - bevorderen van een internationaal concurrerend vestigingsklimaat. Daarbij zal VenW aandacht besteden aan:

- Behoud en beheer van de kwaliteit van de hoofdinfrastructuur, waarbij die verbindingen die voor de economische centra het belangrijkste zijn prioriteit krijgen. Voor het goederenvervoer is van belang dat deze verbindingen betrouwbaar zijn en dat er ruimte is om gevaarlijke stoffen op een verantwoorde wijze te kunnen vervoeren.

Het Rijk zal:

- Bevorderen dat bedrijven zich geconcentreerd vestigen in economische centra aan het primaire netwerk (multimodale knooppuntvorming). De betrokken departementen bundelen hiervoor hun mogelijkheden op het gebied van het scheppen van voorwaarden, het vaststellen van planologische kaders, investeringsbeleid, het wegnemen van (juridische) belemmeringen en het stimuleren van kennisontwikkeling. De criteria die hierbij worden gehanteerd, zijn die van hoge economische en maatschappelijke potentie en efficiënter en duurzamer goederenvervoer.

In de Nota Mobiliteit en de Nota Ruimte wordt hieraan verder uitwerking gegeven.

Internationaal moet Nederland ook goed aangesloten zijn. Dit gebeurt door het primaire netwerk goed aan te sluiten op het Europese netwerk van TEN's. Het Europese netwerk zelf krijgt een kwaliteitsimpuls door de plannen van de Van Miert groep voor herprioritering van de TEN-projecten. Voor Nederland zijn met name de projecten op het gebied van short sea shipping en binnenvaart van belang en een aantal niet-Nederlandse projecten die voor een betere verbinding met het achterland zorgen.

Ad 4. Het Project Transportbesparing mede richten op innovatieve logistieke concepten

Het Project Transportbesparing richt zich op slimme oplossingen om met minder transport toe te kunnen. Daarbij gaat het om het anders ontwerpen van producten (minder lucht, minder water etc.) en het efficiënter inrichten van productieprocessen. Binnen dit project en binnen de bestaande budgettaire kaders wil ik de inzet op innovatieve logistieke concepten (met name gericht op bundelen van stromen) versterken.

Ad 5. AWT-advies over logistieke innovatiecapaciteit

Hiervoor heb ik aangegeven dat voor efficiënte, flexibele en duurzame logistieke ketens veel innovatie nodig is. Het gaat meer om organisatorische dan om technologische innovatie, met een belangrijke rol voor ICT als ondersteunende technologie. Zoals de Raad ook aangeeft, gebeurt er al veel, op vrijwel alle gebieden lopen projecten.

Het belangrijkste probleem is volgens de Raad dat van de versnippering. Ik onderken dit probleem en wil dan ook - samen met het ministerie van EZ en de intermediaire organisaties - tot stroomlijning zien te komen. Ik vraag echter ook aandacht voor een mogelijk fundamenteel probleem: dat van de logistieke innovatiecapaciteit van ons land. Die is van belang voor de concurrentiepositie van het verladende bedrijfsleven. Ik wil mij daarom op korte termijn door de AWT laten adviseren over de kwaliteit en de benutting van logistieke expertise in ons land. De bevindingen van de AWT wil ik via het nieuw op te richten VenW Beraad Kennis & Innovatie inbrengen in het Innovatieplatform van het kabinet.

Ad 6. De mogelijkheden bezien om onder de paraplu van het Overlegorgaan Goederenvervoer (OGV) ruimte te creëren voor een Taskforce logistiek en economie

De Raad pleit voor een Taskforce logistiek en economie die uitvoering gaat geven aan het advies. Deze Taskforce zou voor betere interdepartementale afstemming moeten zorgen en voor een meer gezamenlijk optrekken van overheid en bedrijfsleven. Ik onderken volmondig de behoefte aan meer en betere afstemming, zowel tussen de departementen onderling als tussen overheid en bedrijfsleven. Hiervóór heb ik aangegeven dat het kabinet het interdepartementale overleg in de ruimtelijk-economische vierhoek verder wil uitbouwen. Hiervoor zijn de nodige overlegstructuren gecreëerd. De interdepartementale afstemming op ruimtelijk-economisch gebied wil ik hier laten plaatsvinden.

Voor de afstemming met het bedrijfsleven wil ik bij voorkeur gebruik maken van de kaders die hiertoe geboden worden door de Overlegorganen van Verkeer en Waterstaat en het nieuw op te richten VenW Beraad Kennis & Innovatie. Momenteel is sprake van een heroriëntatie op de werkwijze van de Overlegorganen, waarbij met name wordt gekeken naar de mogelijkheden van stroomlijning en van een flexibelere werkwijze, waarbij ook meer themagewijs gewerkt wordt, en afhankelijk van het onderwerp, partijen kunnen worden uitgenodigd. Ik wil uiteraard niet vooruitlopen op de uitkomst van deze heroriëntatie, maar ik kan mij voorstellen dat de door Raad voorgestelde Taskforce logistiek en economie goed zou kunnen functioneren onder de paraplu van deze Overlegorganen 'nieuwe stijl'. Ik wil daarom de mogelijkheden voor zo'n Taskforce bezien in het kader van de herbezinning op de rol en de taak van de Overlegorganen die nu gaande is. Het lijkt mij wenselijk dat andere departementen op ad hoc basis aan het overleg kunnen deelnemen vanwege het interdepartementale karakter van een groot deel van de vraagstukken.

Om de innovatiekracht in de verkeer-, vervoer- en watersector te versterken start mijn ministerie een project Kennis en Innovatie en wordt een VenW Beraad Kennis & Innovatie opgericht. De Taskforce logistiek en economie kan zijn bevindingen op het gebied van logistieke innovatie inbrengen in dit brede V&W Beraad Kennis & Innovatie.

Op het gebied van stedelijke distributie zie ik voor deze Taskforce alleen een flankerende rol zolang de hiervoor genoemde tijdelijke adviescommissie - die minimum proceseisen formuleert - werkzaam is.

Op korte termijn wil ik een bijeenkomst beleggen om mijn voornemens met de Raad, de belangrijkste stakeholders en vertegenwoordigers van andere departementen te bespreken.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

Karla Peijs

Bijlage: samenvatting van het advies van de Raad voor Verkeer en Waterstaat

In zijn advies 'Logistieke uitdagingen voor de Nederlandse economie' pleit de Raad ervoor om het goederenvervoerbeleid te baseren op een integrale benadering van logistieke ketens. Niet de afzonderlijke vervoerssectoren en modaliteiten (weg, water en spoor) zouden centraal moeten staan, maar integrale, logistieke ketens - van de inkoop van grondstoffen tot en met de levering aan eindgebruikers. De efficiency van die ketens bepaalt in toenemende mate de concurrentiepositie van internationaal opererende bedrijven, en daarmee het groeipotentieel van de Nederlandse economie. De belangrijkste doelgroep van het goederenvervoerbeleid is dan niet de transportsector, maar het verladende en ontvangende bedrijfsleven, oftewel de bedrijven voor wie de goederen worden getransporteerd.

De Raad stelt dat veel beter afgestemd overheidsbeleid nodig is, zowel tussen de departementen als tussen de centrale, regionale en lokale overheden, om het bedrijfsleven in staat te stellen logistieke ketens efficiënter in te richten. Ook ruimtelijk ontwikkelingsbeleid, economisch beleid, innovatie- en milieu- en veiligheidsbeleid beïnvloedt logistieke ketens. Goederenvervoerbeleid is daarom geen zaak van het ministerie van Verkeer en Waterstaat alleen. De overheid moet volgens de Raad vooral een voorwaardenscheppende rol spelen.

Vanuit deze brede visie formuleert de Raad drie logistieke uitdagingen met een bijbehorend actieprogramma. Dat actieprogramma bevat per logistieke uitdaging een beleidsvoorstel voor de overheid en een aantal innovatiethema's voor het bedrijfsleven. De drie uitdagingen en de daarbij behorende beleidsvoorstellen zijn:

- De efficiency van de binnenlandse distributie binnen vijf jaar met twintig procent verhogen via het ontwikkelen van een nationaal kader voor stedelijke distributie.
- Het wegvervoer binnen vijf jaar met tien procent naar andere modaliteiten verschuiven via een fiscale regeling die verladers een nominale korting geeft op de door hen verschuldigde vennootschapsbelasting.
- Ruimtelijke clustering van bedrijven in de waardeketen, verbonden door congestievrije (Europese) netwerken, vooral te realiseren door interdepartementaal ruimtelijk clusterbeleid.

Een Taskforce Logistiek en Economie, met daarin vertegenwoordigers van de overheid en het verladende en vervoerende bedrijfsleven, zou gedurende vijf jaar een logistiek actieprogramma moeten aansturen, met name op het gebied van innovatie. Daarmee wil de Raad een daadkrachtige implementatie realiseren.