

Vergaderjaar 2005–2006

**29 644**

## **Planologische Kernbeslissing Nota Mobiliteit**

**Nr. 68**

### **BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 16 juni 2006

Goederenvervoer is van cruciaal belang om te kunnen produceren en consumeren en daarmee een belangrijke voorwaarde voor economische groei. Dit belang neemt toe omdat «produceren» steeds meer het organiseren en beheersen van voortbrengingsketens wordt. Goederenvervoer wordt daardoor in toenemende mate een onderdeel van het productieproces en een concurrentiemiddel voor producerende en dienstverlenende bedrijven. Dit leidt zowel tot kansen als tot problemen. Kansen omdat Nederland vanuit zijn huidige positie in staat is om een belangrijke rol te spelen als verbindende schakel in deze ketens. Problemen omdat het goederenvervoer van en naar Nederland, en binnen Nederland, een voortgaande groei zal blijven kennen en daarmee op een gegeven moment de grenzen van milieu, veiligheid en ruimtebeslag, kan raken, zoals nu soms al gebeurt.

Deze brief bevat mijn ambitie om de logistieke concurrentiekracht van Nederland te versterken. Met deze ambitie geef ik een antwoord op twee vraagstukken. Ten eerste: wat is het perspectief voor de transporten logistieke sector in ons land? Of – breder geformuleerd – voor supply chain activiteiten? Ten tweede: hoe kunnen we de doorgaande groei van het goederenvervoer combineren met scherpere eisen aan milieu, veiligheid en ruimtelijke kwaliteit? Oftewel: hoe moeten we omgaan met het probleem dat de directe baten van transport – in de zin van werkgelegenheid – in de toekomst zullen afnemen, terwijl de directe lasten – in termen van milieubelasting, onveiligheid en ruimtebeslag – in elk geval in relatieve zin blijven toenemen? En dat terwijl de indirecte baten – in de zin van verbetering van het vestigingsklimaat – vaak veel moeilijker zichtbaar te maken zijn.

Het antwoord op beide vragen is het versterken van de logistieke concurrentiekracht van ons land door beter te worden in supply chain management (SCM). De potentie is er om op deze manier met vervoer meer toegevoegde waarde te genereren en de concurrentie het hoofd te

bieden. De uitdaging is om dat op dusdanige wijze te doen dat ons land leefbaar blijft.

De brief geeft aan wat partijen – de rijksoverheid (Verkeer en Waterstaat, Financiën, Economische Zaken, Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieu, Onderwijs, Cultuur en Wetenschappen en Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit), andere overheden, het bedrijfsleven en maatschappelijke organisaties – moeten doen om de kansen op dit gebied te benutten en belemmeringen weg te nemen. Ik zie de publicatie van deze brief dan ook als het startsein voor een gezamenlijke inspanning waarbij verschillende maatschappelijke actoren vanuit hun onderscheiden verantwoordelijkheden gezamenlijk vormgeven aan de hier geformuleerde ambitie. In dat kader wil ik een Ronde Tafel Proces starten waarin overheid en het (brede) bedrijfsleven gezamenlijk de inzet afstemmen om de potentie van SCM optimaal te benutten.

Mijn ambitie sluit aan bij de inzet van dit kabinet voor een sterke economie en zijn streven om de concurrentiekracht van Nederland te herstellen. De brief sluit aan bij het beleid van het kabinet gericht op versterking van het hoger onderwijs, onderzoek en innovatie, zoals dit uitgewerkt wordt in het Innovatieplatform.

De brief is een uitwerking van de Nota Mobiliteit. Daarbij ga ik uit van het beleid uit die nota en van het beleid uit de Nota Ruimte, de notitie Pieken in de Delta, het recente Kabinetsstandpunt Schiphol en de Nota Zeehavens: Ankers van de economie. In deze nota's is het belang van de mainports Rotterdam en Schiphol, de overige havens en de ontsluitende infrastructuur voor de economie van Nederland duidelijk benoemd. Daarom komen infrastructuur en ruimtelijke ontwikkeling in deze brief relatief summier aan de orde.

Met deze Beleidsbrief Logistiek en Supply Chains<sup>1</sup> kom ik mijn toezegging na die ik de Tweede Kamer heb gedaan in december 2005 tijdens de begrotingsbehandeling 2006. De leden Van Hijum en Hofstra vroegen mij toen een visie te ontwikkelen op het goederenvervoer en de logistieke concurrentiekracht van Nederland en die visie van een actieprogramma te voorzien. Deze brief bevat de gevraagde visie en het actieprogramma. De brief vormt tevens de kabinetsreactie op de adviezen *Samen Slimmer in Ketens* van de Adviesraad voor het Wetenschaps- en Technologiebeleid (AWT) (VW04000984), *Naar een vitalere supply chain door krachtige innovatie van de Commissie van Laarhoven (tevens Bloemblad Logistiek in het kader van het V&W – Kennis- en Innovatieberaad) en het IBO-rapport Bepijning van het gebruik van rijksinfrastructuur door het goederenvervoer* (Tweede Kamer, 05–29 644, nr. 12).

De brief is opgesteld in overleg met een aantal van mijn collega's, namelijk die van Economische Zaken, Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieu, Financiën, Onderwijs, Cultuur en Wetenschappen en Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit. Bij de totstandkoming van de brief is tweemaal het Overlegorgaan goederenvervoer geraadpleegd, dat voor deze gelegenheid was uitgebreid met andere maatschappelijke organisaties, o.a. uit de hoek van milieuorganisaties. Tevens is het Nationaal mobiliteitsberaad geconsulteerd over de hoofdlijnen van de brief. Tenslotte zijn informele gesprekken gevoerd met het producerende en verladende bedrijfsleven.

De in de brief genoemde acties zijn reeds financieel gedekt of zullen worden gefinancierd uit de reguliere begroting van V&W voorzover dit primair de V&W verantwoordelijkheid betreft. Voor een aantal acties moet het bedrijfsleven zelf een beroep doen op reguliere (innovatie-

---

<sup>1</sup> Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

)instrumenten, waarbij voor sommige van deze instrumenten geldt dat men zich daarvoor moet kwalificeren.

De structuur van de brief is als volgt: ik begin met een analyse van onze logistieke concurrentiekracht. Vervolgens formuleer ik mijn ambitie en schets ik de strategische acties die ik voor ogen heb om deze ambitie te realiseren. Als bijlagen treft u aan een cijfermatig achtergronddocument van de Adviesdienst Verkeer en Vervoer, het verslag van de sessies van het Overlegorgaan Goederenvervoer en het advies van de Commissie van Laarhoven.<sup>1</sup>

De Minister van Verkeer en Waterstaat,  
K. M. H. Peijs

---

<sup>1</sup> Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.