

1 BELEIDSBRIEF LOGISTIEK EN SUPPLY CHAINS

Inhoudsopgave

1. Analyse van de Nederlandse logistieke concurrentiekracht
 - 1.1 Het heden: mogelijkheden van supply chain management
 - 1.2 De toekomst: toename goederenvervoer en druk op omgeving
2. Ambitie: meer maatschappelijk rendement
3. Strategie: drie pijlers
 - 3.1 Ontwikkelen SCM-competenties
 - 3.2 Hoogwaardig infrastructuurnetwerk
 - 3.3 Compact, slim, schoon en veilig vervoer bevorderen
 - 3.4 Uitwerking visie naar modaliteiten
4. Financiële paragraaf

1. Analyse van de Nederlandse logistieke concurrentiekracht

Goederenvervoer steeds meer onderdeel van productieproces

Steeds meer ondernemingen opereren wereldwijd: ze produceren, kopen in en zetten af op juist die plekken waar het economisch gezien het meest aantrekkelijk is. Produceren is het managen van aanbodketens geworden. Dit zogeheten supply chain management (SCM) raakt zowel producenten, merkeigenaren, handelsbedrijven, kennisproducerende bedrijven als logistieke dienstverleners (die distributiecentra exploiteren) en zuivere transportbedrijven die in wegvervoer, spoorvervoer, binnenvaart of zeevaart actief zijn.

Deze ontwikkeling leidt zowel tot kansen als tot problemen. Nederland kan een belangrijke verbindende schakel zijn in deze ketens, maar tegelijkertijd kan de groei van het goederenvervoer tegen milieu-, ruimte-, capaciteits- en veiligheidsgrenzen aanlopen. Hierna schetsen we de mogelijkheden van supply chain management in Nederland en de ontwikkelingen die op Nederland afkomen aan de hand van resultaten van scenariostudies.

Wanneer Nederland kan uitblinken in SCM-competenties biedt dat ons land vier voordelen:

1. Het bedrijfsleven kan beter concurreren

Dankzij SCM worden onze productiebedrijven efficiënter en effectiever. Voor de logistieke dienstverleners is het een kans hun productenpakket te verbreden en zo hogere winsten en hoogwaardigere werkgelegenheid te realiseren, ook misschien bij stromen die niet door Nederland gaan (door de ondersteunende diensten internationaal in de markt te zetten; 'logistiek in de kleine ruimte' als exportartikel). De transportsector wordt een transitieperspectief geboden: door diensten te leveren die het transport aanvullen en ondersteunen is ze minder aangewezen op concurrentie op prijs.

2. Nederland wordt aantrekkelijker als vestigingsplaats

Een sterke SCM-dienstverlening biedt bedrijven die zich hier vestigen, extra mogelijkheden om hun mondiale productie- en transportstromen te sturen en zo nodig via onze mainports af te wikkelen.¹

3. De sectoren waarin Nederland goed is, worden duurzaam sterker

Deze sectoren zijn naast de mainports en het goederenvervoer: de distributie en logistiek, ICT en consultancy, en financiële en juridische dienstverlening. Met supply chain management kan Nederland een nieuwe invulling geven aan onze traditionele rol als handelsland.

4. De leefomgeving wordt minder belast

SCM-activiteiten belasten (per euro van het bruto nationaal product) het milieu, de veiligheid en de ruimte minder dan zuivere distributieactiviteiten en goederenvervoer. Voor een druk en vol land als Nederland is dit belangrijk.

1.1 Het heden: mogelijkheden van supply chain management

Supply chain management stelt hogere eisen aan logistiek

Aanbodketens worden steeds complexer en dynamischer door de mondialisering:

- Handelsbarrières met opkomende markten worden lager: steeds meer landen en bedrijven zijn in staat onderdelen van producten te produceren, en door de opener grenzen kunnen afnemers deze onderdelen daar betrekken waar ze het goedkoopst worden gemaakt.
- Ondernemingen minimaliseren hun voorraden (just in time principe) omdat het aanhouden van voorraden relatief duur is. De keerzijde hiervan is dat de eisen aan transport, met name de prijs en betrouwbaarheid hoger worden.
- Er is een toenemende vraag naar aanvullende diensten, niet alleen logistieke diensten als emballage, opslag en distributie, maar ook diensten op het gebied van financiering en verzekering, ICT-diensten, juridisch advies, security, en bewaking van de voedselveiligheid en productkwaliteit.
- Er wordt een toenemend beroep gedaan op soepel werkende overheidsdiensten zoals douane en inspecties.
- Ketens worden steeds meer 'vraaggestuurd'. Dit kan zover gaan dat de klant de afwerking van afzonderlijke producten bepaalt.

Door deze ontwikkelingen worden de eisen aan de logistieke dienstverlening steeds hoger. Alle typen bedrijven worden met deze hogere eisen geconfronteerd. Wanneer zij er niet op inspelen, raken zij achterop ten opzichte van concurrenten. Maar niet alle bedrijven beschikken over even veel 'ketenmacht'. Doorgaans zijn producenten of merkeigenaren de ketenregisseurs. Sommige logistieke dienstverleners zijn dat ook, maar vaak zijn deze volgend. Zuivere transportbedrijven bevinden zich op een nog meer uitvoerend niveau: zij zijn fysieke schakels in de ketens, en worden door anderen in de keten ingehuurd. Zij hebben geen invloed op de keten als geheel, omdat zij relatief klein zijn en in een omgeving met veel concurrenten opereren.

¹ Uiteraard zijn er veel meer belangrijke vestigingscondities die blijvend aandacht behoeven, zoals het fiscale klimaat, de kwaliteit van het onderwijs, de werking van de arbeidsmarkt, het culturele klimaat, de bereikbaarheid et cetera.

Transport een belangrijke sector

De bijdrage van de transportsector aan de werkgelegenheid in Nederland bedraagt – afhankelijk van de definitie – 3 tot 6 procent, en de bijdrage aan het bruto nationaal product is circa 4,5 procent. De werkgelegenheid van de logistieke sector in totaal wordt geschat op 8 à 9 procent. De transportsector verzorgt verschillende soorten goederenvervoer: binnenlands vervoer, vervoer voor de in- en uitvoer, doorvoer, wederuitvoer (ingevoerde goederen die na een kleine bewerking het land weer verlaten) en de 'export' van vervoersdiensten (voor het buitenland verrichte transporten waaronder cabotage en doorvoer).

Nederland dreigt terrein te verliezen

De gunstige ligging van Nederland, de aanwezigheid van sterke mainports en goede achterlandverbindingen hebben ons land altijd een voorsprong gegeven in logistieke concurrentiekracht. Nu produceren meer het regisseren van aanbodketens is geworden zijn dat echter niet meer de enige doorslaggevende factoren. Onze logistieke concurrentiekracht wordt steeds meer bepaald door het aanbod van kwalitatief hoogwaardige diensten die het transport aanvullen en ondersteunen. Het is nu van belang om tracking en tracing aan te bieden, de kwaliteit te bewaken, op innovatieve wijze goederen te verzekeren, douane- en inspectieformaliteiten snel af te handelen, en de administratieve lasten binnen de perken te houden. De WRR heeft in zijn rapport *Nederland Handelsland*² aangegeven dat concurreren op de zogenaamde 'zachte transactiekosten'³ van de handel steeds belangrijker wordt en dat Nederland daar traditioneel goed in is. Nu nemen deze 'zachte transactiekosten' vooral de vorm aan van SCM-competenties.

Veranderende concurrentiepositie

Bovendien verandert onze concurrentiepositie. Onze buurlanden zijn steeds beter in staat onze traditionele competenties op het gebied van handel en transport te evenaren. Dat komt doordat de goederenstromen in Europa 'dikker' worden⁴. Dat wil zeggen dat dezelfde routes meer goederen te verwerken krijgen. Andere landen kunnen daardoor met Nederland vergelijkbare schaalvoordelen behalen en zo ook een op prijs concurrerende 'gateway to Europe' worden. De Nederlandse mainports moeten vanaf 2020 hun positie bijna zeker gaan delen met nieuwe mainports in Europa. Ook voeren onze buurlanden een steeds actiever goederenvervoerbeleid (zie kader). Voor Nederland zelf wordt het steeds moeilijker om deze dikkere stromen te verwerken, vanwege de randvoorwaarden die gelden voor milieu, veiligheid en ruimtebeslag.

Toenemende concurrentie buurlanden

Onze buurlanden zijn steeds beter in staat onze traditionele competenties op het gebied van handel en transport te evenaren. Vlaanderen heeft in 2001 een toekomstvisie op mobiliteit geformuleerd. Hierin geeft het aan te werken aan het concept 'Vlaanderen Distributieland'. Dit lijkt momenteel zijn

² WRR, *Nederland Handelsland: het perspectief van de transactiekosten* (2003).

³ Al die kosten die men moet maken om in het buitenland zaken te kunnen doen, zoals die om zich vertrouwd te maken met een vreemde cultuur en lokale handelsgebruiken. Invoerrechten en dergelijke worden tot de harde transactiekosten gerekend. Deze nemen af naarmate de wereldhandel liberaliseert. Het belang van het verlagen van alle overige, zachtere kosten neemt dan toe.

⁴ NEA, *Goederenstromen in Europa*, 2005.

vruchten af te werpen. De onlangs verschenen studie 'Fysieke distributie'⁵ laat zien dat steeds meer bedrijven zich vestigen in België en Duitsland omdat de infrastructuur relatief beter is en de verkeersdruk relatief minder is dan in Nederland. Onze buurlanden ontwikkelen daarbij ook plannen om activiteiten te stimuleren die toegevoegde waarde leveren bovenop het vervoer zelf:

- In Duitsland bijvoorbeeld wordt in het 'Regeerakkoord'⁶ een 'Masterplan voor goederenvervoer en logistiek' aangekondigd. Hierin staat de bijdrage van goederenvervoer en logistieke dienstverlening aan de Duitse economie centraal. In de uitwerking richt Duitsland zich op een efficiënter transportsysteem en moderne innovatieve technologieën om aan de veranderende eisen van de verladers te voldoen. Hierbij worden infrastructuurinvesteringen mogelijk opnieuw geprioriteerd. De invalshoek is het perspectief van verladende en vooral ook producerende bedrijven. De industrie wordt dan ook nauw betrokken in het proces van totstandkoming.
- Om de logistieke sector in Vlaanderen te verbeteren en daarmee de Vlaamse positie als 'gateway to Europe' te verzekeren, concentreert een onafhankelijk instituut zich sinds 2003 op de versterking van de Vlaamse kennis en innovatie in de logistieke markt: het Vlaams Instituut voor de Logistiek (VIL).
- Het Verenigd Koninkrijk werkt aan nieuw havenbeleid, op basis van evaluaties van het huidige beleid. De consultatie die nu plaatsvindt, heeft tot doel de toekomst te schetsen voor de Engelse havens tot 2030 en probeert de havens voor te bereiden op de veranderende marktvaart. Havens worden in het nieuwe havenbeleid benaderd als cruciale schakels in de complete aanbodsketen.

De concurrentie zal naar verwachting verder toenemen. Hierdoor komt de werkgelegenheid (denk aan Poolse chauffeurs, maar dit probleem speelt niet alleen bij het wegvervoer) onder druk te staan. Concurrentie in transport vraagt kostenbesparing of onderscheid in dienstverlening. Beide zijn mogelijk door innovatie en/of slimme vormen van samenwerking, zoals nu al op een aantal plaatsen in Nederland gebeurt (zie kader).

Samenwerking in transport

In een klimaat van sterker wordende concurrentie is slimme samenwerking een strategie om te overleven én om kansen optimaal te benutten. Bedrijven kunnen gezamenlijk werk aannemen waarvoor ze als zelfstandige ondernemingen te klein zijn. Op Goeree-Overflakkee heeft dat begin dit jaar geleid tot een samenwerkingsverband tussen zeven transportondernemingen: de ZHZ Transportgroep B.V. De winst voor de deelnemende bedrijven ligt in meer flexibiliteit, in- en verkoopvoordelen en kennisontwikkeling (op transportgebied, maar ook op het terrein van verzekeringen, wetgeving et cetera). De gezamenlijke inkoop stelt de bedrijven bovendien in staat om in een vroeg stadium te anticiperen op de milieueisen van de toekomst (invoering Euro5).

In de omgeving van Alphen aan den Rijn opereert al vijftien jaar de vereniging Distripool (zeventien transportbedrijven). Vanuit dit samenwerkingsverband worden inmiddels ook commerciële initiatieven ontplooid. De bedrijven zijn onder andere actief op het gebied van supply chain management waarbij vooral de regievoering en procesinnovatie belangrijk zijn. De groep stelt vast dat door de krachten te bundelen ook innovatieve activiteiten optimaal ontplooid kunnen worden.

NVO Transport BV is een samenwerkingsverband van 52 transportbedrijven in het noorden van Nederland dat sinds 1965 transporten van en naar Scandinavië regelt. Deze non-profit organisatie is

⁵ ING Bank/ Koninklijk Nederlands Vervoer (KNV), Fysieke Distributie, (2006).

⁶ Koalitionsverdrag van 11 november 2005.

eveneens een goed voorbeeld van de meerwaarde van krachtenbundeling. De NVO-leden samen hebben meer slagkracht en flexibiliteit en kunnen grotere volumes aan. Door vertrouwen en klantenrespect opereert NVO al ruim veertig jaar naar volle tevredenheid van de leden.

Supply chain management komt nog onvoldoende van de grond

Supply chain management en de voordelen die dit biedt, komen nog niet genoeg uit de verf. Dit heeft verschillende oorzaken. De Commissie Van Laarhoven noemt er drie in haar rapport *Naar een vitalere supply chain door krachtige innovatie*. Allereerst wijst zij erop dat er geen marktpartij is die hierin de leiding neemt. Op het gebied van SCM lopen Nederlandse productie- en handelsbedrijven internationaal niet voorop, de logistieke dienstverleners stellen zich afwachtend op en de transportbedrijven zijn te klein en niet goed gepositioneerd. Ten tweede is het universitaire onderzoek – hoewel van goede kwaliteit – erg academisch en te verdeeld. En ten derde zijn volgens de commissie ook de activiteiten van de overheid op dit terrein te versnipperd.

De Adviesraad voor het Wetenschaps- en Technologiebeleid (AWT) richt zich in zijn rapport *Samen slimmer in ketens* op het gebrekkige innovatieve vermogen in de logistieke sector. Ook de AWT wijst op de beperkte omvang van de meeste logistieke dienstverleners. De raad noemt verder de geringe neiging tot samenwerken terwijl samenwerking essentieel is voor supply chain management. Volgens de AWT zijn onderwijs en onderzoek van goede kwaliteit maar besteden zij te weinig aandacht aan de ‘zachte kant’ van logistiek, zoals de competenties voor alliantievorming en samenwerking. De AWT pleit er ook voor het kennisniveau bij bedrijven te verhogen om de absorptiecapaciteit voor innovaties te vergroten. Als belangrijkste instrument hiertoe ziet de raad het opleiden van vakbekwame mensen. Een probleem volgens de AWT is dat – vanwege het negatieve imago van de logistiek – de instroom van studenten achterblijft.

Infrastructuur blijft van belang

Ook als we inzetten op het versterken van SCM-competenties, blijft het van groot belang om te beschikken over adequate infrastructuur (een goed netwerk, bereikbare mainports en andere knooppunten). Dankzij onze ligging en ‘natte’ infrastructuur hebben wij immers onze huidige handelspositie bereikt. De relatie tussen een sterke internationale concurrentiepositie en een sterke nationale ruimtelijke hoofdstructuur heeft het kabinet al beschreven in de *Nota Ruimte* en de *Nota Mobiliteit*. Deze hoofdstructuur bestaat uit de nationale stedelijke netwerken en de economische kerngebieden (de mainports, inclusief de mainportregio's, brainport Eindhoven, de greenports) en de hoofdverbindingssassen. Ook in de notitie *Pieken in de Delta* wordt het belang beschreven van een betrouwbare bereikbaarheid op de hoofdverbindingssassen, de routes die de mainports en de belangrijkste productie- en dienstverleningsclusters met elkaar en met het buitenland verbinden.

Deze nota's beogen de mogelijkheden die goederenstromen bieden voor meer economische groei, te vergroten. Zij zetten in op een sterkere internationale concurrentiepositie van Nederland door de nationale ruimtelijke hoofdstructuur te versterken. Aan de randvoorwaarden voor een goede ontwikkeling van het goederentransport wordt daarmee voor een groot deel voldaan. Ook de *Nota Zeehavens* benadrukt het belang van de hoofdverbindingssassen. En in het *Kabinetsstandpunt Schiphol* is de verbetering van de bereikbaarheid van Schiphol een afzonderlijke actie, die wordt uitgevoerd in het kader van het Programma Noordvleugel. De bereikbaarheid van Schiphol is van groot belang voor de relatief hoogwaardige luchtvrachtsector. Er is dus de afgelopen

periode al veel in gang gezet. Maar er is meer nodig om de toenemende concurrentie het hoofd te bieden, namelijk slimmer worden met supply chain management-activiteiten.

Sterke mainports ook essentieel voor supply chain management

De twee mainports, de luchthaven Schiphol en de Rotterdamse haven, zijn belangrijke knooppunten in de mondiale goederenstromen (Rotterdam heeft daarbij de unieke positie in Europa dat er ultra grote containerschepen kunnen aanlanden). Daarbij hebben zij binnen de wereldwijde supply chains verschillende, deels complementaire functies. Zo worden computers vanuit Azië in de regel aangevoerd over zee, terwijl specifieke onderdelen ter reparatie worden verzonden per luchtvracht.

De mainports zijn daarbij meer dan alleen een knooppunt. Zij vormen bovendien een belangrijke vestigingsplaats voor bedrijven in de ketens. Vanwege de aard en omvang van deze bedrijvigheid fungeren de mainports als motor voor de Nederlandse economie. Daarbij gaat het niet alleen om het haven- en luchthavengebied in engere zin, maar ook, gezien de grote economische synergie, om het internationaal grootstedelijk en industrieel vestigingsmilieu daaromheen (de mainport regio). Het economisch belang van de mainports reikt dus verder dan de directe toegevoegde waarde van de transport- en overslagbedrijven zelf.

1.2 De toekomst: toename goederenvervoer en druk op omgeving

Totale toegevoegde waarde neemt toe, vooral door groei wederuitvoer

Voornamelijk vanwege de hoge uitvoergroei neemt de toegevoegde waarde van transport fors toe.⁷ Volgens het CPB was de uitvoer de afgelopen vier jaar al de kurk waarop de Nederlandse economie is blijven drijven.⁸

Binnen de uitvoer is het vooral de wederuitvoer die sterk groeit, met stijgingspercentages van meer dan 10 procent sinds 2004. Nu al maakt de wederuitvoer meer dan 50 procent van de Nederlandse export uit. De toegevoegde waarde van deze activiteiten is doorgaans een stuk kleiner dan bij de binnenlands geproduceerde uitvoer (de marge op wederuitvoer bedraagt ongeveer 10 procent), maar vanwege de sterke groei van de wederuitvoer is het effect op de economische groei toch aanzienlijk.⁹ De grote uitdaging voor ons land is dus om de toegevoegde waarde van de wederuitvoer per eenheid product te verhogen.

Het goederenvervoer neemt verder toe

Gevolg van het bovenstaande is dat ook het goederenvervoer de komende decennia verder zal groeien. Dit blijkt uit de voorlopige resultaten van scenariostudie *Welvaart en Leefomgeving* (WLO) die de planbureaus (MNP, CPB en RPB) en de Adviesdienst Verkeer en Vervoer binnenkort zullen publiceren. Zij onderzochten onder meer de mobiliteit van personen en goederen in vier langetermijnscenario's. Drie van de vier scenario's resulteren in een groei van het goederenvervoer in 2040 van 40 tot 120 procent (in tonkilometers ten opzichte van 2002). In het vierde scenario neemt het goederenvervoer na een stijging uiteindelijk per saldo met 5 procent af. Omdat goederen steeds hoogwaardiger worden en dus het vervoer steeds tijdkritischer wordt, neemt in de verschillende scenario's vooral het

⁷ CPB: Vier vergezichten op Nederland, 2004.

⁸ CPB: Centraal Economisch Plan 2006.

⁹ CPB: Centraal Economisch Plan 2006.

wegvervoer toe. Het wegvervoer groeit tussen 2002 en 2040 met 10 tot 155 procent (eveneens in tonkilometers).

Meer uitstoot van broeikasgas

In alle WLO-scenario's van de planbureaus stoot het verkeer in de toekomst minder luchtverontreinigende stoffen uit. Dit is vooral te danken aan het EU-bronbeleid waardoor de vervoermiddelen steeds schoner en zuiniger worden. Lokaal kunnen knelpunten op gebied van leefbaarheid, geluidhinder en luchtkwaliteit verder toenemen vanwege de ruimtelijke verdeling van activiteiten en de verstedelijking. Het beeld voor de klimaatproblematiek is minder gunstig dan dat voor lokale luchtkwaliteit. De groei van de mobiliteit (inclusief personenvervoer) leidt in alle scenario's tot meer uitstoot van het broeikasgas CO₂. De sector verkeer (personen- en goederenvervoer) draagt dus op termijn niet bij aan de gewenste vermindering van de CO₂-uitstoot.

Interne veiligheidsrisico's nemen niet toe, externe wel

Nederland is een van de veiligste landen van Europa. Het aantal ongevallen in de zeevaart, binnenvaart en luchtvaart en bij het spoorvervoer is relatief laag en dat geldt ook voor het aantal doden en gewonden dat daarbij valt. Waar het de veiligheid op de weg betreft, is Nederland eveneens een van de veiligste landen. Het aantal slachtoffers is nog te hoog, maar daalt wel. Het aantal verkeersdoden als gevolg van een ongeval waarbij vrachtverkeer betrokken is, daalt minder dan het totaal aantal verkeersdoden. De WLO-studie besteedt alleen aandacht aan de veiligheid van het wegverkeer (personen en goederen). Naast technologische ontwikkelingen, de etikettering van auto's volgens het Euro-NCAP-sterrenstelsel en nationaal en regionaal beleid, bepaalt ook de samenstelling van het verkeer de verkeersveiligheid. Het aandeel van het vrachtverkeer (vrachtauto's en bestelauto's) in het totale wegverkeer neemt in alle WLO-scenario's toe. Desondanks zal volgens de planbureaus in geen van de scenario's het aantal gewonden en doden toenemen. Dit komt door het leereffect: weggebruikers leren om te gaan met een intensiever verkeersbeeld. In het scenario met de hoogste economische groei blijft het aantal slachtoffers stabiel. In de overige scenario's, en vooral in het scenario met de laagste groei, is sprake van een (op termijn afvlakkende) daling.

Behalve verkeersongelukken (interne veiligheid) veroorzaakt verkeer risico's voor de omgeving (externe veiligheid). Bescherming tegen die risico's concurreert met de behoefte aan ruimte voor woningbouw, de aanleg van bedrijventerreinen en verkeersplannen. Voor luchtvaart, weg- en railtransport neemt het zogeheten groepsrisico (het risico dat een groep mensen slachtoffer wordt van een ongeval) waarschijnlijk toe, doordat er steeds meer gebouwd wordt rond knooppunten en transportassen. Door stromen van gevaarlijke stoffen te bundelen op hoofdverbindingssassen én door de veiligheidsaspecten van het vervoer te verbeteren (bijvoorbeeld met veiligheidszorgsystemen) kan het aantal knelpunten beperkt worden.

Mobiliteit vraagt niet veel extra ruimte

Uit de WLO-studie blijkt dat de ruimte in Nederland niet steeds schaarser wordt. De benodigde extra ruimte voor wonen en werken neemt volgens de planbureaus de komende decennia af, onder meer vanwege de teruglopende bevolkingsgroei. Natuur vraagt tot 2020 de meeste ruimte, zoals voor de aanleg van de ecologische hoofdstructuur. De ruimtebehoefte voor mobiliteit is niet afzonderlijk in kaart gebracht. Wel stellen de planbureaus dat voor nieuwe infrastructuur niet veel extra ruimte nodig is, omdat de meeste uitbreiding wordt gepland langs bestaande tracés. Daarbij wordt wel opgemerkt dat het

indirecte ruimtebeslag van infrastructuur – waarbij rekening wordt gehouden met omgevingseffecten – groter is.

Samengevat: kansen en bedreigingen voor Nederland

Nederland beschikt over een gunstige positie als logistieke dienstverlener. De ligging van ons land, de combinatie van mainports en goede achterlandverbindingen ('hardware') bieden ons schaalvoordeel, hoewel dit voordeel afneemt omdat vanaf 2020 waarschijnlijk meer mainports in Europa zullen ontstaan. Nederland kan op die ontwikkeling inspelen door ons land goed toegankelijk te houden en door uit te blinken in aanvullende diensten ('software'). De steeds complexere supply chains bieden de mogelijkheid nieuwe economische activiteiten aan te bieden naast bestaande, zodat Nederland een vooraanstaande rol kan blijven spelen in de afwikkeling van goederenstromen naar en van Europa. Van profilering van Nederland op supply chain management profiteren het verladende bedrijfsleven, de mainports, logistieke dienstverleners en bepaalde zakelijke diensten (zoals ICT). De transportsector wordt een transitieperspectief geboden: door diensten te leveren die het transport aanvullen en ondersteunen kan ze de concurrentie op prijs het hoofd bieden. Hiermee is zowel het nationaal economisch belang als het consumentenbelang gediend.

Toch zijn er ook bedreigingen. De transportsector ondervindt steeds meer concurrentie uit het buitenland. Hierdoor komen de directe baten van de transportsector onder druk te staan (verlies van werkgelegenheid). De directe lasten (congestie, ruimte, milieu) nemen toe bij groei van het goederenvervoer en de maatschappij stelt steeds hogere eisen. Om het mandaat te behouden moeten onder meer de milieu- en veiligheidsprestaties van het goederenverkeer verder verbeteren. Zo moeten de risico's van het vervoer van gevaarlijke stoffen voor de externe veiligheid worden beheerst. Ook moeten de indirecte baten (vooral het effect op het vestigingsklimaat) worden vergroot en zichtbaar worden gemaakt. De beperkte neiging tot samenwerken binnen de logistieke sector in brede zin belemmert het concurrentievermogen aan zowel de bovenkant van de markt (SCM-activiteiten) als de onderkant (vervoersdiensten).

2. Ambitie: meer maatschappelijk rendement

De mondiale dynamiek en de toenemende internationale concurrentie zorgen voor kansen én bedreigingen. Nederland kan alleen van deze dynamiek profiteren als ons land erin slaagt de internationale concurrentie het hoofd te bieden. Dit kan door te voldoen aan de basisvoorwaarden van uitstekende infrastructuur en toegankelijkheid, en door de toegevoegde waarde van logistiek te vergroten.

Ambitie

Het (logistieke) bedrijfsleven moet het maatschappelijk rendement van het goederenvervoer verhogen door naast transportfaciliteiten en traditionele aanvullende diensten nieuwe aanvullende diensten te ontwikkelen: supply chain management (SCM). De overheid wil dit ondersteunen door de fysiek sterke positie van Nederland te behouden, door innovatie te bevorderen, door samenwerking tussen de betrokken partijen te faciliteren, door de bureaucratisering terug te dringen, en door ervoor te zorgen dat milieu, veiligheid en ruimte niet in het gedrang komen.

De hier geformuleerde ambitie sluit rechtstreeks aan bij de inzet van dit kabinet voor een sterke economie en zijn ambities om de concurrentiekracht van Nederland te herstellen.

Fysiek sterke positie behouden

Goed worden in supply chain management kan niet zonder omvangrijke transportactiviteiten. Grote handelsstromen betekenen een grote 'thuismarkt' voor deze extra diensten. Dat levert schaalvoordelen op en een groot potentieel voor doorgaande innovatie. Om op termijn op het gebied van SCM te excelleren, moet Nederland fysiek haar stevige positie in transport en distributie behouden. Bij 'Nederland Handelsland' behoren dus handelsstromen die worden afgewikkeld in sterke mainports en langs goede achterlandverbindingen. Een sterke logistieke sector kan niet zonder. Om deze fysieke handelsstromen te behouden, moeten we net als onze buurlanden in onze infrastructuur blijven investeren. Per project moet uiteraard worden voldaan aan het beginsel van een positief maatschappelijk kosten-batensaldo.

Innovatie: bedrijven moeten het grotendeels zelf doen, overheid ondersteunt

De groei van het goederenvervoer biedt Nederland de kans zich toe te leggen op activiteiten die ons land het meeste opleveren en die de minste overlast veroorzaken. De uitdaging is om – binnen de grenzen die de samenleving stelt – bij de inrichting van logistieke processen zo goed rekening te houden met de veranderende behoeften van het verladende bedrijfsleven dat de concurrentiepositie aanzienlijk verbetert. Dat geeft ook kansen op een blijvend hoger maatschappelijk rendement. Hoogwaardige diensten kunnen overigens zowel rond hoogwaardige als rond laagwaardige producten (bulkstromen) worden ontwikkeld. 'Hoogwaardig' staat dus los van de aard van de vervoerde goederen.

Het verkopen van diensten met toegevoegde waarde rond transport en distributie, vereist innovatie. En dan niet zozeer technologische innovatie, maar vooral procesinnovatie (ondersteund door ICT). Deze innovatie is grotendeels een zaak voor het bedrijfsleven zelf. De uitdaging voor de logistieke sector (mainports, goederenvervoer, distributie) is zich te organiseren, de eigen ambities te formuleren, verbindingen aan te gaan met ICT-bedrijven en andere zakelijke dienstverleners en samen te investeren. Maar ook de overheid moet

hieraan bijdragen. Het blijft de verantwoordelijkheid van de overheid om te zorgen voor adequate fysieke infrastructuur, om te blijven aandringen op een level playing field in Europa en om te zorgen voor effectieve regelgeving voor milieu, veiligheid en ruimte. Daarnaast is het een taak van de overheid generiek het innovatieklimaat te verbeteren. Verder kan de overheid een initiërende rol spelen om producerende bedrijven, vervoerders en kennisproducerende organisaties met elkaar te laten samenwerken.

Regeldruk aanpakken en efficiënter opereren

De regeldruk op de sector transport en logistiek kan de komende jaren fors omlaag. Het aanpakken van de regeldruk draagt bij aan een beter ondernemersklimaat en een sterkere internationale concurrentiepositie. De afgelopen decennia is het Nederlandse (en Europese) regelsysteem steeds complexer geworden. De samenhang en de logica van regels zijn niet meer altijd te begrijpen. Dit zorgt voor veel irritatie en de naleving ervan kost onnodig veel geld. Ook de werkwijze van overheidsdiensten die met logistiek te maken hebben, zoals douane en inspecties, moet zodanig verbeteren dat Nederland ook in dat opzicht kan concurreren.

Compact, slim, schoon en veilig vervoeren

Uiteraard moeten bovenstaande ambities worden verwezenlijkt binnen de randvoorwaarden voor milieu, veiligheid en ruimtebeslag. Ook op deze terreinen streeft de overheid continu naar verbetering. Dat brengt wel strengere eisen met zich mee, terwijl tegelijkertijd de mobiliteit groeit. Dit onderstreept nog eens het belang van de ambitie om een groter maatschappelijk rendement met het goederenvervoer te bereiken door er efficiënter en slimmer mee om te gaan. Alleen dan is het mogelijk de hogere kosten te compenseren die gepaard gaan met de beoogde verbeteringen op het terrein van milieu, veiligheid en ruimte. Door compacter, slimmer, schoner en veiliger te vervoeren kunnen bedrijven de eisen die de omgeving aan hen stelt, integreren met bedrijfseconomische doelstellingen. Streven naar zo'n transportefficiënte economie is een goede invulling van het mandaat dat de sector logistiek en SCM heeft gekregen van de samenleving om in deze voor de Nederlandse economie – producenten en consumenten – essentiële dienst te voorzien.

3. Strategie: drie pijlers

De beschreven ambitie kan in drie strategische doelen worden vertaald:

1. ontwikkelen van competenties op het terrein van supply chain management
2. een hoogwaardige infrastructuur in stand houden
3. compact, slim, schoon en veilig vervoer bevorderen.

Per doel gaan we hierna in op de te volgen strategie en de bijbehorende acties. Het gaat hier deels om nieuwe acties en deels om acties die in de *Nota Mobiliteit* zijn opgenomen. We besluiten in paragraaf 3.4 met een actie om deze strategie uit te werken per modaliteit.

3.1 Ontwikkelen van SCM-competenties

Om competenties te ontwikkelen op het terrein van supply chain management (ten behoeve van verladend bedrijfsleven, logistieke dienstverleners en transportsectoren) stellen we acties voor op zeven gebieden.

1. Rondetafelproces

De ambitie om het maatschappelijk rendement te verhogen via concurreren met SCM-competenties gaat het VenW-domein duidelijk te boven. De realisatie ervan vergt betrokkenheid van producerende en dienstverlenende bedrijven, kennisinstellingen en vervoerders. Alleen deze partijen zijn in staat samen met de overheid de beschreven ambities waar te maken. De minister van VenW wil daartoe het bedrijfsleven, de andere overheden en maatschappelijke organisaties uitnodigen voor een 'rondetafelproces'. De gesprekken gaan dit najaar van start. Daarbij zullen ook enkele grensoverschrijdende rondetafelgesprekken worden georganiseerd.

Actie 1: Initiëren van proces om logistiek en SCM bij de hele (rijks)overheid op de kaart te zetten door rondetafelsessies te organiseren

2. Het SCM Interventieteam

VenW wil een rijksbreed SCM Interventieteam oprichten dat voortbouwt op bestaande initiatieven zoals de acties om overheidsinterventies bij zee- en luchthavens te stroomlijnen. Op deze gebieden gebeurt al veel, maar nog niet gericht genoeg. Wanneer Nederland wil concurreren met SCM-competenties, dan is het nodig deze activiteiten meer op dat doel af te stemmen. Het gaat daarbij om acties op het terrein van kennis en innovatie, maar ook om overheidsactiviteiten gerelateerd aan de logistieke ketens (douane, inspecties, security, voedselveiligheid, fiscaliteit et cetera), de aansluiting van het onderwijs op de beroepspraktijk, de coördinatie van het beleid rond bedrijventerreinen tussen de verschillende overheden, en dergelijke. Dit interventieteam wordt in overleg met de andere departementen vormgegeven.

Actie 2: Oprichten van SCM Interventieteam

3. Innovatie in bedrijfsleven bevorderen

VenW wil innovatie bevorderen door het bedrijfsleven en kennisinstellingen expertisethema's te laten formuleren en partnerships te laten ontwikkelen, het kennispeil bij bedrijven te verhogen, en de logistiek beter te laten aansluiten bij het reguliere innovatiebeleid van de overheid.

a. Expertisethema's formuleren en partnerships ontwikkelen

Een hoogwaardigere logistieke dienstverlening vergt dat drie competenties waarin Nederland sterk is, met elkaar versmelten: (1) de mainports en het goederenvervoer, (2) de distributie en logistiek en (3) de andere zakelijke dienstverlening: ICT, consultancy, financiële en juridische dienstverlening. Het bedrijfsleven zal moeten aangeven wat binnen het domein van deze driehoek de belangrijkste expertisethema's zijn. Hieromheen kunnen dan – zoals ook de Commissie Van Laarhoven stelt – partnerships van bedrijven en kennisinstellingen worden ontwikkeld die bij voldoende kwaliteit tot een (virtueel) marktgedreven, internationaal aansprekend kennisinstituut kunnen uitgroeien. Dertien bestuurders van grote in Nederland gevestigde bedrijven en twee werkgeversorganisaties laten in hun adhesiebrief bij het eindrapport van de commissie zien, dat bij het bedrijfsleven de wil bestaat om tot sterke, vraaggestuurde onderzoeks- en ontwikkelingsprogramma's te komen. VenW zal daarom voor de duur van een jaar een programmabureau inrichten. Dit bureau zal de doorgaande werkgroepen van de Commissie Van Laarhoven ondersteunen bij het formuleren van de kennis- en innovatiethema's en de vorming van consortia. Dit bureau ondersteunt alleen, het bedrijfsleven moet nadrukkelijk zelf de leiding nemen.

Actie 3: Ondersteunen vervolg Commissie Van Laarhoven met programmabureau

b. Kennispeil van bedrijven verhogen

Zoals de AWT schrijft is voor innovatie een hoger kennispeil in de bedrijven nodig. Dit is voornamelijk een verantwoordelijkheid van de bedrijven zelf, maar de overheid kan hierbij ondersteunen. Het kabinet wil zich daarvoor inzetten, samen met de brancheorganisaties. Een voorbeeld is het Kennisakkoord Logistiek tussen brancheorganisaties en hogescholen met een logistieke specialisatie. Dit akkoord is op 1 november 2005 ondertekend tijdens een bijeenkomst van de club van Maarssen (met kopstukken uit de overheid, het bedrijfsleven en de kennisinstellingen). Het platform dat dit akkoord uitvoert, onderneemt acties om het vak logistiek te promoten en de kennisuitwisseling tussen MKB-bedrijven en hogescholen te bevorderen, onder meer door stages en afstudeerscripties beter te benutten. VenW wil met OCW en het bedrijfsleven bekijken wat nog meer mogelijk is om het kennispeil in de bedrijven te verhogen en te garanderen dat we in de toekomst over voldoende goed opgeleide mensen kunnen beschikken. Ook nieuwe acties zullen bedoeld zijn om bedrijven en onderwijsinstellingen bij elkaar te brengen. Dit om bedrijven te helpen hun vragen scherper te formuleren en om het onderwijs te prikkelen daarop te reageren. Het rondetafelproces zal hiervoor naar verwachting ook ideeën opleveren.

De brancheaanpak die wordt ontwikkeld binnen het programma Transportefficiënte Economie (TeE) van VenW (zie paragraaf 3.3) besteedt ook aandacht aan het verhogen van het kennisniveau op logistiek gebied. Een pilot bij vijf branches is succesvol gebleken.

Actie 4: Versterken samenwerking bedrijven en kennisinstellingen door Kennisakkoord Logistiek en acties in kader van nieuwe programma Transportefficiënte Economie

c. Logistiek beter laten aansluiten bij het reguliere innovatiebeleid

Binnen het generieke innovatiebeleid van de overheid kunnen logistiek en supply chain-activiteiten veel beter verankerd worden dan nu het geval is. Dit gaat gemakkelijker wanneer logistiek en SCM een zogenaamd sleutelgebied zijn. Een sleutelgebied is het predikaat dat het Innovatieplatform toekent aan een beperkt aantal sectoren dat over voldoende focus, massa en innovatiekracht beschikt om internationaal te kunnen uitblinken. Het gaat bij de status van sleutelgebied voor logistiek en SCM niet in de eerste plaats om het verkrijgen van financiële middelen. Veel belangrijker is de stelselmatige aandacht voor logistiek en supply chain-diensten in het innovatiebeleid: bij de ontwikkeling van nieuwe beleidsinstrumenten, de vormgeving van het regionale innovatiebeleid, het aanpalende onderwijs- en wetenschapsbeleid, et cetera. Nu spelen logistiek en supply chain-diensten hierin nauwelijks een rol. Bedrijven voor wie logistiek en SCM van belang zijn, zijn hierdoor ook niet goed betrokken bij het innovatiebeleid.

Om de status van sleutelgebied te verwerven moet het bedrijfsleven expertisegebieden benoemen (zoals hiervoor beschreven) en een duidelijk commitment tonen. Beide voorwaarden gelden ook om een innovatieprogramma Logistiek en SCM te realiseren in het innovatie-instrumentarium van het ministerie van EZ. Het is om deze redenen zaak dat bedrijven aangeven waaraan ze behoefte hebben en dat ze samenwerken. Wanneer deze behoefte duidelijk is en het bedrijfsleven zich voldoende kwalificeert en committeert, zullen EZ, OCW en VenW zich inspannen om logistiek en SCM beter in te bedden in het reguliere innovatiebeleid en om een kennisinstituut en een innovatieprogramma van de grond te krijgen. De departementen zullen hierin samen optrekken. Een inspirerend voorbeeld is het functioneren van het kennis- en innovatiesysteem rond de agro-business.

Actie 5: Voldoen aan de voorwaarden voor sleutelgebiedstatus door bedrijfsleven, waarna betrokken departementen zich inspannen om logistiek en SCM beter te verankeren

4. Pro-actieve overheidsdienstverlening: stroomlijnen overheidsinterventies

De overheid moet haar interventies in de goederenstroom (denk aan douaneverplichtingen en inspecties) zoveel mogelijk stroomlijnen om de administratieve lasten voor bedrijven te beperken. Een vlotte afhandeling van het grensoverschrijdend goederenverkeer door de douane en een efficiënt en effectief georganiseerd toezichts- en handhavingsapparaat verminderen de last voor bedrijven en dragen bij aan de internationale concurrentiepositie van de Nederlandse economie. Soepel werkende overheidsdiensten zijn dus een belangrijke 'SCM-competentie'.

De inspectie van LNV en de douane zijn hierin al heel ver. Daarmee is het overgrote deel van de administratieve handelingen rond importstromen afgedekt. Verdere verbetering is mogelijk door uitbreiding van de samenwerking met de inspecties van VROM en VenW. VenW is de regisseur van de projecten Stroomlijnen Overheidsinterventies Zeehavens en Luchtvaart (SOZ en SOL). Het zeehavenproject richt zich op de inrichting van een elektronisch havenloket door het digitaliseren en standaardiseren van het berichtenverkeer tussen sector en overheid via de Overheid Transactie Poort (OTP). Doel is te komen tot één geïntegreerd bericht onder het motto 'eenmalig aanleveren, meervoudig gebruik'. Parallel hieraan worden de procedures van de betrokken douane en de inspectiediensten geoptimaliseerd en verder op elkaar afgestemd. Daarbij wordt aangesloten bij het

interdepartementale project Samenwerking Rijksinspecties. Doel is de betreffende overheidsdiensten zo te laten samenwerken dat met één front office kan worden volstaan. Recentelijk is hiertoe een project gestart in de Rotterdamse haven. Op Schiphol loopt al zo'n project.

Tot dusver hebben de activiteiten vooral betrekking op importstromen. Er is nog veel winst te boeken door ook overheidsinterventies bij exportstromen te stroomlijnen. Dit wordt één van de nieuwe actiepunten, evenals het aansluiten bij de internationale ontwikkelingen op dit gebied zoals het Europese streven naar een 'papierloze douane'.

In Europa wordt ook gewerkt aan concepten als de 'geautoriseerde exploitant' (authorized economic operator). Dit concept is qua opzet en werking enigszins vergelijkbaar met de 'veilige exploitant' die we onder punt 5 beschrijven. Een ander concept is 'one stop shop', oftewel het éénloketprincipe. Doel hiervan is – zoals hierboven beschreven – het bedrijfsleven met de overheid te laten communiceren via één loket. Door in deze ontwikkelingen voorop te lopen, kan de overheid bijdragen aan een versterking van het Nederlands concurrentievermogen met SCM-competenties.

Actie 6: Verder versterken klantgerichtheid van douane en overheidsinspecties door stroomlijnen van overheidsinterventies in de supply chain en uitbouw van elektronisch berichtenverkeer in aansluiting op internationale en Europese ontwikkelingen (papierloze douane)

5. Security als competentie van logistieke bedrijven

Het toegenomen belang dat aan beveiliging (security) en daarmee aan ketenintegriteit wordt gehecht, versterkt de noodzaak van een proactieve overheid en van op innovatie gerichte logistieke bedrijven. Beveiliging is een factor geworden in de internationale concurrentieverhoudingen. Logistieke dienstverleners kunnen zich op kwaliteit onderscheiden door te voldoen aan internationale security-eisen. Zo heeft de Europese Commissie onlangs een voorstel gepubliceerd voor een verordening die voorziet in een kwaliteitslabel voor een 'veilige exploitant' (secure operator). Het kwaliteitslabel wordt toegekend aan bevoorradingsexploitanten die voldoen aan eisen die de lidstaten vaststellen. Die exploitanten worden erkend door de instanties van alle andere lidstaten en genieten faciliteiten bij de uitvoering van veiligheidscontroles. Ze kunnen zich met dit label positief onderscheiden van concurrenten waardoor ze over een handelsvoordeel beschikken. Ook logistieke dienstverleners in de keten zouden er baat bij kunnen hebben zich te kwalificeren als veilige exploitant. VenW heeft het Transumo-programma Protect gevraagd te adviseren over hoe ketenbeveiliging innovatief en kwalitatief optimaal benut kan worden om er duidelijk voordelen voor het bedrijfsleven uit te halen.

Actie 7: Versterken security als competentie: logistieke dienstverleners kwalificeren zich als veilige exploitant en partijen onderzoeken samen hoe ketenbeveiliging innovatievoordelen kan bieden voor het bedrijfsleven

6. Meer concurrentie en level playing field in Europa

Internationaal gelijke marktomstandigheden (zoals op het gebied van rij- en rusttijden en de handhaving daarvan) zijn van groot belang voor de Nederlandse economie. VenW doet er

alles aan om te bereiken dat internationaal een meer gelijk speelveld ontstaat. Ook op het gebied van inspectie en toezicht is een zogeheten level playing field belangrijk. Op dit terrein worden internationaal ook steeds meer afspraken gemaakt en zien internationale agentschappen (zoals de EMSA voor de scheepvaart en EASA voor de luchtvaart) hierop toe.

Nederland zet zich ervoor in dat nieuwe Europese regelgeving niet meer handhaving en administratieve lasten veroorzaakt dan nu het geval is. Uitgangspunt bij de implementatie van Europese regels in Nederland is om niet meer te regelen dan Europees is voorgeschreven. 'Nationale koppen' verdwijnen meer en meer uit de vervoersregelgeving. Op het gebied van de zeevaart (Scheepwet) bijvoorbeeld is hiermee al winst behaald.

De liberalisatie van de goederenvervoersmarkt is goed voor de prijs-kwaliteitverhouding en daarmee voor de economie. Ook consumenten profiteren hier al van sinds het ontstaan van de Europese Unie. Toch heeft Nederland bij de Europese Commissie verlenging van het binnenlandse cabotageverbod tot 1 mei 2008 genotificeerd – voor de Baltische staten en Tsjechië en Slowakije – om de wegvervoersector in de gelegenheid te stellen zich voor te bereiden op meer concurrentie. Dit is een tijdelijke maatregel die als hoge uitzondering moet worden gezien in het liberaliseringsproces.

Actie 8: Nederland blijft zich internationaal inzetten voor open grenzen voor het goederenvervoer en een level playing field qua regelgeving en handhaving

7. Regeldruk fors beperken: dertig procent minder administratieve lasten

De regeldruk op de sector transport en logistiek kan de komende jaren fors omlaag. De nieuwe Wet wegvervoer goederen en de nieuwe Wet binnenvaart helpen de regelgeving te beperken en te vereenvoudigen. Voor het goederenvervoer over de weg worden alle voorschriften geschrapt die uitgaan boven wat internationaal is voorgeschreven. In de zeevaart en de luchtvaart worden de overwegend internationale voorschriften op zo eenvoudig mogelijke wijze van kracht gemaakt, door dynamische verwijzing naar de internationale regelgeving in het Scheepvaartbesluit 2005 en het komende Besluit vluchtuitvoering en verder via de voltooiing van de Wet luchtvaart. De vergunningverlening aan de sector transport en logistiek zal flink worden gesaneerd, in de orde van 50 procent. De administratieve lasten alleen al als gevolg van de regelgeving van VenW in de logistieke sector (binnenvaart, goederenvervoer over de weg, zeevaart en luchtvaart) gaan door deze acties omlaag met circa 30 procent (van € 564 miljoen in 2002 naar € 395 miljoen in 2007). VROM en VenW zullen er op toezien dat ook door de ontwikkeling van het vervoermanagement voor goederenvervoer (in het kader van de Wet Milieubeheer) de regeldruk niet toeneemt.

Actie 9: Doorzetten van ingezette acties om administratieve lastendruk te verlagen

3.2 Een hoogwaardig infrastructuurnetwerk

Met acties op vijf gebieden wil VenW een hoogwaardig infrastructuurnetwerk in stand houden.

1. Investeringspakket Nota Mobiliteit

De overheid zorgt voor een hoogwaardig infrastructuurnetwerk. Economisch belangrijke gebieden moeten nationaal en internationaal goed bereikbaar zijn om de kansen van die gebieden te kunnen benutten, ook wanneer de verwachte groei van het goederenvervoer optreedt. De prioriteit ligt bij de hoofdverbindingssassen tussen de mainportregio's Rotterdam en Schiphol en de belangrijkste economische centra in binnen- en buitenland. Het infrastructuurnetwerk moet daarbij ook voor het groeiend goederenvervoer de noodzakelijke kwaliteit bieden. Het belang van een hoogwaardig infrastructuurnetwerk op de belangrijke verbindingen geldt voor alle modaliteiten. De Betuweroute geeft naar verwachting een sterke impuls aan het spoorvervoer. Voor de binnenvaart gaat het naast verbindingen ook om goed onderhouden en ontsloten binnenhavens. Het investeringspakket van de *Nota Mobiliteit* is daarop toegesneden.

Dit pakket wordt op gezette tijden geëvalueerd. Ten eerste tijdens de jaarlijkse actualisering van het Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport (MIT), waarbij op basis van de bestaande criteria de belangrijkste projecten worden geselecteerd. Ten tweede bij de tweejaarlijkse herijking van de knelpuntenanalyse (voor het eerst in 2007), waarbij wordt bekeken of de overheid nog steeds de goede knelpunten voor ogen heeft (naar aanleiding van onder meer ruimtelijke, economische en demografische ontwikkelingen en actuele verkeersintensiteiten). En ten derde bij de tweejaarlijkse bijstelling van de Uitvoeringsagenda van de *Nota Mobiliteit* (voor het eerst in 2008), waarbij onderzocht wordt welke (nieuwe of bijgestelde) acties het beleid helpen uitvoeren. Bij al deze evaluaties zal expliciet aandacht worden besteed aan goederenvervoer en de daarvoor belangrijke infrastructuur.

Een deel van de nieuwe infrastructuurprojecten zal worden gerealiseerd in de vorm van publiek-private samenwerking (PPS). PPS biedt het bedrijfsleven de mogelijkheid bijzondere wensen te uiten door samen met de overheid deel te nemen aan de ontwikkeling, bouw, financiering en onderhoud van infrastructuur. De Taskforce PPS Infrastructuur heeft twaalf infrastructuurprojecten aangewezen. Voor het eerste grote project, de Tweede Coentunnel in Amsterdam, is de aanbesteding voor een DBFM-contract (design, build, finance, maintain) gestart. Ook is – op advies van de Regieraad Bouw – een centraal loket geopend waar bedrijven eigen PPS-initiatieven kunnen indienen.

Zoals aangekondigd in de Uitvoeringsagenda wordt onderzoek gedaan naar verschillende mogelijkheden van ontvlechting (scheiding van typen verkeer), onder andere van personen- en goederenvervoer. Daarbij wordt ook – zoals de Tweede Kamer heeft gevraagd – gekeken naar doelgroepstroken voor vrachtverkeer naar Zuid- en Oost-Europa op de A12, A4 en A1. Verder worden enkele maatregelen uitgevoerd om op korte termijn de files aan te pakken. Hieronder vallen ook maatregelen die specifiek gericht zijn op het vrachtverkeer, zoals een pilot met een elektronisch antikantelsysteem en het verlengen van invoegstroken, zodat vrachtwagens op snelheid in kunnen voegen.

Actie 10: Uitvoeren en evalueren van het investeringspakket van de Nota Mobiliteit om tot een hoogwaardig infrastructuurnetwerk te komen

2. Beprijzing

Beprijzen is een efficiënt middel om de welvaart te optimaliseren. Doordat effecten van het goederenvervoer (op het milieu, de kosten van beheer en onderhoud en dergelijke)

verwerkt worden in de prijs, zullen bedrijven en consumenten een voor de maatschappij optimalere keuze maken in het gebruik van transport. Het kabinet streeft om deze redenen naar beprijzing van alle modaliteiten op termijn. In dit verband heeft het kabinet in een interdepartementaal beleidsonderzoek een eerste verkenning van gebruiksvergoedingen voor het goederenvervoer laten uitvoeren. De conclusie van dit onderzoek is dat de lange termijn welvaartseffecten van het doorberekenen van alle beheer- en onderhoudskosten naar verwachting positief zullen zijn, afhankelijk van de wijze waarop dit gebeurt. Verwacht wordt namelijk dat een aanzienlijk deel van de prijsverhoging door het buitenland wordt betaald. Daarnaast zijn er milieubaten. Het onderzoek laat ook zien dat doorberekenen van alle beheer- en onderhoudskosten forse modal shift effecten teweeg kan brengen. Het gaat dat om een verschuiving van tonnage van het spoor en de vaarwegen naar de weg.

Invoering van beprijzen moet zorgvuldig en qua tempo voor de verschillende modaliteiten goed afgestemd gebeuren. Ook is de internationale context uitermate belangrijk. Internationaal moet zoveel mogelijk dezelfde heffingssystematiek binnen iedere modaliteit worden gehanteerd om concurrentieverschillen te voorkomen.

Verschillende landen in de EU kennen een gebruiksheffing voor wegvervoer. Een bekend voorbeeld is de Duitse Maut. Het Europese Parlement is in december 2005 akkoord gegaan met de herziening van de zogenaamde Eurovignet-Richtlijn. Deze richtlijn, die bedoeld is om wildgroei in beprijzingssystematieken te voorkomen, biedt de lidstaten een kader om infrastructuurkosten door te berekenen aan vrachtwagens zwaarder dan 3,5 ton. Vanaf 2010 bestaat de verplichting om de milieuprestaties van de vrachtwagens in acht te nemen. Overigens biedt de Richtlijn ook nu al de mogelijkheid om dit te doen. Na publicatie zal de herziene Richtlijn zo snel mogelijk worden geïmplementeerd, binnen de gebruikelijke termijn van 2 jaar.

Voor het spoorvervoer bestaat sinds 1991 een richtlijn die bepaalt dat infrastructuurbeheerders gebruiksvergoedingen in rekening moeten brengen voor het gebruik van spoorinfrastructuur. De richtlijn van 2001 bepaalt dat deze vergoeding de kosten moet weerspiegelen die rechtstreeks voortvloeien uit de exploitatie van de treindienst. De gebruiksvergoedingen voor spoor lopen in de EU sterk uiteen.

Voor het beprijzen van de binnenvaart bestaat nog geen Europese richtlijn. Wel wil de Europese Commissie zo'n richtlijn gaan voorbereiden. Binnen het stroomgebied van de Rijn staat de Akte van Mannheim invoering van een gebruiksvergoeding nu in de weg.

In Nederland worden nog maar weinig kosten direct doorberekend. Het kabinet is voorstander van introductie van gebruiksvergoedingen waarin de maatschappelijke voor- en nadelen van de verschillende modaliteiten tot uitdrukking komen. Per modaliteit geldt het volgende beeld voor de mogelijkheden van beprijzen:

- Wegvervoer: de uitgangspunten van de *Nota Mobiliteit* zijn leidend (invoering van een landelijke kilometerprijs in 2012, voorafgegaan door een versnellingsprijs om een aantal knelpunten versneld te kunnen aanpakken. Het kabinet onderzoekt op welke wijze – gezien de Europese regelgeving – de versnellingsprijs kan worden vormgegeven. Daarbij zijn meerdere alternatieven denkbaar.
- Spoorvervoer: hier wordt al een gebruiksvergoeding betaald. Het streven is deze vergoeding geleidelijk te verhogen tot de kosten die rechtstreeks voortvloeien uit de exploitatie van de treindienst c.q. de gebruiksafhankelijke kosten. Medebepalend voor het tempo van invoering is het behoud van maatschappelijk waardevol

- spoorvervoer op het gemengde net en op de Betuweroute. Onder maatschappelijk waardevol spoorvervoer wordt verstaan: spoorvervoer waarvan voor Nederland de maatschappelijke baten de maatschappelijke kosten overtreffen. Binnen het (internationale) spoorvervoer zijn nog efficiencywinsten te behalen die de draagkracht van de markt zullen versterken. In verband met de vereiste beleidszekerheid wordt een geleidelijke groei meerjarig vastgelegd.
- Binnenvaart: de Akte van Mannheim staat beprijzen op de Rijnwateren vooralsnog niet toe. Tijdens de laatste bijeenkomst van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) in Basel heeft Nederland duidelijk gemaakt dat de vrijheid van scheepvaart die de akte regelt, niet moet betekenen dat beprijzing nooit mogelijk is. De discussie daarover tussen CCR-lidstaten moet daarom worden gestart. Het Kabinet is voorstander van introductie van gebruiksvergoedingen waarin de maatschappelijke kosten van de verschillende modaliteiten tot uitdrukking komen. Een gebruiksvergoeding op alleen de niet-Rijnwateren is niet goed te rechtvaardigen omdat de opbrengsten niet tegen de kosten opwegen.
 - Zeevaart/zeehavens: in alle Nederlandse zeehavens worden haventarieven bepaald en geïnd door de zeehavenbeheerders. De rol van de rijksoverheid is hierbij beperkt tot het bewaken van eventuele mededingingsaspecten. Wel wordt een haalbaarheidsonderzoek uitgevoerd naar de invoering van een 'air pollution fee'.
 - Luchtvracht: de beheerders van luchthavens in Nederland stellen zelf de tarieven vast voor het gebruik van de luchthaven door luchtvaartmaatschappijen. De rijksoverheid ziet toe op de wijze van vaststelling van deze tarieven. Daarnaast worden de kosten van geluidsisolatieprojecten doorberekend aan de gebruikers van de luchthaven. Ten aanzien van het klimaatbeleid is Nederland voorstander van de aansluiting van de luchtvaart bij het Europese Emissiehandelssysteem. Nederland staat positief tegenover het inzetten van andere marktconforme instrumenten naast emissiehandel.

In de *Nota Mobiliteit* heeft het kabinet al een standpunt ingenomen over het interdepartementaal beleidsonderzoek gebruiksvergoedingen goederenvervoer met betrekking tot het vrachtvervoer over de weg. In het bovenstaande is het kabinetsstandpunt voor gebruiksvergoedingen voor goederenvervoer over spoor en water verwoord.

Actie 11: Voortgaan met het streven naar beprijzing, onder andere conform de afspraken daarover in de Nota Mobiliteit

3. Kwaliteitsnet Goederenvervoer en stedelijke distributie

Ook regionale bereikbaarheid is van belang. Het project Kwaliteitsnet Goederenvervoer legt zich toe op een infrastructuurnetwerk voor een meer duurzaam goederenvervoer en op het stimuleren van de (regionale) economie. Omdat nationale en regionale netwerken één samenhangend geheel vormen, is samenwerking tussen de overheden noodzakelijk bij de aanpak van knelpunten. Op basis van afwijkingen tussen de bestaande en de gewenste kwaliteit van het netwerk worden aandachtspunten in beeld gebracht voor de verkeers- en vervoersplannen van verschillende overheden. Onder leiding van de regionale overheden zijn of worden verschillende kwaliteitsnetten opgesteld (drie noordelijke provincies, Incode/ta, Govera, BRU-gebied, Rotterdam, ROA-gebied). Marktpartijen zijn nauw betrokken bij het opstellen. Deze netten vormen belangrijke input voor de netwerkanalyses en het toekomstig beleid. Het ministerie van VenW heeft de ontwikkeling van de methode

om een kwaliteitsnet op te stellen mogelijk gemaakt en ondersteunt de kennisontwikkeling en kennisuitwisseling tussen de betrokken overheden.

Bedrijven en gemeenten zijn er zelf voor verantwoordelijk om hun goederenstromen in goede banen te leiden; de rijksoverheid stelt hieraan minimumprocesseisen. In stedelijk gebied is het de uitdaging efficiënter te bevoorraden en het vervoer beter af te stemmen op maatschappelijke wensen. Voor een efficiënte en veilige bevoorrading van winkelgebieden moeten genoemde partijen samenwerken op regionaal niveau, net als bij de ontwikkeling van het kwaliteitsnet. Om dit te faciliteren biedt de Commissie Stedelijke Distributie een aantal middelen die de onderlinge samenwerking en afstemming helpen vergroten.

VenW zal in samenwerking met de betrokken decentrale overheden bevorderen dat het vervoer van en naar bedrijventerreinen die zijn opgenomen in een vastgesteld kwaliteitsnet, zo efficiënt mogelijk plaats kan vinden. Het ministerie doet dit door een logistieke scan toe te passen. Deze actie maakt onderdeel uit van het programma Transportefficiënte Economie (zie ook paragraaf 3.3).

Actie 12: Afspraken maken in het programma Transportefficiënte Economie over vastgestelde kwaliteitsnetten voor optimaal vervoer

4. Alle modaliteiten benutten

Het goederenvervoersbeleid is gericht op het zo efficiënt mogelijk afwikkelen van de (groeierende) vervoersstromen in Nederland. Een goed functionerend intermodaal vervoerssysteem draagt hieraan bij. Het levert grotere flexibiliteit op en meer logistieke keuzemogelijkheden voor bedrijven. Op deze wijze bevordert intermodaal vervoer het vestigingsklimaat in Nederland. Het systeem kan alleen goed functioneren als alle vervoerswijzen (modaliteiten) op eigen kracht kunnen concurreren. Het beleid van de rijksoverheid richt zich op (1) het wegnemen van belemmeringen, (2) op kennis en innovatie, en (3) het via het ruimtelijke ordeningsbeleid beschikbaar houden van bedrijventerreinen die via spoor of vaarwegen kunnen worden ontsloten. De keuze voor deze 'modal shift nieuwe stijl' sluit aan bij gedachten die op dit moment in Brussel leven over het programma Marco Polo. Daarbij gaat men ook steeds meer uit van het naast elkaar benutten van modaliteiten op hun sterke punten ('co-modality') in plaats van prioriteit te geven aan bepaalde modaliteiten ('modal shift').

Bij het spoorvervoer gaat het er vooral om belemmeringen weg te nemen. Met de Betuweroute heeft het spoorvervoer een belangrijke impuls gekregen. Nederland werkt in multilateraal verband hard aan de ontwikkeling van internationale spoorcorridors (Rotterdam-Genua en Rotterdam-Lyon) die cruciaal zijn voor de toekomst van het spoorvervoer. Dit vergt internationale samenwerking van douane instanties, toezichthouders, infrastructuurbeheerders en spoorvervoerders. Ook bij de short sea-sector gaat het hoofdzakelijk om het wegnemen van administratieve belemmeringen.

Via innovatie kan de overslag tussen modaliteiten efficiënter en goedkoper worden. Deze kosten zijn nu vaak de belangrijkste hinderpaal om van andere vervoerswijzen dan de weg gebruik te maken. Verlaging van overslagkosten is één van de onderwerpen in de innovatieprogramma's voor de binnenvaart en voor duurzame zeehavens. Vernieuwende projecten die een efficiëntere benutting opleveren van transportmiddelen en/of

infrastructuur kunnen eveneens ondersteund worden door innovatiefondsen voor binnenvaart en zeevaart (zie kaders).

Innovatiefonds binnenvaart

Voor de binnenvaart is bij de begrotingsbehandeling van VenW voor 2006 10 miljoen euro gereserveerd om innovaties in de binnenvaart te stimuleren. Voor een deel zal dit fonds worden besteed aan maatregelen voor een gunstiger ondernemings- en innovatieklimaat, zoals versterking van de kennisinfrastructuur en de verspreiding van kennis. Voor een ander deel wordt het fonds gericht op het uitlokken van ideeën en projecten die kunnen leiden tot vermindering van de overslagkosten, vermindering van emissies en verbetering van de security en de veiligheid (vooral van het vervoer van gevaarlijke stoffen). Momenteel wordt onderzocht welke innovatiebehoeften in de markt leven, welke kansrijke ideeën op nader onderzoek wachten en welke (financiële) instrumenten het beste door de overheid kunnen worden ingezet om de oplossing een stapje dichterbij te brengen. VenW zal daarbij zo veel mogelijk gebruik maken van de innovatiekennis en ervaring die bij het ministerie van EZ aanwezig is.

Innovatiefonds zeevaart

Voor innovatie in de zeescheepvaart is een subsidieregeling opgesteld. Deze regeling ligt in Brussel voor de finale goedkeuring en wordt dit jaar waarschijnlijk van kracht. De regeling heeft tot doel innovatie op het terrein van milieu, veiligheid en logistiek in de zeescheepvaart te stimuleren. Ook is ruimte voor projecten op het terrein van organisatorische vernieuwing. Het is een laagdrempelige regeling, waarvan vooral het midden- en kleinbedrijf kan profiteren. Het is bijvoorbeeld mogelijk de gevraagde co-financiering in uren en niet 'out of pocket' te voldoen. Bij de uitvoering van deze regeling is een college van deskundigen uit het bedrijfsleven, de zogenaamde Maritime Innovation Board, verantwoordelijk voor het formuleren van de juiste innovatievragen en voor het bewaken van de samenhang tussen de projecten.

De regionale overheden spelen in het ruimtelijke ordeningsbeleid een essentiële voorwaardenscheppende rol. Zij zijn bevoegd om locaties de bestemming te geven (of te laten houden) van bedrijventerrein en/of overslagpunt dat geschikt is voor ontsluiting via meerdere modaliteiten. Dan wordt vervoer per spoor en binnenvaart tot in de haarkvaten mogelijk en concurrerend. Dit is ter beoordeling van de regionale overheden. Daarnaast kan aan de orde komen bestaande, maar in onbruik geraakte, fijnmazige ontsluitingen (spooransluitingen, binnenhavens) nieuw leven in te blazen. Het initiatief daartoe ligt primair bij de betrokken bedrijven, die expliciet moeten aangegeven dat concrete behoefte bestaat aan vervoer per spoor en/of over water vanaf de bestaande gereactiveerde ontsluiting.

Het is goed bij dit alles voor ogen te houden dat de mogelijkheden om lading van de ene naar de andere modaliteit te verschuiven niet bijzonder groot zijn. De verschillende vervoerswijzen bedienen namelijk voor een belangrijk deel andere marktsegmenten. Geforceerde overstap (modal shift) is daardoor weinig effectief. TNO is gevraagd het realistische potentieel van modal shift te verkennen binnen bovengenoemde kaders en met behulp van bovenstaande instrumenten, rekening houdend met Europese ontwikkelingen en beleid en redenerend vanuit een ketenbenadering. Dit onderzoek wordt medio 2006 afgerond.

Actie 13: Bevorderen van efficiënt gebruik van alle modaliteiten door onderzoek naar mogelijkheden van modal shift, wegnemen van administratieve belemmeringen, innovatie om overslagkosten te besparen en ruimtelijk beleid voor behoud van multimodaal ontsloten bedrijventerreinen

5. Slagvaardige luchtvracht

De overheid heeft verschillende initiatieven genomen om de luchtvrachtsector een volwaardige rol te laten spelen in logistieke netwerken en SCM. Het kabinet wil met het stroomlijnen van overheidsinterventies in de luchtvracht bijdragen aan de concurrentiepositie van de Nederlandse luchtvrachtsector. Meer samenwerking en coördinatie van toezichthouders op Schiphol moet efficiencywinst opleveren. Een gezamenlijke en geïntegreerde aanpak van beveiliging en publieke veiligheid moet zorgen voor een adequate en kosteneffectieve toepassing van regelgeving. Ook wordt geprobeerd de luchtvrachtsector aan te sluiten op de Overheidscommunity Goederenvervoer (gestroomlijnd elektronisch berichtenverkeer met handhavingsorganisaties). Een luchtvrachtcoördinator bij VenW zorgt voor een tijdige signalering en agendering van problemen.

Verder streeft de rijksoverheid naar harmonisatie van regelgeving binnen de Europese Unie en bewaakt ze het level playing field. Een jaarlijkse benchmark beziet de ontwikkeling van luchthavengelden en overheidsheffingen ten opzichte van andere luchthavens in Noordwest-Europa. Ook bewaakt de rijksoverheid de kostenontwikkeling van security-maatregelen en ondersteunt ze de luchtvrachtsector in haar luchtvaartpolitieke beleid. Daar waar luchtvaartmaatschappijen (uitbreiding van) rechten in luchtvaartovereenkomsten nodig hebben, zal het Rijk zich hiervoor inzetten. Groeimarkten in Zuidoost-Azië (China, Japan, Zuid-Korea en India) hebben daarbij prioriteit.

Overigens zal de luchtvrachtsector ook onderhevig zijn aan maatregelen die het gebruik van stillere vliegtuigen en vliegen op minder overlast gevende momenten stimuleren. Het initiatief daarvoor ligt bij de luchthaven Schiphol en de desbetreffende luchtvaartmaatschappijen.

Actie 14: Stroomlijnen van overheidsinterventies in de luchtvrachtsector en luchtvaartpolitiek ook richten op luchtvrachtbehoeften¹⁰

3.3 Compact, slim, schoon en veilig vervoer bevorderen

Hiervoor hebben we de strategische acties beschreven om het maatschappelijk rendement van goederenvervoer te verhogen en de kwaliteit van de infrastructuur in stand te houden. Hieronder gaan we in op het beperken van de lasten. Dat biedt bovendien een kans om transport slimmer en efficiënter te organiseren en in te richten en daarmee dus de SCM-ambitie waar te maken.

¹⁰ Zie actie 6 voor activiteiten in kader van Stroomlijnen Overheidsinterventies Zeehavens/zeeverracht.

1. Milieu: compact, slim en schoon

De maatschappij vraagt om schoner en zuiniger transport vanuit oogpunt van volksgezondheid, klimaatverandering en leefomgeving. Nationale en internationale regelgeving is daarop gericht. Een steeds groter deel van de regelgeving is Europees. Dit is ook het meest effectief en het minst verstorend. Binnen Nederland trekken de ministeries van VenW en VROM gezamenlijk op om de gestelde milieudoelen te halen, al zijn ze in de uitwerking voor verschillende aspecten verantwoordelijk. Er moet onderscheid worden gemaakt tussen de milieudoelen op korte en die op langere termijn. Op korte termijn is de grootste uitdaging de lokale luchtkwaliteit (met name fijn stof en NO₂) te verbeteren. Op iets langere termijn gaat het ook om minder CO₂-uitstoot.

Nederland voldoet lokaal niet aan de Europese grenswaarden voor fijn stof en dreigt ook voor NO₂ de grenswaarden niet te halen. De rijksoverheid zet op dit moment alles op alles om dit probleem aan te pakken, samen met de decentrale overheden en het bedrijfsleven. Over de integrale aanpak van de luchtkwaliteit door het kabinet is de Kamer op 20 september 2005 uitvoerig geïnformeerd (Tweede Kamer 30 175, nr. 10) en in daaropvolgende brieven en overleggen. Nederland zet vooral in op aanpassing in wet- en regelgeving, op het treffen van generieke en locatiespecifieke maatregelen en op beïnvloeding in Brussel (nieuwe richtlijn en bronmaatregelen). Inmiddels is het wetsvoorstel Luchtkwaliteitseisen op 15 maart 2006 ingediend bij de Tweede Kamer.

Om het leefklimaat te verbeteren wil Nederland hogere eisen stellen aan de milieuprestaties van alle vervoerswijzen, bij voorkeur via de meest effectieve manier: bronbeleid (bijvoorbeeld schonere en zuinigere motoren). Internationale normstelling heeft de voorkeur, want dat tast de concurrentiepositie niet aan. Uitgangspunt is verder dat de aanpak kosteneffectief moet zijn. Een groot aantal maatregelen is in gang gezet (zie kader). Het vervoer wordt door deze maatregelen per tonkilometer steeds schoner en zuiniger. Dit effect wordt gedeeltelijk teniet gedaan door een toename van het vervoer.

Voorbeelden van maatregelen om de emissies in de vervoerssector te verminderen

- VenW en VROM werken samen met de wegvervoersector aan vervroegde aanschaf van schonere vrachtauto's en het installeren van roetfilters bij bestaand materieel. In dit verband hebben VROM en VenW op 24 maart een convenant afgesloten met tien grote steden en het bedrijfsleven over schone vrachtauto's en milieuzonering in binnensteden. Ook loopt een pilot-project met langere en zwaardere vrachtauto's.
- Het kabinet spant zich in om de luchtmissies van zeeschepen terug te dringen en zet zich daartoe in de International Maritime Organization (IMO) actief in voor een forse aanscherping van de emissienormen. Bovendien wil het kabinet schepen milieuvriendelijk slopen en de ballastwaterproblematiek oplossen. Daarnaast stimuleert het Rijk de havens om havenaanloopkosten te rekenen die gedifferentieerd zijn naar de milieuprestaties van de schepen. Op een aantal plaatsen in de Rotterdamse haven wordt inmiddels walstroom aangeboden aan binnenvaartschepen. Daarnaast is walstroom een optie voor terminals waar steeds dezelfde typen schepen komen, zoals ferryterminals, roll on roll off-terminals en cruiseterminals. In de havens van Rotterdam en IJmuiden starten pilots.
- Ook in de binnenvaart worden maatregelen genomen zoals aanscherping van de normen voor gasolie (Richtlijn 97/68/EG) en motoren (Richtlijn 99/32/EG), stimulering van schone motoren via een retrofit-regeling en van energiebesparing door aanpassing van het vaargedrag (het 'nieuwe varen').

Nederland heeft te maken met de CO₂-problematiek. Dit probleem hangt rechtstreeks samen met het verbruik van fossiele brandstoffen. VROM heeft de Tweede Kamer half maart een brief gestuurd over het beleid ten aanzien van de inzet van biobrandstoffen voor het wegverkeer (Tweede Kamer, 2005-2006, 25946, nr. 13). Vanaf 2007 zijn leveranciers van benzine en diesel voor het wegverkeer verplicht 2% van hun afzet in Nederland in te vullen met biobrandstoffen.

Energiebesparing is ook een belangrijk instrument om de uitstoot van CO₂ te beperken. In het *Energierapport 2005* wordt een energiebesparingsdoelstelling aangekondigd die uiteindelijk oploopt tot 1,5 procent per jaar. Transport (personen en goederen) wordt daarbij genoemd als een sector waar nog veel bespaard kan worden. Binnen VenW wordt dit nu uitgewerkt in een Beleidskader en een Innovatieprogramma Energie en Klimaat. De Raad voor Verkeer en Waterstaat en de VROM-raad worden nog gevraagd advies uit te brengen over de mogelijkheden van energiebesparing en CO₂-reductie in transport.

Essentieel is dat acties in de goederenvervoersectoren de meeste kans van slagen hebben als ze aansluiten bij bedrijfsdoelstellingen. Door energiebesparing centraal te stellen wordt dat bereikt. Energiebesparing beperkt immers de kosten voor de bedrijven en zorgt bovendien – hoewel voor een structurele aanpak van de klimaatproblematiek méér nodig is – voor maatschappelijk gewenste lagere uitstoot van schadelijke stoffen. VenW draagt aan dit beleid bij door een programma Transportefficiënte Economie te starten. Ook de genoemde innovatiefondsen besteden aandacht aan energiebesparing en emissiereductie.

Het programma Transportefficiënte Economie – zelfde productie met minder brandstof

In het programma Transportefficiënte Economie (TeE) wordt de centrale doelstelling van energiebesparing uitgewerkt in drie subdoelen: minder kilo's en kubieke meters vervoeren (transportbesparing), minder kilometers maken (logistieke efficiëntie) en minder liters brandstof gebruiken (energie-efficiëntie). In het programma TeE worden vier invalshoeken uitgewerkt:

- *Agenderen*: samen met het bedrijfsleven wordt een gedeelde toekomstvisie opgesteld
- *Innovatie*: efficiëntie door nieuwe technieken en slimme oplossingen
- *Samenwerking*: bevorderen van logistieke samenwerking tussen verladings- en vervoerders
- *Belemmeringen wegnemen*: opsporen en wegnemen van regelgeving die leidt tot onnodig transport

Het programma is vraaggeoriënteerd (sluit aan bij de drijfveren van de bedrijven) en wordt samen met bedrijfsleven, Stichting Natuur en Milieu en enkele departementen opgesteld en uitgevoerd. Er wordt nauw samen gewerkt met het Platform Agrologistiek en het Platform Duurzame Mobiliteit.

Voor de zeehavens wordt een programmatische aanpak van innovatie ontwikkeld om de zeehavens schoner en efficiënter te maken. Het programma zal zich onder meer richten op schone en efficiënte technologische oplossingen voor overslagprocessen. Daarnaast kan gedacht worden aan vernieuwingen in informatie- en communicatietechnologie en informatiemanagement, verkeersmanagementsystemen en het aanbieden van walstroom voor short sea-shipping en ferry's. In overleg met de partijen in de Nationale Havenraad zal het programma verder worden uitgewerkt. Als eerste stap organiseert het ministerie van VenW rond de zomer twee bijeenkomsten met vertegenwoordigers van havenbedrijven, het havenbedrijfsleven en wetenschappelijke instellingen om na te gaan om welk type projecten het hierbij gaat en welke financieringsconstructie het meest voor de hand ligt. De markt zal zelf voorstellen moeten ontwikkelen voor projecten. Duurzame zeevaart wordt bevorderd met onder andere het innovatiefonds zeevaart.

Actie 15: Bevorderen van energiebesparing in het goederenvervoer door onder meer het programma Transportefficiënte Economie en de innovatiefondsen binnenvaart en zeevaart

2. Veilig goederenvervoer

Het kabinet wil de veiligheid permanent verbeteren. De WLO-studie lijkt aan te geven dat de kabinetsdoelen op het gebied van verkeersveiligheid haalbaar zijn. Volledig veilig goederenvervoer is echter een utopie. Goede rampenbestrijding en voorlichting over onvermijdelijke risico's en over wat te doen als er zich een ernstig ongeval zou voordoen, blijven daarom de aandacht vragen.

De rijksoverheid zorgt ervoor dat het vervoerssysteem (infrastructuur en voertuig) zo veilig mogelijk is. Daartoe stelt ze regels over het vervoermiddel en zijn bemensing, de lading en het verkeer en over de veiligheid van infrastructuur die ze laat aanleggen en onderhouden. Verder ziet het Rijk erop toe dat de spelers zich houden aan de regels. Het Rijk wil doelgerichter en efficiënter handhaven.

Het kabinet wil om de verkeersveiligheid te bevorderen meer gebruik gaan maken van andere instrumenten dan regelgeving. Bij het ontwikkelen van nieuwe technologie om de veiligheid te vergroten zal de rijksoverheid een helpende hand bieden. Ze zal dat doen in de vorm van medefinanciering van onderzoeken (vooral in Europees verband), onder andere op het gebied van informatie- en communicatietechnologie en voertuigtechnologie. Daarnaast zal het kabinet de invoering van zogenaamde veiligheidszorgsystemen bij bedrijven krachtig stimuleren. Het draait bij dergelijke systemen om het centraal melden en gezamenlijk leren van incidenten.

Positieve beïnvloeding van het gedrag van degenen die veiligheid dagelijks in de praktijk moeten brengen – chauffeurs, machinisten en bemanningsleden – zal nog meer aandacht krijgen. Hierbij staat voorop dat bedrijven die vervoeren of laten vervoeren hun eigen verantwoordelijkheid nemen.

In de *Nota vervoer gevaarlijke stoffen* is aangegeven dat er spanning bestaat tussen de veiligheid en de belangen van –ruimtelijke ontwikkelingen vervoer. Het kabinet streeft naar de invoering van een basisnet voor gevaarlijke stoffen, in overleg met betrokken partijen. Dit basisnet bundelt het vervoer van gevaarlijke stoffen op hoofdroutes. Rond deze hoofdroutes komen zones met strikt gereguleerde bouwactiviteiten. Hierdoor kan het aantal knelpunten met andere ruimtelijke bestemmingen in 2020 aanzienlijk afnemen. Om een goed beeld te krijgen van het gebruik van de infrastructuur voor het transport van gevaarlijke stoffen wordt een meld- en volgsysteem ontwikkeld. Met dit systeem kan op ieder moment inzicht worden verkregen in aard, omvang en locatie van de vervoerde gevaarlijke stoffen. Deze kennis is bovendien van groot belang om snel en adequaat te kunnen handelen in het geval van een calamiteit.

Actie 16: Doorzetten van acties gericht op het verbeteren van de veiligheid van het goederenvervoer

3.4 Uitwerking visie naar modaliteiten

In het voorgaande hebben we de strategische acties beschreven om de logistieke concurrentiekracht te versterken. De ambitie en de acties zullen nog nader moeten worden uitgewerkt per modaliteit.

In het recente verleden zijn al visies ontwikkeld op de zeehavens (in de *Nota Zeehavens*), het spoorvervoer (in de EISR-studie) en de luchtvracht (als onderdeel van het *Kabinetsstandpunt Schiphol*). De visie uit deze brief moet dus nog uitgewerkt worden voor de zeevaart, de binnenvaart, het wegvervoer en buisleidingen. Kernvraag bij deze visies zal zijn hoe het beleid in de desbetreffende vervoersmarkten moet worden vormgegeven om zoveel mogelijk bij te dragen aan de in hoofdstuk 2 beschreven ambitie.

Actie 17: Uitwerken van visies voor zeevaart, binnenvaart, wegvervoer en buisleidingen

Inzet op alle overheidsniveaus

De ambitie van deze brief vereist inzet op verschillende overheidsniveaus. De prioriteit hierbij is: (1) mondiaal en/of Europees niveau, (2) nationaal niveau, (3) lokaal niveau.

Goederenvervoer en logistiek zijn steeds internationalere sectoren. Daarom zijn de Europese en – in geval van zee- en luchtvracht – de mondiale context heel belangrijk. Alles wat Nederland doet, moet getoetst worden aan de beleidsontwikkeling in Europa en in mondiale gremia als de IMO en de ICAO. Daarbij moet Nederland veel en vroegtijdig interveniëren om de beleidsvorming in ons voordeel te kunnen beïnvloeden. Beginsel hierbij is dat Nederland aandringt op beperkte, maar effectieve regelgeving en op een level playing field voor de vervoerssectoren.

De keuze die in deze brief wordt gemaakt voor verhoging van het maatschappelijk rendement van goederenvervoer en logistiek via innovatie, sluit goed aan bij de Lissabon-strategie van de EU en de evaluatie en herziening van het Witboek Transport. Bovendien is met deze brief het juiste moment gekozen om ons te richten op logistiek en supply chains gezien de prioriteit die het komende Finse en Duitse voorzitterschap hieraan willen geven. Vanaf 1 juli 2006 domineert logistiek op de Finse agenda. Finland heeft logistiek uitgekozen als hoofdonderwerp van het Europees transportbeleid, omdat een sterk logistiek netwerk het Europese bedrijfsleven en de Europese industrie ondersteunt en hiermee de Europese concurrentiekracht versterkt.

Het beleid uit deze brief en uit de *Nota Mobiliteit* kan alleen slagen wanneer de binnenlandse overheden zich volop inzetten en samenwerken. Van de decentrale overheden (gemeenten, provincies en kaderwetgebieden) wordt verwacht dat zij hun mogelijkheden benutten om bij te dragen aan de drie strategische doelen uit deze brief.

4. Financiële paragraaf

Een deel van de acties uit deze beleidsbrief is al in gang gezet. Voor deze acties bestaat dekking in de VenW-begroting, voorzover het VenW-acties betreft en geen acties van het bedrijfsleven of andere departementen. Een aantal acties is nieuw:

- Actie 1 Rondetafelproces: realisatie van de ambitie uit deze brief vergt betrokkenheid van producerende en dienstverlenende bedrijven, vervoerders, kennisinstellingen, andere overheden en maatschappelijke organisaties. VenW nodigt deze partijen uit voor een rondetafelproces. De gesprekken gaan dit najaar van start. Er worden ook grensoverschrijdende gesprekken georganiseerd.
- Actie 2 Interdepartementaal SCM Interventieteam: dit team neemt drempels weg en vervult een aanjagende rol bij het stimuleren van de beperking van administratieve lasten, innovatie, de aansluiting van het onderwijs op de arbeidsmarkt, de fiscaliteit, en de afstemming van het ruimtelijke ordeningsbeleid tussen diverse overheden.
- Actie 3 Programmabureau ter ondersteuning van het bedrijfsleven en de kennisinstellingen bij het ontwikkelen van partnerships rond bepaalde expertisethema's: deze partnerships zijn een voorbereiding op de kwalificatie voor de status van sleutelgebied voor SCM, een marktgedreven kennisinstituut met internationale uitstraling, en een SCM-innovatieprogramma bij EZ.

In de uitwerking van deze acties zal duidelijk worden hoeveel extra kosten de nieuwe maatregelen met zich meebrengen. De budgettaire dekking zal binnen de VenW-begroting worden gezocht, voor zover het acties zijn waarvoor VenW verantwoordelijk is, en niet bij het bedrijfsleven of andere departementen en overheden.

Afkortingen en begrippen

AWT – Adviesraad voor het Wetenschaps- en Technologiebeleid
Bronbeleid – emissiebestrijding en verbetering van de veiligheid bij de bron, in dit geval het vervoermiddel
BRU – Bestuur Regio Utrecht
Cabotage – binnenlands vervoer door een buitenlandse vervoerder
CCR – Centrale Commissie voor de Rijnvaart
CPB – Centraal Planbureau
EASA – European Aviation Safety Agency
EISR – Economische Impact Studie Railgoederenvervoer
EMSA – European Maritime Safety Agency
Euro-NCAP-sterrenstelsel – etiketteringssysteem voor de veiligheid van auto's
Govera – GOederenVERvoer RAndstad
ICAO – International Civil Aviation Organization
ICT – informatie- en communicatietechnologie
IMO – International Maritime Organization
Incodelta – samenwerking voor duurzaam en efficiënt goederenvervoer in Zuid-Nederland
Level playing field – internationaal gelijke marktcondities
MNP – Milieu- en Natuurplanbureau
NEA – kennisinstituut op het gebied van verkeer, vervoer, logistiek en infrastructuur
PPS – publiek-private samenwerking
ROA – Regionaal Orgaan Amsterdam
RPB – Ruimtelijk Planbureau
SCM – supply chain management
Transumo – kennisconsortium voor transitie naar duurzame mobiliteit TRANSition SUsustainable MObility
WLO – scenariostudie Welvaart en Leefomgeving
WRR – Wetenschappelijke Raad voor het Regeringsbeleid