

Rapport Outline Beleidsbrief “Logistiek en Supply Chains”

Datum behandeling OVW¹: 8 mei 2006

Kenmerk: OVW-2006-366

Aanleiding

Bij de behandeling van de Begroting van Verkeer en Waterstaat 2006 heeft de minister toegezegd ernaar te streven de Tweede Kamer vóór de zomer van 2006 een strategische visie over de toekomst van het goederenvervoer te sturen, als specificatie van de kaders zoals uitgezet in de Nota Mobiliteit. Het ministerie van Verkeer en Waterstaat (VenW) heeft het Overlegorgaan Goederenvervoer (OGV) in februari 2006 tijdens een brainstormsessie gevraagd input te leveren voor de opzet van de beleidsbrief. Vervolgens is het OGV verzocht advies te geven over de hoofdlijnen (*outline*) van de beleidsbrief “*Logistiek en Supply Chains*”. Het OGV heeft op 3 mei 2006 de *outline* besproken in een themabijeenkomst met een breed deelnemersveld. Dit rapport bevat de resultaten van het overleg tijdens deze bijeenkomst.

Advies op hoofdlijnen

Het OGV is positief over de gekozen uitgangspunten en hoofdlijnen van de beleidsbrief, en ziet deze als een goede basis voor verdere uitwerking van het toekomstige goederenvervoerbeleid in Nederland. Het OGV onderschrijft de verwachting van het ministerie dat het goederenvervoer zal blijven groeien, en de visie dat dit een noodzakelijke voorwaarde is voor algehele ontwikkeling van de Nederlandse economie.

- Het OGV constateert daarbij dat het goederenvervoer in de samenleving vaak een negatief imago heeft, dat geen recht doet aan haar feitelijke prestaties en het maatschappelijk belang dat zij vertegenwoordigt.
- Nederland moet daarom een antwoord vinden op de vraag hoe de samenleving kan profiteren van deze groei, terwijl tegelijkertijd voldaan wordt aan belangrijke randvoorwaarden op het gebied van milieu, veiligheid, leefbaarheid en bereikbaarheid. Het beleidsmatige kader waarbinnen dit antwoord gevonden moet worden, wordt gevormd door de Nota Mobiliteit, de Nota Ruimte en de nota “Pieken in de Delta” (ministerie van Economische Zaken). De aansluiting op dit beleidskader zou in de beleidsbrief explicieter duidelijker gemaakt moeten worden.
- Nederland heeft volgens het OGV “goud in handen” met de natuurlijke ligging als poort naar Europa, een goede infrastructuur en een gezonde

De volgende organisaties waren aanwezig bij het overleg: ACN, Belangenvereniging Rail Goederenvervoer, Deltalinqs, EVO, FENEX, Havenbedrijf Rotterdam, MKB-Nederland, KVN, Milieudefensie, Ministerie van LNV, Nederland Distributieland, Nederlandse Loodscoöperatie, ONS-CBOB, ORAM, Stichting Natuur & Milieu, TLN, VITB, VNO-NCW. In dit rapport is eveneens een gezamenlijke reactie van de Logistieke Alliantie verwerkt. Deelnemers aan de Logistieke Alliantie zijn: ACN, BRG, CBRB, Deltalinqs, EVO, FENEX, KNV, NDL, ORAM, TLN, en VNC.

uitgangspositie voor de sector van transport en logistiek. Om ook in de toekomst als logistieke natie te kunnen blijven concurreren met omliggende landen is een extra gezamenlijke inspanning noodzakelijk van overheid, bedrijfsleven en kenniswereld.

- Het voorgestelde "transitiemodel" naar een krachtiger positie in *Supply Chain Management (SCM)* is een goede keuze ter versterking van de huidige en vooral toekomstige concurrentiekracht van de Nederlandse goederenvervoersector en de Nederlandse economie. Naast het bestaande goederenvervoer en de logistiek – die onontbeerlijk blijven – moeten de inspanningen gericht zijn op het produceren van steeds meer diensten met een hoge toegevoegde waarde in *supply chains*. Een efficiënte transportsector en een goede infrastructuur blijven bij de ontwikkeling van diensten naar dit model noodzakelijk, als fundament voor deze ketens.
- Gegeven de bovenstaande punten zou de brief een evenwichtige benadering moeten voorstaan van economie en ecologie, waarbij onder meer de vraag aan de orde kan komen welke bijdrage de transitie naar SCM kan leveren aan het behalen van de milieudoelstellingen en een beter imago voor de sector.

Hieronder wordt een nadere reactie gegeven op de analyse, ambitie, strategie en actieplan zoals verwoord in de opzet van de beleidsbrief.

Nadere reactie op onderdelen

1. Analyse

De deelnemers onderschrijven in grote lijnen de analyse zoals gemaakt door het ministerie in de *outline* van de beleidsbrief. Op een aantal punten heeft het OGV aanvullingen of relativeringen op het geschetste beeld, die hieronder staan vermeld.

Belang en beeldvorming van de goederenvervoersector

Het belang van de goederenvervoersector voor de (indirecte) werkgelegenheid mag in de beleidsbrief duidelijker naar voren komen. Ter ondersteuning van het betoog zou dit onderbouwd moeten worden met cijfers over transport, logistiek en toeleverende sectoren.

In de beleidsbrief zou meer nadruk gelegd mogen worden op de indirecte baten, die een sterke sector goederenvervoer en logistiek hebben voor de nationale en internationale concurrentiepositie van andere sectoren, bijvoorbeeld de agrarische sector en de chemie. Bovendien is logistieke efficiency essentieel voor de verbetering van leefbaarheid en bereikbaarheid. Een efficiënte binnenlandse distributie is tenslotte ook van groot belang voor zowel bedrijven als consumenten.

Het OGV ziet ook de mogelijkheid om een koppeling te maken tussen imagoverbetering, gebruik van SCM en innovatiebeleid van het kabinet. Het is overigens niet aan te bevelen om – zoals in de *outline* staat – goederenvervoer voor te stellen als een *commodity* die mogelijk gratis wordt in de toekomst.

Internationale concurrentiepositie

Het OGV wil het beeld dat de beleidsbrief oproept over de huidige prestaties op het vlak van ketenlogistiek graag relativeren. Nederland is al een sterke speler als organisator van internationale logistieke stromen; dit zou sterker naar voren moeten komen. Het geschetste beeld van logistieke dienstverleners is te pessimistisch; er zijn meer bedrijven actief dan verondersteld, zij hebben meer invloed op de keten dan beschreven, en deze bedrijven zijn ook innovatiever ingesteld dan geschetst (vaak in samenwerking met hun klanten).

Vanzelfsprekend mag Nederland vanuit deze positie niet de ogen sluiten voor de globale ontwikkelingen in goederenstromen en logistieke concepten.

Positie verlader

De *outline* is sterk gericht op de transport-/logistieke sector, maar door alleen deze sector te versterken zal het niet zo zijn dat automatisch de logistiek als totaal wordt verbeterd. De positie van de verlader moet echter niet onderschat worden: deze is de "ladingbezitter" en degene die het mogelijk maakt dat er economische activiteiten plaatsvinden. Het gaat erom om tot de kern door te dringen van het efficiënter en effectiever inrichten van logistieke activiteiten. Hierdoor wordt het totale bedrijfsleven in Nederland en internationaal concurrerender en zal hierdoor nieuwe activiteiten en bedrijven kunnen aantrekken. Voor het verladend bedrijfsleven is SCM hiertoe slechts een hulpmiddel.

Kansen en bedreigingen

Er zou in de analyse meer aandacht moeten komen voor de specifieke kansen en bedreigingen voor de afzonderlijke modaliteiten. Prioriteitstelling en keuzes kunnen dan duidelijker gemaakt worden, waarbij gebruik gemaakt wordt van de sterke punten van de afzonderlijke modaliteiten. Daarnaast mag de beleidsbrief niet onvermeld laten dat het voldoen aan de eisen van ketenintegriteit (security) voordelen en faciliteiten biedt voor verladers, vervoerders en logistieke dienstverleners.

Vestigingsbeleid

Het fiscale klimaat is een belangrijke factor in het vestigingsbeleid voor internationale ondernemingen; dit komt nu niet voldoende naar voren in de *outline*. De rijksoverheid zou ook een (verdere) vermindering van administratieve

lasten en regelgeving moeten realiseren, ter verbetering van het vestigingsklimaat. Ook medeoverheden hebben mogelijkheden om het vestigingsbeleid positief te beïnvloeden, onder andere op het gebied van regionale bereikbaarheid en ruimtelijke ordening (bedrijventerreinen).

2. Visie en ambitie

Het OGV vindt dat het hoofdstuk visie en ambitie goede elementen bevatten, die verder uitgewerkt moeten worden. Een aantal punten zou de beleidsbrief meer ambitie moeten uitstralen, terwijl de focus op bepaalde doelen duidelijker moet neergezet.

EU beleid

Het OGV is van mening dat Nederland zijn eigen belangen binnen de EU sterker naar voren moet brengen. Het EU beleid is cruciaal voor het goederenvervoerbeleid en de rol van de Nederlandse overheid mag in de beleidsbrief op dit punt meer ambitie uitstralen. Als ingezet wordt op het afdwingen van milieu en innovatie door middel van regelgeving, dan moet dit op Europees niveau gebeuren, om het *level playing field* niet te verstoren.

Relatieve concurrentiepositie

Het nastreven van excellentie op het gebied van SCM is volgens het OGV geen "absolute" doelstelling. Nederland moet zich richten op de "relevante concurrentie". Dit zijn, onder meer om geografische redenen, vooral onze directe buurlanden Duitsland, België en Frankrijk. Een focus op de concurrentie met deze landen in de hogere marktsegmenten – zoals logistieke dienstverlening en SCM – lijkt het meest zinvol. Dit omdat concurrentie met nieuw toetredende EU landen (met lage lonen), op het gebied van (internationale) transportdiensten zonder extra toegevoegde waarde diensten minder kansrijk lijkt.

3. Strategie

Onderbouwing keuze SCM

Het OGV onderschrijft de gekozen strategie om in te zetten op de versterking van *supply chain management*, maar is van mening dat de onderbouwing van de sleutelpositie ervan in het (innovatie)beleid sterker moet worden neergezet. Het ontwikkelen van SCM-competenties is geen doel op zichzelf, maar een middel in een transitieproces naar een sterkere positie in de toekomst. Om de omschakeling naar SCM tot een succes te maken is een gezamenlijke inspanning van overheid, bedrijfsleven en kenniswereld nodig. Het Nederlandse beleid zou zich moeten richten op versterking van competenties die nodig zijn voor het organiseren van SCM. Dit omvat ook een actieve regiefunctie van de Nederlandse overheid om de Nederlandse capaciteiten in SCM internationaal onder de aandacht te brengen.

Infrastructuur

Een goede infrastructuur is en blijft essentieel om de verwachte groei van transportstromen te kunnen blijven afhandelen. De strategie om de investeringen in weginfrastructuur te richten op knelpunten op economisch belangrijke routes verdient het voortgezet worden. Ook het vasthouden en uitbouwen van de positie van mainports moet in het beleid verankerd blijven.

Tegelijkertijd moeten behoefte, mogelijkheden dan wel noodzaak worden onderzocht om de "haarvaten" van netwerken voor spoor en binnenvaart beter te benutten; waar nodig zou de overheid hierin ook moeten investeren. Het bi- en trimodaal ontsluiten van bedrijventerreinen en logistieke knooppunten maakt een optimale benutting van de vervoermiddelen mogelijk, hetgeen de concurrentiekracht van supplychains vergroot.



Perspectief transportstromen

Het OGV is van mening dat innovatie voor alle transportstromen van belang is. In de *outline* ligt nu de nadruk met name op binnenvaart en zeevaart, terwijl ook het spoor en wegvervoer (bijvoorbeeld lange en zware vrachtwagencombinaties) aandacht verdienen. Individuele deelnemers zijn graag bereid met VenW de innovatiemogelijkheden per modaliteit nader te bespreken. Dit laatste kan er toe bijdragen een afgewogen, integraal innovatiebeleid te voeren, waarbij niet bepaalde modaliteiten bovenmatig belast worden.

Modal shift nieuwe stijl

Het is niet duidelijk wat in de *outline* bedoeld wordt met “modal shift nieuwe stijl”. De benaming suggereert dat hiermee een actieve verschuiving van goederenstromen wordt bedoeld, terwijl de summier beschrijving aangeeft dat het beleid zich vooral richt op verbetering van de randvoorwaarden van met name de zeevaart en binnenvaart. Het is juist dat de overheid zich vooral op verbetering van randvoorwaarden en scheppen van een *level playing field* moet richten. De benaming “modal shift” kan echter tot misverstanden leiden.

Regiefunctie Verkeer en Waterstaat

Afstemming en samenwerking tussen alle overheidslagen is cruciaal voor het slagen van de strategie; VenW heeft op dit punt een regiefunctie te vervullen, zowel ten opzichte van andere departementen als medeoverheden. Het onderdeel in de beleidsbrief over de beleidsmogelijkheden van medeoverheden moet in dit verband meer het belang van afstemming en samenwerking benadrukken, opdat de inspanningen van de diverse overheden elkaar aanvullen en versterken. VenW zou in aanvulling hierop een coördinator moeten benoemen, die als aanspreekpunt fungeert voor het logistieke en verladende bedrijfsleven en de kenniswereld.

Overheden kunnen zelf zorgdragen voor vermindering van inspectie- en administratieve lastendruk, verbetering van de douanefaciliteiten etc. In lijn met de aanbevelingen van het rapport van de Commissie Laarhoven (“*Naar een vitalere supply chain door krachtige innovatie*”) zou de overheid een stimulerende omgeving moeten creëren om de Nederlandse logistieke innovatiekracht te versterken (bijvoorbeeld de ontwikkeling van een logistiek/SCM kennisnetwerk).

4. Actieplan

Naar de mening van het OGV is de opzet voor het actieplan een goede start, maar nog niet krachtig en concreet genoeg waar het gaat om specifieke acties ter bevordering van de ontwikkeling van SCM als speerpunt van het beleid. Duidelijker moet zijn wat de ketenbenadering precies inhoudt: op basis van economische principes investeren in infrastructuur en logistieke dienstverlening, met aandacht voor de relatie met economische kerngebieden en clusters van

economische bedrijvigheid. Ook in het actieplan zou een evenwichtige benadering van economie en ecologie tot uitdrukking moeten komen; concrete acties in de transitie naar SCM zullen dan gestalte kunnen geven aan onder meer het behalen van de milieudoelstellingen en een beter imago voor de sector.

De ambitie naar meer innovatie mag sterker naar voren komen, onder andere door meer gebruik te maken van Europese subsidies en een betere kennisbundeling, bijvoorbeeld via de oprichting van een topinstituut. VenW zou hierbij als centraal aanspreekpunt voor het bedrijfsleven en de kenniswereld moeten fungeren. VenW zou er in het Nationale Mobiliteitsberaad op moeten aandringen dat medeoverheden eveneens een actieprogramma opstellen voor goederenvervoer, logistiek en SCM.

Tot slot

Het OGV verzoekt de minister dit advies te betrekken bij de verdere uitwerking van de beleidsbrief en de Tweede Kamer in kennis te stellen van de inhoud van dit rapport. Mocht hieraan behoefte bestaan, dan is het OGV graag bereid tot nader overleg, verdere toelichting of aanvullende advisering.

HET OVERLEGORGAAN GOEDERENVERVOER,

mr. J.A.M. Hendriks
voorzitter

