



Nieuwe Maas Ridderkerk

# Kennisintensieve economie vraagt juist om meer logistiek

Door Roy van Dalm

ICT of vrachtauto's. Dat lijkt de keuze te zijn waarvoor de Nederlandse economie staat. Deskundigen menen echter dat het niet gaat om een keuze tussen deze twee. 'Een kenniseconomie vraagt juist om meer logistiek.'

**D**e jaren negentig kenden twee gezichten. Aanvankelijk ademde het decennium de sfeer van de Vierde Nota Ruimtelijke Ordening en het mainportdenken. Maar gaandeweg zwol het gemor over Nederland Distributieland aan. Wie wil er in de nieuwe economie zijn

geld verdienen met dat 'domme geschuif met dozen'? Technologie, ICT voorop, werd het nieuwe toverwoord. Kennisland of distributieland? 'Het of-of verhaal klopt niet,' aldus Friso de Zeeuw, voorzitter van de Raad voor Verkeer en Waterstaat. 'Een kennisintensieve netwerkeconomie

vraagt juist om meer logistiek,' aldus René Buck, directeur van adviesbureau Buck Consultants International. 'Voor Nederland als vestigingsland voor logistieke centra is het 5 voor 12' concludeerde Buck in een onderzoek in opdracht van Nederland Distributieland. Ook het

inmiddels het weekend is losgebarsten, want in dat geval komen we niet verder: rijden op de Duitse Autobahn is dan taboe. 'En vergeet niet dat er ook nog allerlei feestdagen zijn waarop geen vrachtverkeer is toegestaan,' merkt Falize op.

### Neem de trein

Je vraagt je zo langzamerhand af waarom iemand eigenlijk voor de vrachtauto kiest, vooral omdat er een alternatief is dat geen last van rijverboden heeft: het spoor. De expediteur die zijn container toevertrouwt aan de goederentrein moet alleen geen haast hebben. De gemiddelde snelheid van een goederentrein in de Europese Unie is immers niet meer dan achttien kilometer per uur, constateerde de Europese Commissie eind vorig jaar.

Bovendien zit het Nederlandse spoorwegnet barstensvol, en geldt voor het goederenvervoer in veel gevallen 'achter aansluiten'.

Of de goederensector geholpen is met de nieuwe Spoorwegwet is de vraag. Betrokkenen wijzen erop dat die wet weinig ruimte aan goederenvervoerders laat. De na verdeling eventueel nog overblijvende capaciteit op het spoor wil minister Netelenbos zelfs vrijelijk ter beschikking stellen aan de reizigersvervoerder op dat baanvak. De goederenvervoerders, verenigd in de Branchevereniging van Spoorvervoerders, maken zich ernstige zorgen hierover. •

Als de container van onze zo langzamerhand tamelijk ongeduldig geworden expediteur ten langen leste aan de grens is gearriveerd, volgt opnieuw oponthoud voor het wisselen van locomotief (Nederland heeft 1500 V gelijkspanning en Duitsland 15 kV wisselspanning) en personeel. Diesellocomotieven kunnen wel door-

rijden, maar moeten daarvoor zijn voorzien van Nederlandse én Duitse beveiligingsapparatuur. De komst van één Europees beveiligingssysteem is weliswaar aangekondigd, maar zal nog jaren op zich laten wachten.

### De juiste weg?

Was het dan toch een beter idee het water op te gaan, volgens de sector zelf 'de juiste weg'? Alleen in tijden van extreem hoog of laag water heeft de binnenvaart last van beperkingen. Hoe theoretisch dat ook lijkt, de hoogovens in het Ruhrgebied vertrouwen daarom niet alleen op de binnenvaart voor hun aanvoer, maar houden ook treindiensten in stand.

Ook is de binnenvaart niet erg aantrekkelijk voor zaken die verder moeten dan Midden-Duitsland. De vaart door het Rijn-Donaukanaal en over de Donau duurt door de vele sluizen zo lang, dat transporteurs voor Oostenrijk of verder in de praktijk voor de vrachtwagen kiezen. De sector heeft bovendien te kampen met hetzelfde probleem als het wegtransport: jongeren voelen weinig voor een onregelmatig leven aan boord, waarbij ze vaak lang van huis zijn.

Het is duidelijk: er is maar één manier waarop spullen vlot kunnen worden vervoerd: de pijpleiding – maar daar is onze container-eigenaar niet mee geholpen. En ondanks alle geschetste problemen lukt het uiteindelijk ook met de vrachtauto, de trein of het schip: de container bereikt zijn plaats van bestemming. Wat zou erin zitten? ¶

### Rotterdam Heyplaat





Commissariaat voor de Buitenlandse Investerings in Nederland, het CBIN, luidde de noodklok. En recentelijk nog publiceerde Ernst & Young de resultaten van een onderzoek naar de buitenlandse bedrijfsinvesteringen in Europa. In Nederland daalden die vorig jaar met maar liefst 37%. Buitenlandse bedrijven blijven weg. Een citaat van Ernst & Young onderzoeker Dries Lodewijks uit het Financieele Dagblad: 'Nederland had een sterke positie opgebouwd als distributie-, annex productieland, maar de politiek ziet distributie niet meer zitten (...) De sterke punten waar Nederland over beschikt worden niet uitgebuit.'

## Oplossingen bedenken ná erkenning van groei

Friso de Zeeuw, voorzitter van de Raad voor Verkeer en Waterstaat wijst op het veel besproken rapport Ruimtelijke Vernieuwing Internationaal Goederenvervoer dat het adviesorgaan in 1999 uitbracht. "Stop Nederland Distributieland" kopten de dagbladen gretig, maar zo heet werd die soep niet gegeten. De Zeeuw: 'De Raad pleitte veel-eer voor een functie van Nederland als regieland van goederenstromen. Mik-meer op de toegevoegde waarde van ketenregie bij transportstromen en op het toepassen van ICT in transport en logistiek. Het transport, en zeker het transport over de weg, is enorm gegroeid in Europa. Dat is een gegeven. Ook het Europees Witboek van Eurocommissaris De Palacio erkent het als een gegeven, dat je niet per definitie negatief moet duiden. Kijk er goed naar en vraag je af of dat transport niet slimmer kan. Je dient het accent van de discussie te verleggen naar oplossingen, na erkenning van de groei. De groei van transport is het gevolg van economische groei. De Raad wil de groei van dat transport loskoppelen van de groei van de economie en kijken naar manieren van transportpreventie. Vrachtwagens op de weg zijn bijvoorbeeld grofweg maar voor de helft beladen. Met efficiëntere en slimmere manieren van gebruik voorkom je onnodig transport. De Raad heeft niet gezegd dat Nederland zijn distributiefunctie moet vervangen. Je moet haar aanvullen met een slimme regiefunctie.'

Het onderzoek van Buck voor Nederland Distributieland wijst ook op een ontwikkeling in die richting. René Buck: 'Wij zien dat de centrale Europese distributie via Europese Distributie Centra of EDC's waarin Nederland sterk is, zich ontwikkelt in de richting van complexere netwerken waarin die centrale regie cruciaal is. De EDC's ontplooiën zich in de richting van Europese Logistieke Service Centra of ELC's die gebruik maken van slimme informatiesystemen. Er hangt nog steeds een beeld dat de logistieke sector iets is van laag opgeleide werknemers en slecht betaalde banen. Deels is dat waar, want simpel goedkoop vervoer van A naar B blijft je houden. Maar deels is dat niet waar. De sector is aan het veranderen, maar dat moet je als politiek wel willen zien. Je kunt ook niet kiezen vóór een kennis-economie ten koste van transport en logistiek. Een kennisintensieve netwerkeconomie waarin bedrijven zich hoogwaardig specialiseren leidt tot wereldwijde netwerken van leveranciers. Logistiek ontstaat omdat bedrijven de goederen van hun toeleveranciers nodig hebben en omdat jij en ik de boeken die we via internet besteld hebben morgen in huis willen hebben. Een kennis-economie vraagt juist om meer logistiek.'

### Concurrentievoordelen

De concurrentievoordelen die Nederland echter als EDC-vestigingsland had, lijken te verdampen. Los van de, deels politieke, aversie die er is ontstaan tegen logistiek spelen andere zaken ons parten. Beschikbare arbeid en ruimte nemen af. Door Europese belastingharmonisatie ver-

dwijnen belastingvoordelen en onze bereikbaarheid staat zwaar onder druk. Bovendien, zo meent René Buck, hebben ons omringende landen de logistieke kunst afgekeken en spinnen daar nu garen bij. Friso de Zeeuw presenteert een verlanglijstje voor het volgende kabinet. 'Kijk eerst naar de vervoersmodaliteit. Kijk hoe je op de weg, het spoor, in de lucht of op het water de vervoersprestatie kunt verbeteren. Punt twee: voor het verbeteren van de efficiency en duurzaamheid van vervoer heb je ICT nodig. Investeer in technologie en scholing. Kijk ten derde naar andere sterke punten. Zo is ook de kustvaart in Europa enorm gegroeid. De Raad gaat onderzoeken hoe je de kustvaart, binnenvaart en ook het spoor kunt bevorderen.'

## Concept distributieland aanvullen met slimme regierol

Daarbij kun je bijvoorbeeld denken aan een abonnementensysteem voor havengelden dat het regelmatig aandoen van onze havens aantrekkelijker maakt. Kustvaart is efficiënter en duurzamer dan wegvervoer. Een vierde punt is dat je als land kijkt naar wat je zelf doet en waar je het Europese spoor bewandelt. De Raad pleit voor een Europees zeehavenbeleid en ook een Europees luchthavenbeleid zou een goede zaak zijn. Maar, boven alles: houd eerst rekening met de groei van het transport, dan gaan we praten.'

## MTC Valburg onterecht 'verkoch' als banenmachine

Het Multimodale Transportcentrum (MTC) bij Valburg is een voorbeeld van een project dat stamt uit de tijd van de Vierde Nota Ruimtelijk Ordening. Het moest duizenden banen genereren in Gelderland. Met de weerstand tegen de Betuweroute groeide ook het verzet tegen het MTC Valburg, met alle vertragingen vandiën. Buck verwijt Gelderland dat ze het MTC te lang 'verkoch' heeft met de argumenten van begin jaren negentig, zoals de massale werkloosheid. De logistieke ontwikkelingen bieden echter misschien nieuwe en andere overwegingen

die pleiten vóór een multimodaal knooppunt. Het nieuwe linkse college van Nijmegen wil daarentegen van het MTC af, maar kan zich formeel gezien alleen terugtrekken als aandeelhouder uit het publiek-private ontwikkelingsbedrijf. Roet in het eten kan wel komen van de Raad van State, die in juni het bezwaar van Valburg behandelt tegen de Waalhaven. Grote concurrenten als Venlo en Duisburg zijn echter van mening dat het MTC Valburg te laat zal komen en vanwege de achterstand veel kleiner uit zal pakken. ¶

## Zeehavens Amsterdam: motor voor economie en werkgelegenheid

Dankzij haar (nog) goede infrastructuur en uitstekende geografische ligging is Zeehavens Amsterdam uitgegroeid tot een internationaal logistiek centrum en een belangrijke motor voor de economie en werkgelegenheid. Met een jaarlijkse goederenoverslag van 65 miljoen ton is het de tweede zeehaven van Nederland en de vijfde in West-Europa.

Uit de aan het eind van 2001 verschenen studie van de Nationale Havenraad naar de economische betekenis van de Nederlandse zeehavens in het jaar 2000 blijkt dat de directe maritieme toegevoegde waarde van Zeehavens Amsterdam is gegroeid met 6,3 procent tot ruim 3,1 miljard euro (nog los van de ca 2,3 miljard euro die dankzij de haven elders in de regio en in Nederland wordt verdiend). De directe maritieme werkgelegenheid nam toe tot 38.200 werkzame personen. Hiermee is de haven qua werkgelegenheid bijna vergelijkbaar met onze nationale luchthaven Schiphol.

De accommodatie van de groeiende bedrijvigheid in Zeehavens Amsterdam - zowel van nieuwe als bestaande bedrijven - stelt echter wel zwaardere eisen aan de infrastructuur en dus hogere eisen aan de investeringsinspanningen van de overheid. Om knelpunten in de bereikbaarheid te voorkomen, waardoor de evenwichtige en sterke economische structuur van Zeehavens Amsterdam wordt aangetast, dient de kwaliteit van zowel de ontsluiting per spoor, over de weg, via de binnenvaart en vanuit zee aangepast te worden op de actuele - en toekomstige - ontwikkelingen op het terrein van logistiek en distributie.



Voor wat betreft de bereikbaarheid van en naar zee begint de tijd te dringen.

De capaciteit van de aanvoer over zee is in belangrijke mate afhankelijk van de capaciteit van het zeesluizencomplex bij IJmuiden. Ontwikkelingen in het zeetransport wijzen in de richting van grotere schepen, met name in het middensegment van de schepen. Hiervoor voldoet de huidige capaciteit van de sluisen niet. Deze middenklasse schepen zijn dusdanig groot geworden dat waar er vroeger meerdere schepen via de kleinere Middensluis konden, dit nu niet meer mogelijk is. Circa 80 tot 90% van de aangevoerde lading wordt momenteel via de enige grote sluis geschut. Zolang er maar één grote sluis is, zullen de wachttijden van jaar tot jaar toenemen en vormt de kwetsbaarheid van de havens bij eventuele calamiteiten in deze ene grote sluis een reëel risico. Om deze redenen is de tijdige aanleg van een tweede grote zeesluis absoluut noodzakelijk, ten einde alle investeringen in het achterliggende havengebied optimaal te benutten.