

Een Actieplan logistiek voor Verkeer en Waterstaat

De Raad voor Verkeer en Waterstaat, het adviesorgaan voor minister Peijs, heeft deze zomer in het rapport 'Logistieke uitdagingen voor de Nederlandse economie' aangegeven wat nodig is om de concurrentiepositie van Nederland als spil in de Europese handel te behouden en te versterken. Nu de begrotingsbehandeling Verkeer en Waterstaat voor de deur staat, is het tijd om nog eens aan de bel te trekken bij het kabinet.

Bijna 30 procent (1,75 miljoen arbeidsplaatsen) van onze werkgelegenheid is direct aan de handel te danken. De Wetenschappelijke Raad voor het Regeringsbeleid heeft dit in zijn rapport 'Nederland Handelsland' in het afgelopen voorjaar ook benadrukt. De overheid richt haar pijlen nu vooral op de kenniseconomie. Handel van achter een beeldscherm is nuttig maar niet genoeg voor een sterke economie, bovendien kan dat overal in de wereld gedaan worden.

Werk en nationaal inkomen worden vooral gerealiseerd door fysieke

mische werkelijkheid: Nederland raakt zijn centrale ligging ten opzichte van de West-Europese industrie centra kwijt als wij niet investeren in een samenhangend goederenvervoer en distributiebeleid.

Uitbreiding van Europa naar het oosten leidt ertoe dat bedrijven in toenemende mate vestigingen (en dus werk!) oostwaarts verplaatsen. Daarbij gaat het om vervoerscentra, hoofdkantoren en productie. Door de onbetrouwbare bereikbaarheid, het ontbreken van visie gekoppeld aan actie en minder flexibele wetgeving voldoet Nederland steeds minder aan de eisen die internationale bedrijven stellen aan een integraal logistiek knooppunt.

In tijden van beperkte overheidsbudgetten moeten de prioriteiten scherper in beeld komen. Het is dan goed om in te zetten op je kerncompetentie. Dat betekent investeren in Nederland Handelsland. Gaan we in Nederland de congestie oplossen, is er nog ruimte voor bedrijfsontwikkeling, hebben we nog een fiscaal aantrekkelijk beleid?

De Raad voor Verkeer en Waterstaat roept de minister van Verkeer en Waterstaat, het kabinet en het bedrijfsleven op om werk te maken van samenhangende beleidsvorming voor de logistieke sector door middel van een Taskforce, bestaande uit topambtenaren van de meest betrokken ministeries en deskundigen uit het bedrijfsleven.

De Raad daagt met een concreet Actieplan de minister van Verkeer en Waterstaat uit om waar te maken wat in het regeerakkoord wordt gezegd: de economie moet weer slagkracht krijgen. Voor de logistieke sector hebben wij de volgende acties voor ogen: de binnenlandse distributie-efficiency binnen vijf jaar met 20 procent verhogen (een goed begin is gemaakt met het sluiten van een convenant met brancheorganisaties over het bereikbaar maken van binnensteden); wegvervoer binnen vijf jaar met 10 procent naar andere modaliteiten (lucht, water, rails) verschuiven; ruimtelijke clustering van bedrijven en een betrouwbare mobiliteit creëren door de realisatie van hoogfrequente en congestievrije verbindingen tussen (Europese) economische knooppunten.

Ambitieuw? Zeker, maar daarom niet onwerkkelijk. Innovatieve logistiek, het is de kurk waar Nederland op drijft.

FRISO DE ZEEUW

Friso de Zeeuw is voorzitter van de Raad voor Verkeer en Waterstaat.

Betuwelijn maakte burger cynisch over Nederland als handelsnatie

handel en goederenstromen. Willen we daar goed in zijn dan moeten we ons richten op het behouden en verwerven van kennis van het logistieke proces. Maar in het innovatiebeleid van deze overheid speelt goederenvervoer nauwelijks een rol.

Logistiek is de optelsom van vervoer en distributie. Het betekent zoveel als: het integraal managen van goederenstromen. Logistiek kan vergeleken worden meteen bloedsomloop, maar dan van de Nederlandse economie. Logistiek, transport, distributie, het lijkt uit de politieke mode en niet meer geliefd bij de burger. Grote projecten zoals de Betuwelijn, de vele beroepsprocedures in de ruimtelijke ordening (not in my back yard-effect) het zijn voorbeelden die de burger en politicus cynisch hebben gemaakt over Nederland als handelsnatie en poort van West-Europa.

Incidenten en gebrek aan slagkracht bij de overheid moeten ons echter niet afleiden van de econo-