



Gezamenlijke Ambitie

Logistiek en goederenvervoer in 2050:
concurrerend, duurzaam en veilig



Woord vooraf

Als handelsnatie heeft Nederland door de jaren heen een uitstekend logistiek systeem weten op te bouwen, dat ook internationaal in hoog aanzien staat. Ketenspelers excelleren ieder op hun eigen vakgebied en samenwerking is ons als ‘polderaars’ met de paplepel ingegoten, zodat we ook gezamenlijk stappen vooruit kunnen zetten. Dat is anno 2019 ook nodig, want de wereld van transport en logistiek maakt een diepgaand transformatieproces door, onder meer door de introductie van nieuwe technologie. De nieuwe wereld die nu ontstaat komt met economische kansen en bedreigingen, en het Nederlandse bedrijfsleven zal alles op alles moeten zetten om haar concurrentievermogen op peil te houden of zo mogelijk te versterken. Een kwalitatief hoogwaardig, duurzaam en competitief logistiek systeem is daar randvoorwaardelijk voor. Daarnaast vraagt de samenleving om verduurzaming van logistieke processen. Bedrijven worden in lijn daarmee geconfronteerd met grote, en in feite wereldwijde uitdagingen als de noodzaak om de CO₂-uitstoot naar beneden te brengen. De klimaatdoelen die onze regering heeft opgesteld vormen hierbij, ook voor het logistieke systeem, het uitgangspunt.

Al met al zal er dus het nodige moeten gebeuren om onze uitstekende uitgangspositie in de logistiek te behouden en verder uit te bouwen. De ambities en doelstellingen die in dit document staan verwoord, zijn dan ook stevig. Maar alleen wanneer de lat ook daadwerkelijk hoog ligt, kan uiteindelijk gesproken worden over topprestaties. En als er iets is waar we het met zijn allen over eens zijn, dan is het dat we topprestaties willen blijven leveren en ook over enkele decennia nog een economisch gezond en in internationaal opzicht excellerend logistiek systeem willen hebben, dat tegelijkertijd een bijdrage levert aan welzijn en leefbaarheid.



Cora van Nieuwenhuizen
Minister van Infrastructuur
en Waterstaat



Aad Veenman
Boegbeeld
Topsector Logistiek



Steven Lak
Voorzitter
Logistieke Alliantie

Nederland streeft ernaar om in 2050 een logistiek systeem te hebben dat zowel concurrerend, emissievrij als veilig is.

Doelen in één oogopslag

Onze infrastructuur, die naast hardware ook software en orgware omvat, is dan voor alle vervoersmodaliteiten robuust te noemen.

Het Nederlands systeem van logistiek en goederenvervoer weet de komende decennia het evenwicht te bewaren tussen het verlagen van de (maatschappelijke) kosten en carbon footprint enerzijds, en een hoge mate van kwaliteit anderzijds. De bereikbaarheid in ons land zal optimaal blijven, terwijl tegelijkertijd wordt voldaan aan de hoge eisen die aan de sector worden gesteld in het kader van verduurzaming.



Het netwerk van Nederlandse waterwegen, autowegen, spoorwegen en buisleidingen wordt anno 2050 niet alleen optimaal benut, maar is bovendien in onderlinge samenhang ontwikkeld. Modaliteiten functioneren daarbij als elkaars achtervang. Vrachten kunnen met een minimum aan kosten, procedures en tijdverlies wisselen van transportmodaliteit.

De investeringen die nodig zijn om dit alles te realiseren zijn publiek, privaat en/of publiek-privaat en zullen op een vernieuwende manier worden geregeld.

Tenslotte zullen Nederlanders er in de tijdspanne tussen nu en 2050 van doordrongen raken dat de sector van logistiek en goederenvervoer niet alleen een belangrijke bijdrage levert aan het verdienvermogen en de welvaart in ons land, maar tevens dusdanig is ingericht dat ze optimaal bijdraagt aan leefbaarheid en welzijn. Adequate informatievoorziening zal er zo voor zorgen dat de license to operate van logistiek en goederenvervoer in ons land gegarandeerd blijft.

De in onderlinge samenhang ontwikkelde vervoersmodaliteiten vormen samen het uitgangspunt van een (synchromodaal) logistiek systeem dat adaptief, innovatief en (maatschappelijk) kostenefficiënt is, terwijl de diensten die erop worden aangeboden superieur zijn en blijven.

1

Inleiding

In dit document staan de ambities geformuleerd waar de logistieke stakeholders in Nederland zich in kunnen vinden. Als stip op de horizon, waar wij onze gedeelde ambitie op richten, is gekozen voor het jaar 2050. Het is ons doel om dan een logistiek systeem te hebben dat zowel concurrerend als emissievrij en veilig is.

Het logistiek systeem in Nederland bestaat uit vele samenwerkende, en deels ook met elkaar concurrerende partijen, die elk hun eigen rol spelen en belang hebben. Voorbij de afzonderlijke belangen is er het algemeen belang om dat systeem toekomstbestendig te houden. De waarde van logistiek en goederenvervoer voor ons land is immers groot: logistieke dienstverlening is niet alleen een belangrijke enabler voor andere sectoren, maar de toegevoegde waarde van de logistieke functie bij zowel logistieke dienstverleners als handels- en productiebedrijven bedraagt op zich al 9,4% van ons BBP.

De ambitie die in het onderstaande is verwoord overstijgt de slagkracht van individuele partijen, maar door als ketenspelers, samen met kennisinstellingen en overheden, de schouders onder deze opgave te zetten, kunnen de gewenste veranderingen in gang worden gezet en de uiteindelijke doelstellingen worden behaald.

Hoe de gezamenlijke ambities te verwerkelijken?

Om onze gezamenlijke ambities te realiseren is een inzet van alle betrokken partijen nodig. Het gaat dan om acties op meerdere deelterreinen, die we onder punt 5 van dit document voor u op een rij hebben gezet. Hiertoe zullen betrokken partijen, ook al op korte termijn, afzonderlijke trajecten¹ in gang zetten, die evenwel passen binnen de overkoepelende ambities en doelstellingen. Welke specifieke (wettelijke) taken en rollen de betrokken partijen hierbij afzonderlijk zullen vervullen -wie, wat, waar, en hoe-, zal via nog te maken afspraken moeten worden bepaald.

¹ Goederenvervoeragenda IenW (overheid), visie handel en logistiek Evofenedex, TLN e.a. (sector), Topsector Logistiek (triple helix), spoor-goederentafel (sector).



2

Het belang van goederenvervoer en logistiek

Nederland is een van de meest welvarende landen ter wereld, en het welzijnsniveau is er navenant hoog. Veel van onze welvaart hebben we te danken aan onze handelsgeest en ondernemingszin. Nederland faciliteert, met slechts 0,25% van de wereldbevolking en 1% van de wereldproductie, maar liefst 3,7% van de wereldhandel. En die handel kan alleen floreren dankzij het hoogwaardig logistiek systeem dat wij hier samen hebben opgebouwd.

Een belangrijke voorwaarde voor een goed functionerend logistiek systeem is het hebben van goede verbindingen, zowel op het vlak van de fysieke infrastructuur -voor alle vervoersmodaliteiten, dus weg, water, spoor, lucht en buisleiding- en de digitale infrastructuur, als wat betreft de organisatie van de logistieke activiteiten. Op al deze terreinen is de uitgangspositie van ons land uitstekend.

De mainports zorgen voor een uitstekende internationale bereikbaarheid en de fysieke verbindingen van de mainports met het (internationale) achterland zijn van hoog niveau. Ook op het vlak van digitale infrastructuur -die ondertussen breed wordt erkend als een 'derde mainport'- excelleert ons land. Volgens de Digital Economy and Society Index (DESI), die jaarlijks wordt opgesteld door de Europese Commissie, beschikte Nederland anno 2018 zelfs over de beste digitale infrastructuur in Europa. Omdat onze infrastructuur zo goed op orde is, vormt Nederland een internationaal knooppunt voor zakelijk verkeer en goederenstromen, en worden we internationaal aangemerkt als een van de belangrijke toegangspoorten tot (voornamelijk Noordwest-) Europa.



Ook op organisatorisch vlak zijn de verbindingen in ons land uitstekend te noemen. Om op logistiek vlak optimaal te presteren, is en blijft een goede samenwerking vereist, zowel tussen ketenpartners onderling, als tussen ketenpartners en andere partijen die van invloed zijn op toeleveringsketens. Het gaat hierbij dus niet alleen om transportbedrijven in diverse vervoersmodaliteiten, maar bijvoorbeeld ook om verladers, expediteurs, zee-, lucht- en binnenhavens, rederijen, luchtvaartmaatschappijen, distributiecentra, retailers, douane, wegbeheerders, banken en port community systemen. De overlegstructuren die traditiegetrouw bij Nederland horen, vormen gelukkig een goed uitgangspunt voor vlotte communicatielijnen tussen partijen, en de wil om er samen het beste van te maken.



3

Een snel veranderende context

Onze uitgangspositie op het vlak van logistiek en goederenvervoer is dus uitstekend, maar dat betekent nog niet dat we op onze lauweren kunnen rusten. De snelle ontwikkelingen die dit tijdsgewricht kenmerken, zorgen voor permanent veranderende omstandigheden en confronteren de sector met steeds weer nieuwe uitdagingen en eisen. Logistieke activiteiten en de vraag naar verkeer en vervoer zijn bijvoorbeeld in belangrijke mate afhankelijk van de stand van de economie en het daarmee samenhangende volume van de internationale handel. En de wereldeconomie fluctueert niet alleen qua omvang, maar zij verandert ook wat betreft haar aard en samenstelling.

Logistiek en goederenvervoer spelen daarnaast een cruciale rol bij de (inter)nationale ambitie om te verduurzamen -denk aan de reductie van CO₂-uitstoot, of het circulair maken van de economie. Zo wordt er van de sector een belangrijke bijdrage verwacht in het realiseren van de klimaatdoestellingen. Het tijdspad dat wij in dit document uiteenzetten valt dan ook samen met de aan de klimaatdoelen gekoppelde jaren 2030 en 2050.

De gestelde duurzaamheidsopgave staat natuurlijk niet op zichzelf. Zo zal de verduurzaming van logistiek en goederenvervoer op dusdanige wijze moeten worden doorgevoerd, dat het Nederlandse concurrentievermogen gewaarborgd blijft. In dit opzicht biedt verduurzaming evenwel niet alleen maar bedreigingen, maar ook economische kansen.

Ook technologische innovatie stuwt de sector van logistiek en goederenvervoer in een ongekend tempo vooruit. Nieuwe technologie zorgt voortdurend voor nieuwe mogelijkheden, die alleen al vanuit het oogpunt van concurrentiekracht niet genegeerd kunnen worden. Een deel van de technologische innovatie vindt plaats op het terrein van digitale technologie, die de transparantie en data-efficiëntie in toeleveringsketens vergroot. Denk aan toepassingen als Internet of Things (IoT), Cloud Computing, Advanced Analytics, Big Data en Artificial Intelligence (AI). De integratie van deze digitale technologieën zal in de sector van logistiek en goederenvervoer uiteindelijk Supply Chain 4.0 doen ontstaan, oftewel het Fysieke Internet. Goederen zullen dan zelf de meest efficiënte weg van begin- tot eindpunt in de toeleveringsketen vinden, omdat ze voorzien zijn van sensoren en chips die informatie uitwisselen met onze transportmiddelen en ons logistiek systeem.



Naast innovatie op het gebied van digitalisering, is er in de sector van logistiek en goederenvervoer ook sprake van toenemende automatisering en robotisering, oftewel innovaties die de fysieke efficiëntie in toeleveringsketens verhogen. Automatisering betreft vooral de toepassing van automatisch gestuurde voertuigen (AGV's), vaartuigen en treinen. Robotisering is vooral relevant in magazijnen, DC's en op overslaglocaties.

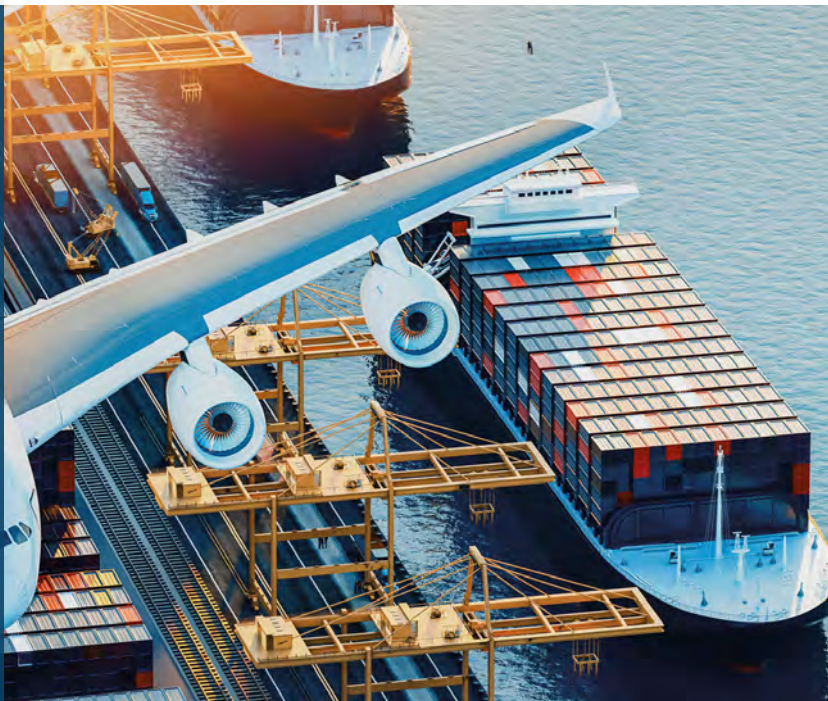
Verder heeft de sector nog te maken met ontwikkelingen als toenemende verstedelijking en de groei van e-commerce, waardoor de verkeersdrukke in stedelijke gebieden sterk toeneemt. Er zullen wat dit betreft oplossingen gevonden moeten worden die meerdere doelen dienen. Nieuwe logistieke concepten voor stads-distributie zullen enerzijds rekening moeten houden met de bereikbaarheid en economische levensvatbaarheid van stedelijke gebieden, en anderzijds moeten zorgdragen voor de verduurzaming van vervoer en de daaraan gekoppelde leefbaarheid in onze steden.

4

Ambitie, doelen en randvoorwaarden m.b.t. logistiek systeem 2050

Het mag duidelijk zijn dat het geen gemakkelijke opgave is om ons land op het vlak van logistiek en goederenvervoer naar de gewenste toekomst te leiden. De economie verandert niet alleen sterk van aard, maar groeit ook nog eens behoorlijk in omvang, waardoor de vraag naar goederenvervoer hier te lande navent zal toenemen. De door het huidige kabinet gestelde klimaatdoelen voor 2030 en 2050 zijn bovendien ambitieus te noemen. Toch zullen we deze opgave met z'n allen moeten zien te volbrengen. Wanneer wij onze ambities en doelen helder voor ogen houden en we werken goed samen, dan moet zoiets evenwel mogelijk zijn. Wanneer bedrijven, overheid, onderzoekers en consumenten ieder hun eigen bijdrage aan deze opgave leveren en er samen de schouders onder zetten, dan zal ons land ook in 2050 nog excelleren op het vlak van logistieke en goederenvervoer.

Om een scherper beeld te krijgen van onze gedeelde opgave, zetten we hier de voor 2050 gestelde ambities, doelstellingen, en de diverse randvoorwaarden die daarbij horen, voor u op een rij.



Nederland streeft ernaar om in 2050 een logistiek systeem te hebben dat zowel concurrerend, emissievrij als veilig is.

Ambitie

Onze infrastructuur, die naast hardware ook software en orgware omvat, is dan voor alle vervoersmodaliteiten robuust te noemen.

Het Nederlands systeem van logistiek en goederenvervoer weet de komende decennia het evenwicht te bewaren tussen het verlagen van de (maatschappelijke) kosten en carbon footprint enerzijds, en een hoge mate van kwaliteit anderzijds. De bereikbaarheid in ons land zal optimaal blijven, terwijl tegelijkertijd wordt voldaan aan de hoge eisen die aan de sector worden gesteld in het kader van verduurzaming.



Het netwerk van Nederlandse waterwegen, autowegen, spoorwegen en buisleidingen wordt anno 2050 niet alleen optimaal benut, maar is bovendien in onderlinge samenhang ontwikkeld. Modaliteiten functioneren daarbij als elkaars achtervang. Vrachten kunnen met een minimum aan kosten, procedures en tijdverlies wisselen van transportmodaliteit.

De investeringen die nodig zijn om dit alles te realiseren zijn publiek, privaat en/of publiek-privaat en zullen op een vernieuwende manier worden geregeld.

Tenslotte zullen Nederlanders er in de tijdspanne tussen nu en 2050 van doordrongen raken dat de sector van logistiek en goederenvervoer niet alleen een belangrijke bijdrage levert aan het verdienvermogen en de welvaart in ons land, maar tevens dusdanig is ingericht dat ze optimaal bijdraagt aan leefbaarheid en welzijn. Adequate informatievoorziening zal er zo voor zorgen dat de license to operate van logistiek en goederenvervoer in ons land gegarandeerd blijft.

De in onderlinge samenhang ontwikkelde vervoersmodaliteiten vormen samen het uitgangspunt van een (synchromodaal) logistiek systeem dat adaptief, innovatief en (maatschappelijk) kostenefficiënt is, terwijl de diensten die erop worden aangeboden superieur zijn en blijven.

Doelstellingen

- De activiteiten die verband houden met ketenregieactiviteiten, ook op stromen die niet door Nederland gaan, in ons land, zullen in 2050 een toegevoegde waarde hebben bereikt van tenminste € 29 miljard.
- Nederland staat op nummer 1 van een aantal internationale ranglijsten die verband houden met logistieke prestaties, waaronder de World Logistics Performance Index (WLPI). Belanghebbenden zullen gezamenlijk en in goed overleg bepalen op welke, aan duurzaamheid gerelateerde indexen daarbij wordt ingezet, en vanaf welke jaar zo'n toppositie een feit moet zijn. Het is in dit verband wel zaak om de realisatie van kwaliteitsdoelstellingen zwaarder te laten meewegen dan maximalisatie op volume.
- De mobiliteitsector in ons land heeft in 2030 tenminste 49% emissiereductie gerealiseerd ten opzichte van 1990, wat neerkomt op ongeveer 7,3 Mton minder CO₂-uitstoot, waarvan logistiek en goederenvervoer een belangrijke bijdrage leveren.
- In 2050 zullen logistiek en goederenvervoer nagenoeg emissievrij zijn, waarbij de emissiereductie ten opzichte van 1990 ten minste 95% bedraagt.
- Nederland kan bogen op het meest veilige logistiek systeem ter wereld en streeft naar 0 incidenten voor zowel interne als externe logistieke activiteiten.



Randvoorwaarden

- Bij het realiseren van de hiervoor omschreven ambities en doelstellingen is het zaak aan een aantal randvoorwaarden te blijven voldoen. Zo zullen de geschetste doelen hand in hand moeten gaan met het behoud van een goede internationale bereikbaarheid en concurrentiepositie, en een samenhangende ontwikkeling van de verschillende vervoersmodaliteiten (water, weg, spoor, lucht, buisleidingen).
- Van betrokkenen bij logistiek en goederenvervoer wordt de komende jaren veel verwacht. Zo zullen zij hun bedrijfsactiviteiten niet alleen 'slimmer' moeten maken, maar deze ook moeten verknopen en verduurzamen. De voor 2030 en 2050 gestelde doelen bieden daartoe echter nauwelijks concrete handvaten. Om handelingsperspectief te creëren voor bedrijven, burgers, onderzoekers en overheden, zullen de ambities en lange termijn doelstellingen dus vertaald moeten worden naar de korte termijn (2-5 jaar). Ook zal bedrijven helderheid moeten worden verschaft over zaken als investeringszekerheid en de harmonisatie van emissiezones, zodat zij weten waar ze aan toe zijn.
- Bij de introductie van vernieuwende logistieke concepten die gericht zijn op schaalvergroting en meer transparantie is het van belang oog te hebben voor de aansluiting van MKB-bedrijven. Voor dergelijke bedrijven zullen specifieke aanpassingen en ook ondersteuning moeten worden geregeld, zodat ook zij de transformatie naar (o.a. economisch) duurzame verdienmodellen kunnen maken.
- Op korte termijn zullen allerlei vernieuwende logistieke concepten in ons land worden getest, geïmplementeerd en zo breed mogelijk worden opgeschaald. De lange termijn mag daarbij evenwel niet uit het oog worden verloren. Onderzoek en kennisontwikkeling gericht op het realiseren van de voor 2030 en 2050 gestelde doelen zal dus voortdurend moeten blijven plaatsvinden.



5

Prioritaire thema's en onderwerpen

Om onze gezamenlijke ambities te realiseren is een inzet van alle betrokken partijen nodig. Het gaat dan om een inzet op meerdere deelterreinen, die tezamen de hoofdthema's vormen van onze gezamenlijke opgave voor 2050. We hebben het dan over de onderwerpen: kennisontwikkeling en innovatie, multimodale knooppunten en verbindingen, verduurzaming, imago, menselijk kapitaal, veiligheid en internationalisering. Op al deze prioritaire thema's zal, in gezamenlijkheid dan wel afzonderlijk of in kleinere samenwerkingsverbanden, actie moeten worden ondernomen. We gaan hier in het kort in op deze zeven hoofdthema's.

Kennisontwikkeling en innovatie

Zoals ondertussen duidelijk mag zijn, zal de sector van logistiek en goederenvervoer de komende decennia te maken krijgen met veel nieuwe uitdagingen en mogelijkheden. Er zal in gezamenlijkheid moeten worden gewerkt aan innovatieve oplossingen. Ter ondersteuning daarvan zal kennisontwikkeling moeten plaatsvinden., bijvoorbeeld wat betreft een hogere beladingsgraad van transportmiddelen, logistieke optimalisatie, onderlinge afstemming van activiteiten en bundeling van lading, het innovatief investeren in- en betalen van infrastructurele werken, sociale innovatie, horizontale ketensamenwerking, elektrisch vervoer of het gebruik van alternatieve energiebronnen, de transitie van de binnenvaart, modal shift, papierloos werken, standaarden, data-delen, beladingsgraad, handhaving, autonoom vervoer, ketenregie, control towers en synchroon daal transport.

Wat de toekomst ons verder nog aan extra thema's gaat brengen is nog onzeker. Het blijft daarom, naast de implementatie van genomen maatregelen en uitgezette actielijnen, nodig om ook de komende decennia voortdurend en in gezamenlijkheid te werken aan kennisontwikkeling en innovatie. Bedrijven, en dan met name MKB-bedrijven, zullen moeten worden geholpen bij de inzet van nieuwe kennis en innovaties, bijvoorbeeld op het vlak van digitale toepassingen. Zoiets moet gestalte krijgen binnen publiek-private samenwerkingsverbanden (PPS's), waarin bedrijven, kennisinstellingen en overheden voor de sector relevante thema's identificeren en verder uitwerken. Die verdere uitwerking kan bijvoorbeeld consortiumvorming behelzen, het opzetten van Living Labs, kennisoverdracht, of het vinden van toepassingen voor nieuw ontwikkelde technologie -activiteiten die momenteel al plaatsvinden bij een PPS als TKI Dinalog.



Het project 'Duurzame service logistiek voor offshore windmolenparken'

Bij TKI Dinalog vindt momenteel kennisontwikkeling plaats op het snijvlak van Cross Chain Collaboration Centers (4C's) en service logistiek in het kader van het onderhoud aan windmolenparken op zee. Het onderzoek wordt gedaan in samenwerking met NWO, de Universiteit Groningen en diverse externe marktpartijen, en heeft ten doel om de onderhoudskosten van offshore windmolenparken naar beneden te brengen. Tegen 2030 moeten offshore windmolenparken 14% van de elektriciteit in de EU leveren, maar vooralsnog zijn de onderhoudskosten ervan nog dermate hoog -ze bedragen nu gemiddeld 50% van de kosten van opwekking- dat deze energievorm relatief duur is. Afgezien van periodiek onderhoud, moeten offshore windmolen zo af en toe ook bezocht worden om storingen te verhelpen. Al met al brengt dit veel vervoersbewegingen teweeg. Wetenschappers onderzoeken nu of zoiets efficiënter en duurzamer kan plaatsvinden, bijvoorbeeld door het verplaatsen van distributiecentra en reparatie-faciliteiten. Op die manier zal windenergie uit offshore windmolenparken op den duur betaalbaarder worden.

Multimodale knooppunten en verbindingen

Om te komen tot een logistiek systeem dat concurrerend, emissievrij en veilig is, hebben we een robuuste infrastructuur nodig, zowel wat betreft hardware en software als wat betreft orgware. Infrastructuur en ruimtelijke ordening faciliteren immers de (economische) ambities van overheden en bedrijven.

Onze infrastructuur is op dit moment goed op orde, zowel qua aanleg en onderhoud als wat betreft beheer. Voor alle vervoersmodaliteiten geldt ook dat de infrastructuren slim en in onderlinge samenhang worden benut, met als gevolg een beter gebruik van alle vervoersopties.

We mogen er echter van uitgaan dat de vraag naar goederenvervoer, in lijn met de verwachte groei van de economie, sterk zal toenemen de komende jaren. De maximale capaciteit van onze infrastructuur zal daarbij steeds vaker worden bereikt. Op steeds meer plaatsen en momenten van de dag is dit nu reeds het geval, wat zorgt voor congestie en een toenemend aantal voertuigverliesuren. Het borgen van de kwaliteit van de infrastructuur gaat bovendien met steeds hogere kosten gepaard. Om onze ambitie voor logistiek en goederenvervoer op de lange termijn waar te kunnen maken, zal dus moeten worden bezien hoe we toekomstgericht met de beschikbare infrastructuren binnen het logistieke systeem om zullen moeten gaan en deze beter op elkaar laten aansluiten, om zo de benutting ervan nog verder te optimaliseren. Ook de mogelijkheden van capaciteitsuitbreiding bij (NMCA)-knoelpunten moeten worden bekeken. Er zal daarbij natuurlijk aandacht moeten uitgaan naar het op passende wijze laten samengaan van personenvervoer en goederenvervoer.





Nederland beschikt op dit moment over meerdere uitstekende vervoercorridors naar het achterland. Deze corridors maken een vlot, betrouwbaar, robuust, veilig en duurzaam goederentransportsysteem mogelijk, en zij vormen de basis voor de logistieke toppositie die we als land al jaren leveren. De corridors naar het achterland dragen niet alleen bij aan duurzame economische groei en tevreden gebruikers, maar ook aan welzijn en een optimale leefomgeving.

Een focus op de belangrijkste knooppunten, wegen, vaarwegen, spoorlijnen en buisleidingen binnen deze corridors voor goederenvervoer biedt de grootst garantie voor goed renderende investeringen. Het concept van goederencorridors zal dus nog verder moeten worden uitgewerkt, waarbij gestuurd kan worden op zaken als de ruimtelijke concentratie van grote knooppunten, de spreiding van verkeersbewegingen in de tijd, en een goede aansluiting op internationale corridors, zodat de bereikbaarheid van ons land optimaal blijft. Ook zullen bestaande en toekomstige knelpunten moeten worden aangepakt.

Verduurzaming

Het huidige kabinet heeft zich ten doel gesteld om in 2030 een reductie van 49 procent in de CO₂-uitstoot te realiseren ten opzichte van het referentiejaar 1990. Dat komt, voor de gehele mobiliteitssector -dus voor het vervoer van goederen én personen- neer op een reductieopgave van 7 MT CO₂ in 2030 (emissiearm). Verder is het de ambitie van de Nederlandse regering om in 2050 maar liefst 95% minder CO₂-uitstoot te realiseren, wederom ten opzichte van 1990 (emissievrij). Een behoorlijke opgave, helemaal wanneer dit streven wordt afgezet tegen de verwachting dat het binnenlands personen- en goederenvervoer tot 2050 een flinke groei zal doormaken.

Het verduurzamen van logistiek en goederenvervoer is een uitdaging die niet op zichzelf staat. Zij zal immers moeten plaatsvinden zonder het verdienvermogen van ons land aan te tasten. Hierbij moet meteen worden opgemerkt dat verduurzaming ons verdienpotentieel niet alleen aan kan tasten, maar ook nieuwe verdienmogelijkheden kan opleveren. Het vinden van de juiste balans tussen verduurzaming enerzijds en concurrentievermogen anderzijds, is dus van groot belang. Nieuwe logistieke concepten die bijdragen aan de vermindering van CO₂-uitstoot zullen, wanneer brede toepassing het doel is, als verdienmodel levensvatbaar moeten zijn voor degenen die hun geld verdienen in of met behulp van deze sector.

Het is onze ambitie om het Nederlands logistiek systeem tegelijkertijd concurrerend, emissievrij en veilig te maken. Op basis van de huidige praktijk vinden consumenten het voornamelijk vanzelfsprekend dat hun goederen veilig, onbeschadigd en snel aankomen.

Maar de grote veranderingen die nodig zijn om de klimaatdoelstellingen te halen maken duidelijk dat er wellicht aan die vanzelfsprekendheid getornd gaat worden. Ook van consumenten zal een bijdrage verwacht worden bij het realiseren van de gezamenlijke ambities voor de sector. De logistiek zal kortom alleen concurrerend, veilig én emissievrij kunnen worden wanneer ook consumenten een duit in het zakje doen, bijvoorbeeld door bewust te kiezen voor meer duurzame vormen van logistiek. Een wat latere bezorging zal dan bijvoorbeeld voor lief moeten worden genomen.



Imago

De sector van logistiek en goederenvervoer is uitermate belangrijk voor ons land. Veel bedrijvigheid is erop gebaseerd en ze vormt een van de pijlers onder onze welvaart. Ook het goede investeringsklimaat in ons land valt deels te verklaren vanuit de superioriteit van ons logistiek systeem. Toch lijkt het grote publiek, en daarmee ook de consument, zich dit niet of nauwelijks te realiseren. Hierin zal verandering moeten komen, want de license to operate van de sector hangt mede af van de publieke opinie. Logistiek zal daarom actief moeten worden gepositioneerd als een hoogwaardige vorm van dienstverlening met een grote toegevoegde waarde voor onze economie, die bovendien draait op intelligente systemen waardoor de belasting van milieu en leefomgeving tot een minimum wordt beperkt. Op die manier moeten consumenten meer oog en waardering krijgen voor het enorme belang van logistiek en goederenvervoer in onze samenleving.





Menselijk kapitaal

Cijfers van het CBS laten zien dat er anno 2017 in ons land zo'n 673.000 mensen werkten in de combinatie logistieke sector en verladende sectoren. Ook de komende jaren zal het aantal mensen dat zich professioneel inzet voor een hoogwaardige logistieke functie groot blijven, maar er mag van worden uitgegaan dat dit werk wel van aard zal veranderen en dat sommige functies zelfs gaan verdwijnen.

Veel van deze veranderingen worden afgedwongen door technologische vernieuwing, die op zijn beurt weer sociale vernieuwing vereist binnen de organisaties waarin deze veranderingen plaatsvinden. Alleen zo kunnen die organisaties immers blijven presteren en kunnen werknemers hun talenten blijven ontwikkelen. Sociale innovatie is zowel van belang voor het duurzaam inzetbaar houden van werknemers als voor het vergroten van de arbeidsproductiviteit. Mensen die nu nog werken in functies die op den duur gaan verdwijnen zullen moeten worden omgeschoold, zodat zij nieuwe functies (in de sector) kunnen gaan vervullen. Voor een ieder die werkt in logistiek en goederenvervoer geldt dat zij zich hun leven lang zullen moeten blijven ontwikkelen, bij voorkeur via een combinatie van werken en leren.



Veiligheid

Bij logistieke activiteiten is veiligheid een absolute voorwaarde. Omdat nieuwe manieren van werken de komende jaren gepaard gaan met nieuwe risico's, zal vanuit een ketenbenadering gewerkt moeten worden aan een nog sterkere veiligheidscultuur. Het monitoren van die veiligheid is ook belangrijk in verband met aansprakelijkheidskwesties, die nu eenmaal regelmatig spelen in de sector. Om dit voor elkaar te krijgen is een heldere en voor alle actoren gelijke wet- en regelgeving nodig, evenals voldoende toezicht -bijvoorbeeld via effectieve controles op bedrijfsprocessen-, en efficiënte handhaving. Nieuwe technologie zal in de toekomst bovendien steeds vaker helpen bij handhaving en het vooraf goed inschatten van risico's.

Internationalisering

Het Nederlandse BBP berust voor een belangrijk deel op internationale handel, en logistiek vervult daarbij de rol van enabler. Dit impliceert al dat logistiek en goederenvervoer voornamelijk internationaal van aard zijn. We zijn in dit opzicht dus geen eiland, maar maken deel uit van een internationale logistieke markt en een internationaal logistiek netwerk. Nederlandse bedrijven concurreren met bedrijven uit andere landen en zowel infrastructuren als logistieke diensten reiken vaak over landsgrenzen heen. Bij het doorvoeren van veranderingen in ons logistiek systeem zal de internationale context dus altijd in beschouwing moeten worden genomen.

Tenslotte: vanwege onze jarenlange ervaring met internationale handel hebben we als land veel logistieke expertise opgebouwd, en die kennis en kunde vormen op hun beurt weer uitstekende exportproducten. Zo is de cirkel rond, en bouwen we op allerhande fronten voort op onze uitstekende uitgangspositie.

Slot

De komende decennia staat ons een behoorlijk opgave en inspanning te wachten, maar wanneer de wil er is, en we plannen onze gezamenlijke stappen goed, zonder daarbij de lange termijn uit het oog te verliezen, dan is de sector zeker in staat om ons logistiek systeem concurrerend, emissievrij en veilig te houden. Excelleren in logistiek en goederenvervoer is ons handelsmerk, en dat zal het met vereende krachten ook blijven.



Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, Topsector Logistiek, Logistieke Alliantie

4 juli 2019

Bestel een exemplaar via info@topsectorlogistiek.nl