



‘Een goede logistiek is een keiharde voorwaarde om in de topsectoren uit te blinken’

Goede logistiek is de basis voor groei

Wil het nog wat worden met de Europese doelstelling om in 2020 de meest concurrerende economie ter wereld te zijn, dan moeten de grenzen verder open. Maar ook in eigen land moeten nog heel wat barrières geslecht worden.

TEKST NICO VAN DIJK

Het fileleed in Nederland kost het goederenvervoer 378 miljoen euro aan directe schade en nog eens circa 800 miljoen tot 1,2 miljard euro aan indirecte schade, zo lieten EVO en Transport & Logistiek Nederland in 2010 door TNO becijferen. Hoewel het vorige en het huidige kabinet met de Spoedwet Wegverbreding goede resultaten hebben bereikt (het aantal files is in de eerste 4 maanden van dit jaar met 17 procent gedaald), vindt Machiel van der Kuijl – sinds 8 juni algemeen directeur van EVO, dat de belangen behartigt van ruim 20.000 bedrijven die goederen te vervoeren hebben – dat er nog wel een tandje bij mag. “Ik zou zelf willen investeren in nog kortere procedures, dus dat betekent investeren in draagvlak.”

NAAST ASFALT ZIJN ook niet-fysieke maatregelen nodig in de strijd tegen de files. Een daarvan is minder auto's op de weg. Dat doel valt onder meer te realiseren door kleinere trucks te vervangen door grotere ecomobi's ook wel bekend als Lange Zware Vrachtwagens (LZV's). Van der Kuijl is dan ook zeer verheugd over het besluit van minister Schultz van Haegen van Infrastructuur en Milieu om deze trucks van maximaal 25,25 meter lengte permanent toe te staan op de Nederlandse wegen. LZV's kunnen tot 60 ton lading vervoeren en stoten een kwart minder CO₂ uit in vergelijking

met een gewone vrachtwagen. “Dit is één van de grootste innovaties in het wegvervoer. Je hebt dan nog maar twee in plaats van drie vrachtwagens nodig. Wij zien dit ook als een belangrijk signaal naar Europa.” Tot woede van Nederland verbiedt de Europese Commissie nog grensoverschrijdend vervoer met LZV's. Volgens Van der Kuijl heeft die weigering te maken met de bescherming van andere vervoersmodaliteiten zoals het spoor, maar ook met bescherming van eigen vervoersmarkten die in sommige landen zeer hardnekkig is. “Het Europees beleid loopt sowieso achter op de gedachtevorming in Nederland. Wij zitten in Nederland veel meer op de lijn dat we moeten zorgen voor een eerlijke concurrentie tussen modaliteiten. Wat je niet moet doen is een deel van de goederenstroom verplicht naar een bepaalde modaliteit sturen. Zorg dat je als overheid de randvoorwaarden over bijvoorbeeld milieu en overlast stelt, dan zie je dat modaliteiten optimaal benut worden.”

VAN DER KUIJL VERWACHT dat het nog wel enige tijd zal duren voordat de

meeste andere EU-lidstaten de Nederlandse visie zullen delen. “Ik denk dat velen in Brussel wel zover zijn, maar het zijn in Europa de lidstaten die het voor het zeggen hebben. Je moet als politicus stevig in je schoenen staan om te tornen aan de bescherming van een staatsspoorbedrijf. Daar is ook werkgelegenheid mee gemoeid.” En de politiek is in veel landen een stuk vluchtiger geworden

‘Het afschaffen van beperkingen in de stad leidt juist tot minder vrachtverkeer’

en meer op zichtbare korte termijn successen gefocust. Dat laatste geldt ook voor de invoering van nieuwe brandstof- en uitstootnormen. De Euro-5 emissienorm is nog maar net van kracht, of de strengere Euro-6-norm wordt al in 2014 ingevoerd. “De politiek moet op Europees niveau haar

verantwoordelijkheid nemen en duidelijke normen aan de techniek stellen”, vindt de EVO-directeur. “Daar heeft het lange tijd aan ontbroken. Hadden we die normen eerder geweten en meer tijd gehad, dan was de overgang soepeler en tegen lagere kosten verlopen. Middelen worden vaak een doel op zich. Je moet je focussen op een aantal objectieve normen en vervolgens aan de markt overlaten hoe dat opgelost wordt.”

OOK OP LOKAAL NIVEAU zit politieke scoringsdrift verladers en vervoerders in de weg door per gemeente verschillende regels voor stedelijke distributie in te voeren. Die lappendeken aan regels leidt volgens Van der Kuijl tot een enorme inefficiëntie. “Het afschaffen van beperkingen in de stad leidt juist tot minder vrachtverkeer. Als een bedrijf beperkingen heeft met betrekking tot tijd en soort vervoer, leidt dat tot meer overlast en een inefficiënte goederenstroom.” EVO is dan ook blij dat gemeenten als Amersfoort en Schiedam bereid zijn om op een flexibeler manier naar binnenstedelijke distributie te kijken (zie kader).

TOT SLOT ZIET het goederenvervoer zich geconfronteerd met een andere bedreiging. Als we niets doen, krijgt ons land vanaf 2015 opnieuw te maken met een groot tekort aan vrachtwagenchauffeurs, voorspelt Van der Kuijl. Hij wil dan ook dat de grenzen verder open gaan voor buitenlandse chauffeurs. “Als we ze in eigen land niet hebben, moet je ze van elders halen. Het vrije verkeer van personen en goederen is een belangrijke voorwaarde om van Europa de meest competitieve economie ter wereld te maken. Open grenzen zijn specifiek voor Nederland van essentieel belang. Dit kabinet heeft negen economische topsectoren vastgesteld. Een goede logistiek is een keiharde voorwaarde om ook in de andere acht sectoren uit te blinken.”



Machiel van der Kuijl



SAMENWERKEN

Eric Janse de Jonge is Ambassadeur Stedelijke Distributie. Hij moet op een onafhankelijke manier de soms tegenstrijdige belangen van alle gebruikers van stedelijke centra met elkaar verbinden.

■ OP WELK RESULTAAT BENT U HET MEEST TROTS?

“Ik ben er het meest trots op dat inmiddels in circa twintig grote steden bevoorradings op een andere manier plaatsvindt. Voorheen was er niets of waren er alleen mooie plannen op papier, nu worden die plannen uitgevoerd. Gemeenten en bedrijfsleven hebben elkaar gevonden.”

■ WAT ZIJN DE SUCCESFACTOREN VOOR EEN EFFICIËNTE STEDELIJKE DISTRIBUTIE? “De belangrijkste succesfactor is samenwerken. Je hebt een winkeliersvereniging nodig waarmee je afspraken kunt maken. Als winkeliers alleen maar met hun eigen winkeltje bezig zijn, lukt het niet. Ten tweede heb je een actieve wethouder nodig, die oog heeft voor deze problematiek. Tenslotte moeten verladers en vervoerders afspraken willen maken.”

■ WAAR ZITTEN DE GROOTSTE KNELPUNTEN BIJ HET MAKEN VAN AFSPRAKEN? “Een van de grootste knelpunten zit bij de winkelier die 's avonds een bestelling via internet doet. Als hij deze bestelling de volgende dag afgeleverd wil hebben, gaat er voor hem apart een busjes rijden met maar één of twee pakjes erin. De oplossing zit in het bestelgedrag. Concurrenten moeten elkaar vinden. Het mooiste zou zijn als gemeenten zeggen: 'Bij mij in de stad mogen alleen gecertificeerde vervoersbedrijven komen'. Dan kun je regels stellen aan schoon vervoer, bundeling van lading en afmeting van voertuigen.”

■ UW AANSTELLING LOOPT DIT JAAR AF. HOE NU VERDER? “Ik heb een actieprogramma 'Landelijke aanpak voor lokaal maatwerk' opgesteld. Connekt, een platform van bedrijven en overheden, voert dit sinds juli 2010 uit. Gemeenten kunnen bij Connekt direct toepasbaar advies en ondersteuning krijgen bij het opzetten van projecten voor stedelijke distributie.”