

KANSEN IN LOGISTIEK 2017-2021

e:ofenedex:



Nederlandse Vereniging van Binnenhavens



April 2017

1. Inleiding

Handel en logistiek vormen de grondslag van de Nederlandse welvaart. De partijen verenigd in 'Handel en logistiek Nederland' roepen een nieuw kabinet dan ook op om slim samen afdoende ruimte te creëren, specifiek voor het faciliteren van het economisch noodzakelijke verkeer. Alleen op die wijze kan een blijvende welvaartsgroei succesvol worden gefaciliteerd. Na een periode van economische neergang en bezuinigingen trekt de economie weer aan. Dat maakt meer investeringsruimte bij de overheid en het bedrijfsleven mogelijk, maar gelijktijdig levert een toenemende mobiliteit ook meer druk op het hele infrastructurele netwerk op. Extra investeren in het hele fysieke en digitale infrastructurele netwerk, inclusief de werking van onze belangrijkste goederenhubs zoals de zeehavens en Schiphol, is daarbij onontkoombaar. Met dit pleidooi presenteren de verenigde partijen een nieuw kabinet voorstellen waar extra investeringen voor het goederenvervoer over de weg, het water, het spoor en door de lucht naar ons inzicht het beste renderen voor Nederland.

2. Groei schreeuwt om extra infrastructuur

Een tijdige realisatie van essentiële verbindingen biedt mogelijkheden om het verdienvermogen van Nederland te verbeteren. Daarbij verwijzen we naar de uitkomsten van de MIRT-corridorstudies, die bij voorrang in de MIRT-besluitvorming en –financiering moeten worden opgenomen. Schetsen van een dergelijke op knelpunten en kansen gerichte aanpak voor het goederenvervoer sluiten aan op de recent verschenen publicatie 'NL Next Level schaarse ruimte, slimme oplossingen' en de voorstellen uit de nota 'Vooruit!' van de mobiliteitsalliantie. Als bedrijfsleven zetten wij daarbij in op innovatieve integratie tussen de ketens en een versnelde verduurzaming. Een modaliteit neutrale aanpak vanuit de Europese Unie is daarbij het uitgangspunt. Hiermee willen wij een bijdrage leveren aan de mogelijkheid om na de formatie met de hele mobiliteitssector te komen tot een mobiliteitsakkoord.

Het CPB stelde in mei 2016 in haar nota 'Kansrijk mobiliteitsbeleid' dat het uitvoeren van nieuwe infrastructurele projecten veelal alleen tot welvaartswinst zal leiden als de congestie substantieel toeneemt. De actuele ontwikkeling van de mobiliteit biedt een krachtige onderbouwing van deze urgentie. Zo heeft het Kennisinstituut voor de Mobiliteit aangegeven dat de reistijdverliezen in 2021 op de weg 38 procent hoger liggen dan in 2015. Bovendien komt uit de NMCA 2017 naar boven dat de lange termijn mobiliteitsopgaven 2030/2040 voor alle modaliteiten aanzienlijk blijven, zowel bij een laag en hoog groeiscenario. De schade door vertragingen zal oplopen van 1,2 miljard euro voor alleen vrachtverkeer (Bron: economische wegwijzer evofenedex / TLN) in 2015 tot in totaal 6 miljard euro voor al het verkeer in 2040 (bron: NMCA 2017) bij een gelijkblijvend investeringsniveau.

Daarbij komt dat de groei van het goederenvervoer in alle scenario's significant is. En ook met oog op de diverse gevoeligheidsanalyses blijven de knelpunten op de infrastructuur in 2030/2040 overeind. Hiermee zijn extra investeringen, bovenop het huidige investeringsniveau, in de infrastructuur en onze goederenhubs per definitie 'no regret maatregelen'. De aanpak van alle knelpunten tot aan 2030 - 2040 vragen daarom naast regionale gebiedsaanpakken ook om een integrale systematische aanpak waar alle modaliteiten en type gebruikers in samenhang met elkaar bekeken worden. En naast het wegwerken van knelpunten, bepleiten wij ook het benutten van kansen voor het vervoerend en verladend bedrijfsleven.

Naast het faciliteren van de voornoemde groei door het gericht wegwerken van knelpunten en het tijdige benutten van kansen, zal het volgende kabinet ook aandacht moeten besteden aan beheer, onderhoud en vervanging. Immers een groot deel van onze infrastructuur is gebouwd in de 50-er tot 70-er jaren. Dat betekent dat veel infrastructurele werken in financiële zin zijn afgeschreven, maar ook de technische einddatum naderen. Zij zijn aan vervanging toe. Stremmingen zoals bijvoorbeeld

hebben plaatsgevonden bij de afsluiting van de Merwededebrug in 2016 zijn economisch zeer schadelijk en moeten dus voorkomen worden. Met Bouwend Nederland vragen wij daarom per jaar 500 miljoen euro extra te reserveren om onze infrastructuur op innovatieve wijze kwalitatief op peil te houden. Innovaties zou zich hierbij ook moeten richten op de wijze waarop onderhoud van infrastructuur wordt gerealiseerd. Gepleit wordt voor het toepassen van de uitgangspunten van smart maintenance.

3. Voorstellen

3.1 Algemeen

Tenminste 1 miljard extra per jaar

De inschatting is dat als we de kwaliteit van onze huidige infrastructuur op peil willen houden er minimaal 500 miljoen euro extra per jaar begroot zal moeten worden. Daarbij is nog geen rekening gehouden met de noodzakelijke middelen om de extra, door de NMCA 2017 blootgelegde knelpunten aan te pakken en de essentiële projecten uit de MIRT-corridorstudies te realiseren. Daarom pleit 'Logistiek Nederland' er voor minimaal alle projecten uit het huidige MIRT (tot 2030) uit te voeren, 500 miljoen euro per jaar extra uit te trekken voor het onderhoud van het bestaande netwerk en daarbovenop 500 miljoen per jaar extra te reserveren voor versterking van de infrastructuur op de langere termijn (tot 2040). Samen vraagt dat dus om een extra investeringsimpuls in onze infrastructuur van tenminste 1 miljard euro per jaar.

Doelgericht investeringsfonds

Daarnaast bepleit 'Handel en Logistiek Nederland' het behoud van het infrastructuur fonds voor complexe investeringen, zoals belangrijke systeemsprongen die moeten worden gemaakt bij het verduurzamen en het vergroten van de robuustheid van de hele infrastructuurnetwerk, de investering in ITS en ketenintegratie. Maar ook de innovatie van voer- en vaartuigen en het verkeersmanagement zijn structureel aan verandering onderhevig. Die volatiliteit moet in de financieringssystematiek meegewogen worden, zonder dat daarmee daadkrachtige besluitvorming ondermijnt wordt.

Regionale aanpak met nationaal bereik.

Nieuwe investeringen voor zowel de problematiek van de regionale- en binnenstedelijke bereikbaarheid als ook de noodzakelijke knelpunten op nationaal niveau aangewend moeten worden. Daarbij kunnen ook voor innovatie gereserveerde overheidsmiddelen geormerkt worden voor specifiek dit doel.

Digitale innovatie

De komende jaren zullen ICT-ontwikkelingen, inclusief 'the internet of things', leiden tot nieuw mogelijkheden, kansen en oplossingen voor nieuwe problemen. De technologische ontwikkelingen en voortschrijdende automatisering dragen bij aan slimmere en veiligere benutting van de infrastructuur, nieuwe vervoerssystemen en transparante ketens. Informatietechnologie speelt ook een sleutelrol in de ontwikkeling van intelligente transporten via spoor, weg en waterwegen. Een voorbeeld is platooning en autonoom transport in het algemeen. Dit vraagt om een nauwe samenwerking tussen bedrijfsleven en overheid.

3.2 Kansen vervoer over water pakken

Stimuleer vervoer over binnenwater

Om de concurrentiekracht van het in Nederland gevestigde bedrijfsleven te versterken, is een

netwerk van hoogwaardige internationale wegen, spoorwegen en vaarwegen alsook zee- en binnenhavens nodig. Door schaalvergroting, 24 uren economie, nieuwe logistieke concepten, containerisatie en “just in time deliveries” is transport constant aan verandering onderhevig en zal de vraag naar flexibel en betrouwbaar vervoer alleen maar toenemen. Goederenvervoer over water is daarbij een belangrijke schakel om slimme multimodale vervoersconcepten mogelijk te maken. Ook is het goederenvervoer over binnenwater een voorwaarde voor de sterke positie en groei van de mainports. Binnen de logistieke keten vormen de binnenhavens een onmisbare schakel. Als belangrijke economische knooppunten vormen zij een wezenlijk onderdeel van de achterlandverbindingen.

Help netwerk van overslagpunten uitbreiden

Om de verwachte groei in het goederenvervoer te kunnen accommoderen is het goed het potentieel van het vervoer over water beter te benutten. Dat vergroot de kans de bereikbaarheid van Nederland te verbeteren en zorgt voor CO2 reductie in logistieke ketens. Het netwerk van aansluitingen van de verschillende modaliteiten binnen regionale en stedelijke (natte) overslagpunten moeten daarom worden uitgebreid. Tussen inland terminals kunnen het aantal shuttlediensten over water uitgebreid worden. Het Rijk kan hierin bijdragen door synchromodaal en multimodaal transport te stimuleren.

Investeer meer in onderhoud

Het Nederlandse vaarwegennet staat internationaal model als een adequaat en vitaal infrastructureel netwerk en dat willen we graag zo houden. Veel infrastructurele kunstwerken zijn in de 19e en 20e eeuw aangelegd en naderen het einde van de levensduur. Onderhoud aan vaarwegen en renovatie van kunstwerken wordt in de toekomst steeds belangrijker. Het is van vitaal belang het Nederlandse vaarwegennetwerk goed op peil te houden, aan te passen en waar nodig op te waarderen om groei te faciliteren. Enkele procenten verschuiving van het water naar de weg door achterstallig onderhoud kan leiden tot onnodige congestie op de weg. Op de vaarwegen is nog reservecapaciteit beschikbaar. Een gemiddeld schip vervoert circa 2700 ton en dat zijn al 120 vrachtwagens. Er moet daarom meer financiële ruimte gemaakt voor onderhoud aan vaarwegen en kunstwerken. Ook dienen er structureel middelen te worden vrijgemaakt om op alle interregionale vaarwegen kunstwerken te voorzien van 24-uursbediening.

Vergroot capaciteit natte infrastructuur

Met het oog op de noodzakelijke toekomstige capaciteit op onze vaarwegen, is een investeringsslag noodzakelijk. De havens van Antwerpen en Rotterdam willen meer samenwerken om hun positie in toekomstige groeimogelijkheden op Midden-Europese markten te versterken. Hier hebben de handels- en productiebedrijven die in Nederland zijn gevestigd veel baat van. De logistieke groei van de zeehavens manifesteert zich voor het overgrote deel in de containeroverslag waarin onder andere veel stukgoed vervoerd wordt. De afvoer per binnenvaart vanuit Antwerpen wordt belemmerd door te lage bruggen op de Schelde Rijnverbinding. Op zo'n belangrijk traject moet vier lagen (high-cube) containervervoer mogelijk worden. Om de groei in deze regio op te vangen is daarnaast op korte termijn capaciteitsuitbreiding nodig bij de sluizen in de Zuid Westelijke Delta (Volkerak, Kreekrak en Krammer). Zeker wanneer de Seine Nord verbinding vanaf 2023 ook de regio Parijs voor Nederlandse en Vlaamse zeehavens binnen bereik brengt.

Ondersteun verschoning in de binnenvaart

De binnenvaart heeft een gunstige footprint per vervoerd gewicht. Maar de Nederlandse binnenvaart kan met behulp van nieuwe innovaties nog schoner worden. Een verdere CO2-reductie is haalbaar met nieuwe aandrijflijnen waarmee ook de uitstoot van NOx en fijnstof omlaag kan. Het Rijk dient hier de binnenvaartsector bij te ondersteunen zodat zij de benodigde investeringen kunnen

financieren.

3.3 Behoud en investeer in maritiem cluster als steunpilaar van onze economie

Kabinetssteun onontbeerlijk

De Nederlandse maritieme sector vormt een belangrijke spil in het logistieke netwerk van Nederland. Met 265.000 werknemers, 12.000 bedrijven, 23,7 miljard euro toegevoegde waarde en de grootste zeehavens van Europa vormt de maritieme sector een belangrijke onderdeel van en steunpilaar voor de Nederlandse economie. Om te zorgen dat de concurrentiepositie van deze sector geborgd blijft en het in Nederland gevestigde bedrijfsleven gebruik kan blijven maken van hoogwaardige maritieme diensten, is het van belang dat de achterlandverbindingen verbeteren, de verduurzaming van de zeescheepvaart wordt gestimuleerd en dat de logistieke ketens door digitalisering en innovaties efficiënter worden ingericht. Daarbij is ondersteuning van een nieuw kabinet onontbeerlijk.

Investeren in robuuste ontsluiting achterland

Goede achterlandverbindingen over land en zee zijn cruciaal voor de concurrentiepositie van de Nederlandse zeehavens en in Nederland gevestigde handels- en productiebedrijven. De zeehavens hebben een belangrijke hub functie voor het Europese achterland. Het is dan ook van belang dat met voorrang in de MIRT goederencorridorstudies naar het oosten, zuidoosten en richting Antwerpen worden afgerond. Dit om de internationale afzet van goederen, juist ook van het Nederlandse bedrijfsleven, optimaal te kunnen faciliteren. Daarnaast is het van belang dat voldoende kades en terminals beschikbaar zijn in zee- en binnenhavens om die hu functie te kunnen blijven uitvoeren. Dit geldt ook voor kades die ten behoeve van de bouw van windmolenparken op zee gebruikt gaan worden. De noodzakelijke middelen voor de aanleg van kades wordt in andere landen door de overheid gefinancierd. Het goed als een volgend kabinet zich hiervan bewust is en zorgdraagt voor een gelijk speelveld. Tot slot kan de aan- en afvoer van goederen niet zonder dat de Waal afdoende diepgang houdt. Dat moet een aandachtspunt blijven voor een volgend kabinet.

Stimuleer verduurzaming

Verduurzaming van de zeescheepvaart is een cruciale opgave voor de Nederlandse maritieme sector. Juist Nederland, met zijn sterke multimodale transportopties en de mogelijkheid schaalvergroting goed in te zetten, kan profiteren van een lagere CO2 footprint per tonkilometer.¹ Het beleid moet gericht zijn op het wegnemen van handelsbarrières, het op een soepele wijze en in lijn met het logistieke proces organiseren van inspectie- en douanewerkzaamheden, het standaardiseren van IT-toepassingen en op het stimuleren van het gebruik van schonere brandstoffen. Efficiëntere logistieke processen maken dat de milieubelasting zal afnemen. Het uitrollen van een LNG-netwerk draagt bij aan het verduurzamen van de scheepvaart. Het instellen van een vergroeningsfonds voor de zeescheepvaart is hierbij noodzakelijk om investeringen in verduurzaming van de vloot mogelijk te houden. Zo blijft de zeescheepvaart aantrekkelijk als vervoersmodaliteit vanuit zowel kosten- als milieuoverwegingen.

Faciliteer transport buisleidingen

De energietransitie van fossiele naar duurzame brandstoffen vraagt om een betere benutting van de huidige capaciteit van 'de vierde modaliteit' buisleidingen. Voor de uitbreiding van de bestaande buisleidinginfrastructuur is voldoende ruimte noodzakelijk. Knelpunten in de haven en in de leidingstroken naar het achterland (België en Duitsland) mogen de ontwikkeling van nieuwe leidingtransporten niet in de weg staan. Buiten de haven vereist dit regie vanuit het Rijk op het

¹ Panteia: Sustainable logistics. The role of ports (2016).

toedelen van ruimte in en rondom de leidingstroken. Door de transitie worden immers nieuwe transporten toegevoegd, terwijl de bestaande voorlopig nog nodig blijven.

3.4 Slimmer en beter vervoer over de weg

Groot belang

Het vervoer van ±650 miljoen ton goederen per jaar in Nederland staat voor meer dan 40 miljoen gevulde vrachtauto's. 92% van de in Nederland geladen vrachtwagens vervoert goederen in een straal van 300 km rond het laadpunt. Allemaal voertuigen gevuld met bijvoorbeeld voedingswaren, melk, hightech elektronica, halffabricaten en chemische stoffen. Noodzakelijk om te kunnen voorzien in de productbehoefte van miljoenen Nederlanders en Europeanen. Het werk van de meeste handels- en productiebedrijven is ondenkbaar zonder goede wegvervoersvoorzieningen en een gezonde wegtransportsector. Goed wegtransport is zo duurzaam mogelijk, innovatief, betaalbaar en veilig. Maar zonder de juiste infrastructurele voorzieningen komt ook de meest geavanceerde vrachtauto niet tot zijn recht. Daarom is het noodzakelijk dat een nieuw kabinet werk blijft maken van de aanpak van fileknelpunten met innovatieve oplossingen maar ook door te investeren in extra wegcapaciteit.

Meer capaciteit

Na uitvoering van het huidige MIRT blijven op belangrijke logistieke corridors flessenhalzen bestaan op het hoofdwegennet, zoals op de A1, de A4, de A15, de A20 en de A58. Neem deze weg door uitbreiding van capaciteit. Daag daarnaast de bouw- en verkeersmanagementsector gezamenlijk uit op om met innovaties te komen die de doorstroming verbeteren, met oog op de voertuigen van de toekomst. Daarnaast zijn de aansluitingen van het onderliggend wegennet op het hoofdwegennet niet overal op orde, hierdoor stroopt het verkeer onnodig op. Breidt de quick wins aanpak uit met het verlengen van op- en afritten en het slimmer inrichten van kruispunten. Schenk ook meer aandacht aan verkeersmanagement en incidentmanagement. Nederland is een gidsland op het gebied van verkeersmanagement en incidentmanagement. Bouw hier op voort door kennis uit te breiden en te blijven leren en ontwikkelen.

Onderhoud en bouw slim

Zet bij renovatie- en bouw in op zo min mogelijk onderhoud. De onderhoudscomponent dient in de ontwerpfase expliciet aandacht te krijgen. Deze investering verdienen zich zelf terug en bovendien is de bestaande infra robuust op de lange termijn en leidt deze tot minimale economische schade. Daarnaast is het wenselijk om infrastructuur beter te monitoren om zo de actuele onderhoudsstaat en verwachte levensduur in kaart te brengen. Dit leidt tot een betere prioritering van de aanpak van kwetsbare infrastructuur en bovendien tot efficiënte inzet van beschikbare middelen. Combineer onderhoud en aanleg met de transitie naar energie neutrale snelwegen en kunstwerken, maak deze expertise en ervaring tot een exportproduct van Nederland.

Investeer in ketens

Een nieuw kabinet ontkomt er niet aan de ontwikkeling van intelligente transportsystemen (ITS) te stimuleren met standaarden en platforms, gericht op het delen van data en informatie voor het maken van slimme combinaties in het vervoer van personen en goederen. Hiermee is de beschikbare capaciteit op het wegennet beter te benutten. Help verschillende voertuigen 'connected' te maken, als impuls aan de mogelijkheden om multimodaal en synchromodaal te vervoeren en de partijen benadrukken dat een nieuw kabinet in pilot vorm stappen zet richting een voor het bedrijfsleven lasten neutrale vorm van rekeningrijden. Daarbij is invoering van rekeningrijden voor sec het vrachtverkeer geen optie. Dat draagt immers niet bij het oplossen van bereikbaarheidsknelpunten maar schaadt wel de concurrentiepositie van Nederland.

3.5 Werk aan interoperabel en hoogwaardig spoorgoederenvervoer

Maak spoor interoperabel

Het spoorgoederenvervoer in Nederland betreft voor het overgrote deel grensoverschrijdend vervoer, dat wordt uitgevoerd door buitenlandse bedrijven. Voor deze bedrijven moet het aantrekkelijk zijn om in Nederland hun diensten aan te bieden. Om het spoorgoederenvervoer van en naar een geografisch klein land als Nederland te stimuleren en concurrerend te maken is het voorwaardelijk dat regelgeving en technische specificaties (zo veel mogelijk) gelijk zijn aan die van de buurlanden. Dit zorgt voor besparingen op operationele kosten van de spoorgoederenvervoerders en maakt het gebruik van het spoorproduct daardoor aantrekkelijker voor handels- en productiebedrijven. Het betreft met name regels en specificaties t.a.v. toelating van rollend materieel en personeel. Nieuwe en in andere Europese landen toegelaten materieel, moet dan ook in Nederland toegelaten worden. Bovendien geldt in het bijzonder dat in de komende jaren van eenzelfde versie van het Europese beveiligingssysteem ERTMS gelijktijdig met omringende landen ingevoerd moet worden. `Nationale koppen` op de Europese regelgeving zoals bijvoorbeeld SWUNG moeten om dezelfde reden zoveel mogelijk worden vermeden. Dit alles betekent dat de rol van de ERA goed moet worden ingekleed.

Werk samen in Europa

Europese samenwerking in het kader van de Rail Freight Corridors moet ervoor zorgen dat de capaciteit van de Europese infrastructuur efficiënt wordt benut door goederen en reizigerstreinen. Deze samenwerking moet er ook voor zorgen, dat ongemakken, die ooit zijn ontstaan uit verschillen in nationale regelgeving, worden ondervangen. Zo wordt het in de komende jaren mogelijk om met treinen van de Europese standaardlengte (740 m) en langer van Nederland tot in Noord Italië gaan rijden. Hiervoor moeten in Nederland nog de laatste aanpassingen gedaan worden. Actieve deelname van de Nederlandse infrastructuurbeheerder en veiligheidsautoriteit aan deze samenwerking moet er in resulteren dat het Nederlandse spoornet in toegankelijkheid verbetert.

Maak eerlijk concurreren op het spoor mogelijk

Spoorgoederenvervoer moet in prijs en kwaliteit aantrekkelijk zijn. Verschillen in nationaal beleid ten aanzien van het beprijzen van gebruik van infrastructuur verstoren de concurrentieverhoudingen. Bovendien kan, conform de Europese Richtlijnen, het tarief voor het gebruik van spoorinfrastructuur niet hoger liggen dan wat de markt kan dragen. In het kader van het bevorderen van het internationale vervoer per spoor dient dit tarief concurrerend te zijn met het buitenland. In Duitsland zijn discussies gaande om de tarieven voor het gebruik van het spoor stevig te verlagen. Duitsland is voor Nederland de belangrijkste handelspartner. Nederland dient daarom op deze ontwikkelingen actief en effectief te reageren wil het haar logistieke positie verder kunnen uitbreiden.

Investeer doelgericht in spoornetwerk

Door sterke groei van zowel het reizigersvervoer als het goederenvervoer op het Nederlandse spoor, ontstaan knelpunten. Om bovendien aan het klimaatakkoord van Parijs te kunnen voldoen, zal het spoorgoederenvervoer, welke een duurzame manier van transport is, in volume blijven groeien. In het mobiliteitsmanifest "Vooruit!" staat reeds genoemd dat diverse aanpassingen aan de spoorinfrastructuur nodig zijn om over het hele net voldoende capaciteit beschikbaar te hebben en om een robuuste dienstregeling te kunnen uitvoeren. Bijvoorbeeld aanvullende rijksfinanciering van de Calandspoorboog en een nieuwe spoorverbinding tussen Gent en Terneuzen. Aanvullend is het van belang dat de bereikbaarheid per spoor van industriële clusters in Brabant en Limburg wordt verbeterd (o.a. complex Venlo, route Herzogenrath en Maaslijn en de spoorverbinding VDL).

Omstreeks 2030 moeten de knelpunten richting Oldenzaal/Bentheim worden opgelost met de Noordtak Betuweroute. Voorbereiding in de besluitvorming moet daarom nu al aanvangen.

Help bij beter aansluiten spoor op industriële clusters

Om een grote sprong in het versterken van de spoorketen te maken en om de industriële clusters en havens efficiënter te kunnen bedienen is het noodzakelijk dat spoor soepeler gaat aansluiten op andere modaliteiten zoals bijvoorbeeld in Tilburg en Venlo. Daarnaast vragen spooraansluitingen bij bedrijven een kwaliteitsslag. Mogelijk kan het 'Besluit Bijzondere Spoorwegen' hierbij een toegevoegde waarde hebben. Op termijn moet het mogelijk zijn dat met de elektrische locomotieven tot aan de meeste eindbestemmingen gereden kan worden.

Investeer in innovatie op het spoor

Innovatie is nodig om de flexibiliteit en aantrekkelijkheid van het spoorgoederenvervoer te verbeteren. De Europese spoorsector spant zich in om de veelal op nationale tradities gebaseerde ICT systemen te integreren. Zodoende kan de uitwisseling van informatie in de spoorgoederenketen worden verbeterd en kan sneller op de marktontwikkelingen worden ingespeeld. Ten slotte moet Nederland actief deelnemen aan de reeds gestarte Europese ontwikkelingen op het gebied van machinist-loos rijden van treinen.

Herzie regels spoorvervoer chemische producten

Het vervoer van chemische producten per spoor verdient aparte aandacht. De in Nederland gevestigde chemiesector is voor veel van haar productie en afzet afhankelijk van kwalitatief hoogwaardig en goed spoorgoederenvervoer. Omdat spoor bij uitstek een veilige vervoerswijze is, speelt het bij spoorvervoer van chemische producten tussen diverse productielocaties in en nabij Nederland een belangrijke rol. Om dit vervoer veilig af te wikkelen stelt de Wet Basisnet in Nederland grenzen aan bebouwing langs het spoor en transportvolumes. Deze begrenzing is gebaseerd op berekeningen die gedateerd zijn en waarbij slechts in beperkte mate rekening is gehouden met beleid in buurlanden. In de aanstaande regeringsperiode zullen beleid en afspraken met buurlanden moeten worden herzien.

3.5 Creëer ruimte voor luchtvracht op Schiphol

Erken kracht luchtvracht hub Schiphol voor economie

Voldoende ruimte, ook voor luchtvracht, is van groot belang voor logistiek Nederland en het vestigingsklimaat voor internationale handels- en productiebedrijven. 40% van de totale waarde van de wereldhandel wordt via luchtvracht vervoerd, terwijl het maar 1% van het totale volume in tonnen vracht vertegenwoordigd. Op Schiphol zijn slechts 3,5% van de vliegbewegingen vrachtluchten, deze vluchten vertegenwoordigen 60% van de totaal vervoerde luchtvracht op Schiphol. De overige vracht wordt vervoerd in combinatie met passagierstoestellen. Vracht levert in termen van werkgelegenheid en bijdrage aan de Nederlandse economie significant meer op dan passagiers. Gemiddeld genomen levert een vrachtlucht 4 keer méér op voor de Nederlandse economie dan een passagiersvlucht. Het is dan ook van belang om te blijven investeren in een efficiënte en innovatieve luchtvracht hub. Daarbij ligt een belangrijk aandachtspunt voor een nieuw kabinet bij het innoveren en efficiënter inrichten van inspecties (Douane, NVWA, Koninklijke Marechaussee, ILT) om de vrachtafhandeling te versnellen en de concurrentiepositie van Schiphol te versterken.

Behoud ruimte voor (sub)hub carriers op Schiphol

Een goede borging van het luchtvrachtpotentieel van Schiphol is dus van essentieel belang voor het vestigingsklimaat, werkgelegenheid en innovatiekracht van de Nederlandse economie. Daarom dient, met name op Schiphol, voldoende ruimte geboden worden aan zogenaamde 'home carriers', die

Schiphol als primaire basis gebruiken. Op de eerste plaats is dat thuiscarrier KLM Cargo, maar ook buitenlandse maatschappijen die op Schiphol een (sub)hub-operatie hebben gevestigd of zouden willen vestigen moeten worden gefaciliteerd. Daarbij dient in het slotbeleid op Schiphol meer souplesse te komen om de dynamische ontwikkelingen in de wereldwijde luchtvrachtmarkt beter te faciliteren. Het bestaande slotsysteem is te veel gebaseerd op de passagiersoperatie en daardoor te strak voor de vrachtmarkt. Een meedenkende Rijksoverheid kan deze optimalisaties sneller helpen realiseren.

Biedt snel duidelijkheid over de randvoorwaarden voor groei op Schiphol

Door de stevige groei van Schiphol van de afgelopen jaren en het feit dat Schiphol tot 500.000 vliegbewegingen mag groeien in 2020, komt de positie van vrachtluchten onder druk te staan. Met de huidige groei prognoses van Schiphol loopt de luchthaven in 2018 al vol en wordt het zeer lastig om nieuwe vluchten en verbindingen toe te voegen. De voorspelde stevige groei in luchtvracht kan hierdoor niet meer worden geacommodeerd op Schiphol, waardoor deze vracht weglekt naar andere luchthavens. Dit schaadt de concurrentiepositie van Schiphol. Op korte termijn dient een betere afweging te worden gemaakt bij het vullen van de capaciteit schaarste met nieuwe vluchten, waarbij de feitelijke bijdrage in werkgelegenheid en aan de Nederlandse economie van de desbetreffende vlucht een belangrijke rol moet spelen. Daarnaast dient de Rijksoverheid zo snel mogelijk duidelijkheid te bieden over de randvoorwaarden om de grens van 500.000 vliegbewegingen op Schiphol eerder te passeren.

4. Conclusie

De welvaart van Nederland is voor een belangrijk deel afhankelijk van het succes van onze handels- en productiebedrijven. Handels- en productiebedrijven kunnen echter niet succesvol zijn zonder een eerste klas logistieke sector, 'state of the art' overslagfaciliteiten en een meedenkende overheid. De ondertekende partijen van deze brief roepen een nieuw kabinet dan ook nadrukkelijk op, in nauwe samenwerking met het veld, zorg te dragen dat de bestaande hoge kwaliteit van ons logistiek systeem behouden blijft en uitgebouwd wordt zoals hiervoor beschreven. Dat is goed voor onze welvaart, leefbaarheid en dus het welzijn van iedereen.