

Aan de informateur  
De heer mr. I.W. Opstelten  
Postbus 20008  
2500 EA Den Haag

**onderwerp**  
Synchronodaal Transport  
**datum**  
Delft, 19 augustus 2010

**ons kenmerk**  
10-23533-MLE-mka  
**uw referentie**

**doorkiesnummer**  
015 - 251 65 65  
**emailadres**  
secretariaat SPL:  
info@connekt.nl

Geachte heer Opstelten,

Nederland staat in de komende jaren voor grote uitdagingen. Naast het op orde brengen van de overheidsfinanciën moeten we investeren in duurzame economische groei. Het Strategisch Platform Logistiek ziet goede kansen om dit te realiseren in deze belangrijke pijler van onze economie door een innovatieve aanpak, die tevens bijdraagt aan een betere bereikbaarheid. Wij vragen de overheid te blijven investeren in de daarvoor benodigde programma's en stimuleringsregelingen en te voorkomen dat bezuinigingen op de infrastructurele knelpunten op de belangrijke corridors deze ontwikkeling tot stilstand brengen. Dit willen wij u dan ook graag meegeven in deze formatiefase.

Van de vrachtwagens, goederentreinen, vrachtschepen en vrachtvliegtuigen die dagelijks in Europa rijden, varen en vliegen, blijft gemiddeld méér dan de helft van de capaciteit onbenut. Anders gezegd: er liggen elke dag weer gouden kansen voor een betere inzet van vervoermiddelen en infrastructuur. En er liggen gouden kansen voor groei van het transportvolume tegen lagere kosten voor het milieu (CO<sub>2</sub> en luchtvervuilende stoffen) en lagere kosten voor de leefomgeving (geluid en risico's). Economische groei wordt zo gecombineerd met betere bereikbaarheid en meer duurzaamheid.

Verzilveren van die kansen kan. We noemen het 'Synchronodaal Transport'.

De kenmerken van Synchronodaal Transport:

- Lading en bestemming zijn niet langer vastgeklonken aan één vervoerswijze: de beschikbare capaciteit van vervoermiddelen en infrastructuur bepalen samen met de aard van de lading de keuze voor weg, water, lucht of spoor.
- Groei in handelsvolume leidt in dit systeem tot een verbetering van de bereikbaarheid en duurzaamheid omdat de industrie als vanzelf meer gebruik zal gaan maken van water- en railtransport als het volume groeit.
- Nieuwe regiecentra met hoogwaardige werkgelegenheid zorgen voor het samenbrengen van goederenstromen, het synchroniseren van diensten en het afstemmen van vervoerswijzen.

Dit bundelen kan juist in Nederland plaatsvinden, omdat in Nederland, als Gateway to Europe, grote stromen samenkomen. Een forse groei in het vervoer, verduurzaming van dat vervoer en een betere bereikbaarheid gaan in deze visie samen en versterken elkaar bovendien – simpelweg omdat dit ook economisch het meest aantrekkelijk is. Dit transportsysteem heeft in onze visie dan ook bestaansrecht voor de toekomst.

### **Bedrijfsleven is aan de slag**

Het SPL werkt het concept samen met de uitvoerders en opdrachtgevers van goederenvervoer uit tot hét sterke punt van de Nederlandse logistiek. Daarvoor moet veel gebeuren. Het bedrijfsleven is daar al mee gestart. Het onderzoek naar ketenregie dat plaatsvindt in Topinstituut Dinalog draagt hieraan bij en is complementair.

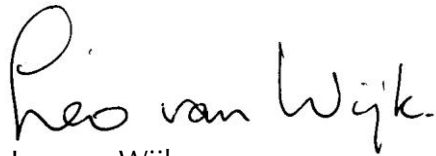
### **Onze vraag aan het nieuwe kabinet**

Ook het nieuwe kabinet kan bijdragen aan het realiseren van dit transportsysteem. Door bedrijven te stimuleren mee te doen. Door de boodschap uit te dragen. Door het synchro-modale transportsysteem op te nemen in het overheidsbeleid. Door naadloze douane- en controleprocessen. Door budgetten voor innovatieprogramma's te richten op de ontwikkeling en implementatie van deze visie. En door infrastructurele knelpunten op te lossen op de belangrijke corridors van onze mainports naar het Europese achterland. Om dit te concretiseren doet het SPL een aantal aanbevelingen, gebaseerd op de bezuinigingsvoorstellen (april 2010) van de werkgroep Mobiliteit en Water van de Brede Heroverweging zoals aangevraagd door het Kabinet:

1. In stand houden van de geplande investeringen van € 903 miljoen in de periode 2010-2020 in het hoofdvaarwegennet, in tegenstelling tot het voorstel in maatregel 5.2.2 van de werkgroep. Deze bezuiniging zou ertoe leiden dat investeringen in de volgende vaarwegen komen te vervallen: corridor Amsterdam-Noord Nederland, Corridor Rijn-Oost Nederland, Corridor Maasroute en Brabantse Kanalen. Dit heeft naast een direct effect ook een domino-effect op het gebruik van andere vaarwegen, en deze bezuinigingsmaatregel leidt er volgens het Ministerie van Verkeer en Waterstaat toe dat uiteindelijk alleen de hoofdtransportassen naar Duitsland en België in stand zullen blijven. Doorvoeren van deze bezuiniging leidt tot meer congestie op de weg omdat de binnenvaart een minder aantrekkelijk netwerk als alternatief kan aanbieden en tevens tot desinvesteringen waar net op grote schaal is geïnvesteerd.
2. In stand houden van de geplande investeringen in de periode 2010-2020 in het hoofdwegennet, die belangrijk zijn als ontsluiting van de mainports en (inter-)nationale transportcorridors, in tegenstelling tot het voorstel in maatregel 5.3.2 van de werkgroep. Deze bezuinigingen betreffen onder meer de aanleg of verbetering van de A1 bij Apeldoorn, A10 Zuidas, A12/A15 Bereikbaarheid regio Arnhem/Nijmegen, A13/A15 Rotterdam, A13/A16/A20 Rotterdam (Doenkade), A2 Maasbracht-Geleen 2de fase, en verschillende N-wegen. Het gaat hierbij om investeringen van tussen de € 200-300 miljoen per jaar. Het niet aanpakken van deze projecten heeft grote gevolgen voor de logistieke concurrentiepositie van ons land door de slechtere bereikbaarheid van economische zwaartepunten als de mainports.
3. In stand houden van de geplande investeringen in de periode 2010-2020 in het spoorwegennet, die belangrijk zijn voor het goederenvervoer per spoor, in tegenstelling tot het voorstel in maatregel 5.4.2 van de werkgroep. Deze bezuinigingen betreffen het laten vervallen van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS), dat naast hoogfrequent spoorvervoer op de drukste trajecten in de Randstad ook een toekomstvast routing biedt voor goederentreinen op het Nederlandse spoorwegennet. De realisatie van dit PHS is essentieel voor de toekomst van zowel het personen- als het goederenvervoer per spoor in Nederland.
4. Additioneel aan het onverkort vasthouden aan de bovengenoemde investeringen in het wegennet, spoornet en vaarwegennet in Nederland is het van belang om de totstandkoming van netwerken van multimodale spoor- en binnenvaartterminals in Nederland te stimuleren. De aanwezigheid van deze netwerken maakt het voor bedrijven in Nederland mogelijk om nationaal en internationaal intermodale diensten op te zetten en te gebruiken, waarbij economische rentabiliteit en duurzaamheid hand in hand gaan. Wij pleiten er daarom ook voor om hiervoor nationaal en Europees een stimuleringsregeling op te zetten.

Samen kunnen we het Synchronodaal Transportsysteem realiseren en economische groei stimuleren op een duurzame manier.

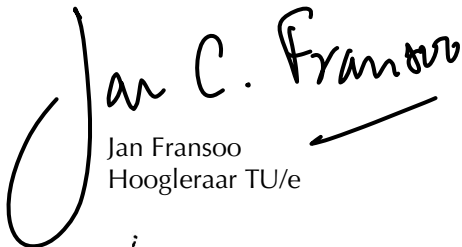
Met vriendelijke groet,  
Strategisch Platform Logistiek



Leo van Wijk  
Voorzitter



Wando Boevé  
Director marketing & sales ECT



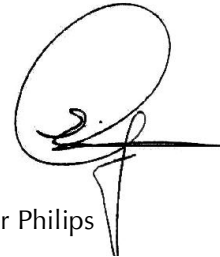
Jan Fransoo  
Hoogleraar TU/e



Timo Huges  
CEO Flora Holland



Peter van Laarhoven  
Groepsdirecteur Strategie TNT




Esther Liskamp  
Global supply manager Philips



Hans Smits  
CEO en CCO Havenbedrijf Rotterdam



Alexander Sackers  
Voorzitter Logistieke Alliantie



Rutger van Slobbe  
Oud Bestuur P&O Nedlloyd

Wegens vakantie van de heren Veenman en Nijhuis ontbreken de handtekeningen van deze SPL-leden in de ondertekening van deze brief.