

**Second Opinion**  
**Toekomstverkenning**  
**Vrachtvervoer over de Weg**

**Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid**

**Februari 2008**

Johan Visser

---

*Meer weten over mobiliteit. Dat is waar het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) zich mee bezig houdt. Het KiM is opgericht op 1 september 2006.*

*Als zelfstandig instituut binnen het Ministerie van Verkeer en Waterstaat (V&W) maakt het KiM verkenningen en beleidsanalyses voor mobiliteitsbeleid waarmee de strategische basis voor dat beleid wordt versterkt.*

Tekst:  
Johan Visser, Jan Francke

Verzorging omslag: 2D3D, Den Haag/Arnhem  
Verzorging binnenwerk: SSO Repro Ministerie van Verkeer en Waterstaat  
ISBN: 978-90-8902-015-4

Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid  
Jan van Nassastraat 125  
2596 BS Den Haag

Postbus 20901  
2500 EX Den Haag

Telefoon : 070 351 1965  
Fax : 070 351 7576

Website : [www.kimnet.nl](http://www.kimnet.nl)  
E-mail : [info@kimnet.nl](mailto:info@kimnet.nl)

---

## Inhoudsopgave

---

### **Samenvatting 5**

- 1. Inleiding 7**
- 2. Gekozen aanpak 9**
- 3. Huidige situatie wegvervoer 11**
- 4. Wegvervoer in Nederland richting 2020 13**
- 5. Relatie tussen wegvervoer en economie 15**
- 6. Beleidsaanbevelingen met betrekking tot het overheidsbeleid goederenwegvervoer 17**
- 7. Slotconclusie 19**

### **Literatuurlijst 21**

---

---

## Samenvatting

---

Op verzoek van het programma wegvervoer van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat (V&W) heeft het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) een second opinion uitgevoerd op de PRC/NEA-studie Toekomstverkenning Vrachtvervoer over de Weg. De PRC/NEA-studie heeft als doel bouwstenen te verzamelen voor het herijken van het huidige beleid en de rolopvatting van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat op het vlak van vrachtverkeer over de weg en aanverwante logistieke en zakelijke dienstverlening. Het PRC/NEA-rapport (november 2007) benoemt de issues in het wegvervoer op basis van een analyse van de huidige situatie en ontwikkelingen tot en met 2020, waardeert deze en koppelt daar beleidsacties aan op het terrein van bereikbaarheid, economie & marktordening en milieu & veiligheid. De beleidsacties zijn onder andere de files aan te pakken, het tekort aan chauffeurs op te lossen, lokale regelgeving te verbeteren, innovaties stimuleren, stimuleren van het gebruik van stillere voertuigen en het stimuleren van de Euro-6-norm.

In deze second opinion kijkt het KiM naar de onderbouwing (aanpak en methoden) van de conclusies uit het eindrapport en beoordeelt het KiM of de voor de herijking relevante vragen voldoende zijn beantwoord. Het KiM heeft waardering voor de wijze waarop het onderzoek is uitgevoerd. De analyse is breed uitgevoerd. Wel plaatst het KiM enkele opmerkingen.

Hoofdboodschappen uit deze second opinion:

- De beschrijving van de ontwikkelingen in het wegvervoer is vrij volledig en controleerbaar. Wel moet worden opgemerkt dat in de analyse onvoldoende aandacht is voor mogelijke verbanden tussen ontwikkelingen, met name als het gaat om de consequenties voor de rentabiliteit en de internationale concurrentiepositie van het Nederlandse wegvervoer.
- In het rapport wordt onderscheid gemaakt tussen belangrijke en minder belangrijke aandachtsgebieden. De studie gaat niet in op de mate van urgentie van deze aandachtsgebieden. Dit maakt het voor de herijking lastig te bepalen welke van de aandachtsgebieden prioritair zijn (belangrijk én urgent).
- Bij de selectie van de aandachtsgebieden en voorstellen tot beleidsacties komt niet tot uitdrukking waar nu de verantwoordelijkheid van de rijksoverheid ligt (het 'publieke belang') en wat de rol van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat kan zijn.
- De beleidsopties zijn nog onvoldoende breed verkend. Het is daardoor niet duidelijk welke mogelijkheden ('beleidsknoppen') de overheid heeft en welke daarvan effectief zijn om problemen aan te pakken.

---

Het KiM beveelt aan om in de volgende fase van de herijking als vervolg op deze studie kritisch te bekijken waar een rol van de overheid echt noodzakelijk is en waar niet. Daarbij spelen vragen als: is een probleem voldoende urgent, spelen er publieke belangen en welke beleidsopties heeft de overheid ter beschikking?

---

# 1. Inleiding

---

Het Ministerie van Verkeer en Waterstaat is in 2007 een project gestart met de titel Toekomstverkenning Vrachtvervoer over de Weg. Het Ministerie wil zich oriënteren op de toekomstige ontwikkelingen op het terrein van goederenvervoer over de weg en aanverwante logistieke en zakelijke dienstverlening.

Het huidige beleid van het Ministerie inzake het vrachtvervoer over de weg richt zich op het scheppen van voorwaarden voor een concurrerende ontwikkeling van het vrachtvervoer. Er ligt een sterke nadruk op het vinden van een evenwicht tussen enerzijds economische ontwikkeling en de bevordering daarvan, en anderzijds het hanteren van de maatschappelijke randvoorwaarden waarbinnen die ontwikkeling mag en kan plaatsvinden.

Het doel van dit project is bouwstenen te verzamelen voor het herijken van het huidige beleid en de rolopvatting van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat op het vlak van vrachtverkeer over de weg en aanverwante logistieke en zakelijke dienstverlening.

Bij het herijken van beleid is het belangrijk na te gaan welke publieke belangen op het betreffende beleidsterrein aan de orde zijn. Dit speelt bij het inventariseren van zowel de beleidsissues als het bepalen van mogelijke beleidsopties.

Dit aandachtspunt wordt nog eens versterkt door de sturingsfilosofie uit het huidige coalitieakkoord, waarbij verantwoordelijkheden meer moeten worden gedeeld met marktpartijen en andere overheden en borging van het publieke belang als uitgangspunt geldt voor een andere rolopvatting en beleidsinzet van de overheid.

Bij problemen die de wegvervoersector ervaart of ziet aankomen, en waarbij men actie van de overheid verwacht, zal dus explicieter de vraag aan de orde komen of er publieke belangen spelen.

Voor het project zijn Policy Research Corporation (PRC) en NEA gevraagd onderzoek te doen naar nut en noodzaak van een geactualiseerde beleidsstrategie voor het wegvervoer in Nederland. Tevens is gevraagd de contouren te schetsen van dergelijke strategieën. Het onderzoek van PRC/NEA heeft geleid tot het eindrapport Nota Toekomstverkenning Vrachtvervoer over de Weg (PRC/NEA, 2007). Bij dit rapport horen een onderliggend hoofdrapport en een bijlagerapport.

In deze second opinion kijkt het KiM naar de conclusies en de onderbouwing (aanpak en methoden) van het eindrapport. Tevens wordt ingegaan op de vraag of de voor de herijking van het beleid relevante vragen voldoende zijn beantwoord.

Het KiM is tussentijds gevraagd conceptversies te becommentariëren. De vragen die reeds voldoende zijn beantwoord, komen in deze second opinion niet meer terug, net zo min als de redactionele en detailopmerkingen. Deze zijn eerder aan PRC en NEA toegezonden.

---

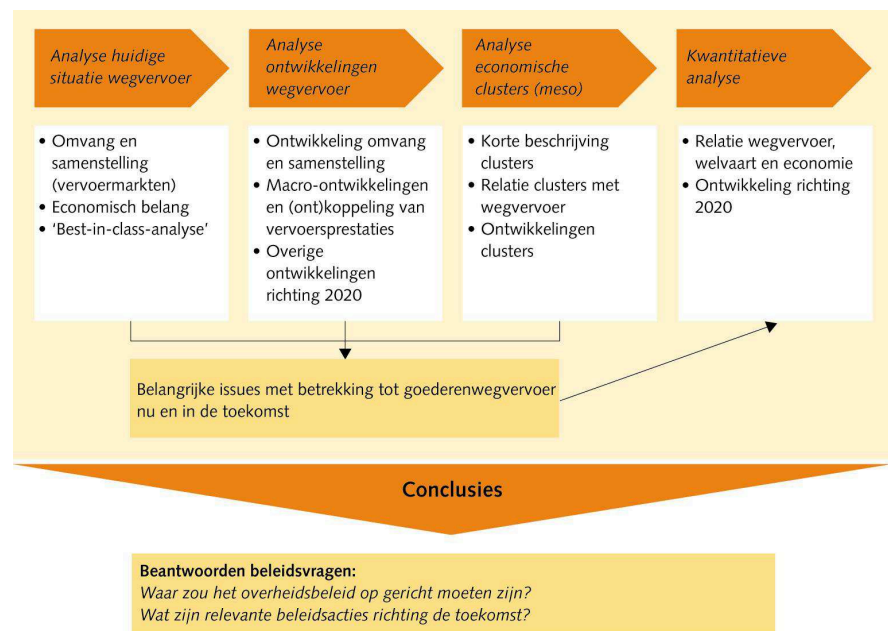
---



## 2. Gekozen aanpak

PRC/NEA heeft voor dit project een aantal analyses uitgevoerd, zoals naar de huidige situatie in het wegvervoer (o.a. omvang naar segmenten, economische betekenis en prestaties van wegvervoer t.o.v. andere landen), naar ontwikkelingen in het wegvervoer richting 2020 (o.a. groeiverwachtingen, macro-ontwikkelingen, structuur van de sector) en naar de relatie met belangrijke economische clusters in Nederland (mainport Rotterdam, mainport Schiphol, Europese distributiecentra (EDC), greenports, binnensteden, chemie en bouw). Deze analyses geven inzicht in de belangrijkste discussiepunten voor het wegvervoer nu en in de toekomst. Vervolgens is een kwantitatieve analyse uitgevoerd van het belang van de geïdentificeerde discussiepunten voor het wegvervoer. Op basis van de resultaten zijn vervolgens op verzoek van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat globaal de beleidsacties voor de overheid aangegeven. De aanpak is als volgt schematisch weer te geven:

**Figuur 2.1**  
Aanpak Toekomstverkenning  
Vrachtvervoer over de Weg  
Bron: PRC/NEA, 2007



De analyse vond plaats op basis van een literatuurstudie en gesprekken met vervoerders en de brancheorganisaties. Daarnaast heeft PRC/NEA themabijeenkomsten gehouden met bedrijven die actief zijn in verschillende wegvervoergebruikende clusters.

### **Aanpak helder, wel enkele ontbrekende elementen**

De aanpak is helder en biedt de mogelijkheid om het goederenvervoer vanuit verschillende optieken te analyseren. In de aanpak ontbreekt een inventarisatie van het huidige beleid. Bij het herijken van bestaand

---

beleid is een dergelijke inventarisatie wenselijk. Volgens PRC/NEA was dit geen onderdeel van de onderzoeksopdracht. Bij het onderdeel beleidsacties is niet verder ingegaan op de effectiviteit van de voorgestelde overheidsmaatregelen, aangezien dit niet tot de opdracht hoorde.

### 3. Huidige situatie wegvervoer

Om de huidige situatie in het wegvervoer zichtbaar te maken heeft PRC/NEA een 'best-in-class-analyse' uitgevoerd. Daarin worden de huidige prestaties van het Nederlandse vrachtvervoer over de weg vergeleken met de prestaties van omliggende landen, andere sectoren of ten opzichte van het verleden. Deze analyse is door PRC/NEA uitgevoerd op basis van bestaande bronnen en aangevuld met informatie uit gesprekken met vervoerders en brancheorganisaties.

**Figuur 3.1**  
Resultaten 'best-in-class-analyse'  
(PRC/NEA, 2007)

Prestaties goederenwegvervoer huidige situatie		
Hoog/ goed		<ul style="list-style-type: none"> <li>Het wegvervoer is dominant in het binnenlands goederenvervoer van voornamelijk basis- en eindproducten</li> <li>Nederland is (nu nog) 'best-in-class' vestigingsland voor logistiek (o.a. sterke positie mainports)</li> <li>Arbeidsproductiviteit van Nederlandse vervoerders is hoog met hoog aantal rijuren in Europa</li> </ul>
		<ul style="list-style-type: none"> <li>Goede prestatie op internationaal vervoer door de Nederlandse vervoerssector (hoog aandeel in cabotage en internationaal bilateraal vervoer in de EU), maar deze staat wel onder druk</li> <li>Logistieke activiteiten zijn sterk vertegenwoordigd in Nederland (sterke positie van mainports, groot aantal gevestigde EDC's in Nederland)</li> <li>Opleidingsniveau (meertaligheid en veiligheidsbewustzijn) van Nederlandse vervoerders is goed</li> <li>Prestaties van verkeer op het gebied van milieu en veiligheid zijn goed</li> </ul>
Gemiddeld		<ul style="list-style-type: none"> <li>Transportkosten ten opzichte van West-Europa verschillen niet significant</li> <li>Dalende (en negatieve) rentabiliteit tot 2006 van voornamelijk kleine en middelgrote vervoerders en containervervoer/trucking over lange afstanden, maar deze is sinds 2006 gestegen</li> <li>Benuttingsgraad is gedaald, doordat de beladingsgraad van de inhoud (ton) een dalende trend toont</li> <li>Toepassing van ICT-innovaties is goed bij grote ondernemingen, maar laag bij kleine ondernemingen</li> <li>Invloed Nederland op Europees beleid is gemiddeld; Nederland heeft geen nationale koppen op beleid</li> </ul>
		<ul style="list-style-type: none"> <li>Nederland heeft een hoog risico voor ladingdiefstal (security)</li> <li>Geluidshinder door het wegverkeer is de grootste bron van geluidshinder in Nederland</li> </ul>
Laag/ slecht		<ul style="list-style-type: none"> <li>Transportkosten ten opzichte van Oost-Europa liggen in Nederland hoog</li> <li>Beschikbaarheid chauffeurs is een knelpunt</li> <li>Modal shift potentieel van weg naar spoor of binnenvaart is beperkt</li> <li>Infrastructuur: congestie is een knelpunt</li> </ul>

---

De prestaties van het Nederlandse wegvervoer zijn op de volgende elementen vergeleken:

- Wegvervoersector;
- Logistieke sector;
- Aanbod wegvervoer in Nederland;
- Arbeidsmarkt;
- Milieu, veiligheid en geluidshinder;
- Infrastructuur en bereikbaarheid;
- Innovatie;
- Europees beleid, wet- en regelgeving.

Figuur 3.1 uit het PRC/NEA hoofdrapport geeft een overzicht van de resultaten van de 'best-in-class-analyse'.

Het onderzoek geeft een goed beeld van de huidige situatie in het wegvervoer (zoals omvang naar segmenten, economische betekenis en prestaties van wegvervoer). Het rapport beschrijft de aspecten waar het wegvervoer goed dan wel slecht presteert ten opzichte van omliggende landen, andere sectoren en/of het verleden. In het bijlagenrapport worden de conclusies diepgaand onderbouwd op basis van internationale vergelijkingen en tijdreeksen.

Hierbij plaatst het KiM de volgende opmerkingen.

#### **Onderbouwing redelijk compleet**

De onderbouwing is vrij volledig en controleerbaar. Bronnen worden duidelijk vermeld in het onderliggende bijlagenrapport.

#### **Perspectief niet nader toegelicht**

De rapportage laat in het midden of het economisch belang van de wegvervoersector centraal staat of het belang van het wegvervoer als een faciliterende dienst voor de Nederlandse economie. Vrachtvervoer over de weg kan immers zowel plaatsvinden door de Nederlandse wegvervoersector, buitenlandse vervoerders of door de bedrijven zelf met eigen vervoermiddelen (het zogeheten eigen vervoer).

#### **Eindoordeel ontbreekt**

De best-in-class-analyse is breed opgezet. Het goederenwegvervoer wordt op een groot aantal aspecten beoordeeld. Er wordt echter geen eindoordeel gegeven over de prestaties van het wegvervoer en over hoe goed het wegvervoer in Nederland overall scoort ten opzichte van het buitenland. Dit is voor de eindconclusie een gemis. Hierdoor is onvoldoende duidelijk of hier een ernstig probleem of een urgentie ligt.

## 4. Wegvervoer in Nederland richting 2020

De ontwikkelingen van wegvervoer in Nederland richting de toekomst zijn door PRC/NEA beschreven aan de hand van prognoses tot en met 2020. In deze prognoses komen aan de orde: omvang en samenstelling van het vervoer, structuur van de sector en milieu en veiligheid. Daarbij is gebruik gemaakt van de WLO-scenario's (Welvaart en Leefomgeving) (CPB et al., 2006).

**Tabel 4.1**

Maatschappelijke aandachtsgebieden met betrekking tot het wegvervoer.  
Bron: PRC/NEA, 2007

Wat verdient aandacht richting 2020?	Waarom?
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Oplossen van congestie</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Het bedreigt de transportefficiëntie van vervoerders, de leveringsbetrouwbaarheid voor verladers en het vestigingsklimaat van Nederland</li> <li>– Verkeersintensiteit blijft toenemen (zonder maatregelen)</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Aanpak CO<sub>2</sub>-uitstoot van het vrachtverkeer</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– De uitstoot van CO<sub>2</sub> groeit door de toename van vervoer, terwijl de uitstoot per kilometer niet verbetert</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Aanpak luchtverontreiniging in Nederland</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– De kosten van luchtverontreiniging dalen door invoering van Euro-5-normen in Europees verband, maar blijven significant. De invoering van Euro-6-normen in Europees verband in de toekomst leiden tot verdere daling van de luchtverontreiniging</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Aanpak verkeersonveiligheid van het vrachtverkeer</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Risico dat verkeersveiligheid van het vrachtverkeer verslechtert na jarenlange verbetering</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Aanpak van geluidshinder en ruimtebeslag</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Ruimtelijk orderingsbeleid wordt in de toekomst belangrijker waarbij vaker een goede balans tussen de belangen tussen vervoer en infrastructuur, woonbebouwing en bedrijventerreinen gevonden dient te worden</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Internationale positie van Nederlandse vervoerders behouden en verbeteren</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Sterke positie van Nederlandse vervoerders in het internationaal bilateraal vervoer en cabotage komt onder druk te staan</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Arbeidsproductiviteitsgroei en verhogen transportefficiëntie (productivity killers en opportuniteiten in de invloedssfeer van de overheid)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Gemeentelijke regelgeving en ladingdiefstal kunnen verergeren door de groei van eindproducten en verdere opkomst e-commerce wat leidt tot meer vervoer van en naar stedelijk gebied</li> <li>– Tegelijkertijd biedt dit kansen voor meer bundeling van stromen in het binnenlands vervoer door o.a. ICT en procesinnovaties</li> </ul>
Wat is minder belangrijk richting 2020?	Waarom?
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nationaliteit van wegvervoer-ondernemingen en chauffeurs</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Buitenlandse chauffeurs en vervoerders kunnen de groei in het vervoer opvangen en het tekort aan vervoerscapaciteit oplossen</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Buitenlandse chauffeurs en vervoerders verbeteren zich in kwaliteit ten opzichte van Nederlandse chauffeurs</li> </ul>

---

Op basis van een uitgebreide analyse van vervoersprognoses voor 2020 en een aantal gesprekken met vervoerders en brancheorganisaties werden de issues (discussiepunten) geïdentificeerd. Vervolgens is de mate van belang voor de Nederlandse samenleving bepaald. Tabel 4.1 geeft de resultaten weer.

Bij deze aanpak plaatst het KiM de volgende opmerkingen.

### **Is het overzicht compleet?**

Het rapport maakt duidelijk onderscheid tussen belangrijke en minder belangrijke maatschappelijke discussiepunten. De selectie is getoetst aan de hand van gesprekken met de branche en omvat de uit de literatuur bekende aandachtsgebieden.

### **Prognoses niet gedifferentieerd naar vervoersmarkt**

De bij de beschrijving gehanteerde indeling in binnenlands vervoer (onderverdeeld in: zand & grind, distributie & stedelijk vervoer, mainports & industrie) en internationaal vervoer (onderverdeeld in: continentaal vervoer, maritieme bulkstromen en containers) werkt verhelderend.

Per marktsegment worden cijfers gepresenteerd over de verkeers- en vervoersprestaties en de mogelijke effecten op de verkeersonveiligheid, emissies en ruimtebeslag tot en met 2020 (in de figuren III.1 tot en met III.6 van het rapport).

Het valt daarbij op dat in figuur III.3 het groeipercentage per marktsegment heel constant is (19-28%) met stedelijke distributie als uitzondering (21-35%). Dit komt omdat één groeipercentage is gehanteerd en niet is gedifferentieerd naar vervoersmarkt. Deze figuur geeft daardoor een verkeerde voorstelling van zaken voor wat betreft de groei van de verkeersprestaties in de verschillende deelmarkten tot 2020. Om consistent te zijn met de te verwachten ontwikkelingen per vervoersmarkt (fig. III.1 en III.2 van het rapport) had dit wel moeten. Deze verkeerde voorstelling voor de toekomstige ontwikkeling komt terug in de figuren III.6, en verder waarin de externe effecten (emissie, geluid, verkeersonveiligheid, ruimtebeslag) gepresenteerd worden per deelmarkt. Het heeft echter geen verdere inhoudelijke consequenties voor het verhaal.

### **Analyse vrij vlak**

De analyse van ontwikkelingen is breed maar blijft op sommige punten vrij vlak en verbanden tussen ontwikkelingen worden niet gelegd. Een voorbeeld is de conclusie dat transport goedkoop blijft voor verladers (blz. 48 van het rapport). Dit lijkt in tegenspraak te zijn met de gesignaleerde te verwachten kostenstijgingen (brandstofprijzen, prijzen, stijgende arbeidskosten en minder productieve chauffeurs en hogere milieueisen aan voertuigen).

Een tweede voorbeeld betreft de internationale positie van de wegvervoersector. Daarbij wordt niet ingegaan op de relatie met de andere discussiepunten, zoals congestie, de arbeidsproductiviteit en de LZV's (langere en zwaardere vrachtautocombinaties) en hoe deze de concurrentiepositie kunnen beïnvloeden.

## 5. Relatie tussen wegvervoer en economie

In de analyse van de relatie tussen wegvervoer, logistiek en economie heeft PRC/NEA gekeken naar ontwikkelingen in toegevoegde waarde, werkgelegenheid en arbeidsproductiviteit. Vervolgens is de relatie tussen wegvervoer en de belangrijke economische clusters in Nederland bekeken. Het betrof de zeehavens, inclusief mainport Rotterdam, mainport Schiphol, Europese distributiecentra (EDC's), de greenports, de binnensteden, de chemie- en de bouwsector.

Op basis van deze clusteranalyse komt PRC/NEA tot het volgende onderscheid in belangrijke en minder belangrijke maatschappelijke aandachtsgebieden met betrekking tot het goederenwegvervoer.

**Tabel 5.1**

Maatschappelijke aandachtsgebieden met betrekking tot het wegvervoer op basis van de clusteranalyse  
Bron: PRC/NEA, 2007

Wat verdient aandacht richting 2020?	Waarom?
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Structureel tekort aan chauffeurs</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Bedreigt de leverbetrouwbaarheid (belangrijkste kwaliteitseis van verladers), vooral bij binnenlands vervoer weinig substitutiemogelijkheden voor Nederlandse chauffeurs</li> <li>– Transport in Nederland blijft groeien</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Logistiek als motor voor de Nederlandse economie</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Logistiek groeit sneller dan gemiddelde van de Nederlandse economie, ook hogere arbeidsproductiviteit en -groei</li> <li>– Logistiek is een belangrijke randvoorwaarde voor een andere economische motor van de Nederlandse economie, namelijk wederuitvoer</li> <li>– Positie van Nederland op vlak van logistiek is niet onbedreigd (beleid in omliggende landen is sterk gericht op logistiek)</li> <li>– Het wegvervoer is weer cruciaal om de logistieke prestaties tijdig op de plek van bestemming te krijgen</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Transport blijft goedkoop voor verladers</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Geen incentive voor verladers om transport te verbeteren door bijvoorbeeld vervoersstromen te bundelen uit kostenoverwegingen</li> </ul>
Wat is minder belangrijk richting 2020?	Waarom?
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Wegvervoersector in strikte zin als banengenerator voor laagopgeleiden</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– De krapte op de arbeidsmarkt maakt dat jobcreatie (zeker voor arbeidsintensieve jobs) veel minder politiek en economisch gewicht krijgt</li> <li>– Arbeidsproductiviteitsgroei wordt belangrijker dan jobcreatie voor de welvaart in Nederland (In (groot)stedelijk gebied zijn er nog hoge werkloosheidspercentages onder laagopgeleiden)</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Wegvervoer als een motor voor de Nederlandse economie (aanwezigheid van wegvervoer is wel een belangrijke voorwaarde voor logistiek)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– De wegvervoersector is een arbeidsintensieve sector met een lage arbeidsproductiviteit</li> <li>– Voorts, niet meer dan gemiddelde kennis-spillovers of strategische effecten naar andere sectoren toe</li> </ul>

---

Naar het oordeel van het KiM is het een terechte keuze geweest van PRC/NEA om op macro- en meso-niveau te kijken naar de relatie met de economie, met name omdat op deze wijze de aandachtsgebieden worden bekeken vanuit zowel de sectoren als vanuit de economie als geheel. De volgende opmerkingen plaatsen we hierbij.

### **Verschillende perspectieven, verschillende lijsten**

De analyse leidt tot verschillende lijsten met maatschappelijke aandachtsgebieden (tabel IV.2 en tabel IV.4 in het eindrapport). Tabel IV.5 van het eindrapport (zie tabel 5.1 in deze second opinion) biedt het uiteindelijke overzicht van belangrijke en minder belangrijke aandachtsgebieden. In deze lijst komen niet alle aandachtsgebieden terug die in tabel IV.2 en IV. 4 van het eindrapport zijn benoemd. Het wordt uit het hoofd rapport en de bijlagen niet duidelijk hoe tot deze selectie is gekomen.

### **Relatie economie onvoldoende uitgewerkt**

De relatie met de economie wordt onvoldoende uitgewerkt. Er wordt bijvoorbeeld niet ingegaan op de gestelde beleidsvraag in hoeverre het wegvervoer (direct en indirect) een strategische betekenis heeft voor de economie. De beschreven ontwikkelingen missen veel van hun context (niet duidelijk wordt of deze van cruciale danwel marginale betekenis zijn voor het functioneren van de betreffende clusters).

Er ontbreekt een kader voor de analyse of een verwijzing ernaar. Naar de mening van het KiM biedt de TNO-studie De Economische Betekenis van het Goederenwegvervoer (TNO-rapport 2004-49), die aan dit onderzoek vooraf ging, een geschikt kader. PRC/NEA heeft hiervan geen gebruik gemaakt.

### **Handel als drijvende kracht**

Bij logistiek wordt geen relatie gelegd met de ontwikkelingen in de internationale handel. Handel is een belangrijke drijvende kracht voor logistiek en wegtransport. Het rapport gaat niet in op de vraag in hoeverre door ontwikkelingen in de handel de positie van Nederland als logistiek centrum zal veranderen.

### **Multipliers**

Het rapport gaat in op de verwevenheid van het wegvervoer met andere sectoren in de economie. Hierbij wordt alleen ingegaan op de verwevenheid met de toeleverende sectoren, en wel aan de hand van (achterwaartse) multipliers. Een achterwaartse multiplier geeft aan wat 1 euro besteed in het wegvervoer betekent aan uitgaven in de toeleverende industrie. Zoals TNO (2004) terecht concludeert zitten aan het gebruik van multipliers beperkingen, met name aan het gebruik van multipliers voor de voorwaartse relaties (de relatie met de wegvervoergebruikende sectoren). Aangezien de maatschappelijke discussie juist over de voorwaartse relaties gaat, is het van belang daar aandacht aan te besteden.

### **Eindconclusie ontbreekt**

Hier ontbreekt naar het oordeel van het KiM een duidelijke eindconclusie.



---

## 6. Beleidsaanbevelingen met betrekking tot het overheidsbeleid goederenwegvervoer

---

Volgens PRC/NEA staan de volgende twee vragen centraal:

1. Waar moet het overheidsbeleid zich wel/niet op richten?
2. Hoe moet de overheid invulling geven aan de uitgangspunten voor beleid? Wat zijn relevante beleidsacties?

Om de vraag te beantwoorden waar de overheid zich op moet richten, is door PRC/NEA het maatschappelijk belang van de betreffende issues gekwantificeerd. Het belang van elke issue is bepaald via een analyse van de huidige kosten van deze issues voor de maatschappij (o.a. transportkosten, kosten van externe effecten, kosten van verlies aan toegevoegde waarde en werkgelegenheid).

Vervolgens worden de beleidsacties voor de overheid opgesomd.

Daarbij maken PRC/NEA onderscheid in drie beleidsthema's, namelijk bereikbaarheid, economie & marktordening en milieu & veiligheid. Voor deze beleidsthema's wordt nagegaan welke beleidsacties relevant en minder relevant zijn. Samengevat gaat het om de volgende beleidsacties (de tabellen V.3 tot en met V.5 uit het PRC/NEA-rapport):

- Bereikbaarheid: Verbeteren van de betrouwbaarheid van het wegvervoer door de congestie aan te pakken is het belangrijkste actiepunt. Eenzijdige maatregelen om het vrachtvervoer over de weg af te remmen en een geforceerde modal shift na te streven worden afgeraden.
- Economie & marktordening: Het is belangrijk het tekort aan chauffeurs op te lossen, de efficiëntie van het wegvervoer te verhogen door de regelgeving met name lokaal te verbeteren en innovaties te stimuleren. Het behoud van de internationale koppositie in het wegvervoer is mogelijk door de aanpak van ladingdiefstal en invoering van de LZV (langere en zwaardere vrachtautocombinaties). Ter behoud van de koppositie in de logistieke sector adviseert PRC/NEA te concurreren op supplychainmanagement en het organiseren van logistieke oplossingen. Daarnaast dient het vestigingsklimaat voor de logistieke sector te worden verbeterd (ruimtelijk beleid, fiscaliteit, wet- en regelgeving, beschikbaarheid van hoger opgeleiden en betere achterlandontsluiting van de mainports).
- Milieu & veiligheid (CO<sub>2</sub>, verkeersveiligheid, geluidshinder en luchtverontreiniging): hier ligt een zwaar accent op het nemen van maatregelen voor het vrachtverkeer in stedelijk gebied, (zoals stillere, schonere en zuinigere voertuigen, nachtdistributie, betere verlichting) en het stimuleren van de Euro-6-norm.

### **Alle relevante kosten en baten**

De waardering van het oplossen van de issues is in dit rapport gelijkgesteld aan het wegvallen van de kosten die anders door de maatschappij als geheel gedragen worden. Het zijn grove schattingen

---

van de maatschappelijke kosten, echter exclusief de kosten om issues aan te pakken. Deze bedragen geven een indicatie van de ernst van het knelpunt maar zijn een onvoldoende basis om te kunnen bepalen of het knelpunt daadwerkelijk moet en kan worden aangepakt. Daarvoor is inzicht nodig in alle relevante maatschappelijke kosten én baten, die bij het oplossen van het probleem aan de orde zijn.

### **Publieke belang en beleidsknoppen**

Naar de mening van het KiM wordt hier onvoldoende houvast geboden voor vragen rondom de taakopvatting van DGTL, en de rol van overheid en het publieke belang in het algemeen. De voorgestelde beleidsacties zijn een rechtstreekse vertaling van 'sector issues' en doen onvoldoende recht aan de vraag over de rol die de overheid en het Ministerie van Verkeer en Waterstaat in het bijzonder behoort te vervullen. De scheiding tussen gezichtspunten/meningen van stakeholders en (rijks)overheid is onvoldoende duidelijk.

Op twee punten is de analyse nog niet af. Ten eerste wordt het publieke belang niet duidelijk. Oftewel ligt hier een rol voor de overheid of is de sector aan zet? Ten tweede worden de beleidsknoppen onvoldoende aangegeven. Het is niet duidelijk wat de overheid kan doen vanuit zijn publieke taak. De voorgestelde beleidsacties betreffen een eerste verkenning op verzoek van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat.

Ook wordt geen prioriteit of urgentie aangegeven, zodat niet duidelijk is welke issues nu echt belangrijk (in omvang en urgentie) zijn.

---

## 7. Slotconclusie

---

Het KiM heeft waardering voor de wijze waarop het onderzoek is uitgevoerd. Het onderzoek van PRC/NEA geeft een helder beeld van de ontwikkelingen in de toekomst en de issues die spelen. De beschrijving van de ontwikkelingen in het wegvervoer is vrij volledig en controleerbaar. Hierbij moet wel worden opgemerkt dat bij de analyse onvoldoende aandacht is voor mogelijke verbanden tussen ontwikkelingen, met name als het gaat om de consequenties voor de rentabiliteit en de internationale concurrentiepositie van het Nederlandse wegvervoer.

In het rapport wordt onderscheid gemaakt tussen belangrijke en minder belangrijke aandachtsgebieden. De mate van urgentie wordt echter niet duidelijk. Dit maakt het voor de herijking lastig te bepalen welke aandachtsgebieden urgent en prioritair zijn.

Bij de selectie van de aandachtsgebieden en voorstellen tot beleidsacties komt niet tot uitdrukking waar nu de verantwoordelijkheid van de rijksoverheid ligt (het 'publieke belang'), wat de rol van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat kan zijn en waar de 'sector' zelf aan zet is.

De beleidsopties zijn onvoldoende breed en op hun effectiviteit verkend. Het is daardoor niet duidelijk welke mogelijkheden ('beleidsknoppen') de overheid heeft om problemen aan te pakken.

Het KiM beveelt aan om in de volgende fase van de herijking kritisch te bekijken waar een rol van de overheid echt noodzakelijk is en waar niet. Daarbij spelen vragen als: is een probleem voldoende urgent, spelen er publieke belangen en welke beleidsopties heeft de overheid ter beschikking?

---

---

---

## Literatuurlijst

---

.....

Policy Research Corporation en NEA (2007) *Toekomstverkenning vrachtovervoer over de weg, eindrapport*, Rotterdam/Rijswijk.

Policy Research Corporation en NEA (2007) *Toekomstverkenning vrachtovervoer over de weg, onderliggend hoofdrapport*, Rotterdam/Rijswijk.

Policy Research Corporation en NEA (2007) *Toekomstverkenning vrachtovervoer over de weg, bijlagenrapport*, Rotterdam/Rijswijk.

TNO (2004) *De economische betekenis van het goederenwegvervoer*, Delft.

---