

Het lukt alleen met logistiek



Manifest Tweede Kamerverkiezingen 2023



Inleiding

Transport en logistiek houden Nederland draaiende. Logistiek zorgt ervoor dat de medicijnen op tijd hun weg vinden naar de apotheek, dat de aannemer zijn bouwmaterialen op tijd binnen heeft voor de bouw van een nieuwe wijk en dat winkels in Nederlandse dorpen en steden bevoorrad worden. Transport en logistiek faciliteren de economie en zijn onmisbaar voor het waarmaken van maatschappelijke ambities. Sterke logistieke ketens zijn daarnaast cruciaal voor onze internationale concurrentiepositie. De sector kan nu en in de toekomst mensen, bedrijven en instellingen duurzaam en efficiënt bevoorraden. Het lukt alleen met logistiek.

De sector en TLN hebben zich gecommitteerd aan het klimaatakkoord om Nederland en het beroepsgoederenvervoer te vergroenen. Als sector zijn we dagelijks volop bezig ons land in beweging te houden, maar we kijken ook naar de toekomst en werken flink aan een duurzaam Nederland.

Dat kunnen we niet alleen: de logistieke sector heeft hiervoor de overheid nodig. Dat kan op verschillende manieren, zoals meer laadcapaciteit voor ondernemers met elektrische trucks, het begroten van voldoende middelen voor beheer, onderhoud en aanleg van infrastructuur, en een éénduidige aanpak op ondermijnende criminaliteit te voeren.

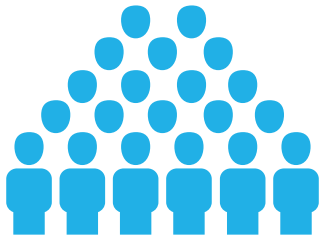
Op 22 november 2023 vinden de Tweede Kamerverkiezingen plaats. TLN brengt met dit manifest een aantal oplossingen onder uw aandacht die bijdragen aan een duurzame, bereikbare en veilige samenleving.



Feiten en cijfers

TLN is een vereniging met

5.000
leden



In Nederland waren er in 2020

875.000
mensen

werkzaam in logistieke functies. Dit komt neer op ongeveer **10%** van het totaal aantal banen in Nederland.



In 2030 zijn er

12.000
elektrische vrachtwagens

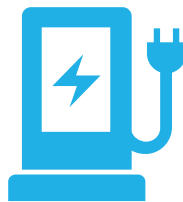
nodig om 30 tot 40 steden emissievrij te bevoorraden. Op dit moment zijn dat er **500**.



Op dit moment zijn er ongeveer

500
laadpalen

voor vrachtwagens.



CAO

TLN is de grootste werkgeversorganisatie van vervoerend Nederland en voert cao-onderhandelingen om te zorgen voor een verantwoorde cao voor haar leden.



95%

reductie van NO_x

door Euro 6 motoren ten opzichte van Euro 0.



Transport en Logistiek Nederland (TLN) werkt aan een gunstig ondernemersklimaat in Nederland en Europa. Wij ondersteunen en verbinden ondernemers in de transport- en logistieke sector.



Verduurzaming

Verduurzaming is een opdracht aan iedereen in Nederland, zeker ook aan transport- en logistieke ondernemers. De sector heeft door gebruik te maken van steeds schonere motoren al een grote bijdrage geleverd aan het terugdringen van stikstof.

Met de huidige generatie motoren – de zogenoemde EURO6 – is er een reductie van 95 procent van schadelijke NO_x gerealiseerd. De komende jaren gaat de sector verder vergroenen bijvoorbeeld door het inzetten van waterstof en elektrische vrachtwagens.



Foto: Thomas Segers

In 2030 zullen bijna 12.000 elektrische vrachtwagens 30 tot 40 steden emissievrij bevoorraden. Om die op te kunnen laden zijn er 7.400 laadpalen nodig. Op dit moment zijn het er nog maar 500. Het nieuwe kabinet moet een aantal stappen zetten zodat ondernemers in transport en logistiek daadwerkelijk kunnen bijdragen aan het realiseren van de gemaakte afspraken voor CO₂-reductie.

Waar kunt u op inzetten?

> De overheid begint vanaf 2027 een kilometerprijs te rekenen voor het beroepsgoederenvervoer op het wegennet (de vrachtwagenheffing), waarvan de baten worden gebruikt om de sector te verduurzamen. Een deel van het geld moet naar voren worden gehaald om ondernemers alvast in staat te stellen een ZE-voertuig aan te schaffen, op tijd voor de invoering van zero emissiezones (ZE-zones) in grote gemeenten. De voorfinanciering is echter ontoereikend voor de tijdige en noodzakelijke aanschaf van (waterstof)elektrische vrachtauto's om de per 2025 geplande ZE-zones tot een succes te brengen. De AanZET-subsidie moet daarom verder aangevuld worden.



- > Netcongestie moet voor 2025 zijn opgelost voor transporteurs die nu elektrische trucks moeten kopen om de aanstaande ZE-zones te bevoorraden. Als er onvoldoende zware netaansluitingen voor transporteurs komen, kunnen ZE-zones niet bevoorrad worden. Transporteurs die aantonen dat zij de benodigde netaansluiting niet tijdig kunnen krijgen moeten ZE-zone ontheffingen krijgen voor hun dieselvoertuigen.
- > Er moet in overleg met de sector een strategisch plan komen voor de uitrol van laadfaciliteiten voor de bouwlogistiek en het goederenvervoer. Ook voor goederenvervoer over water dient voldoende laadcapaciteit beschikbaar te zijn langs de vaarwegen.
- > Meer ruimte voor nieuwe voertuigconcepten en technologieën waarmee belangrijke CO₂-reducties behaald kunnen worden, zoals de Super EcoCombi. Het proces van keuring en toelating op de weg kan sneller en flexibeler, met meer mogelijkheden voor experimenten. Naast nieuwe voertuigconcepten zijn ook hernieuwbare brandstoffen essentieel om significante CO₂-reductie te bereiken, met name HVO en bioLNG. Daarvoor zijn hoge kwaliteitseisen nodig en een flinke hoeveelheid, tenminste 500 miljoen liter per jaar.
- > Laat ondernemers die zelf energie opwekken en dat niet aan het net kwijt kunnen door overbelasting de stroom in een gesloten 'mini-net' aan andere bedrijven verkopen. Zo ontlasten we het stroomnet en houden we prikkels om door te gaan met de aanleg van duurzame energiebronnen als zonnepanelen.

Stikstof

De stikstofproblematiek houdt de samenleving al jarenlang in een wurggreep. Het doorbreken van de stikstofimpasse vormt een van de urgente prioriteiten voor het nieuwe kabinet. We verwachten dat de overheid zo snel als mogelijk oplossingen biedt voor de stikstofproblematiek. Gelijktijdig dient er financiële compensatie geboden te worden voor bedrijven die gedupeerd worden door (het nalaten van) de noodzakelijke maatregelen om begrip en draagvlak te behouden voor wat nodig is. Dat vergt een compensatie voor rechtstreeks gedupeerden maar ook voor indirect gedupeerden zoals transportbedrijven werkzaam in de agrarische sector of in de bouw. Bij het sluiten en uitvoeren van een nieuw landbouwakkoord moeten ook ketenpartijen zoals TLN worden betrokken.

Bereikbaarheid

Voor efficiënte en duurzame logistiek is een betrouwbare infrastructuur onmisbaar. Alhoewel vervoerders zo efficiënt mogelijk opereren en kilometers zo goed mogelijk benutten, staan vrachtwagens helaas vaak stil in files, treinen hebben te maken met beperkte spoorcapaciteit en binnenvaartschepen wachten voor sluizen vanwege onderhouds- en capaciteitsproblemen.

In 2022 bedroeg de economische schade door vertragingen in het goederenvervoer 1,7 miljard euro. De druk op onze infrastructuur zal de komende jaren alleen maar toenemen. Daarnaast zal de capaciteit van de huidige weginfrastructuur de komende jaren worden beperkt door de grote onderhoudsopgave, die onvermijdelijk hinder voor weggebruikers en vertragingen oplevert.

Waar kunt u op inzetten?

- > Geef zo snel mogelijk uitvoering aan alle bestaande MIRT-projecten en blijf voorsorteren op de mobiliteitsontwikkeling op lange termijn, inclusief het starten van nieuwe infrastructuurprojecten om een groeiende mobiliteitsbehoefte door bevolkingsgroei en economische groei te kunnen accommoderen. De afgelopen periode is er een gat van minstens zes miljard euro op het MIRT ontstaan. Belangrijke projecten zijn uitgesteld zonder dat duidelijk is wanneer deze weer worden opgepakt. Zorg voor een langjarige (financierings-) strategie om gepauzeerde MIRT-projecten zo snel mogelijk te kunnen hervatten en alle MIRT-projecten uit te voeren.
- > Zorg voor voldoende middelen voor beheer, onderhoud en klimaatadaptatie van infrastructuur. Voor instandhouding van de infrastructuur is op lange termijn minstens 2,3-2,6 miljard euro per jaar nodig, daar komt de inloop van uitgesteld onderhoud nog bij. Werk het achterstallig onderhoud aan bruggen, sluizen, viaducten en andere kunstwerken weg. Plan het onderhoud programmatisch en in overleg met vervoerders.
- > Er wordt in de toekomst weinig nieuwe infrastructuur aangelegd. Om de bereikbaarheid toch te verbeteren moet een systeem van betalen naar gebruik voor het personenvervoer worden ingevoerd, met op den duur de mogelijkheid voor differentiatie naar tijd en plaats. Zorg ervoor dat zowel Nederlandse als buitenlandse kentekens per kilometer betalen voor het gebruik van de weg in Nederland, net als gaat gelden voor de vrachtwagenheffing.



- > Verbeter de verbindingen tussen multimodale knooppunten zodat weg-, water- en spoorvervoer beter op elkaar kunnen aansluiten. Dat optimaliseert de benutting van deze verschillende modaliteiten en draagt bij aan het bereiken van een modal optimum. Om dit te stimuleren moeten marktpartijen en overheden samenwerken om de knelpunten en oplossingen te identificeren.
- > Voer ERTMS op het spoornetwerk versneld in Nederland in en maak voldoende middelen hiervoor vrij. Dit vergroot de veiligheid en de capaciteit van het spoorvervoer.
- > Voorkom dat vrachtluchten uit de markt worden gedrukt door de voorgenomen vermindering van het aantal vliegbewegingen op Schiphol. Luchtvracht op Schiphol is van essentieel belang voor logistieke ketens en onze internationale concurrentiepositie. Economisch gezien heeft het een toegevoegde waarde van zo'n twee miljard euro. Dat is zo'n 25 procent van de totale toegevoegde waarde van de luchthaven Schiphol.



Aanpak criminaliteit



Sector transport en logistiek heeft last van verschillende vormen van criminaliteit, zoals diefstal van lading of diesel uit voertuigen, ondermijning door bijvoorbeeld uithalers en cybercrime.

Voor bedrijven betekent dit materiele schade, reputatieschade, omzetsderving, uitval van personeel en kans op bedreiging en geweld, ook in de privésfeer. Op sectorniveau gaat het om concurrentievervalsing, reputatieschade voor de sector en voor Nederland als vestigingsplaats en logistieke toegangspoort tot Europa. Het waterbedeffect van ondermijnende drugscriminaliteit richt zich niet alleen op verplaatsing naar andere mainports, maar ook verder in de logistieke keten. Er moet aandacht zijn voor veiligheid in de hele keten zoals uithalers en bedreigingen van logistiek personeel. Dit vraagt om een gerichte aanpak om de (ruimte voor) criminaliteit te verminderen en de gevolgen te beperken.

Waar kunt u op inzetten?

- > Het faciliteren van veilig parkeren, door als wegbeheerder te zorgen voor veilige openbare parkeerplaatsen met goede voorzieningen; een publiek netwerk van slimme camera's ('sensing') op wegen en openbare parkeerplaatsen.
- > Het faciliteren van de ontwikkeling van beveiligde private truckparkings, als uitbreiding op de verzorgingsplaatsen lang de drukke transportassen op het hoofdwegennet, ook om te voorkomen dat het huidige tekort aan vrachtwagenparkeerplaatsen van 4.400 plekken verder oploopt.
- > Verbeter de aanpak van ondermijnende criminaliteit. Gelukkig hebben veel verschillende overheidspartijen aandacht voor de aanpak van ondermijning in transport en logistiek. Dit leidt momenteel echter tot een enorme versnippering en onduidelijkheid voor ondernemers en dit biedt ongewenste kansen voor criminelen.
 - > Organiseer één loket voor ondernemers en hun medewerkers om bij gespecialiseerde politie-eenheden veilig melding te kunnen doen van verdachte situaties en ondervonden criminele praktijken. Zorg voor adequate opvolging van een melding.
 - > Zorg voor één centraal aanspreekpunt voor de sector, die coördinatie voert namens alle publieke partijen.
 - > Faciliteer operationele overlegtafels ondermijning in transport en logistiek, waar publieke en private partijen informatie over criminele fenomenen en methoden kunnen delen en van elkaar kunnen leren.
 - > Heb aandacht voor de ketenveiligheid. Het waterbed effect van ondermijnende criminaliteit richt zich niet alleen op verplaatsing naar andere mainports, maar ook verder in de logistieke keten.
- > Stimuleer en ondersteun branche- en sectororganisaties om vooral mkb-ondernemers te helpen hun cyberveiligheid te vergroten.



Ruimte voor logistiek

Nederland is een dichtbevolkt land en ruimte is daarom schaars. Zo is er ruimte nodig voor nieuwe woningen, werklocaties en de energietransitie. Ook logistieke ketens - bloedsomlopen van de Nederlandse economie en haar verschillende sectoren - hebben ruimte nodig.

Met de groei van de bevolking is de benodigde logistieke ruimte meegegroeid. En ook in de toekomst blijven logistieke hubs nodig om goederenstromen te optimaliseren, onnodige voertuigkilometers te voorkomen en consumenten en bedrijven duurzaam te bevoorraden. Zowel in steden, dorpen als in het buitengebied.

Waar kunt u op inzetten?

- > Maak multifunctioneel gebruik van ruimte. Omdat ruimte in ons land schaars is en er verschillende behoeften aan ruimtegebruik zijn is het zaak om bij toewijzing van ruimte te zoeken naar combinatie van functies, bijvoorbeeld sportvelden, of woningen op het dak van half verdiepte distributiecentra.
- > Zorg dat er op relevante plaatsen (zoals langs belangrijke goederencorridors) ruimte voor logistieke activiteiten beschikbaar blijft. Onder meer voor distributiecentra, goederenhubs in en rond de steden en ZE-zones, overslag tussen weg, water en spoor (terminals) en voor inzameling, verwerking en herverdeling van afval- en retourstromen (circulariteit).

Digitalisering

In logistieke ketens wordt de uitwisseling van data steeds meer gedigitaliseerd om de efficiëntie, de snelheid en de betrouwbaarheid te verbeteren. Dat is niet alleen van belang voor de eigen markt- en ketenpositie, maar ook voor maatschappelijke issues. Zo helpt digitalisering om (actuele) emissies van CO₂ en stikstof inzichtelijk te maken en draagt het via efficiencyverbetering bij aan het reduceren van transportkilometers. Er is echter een meer gecoördineerde aanpak vanuit de overheid nodig om de ondernemerslasten te minimaliseren.



Waar kunt u op inzetten?

- > De overheid moet investeren op extra capaciteit van uitvoeringsorganisaties, zoals de douane en de NVWA, om ervoor te zorgen dat buurlanden geen extra voordelen hebben ten opzichte van de Nederlandse doorvoerhavens. Als dat niet gebeurt heeft dit een negatief effect op de handelspositie van Nederland.
- > Zorg voor een gelijk speelveld met werkbare en duidelijke wet- en regelgeving waarmee bedrijven volledig in controle kunnen blijven over hun 'eigen' data.
- > Veel bedrijven (met name mkb) zijn nog niet in staat optimaal gebruik te maken van de kansen van data en digitalisering. Innovatieprogramma's zoals Topsectorenbeleid en het Nationaal Groeifonds blijven de komende jaren hard nodig en moeten verbeterd worden. Voor ondernemers die minder snel digitaliseren moeten ondersteuningsprogramma's komen, die zich niet alleen richten op de pilotprojecten maar op de gehele logistieke sector.
- > Stel in overleg met de sector standaarden vast en stimuleer de uitrol zodat data in de sector en met overheden sneller en beter gedeeld kunnen worden, zonder dat er complexe en dure nieuwe systemen of platformen voor ontwikkeld moeten worden door de overheid. Tevens moet dit monopolie van één of enkele dominante, grote (tech)bedrijven voorkomen.
- > Goederenvervoer werkt nog met de traditionele papieren vrachtbrief en dit bemoeilijkt verdere digitalisering van de sector. Steun de ontwikkeling naar papierloos transport en maak met de sector afspraken over de invoering van eCMR, de digitale vrachtbrief.



Transport en Logistiek Nederland

De transport- en logistieke sector is voortdurend in beweging. Of het nu gaat om het bevoorraden van de lokale supermarkt of het duurzamer inrichten van de keten middels regiohubs en een multimodale overslag. Waar beweging is, zijn uitdagingen. Van groot tot klein. Brancheverenigingen als Transport en Logistiek Nederland kunnen in hun rol als vertegenwoordiger van de sector meedenken met oplossingen voor de uitdagingen waar Nederland mee te maken heeft of krijgt. Onze ambitie is om Nederland haar logistieke topositie in Europa te laten behouden, door te werken aan en met een efficiënt, slim en duurzaam logistiek systeem.



Heeft u vragen over dit manifest of over onze sector? Of wilt u een verdiepend gesprek? Dan kunt u contact opnemen met Janna Groot, 06-24950133 of jgroot@tln.nl.

Transport en Logistiek Nederland (TLN) werkt aan een gunstig ondernemersklimaat in Nederland en Europa. Wij ondersteunen en verbinden ondernemers in de transport- en logistieke sector. TLN is de grootste werkgeversorganisatie van transporterend Nederland met ongeveer 5.000 leden en voert onderhandelingen om te zorgen voor een verantwoorde cao. In totaal is de logistieke sector in Nederland verantwoordelijk voor ongeveer tien procent van het totaal aantal banen in ons land.

Bezoekadres

Boris Pasternaklaan 22-30
2719 DA Zoetermeer

Postadres

Postbus 3008
2700 KS Zoetermeer

