

1

IMPULS AAN LOGISTIEK

Eindrapportage project **I**mplementatie **P**lannen **U**it Beleids-
brief **L**ogistiek en **S**upply Chains (IMPULS)

Datum 25 juni 2009

Inhoud

1	INLEIDING	3
1.1	De Beleidsbrief Logistiek en Supply Chains	3
1.2	De scope en conclusie van de rapportage	3
2	DE INZET VAN DE RIJKSOVERHEID	4
2.1	De rol van de Rijksoverheid: stimuleren en faciliteren	4
2.2	Activiteiten van de Rijksoverheid	4
3	RESULTATEN: BUNDELING IN MARKT EN OVERHEID	5
3.1	Innovatie door de Commissie Van Laarhoven	5
3.2	Allianties bij de belangenorganisaties	6
3.3	Imagoverbetering logistiek	6
3.4	Aansluiting onderwijs op arbeidsmarkt	6
3.5	Gezamenlijkheid in overheidshandelen bij wegnemen belemmeringen	6
3.6	Internationale context	7
3.7	Rijksbrede aandacht voor logistiek	7
3.8	Monitoren maatschappelijke waarde van logistiek	7
4	VOORUITBLIK	7
4.1	Bestendigen van bundeling aan de marktkant	7
4.2	Bestendigen van de bundeling aan de publieke kant	8

1 INLEIDING

1.1 De Beleidsbrief Logistiek en Supply Chains

Op 16 juni 2006 heeft het toenmalige Kabinet de Beleidsbrief Logistiek en Supply Chains aan de Tweede Kamer aangeboden. De hoofdboodschap daarvan luidde: een hoger maatschappelijk rendement uit logistiek levert een substantiële bijdrage aan de economie.

Om de Beleidsbrief programmatisch ter hand te nemen, is binnen het ministerie van Verkeer en Waterstaat (VenW) een klein tijdelijk projectteam gevormd onder de naam Impuls: Implementatie Plannen Uit Beleidsbrief Logistiek en Supply Chains.

De beleidsbrief in een notendop

Nederland is van oudsher een internationaal knooppunt van zakelijk verkeer en goederenstromen. Dat was, is en blijft het fundament onder onze welvaart, met als ruggengraat onze ligging in Europa en de mainports. Daar omheen beschikt Nederland over een uitgebreid logistiek netwerk van hoog niveau. Het is cruciaal dat Nederland deze positie vasthoudt en verder uitbouwt, want daarin schuilt de kracht van onze economie.

De sector transport en logistiek staat ergens voor: zo'n 700.000 Nederlanders verdienen er hun brood mee. Bovendien bepaalt de kracht van het netwerk het succes van andere economische sectoren, van land- en tuinbouw tot dienstverlening en van industrie tot telecom- en energiesector. Velen profiteren er dus van. Daarmee vertegenwoordigen Schiphol, Rotterdam en de hele logistieke sector een groot maatschappelijk belang.

Onze uitgangspositie voor de toekomst is goed. Maar ook al hebben we goud in handen, toekomstig succes ligt niet zomaar voor het oprapen. De internationale concurrentie zit niet stil en bovendien is groei in transport en logistiek in ons dichtbevolkte land altijd gekoppeld aan vragen over milieu, ruimte, geluid en veiligheid. Groei is belangrijk, maar economische groeicijfers moeten samengaan met groei in kwaliteit en duurzaamheid. En dat kan ook, als we slimmer gaan werken. Anders gezegd: we moeten streven naar meer toegevoegde waarde per vrachtwagen, schip, trein en vliegtuig.

1.2 De scope en conclusie van de rapportage

Doel van deze rapportage is om verslag te doen van wat er sinds het najaar 2006 is bereikt. Er blijkt dat de (potentiële) waarde van logistiek voor Nederland ondertussen breed wordt onderschreven, in de markt en in het publieke domein. Inmiddels is het Innovatieprogramma Logistiek en Supply Chains tot stand gebracht waar alle actoren achter staan. Ook het Rijk erkent met het honoreren van het innovatieprogramma dat logistiek een sleutelfactor is in de economie en heeft hiermee een belangrijke stimulans gegeven. Van belang is blijvend in te zetten op de noodzakelijke samenwerking en innovatie in de logistieke sector.

In hoofdstuk 2 wordt ingegaan op de activiteiten van het Rijk en de rol van waaruit die zijn ondernomen. Hoofdstuk 3 geeft een overzicht van de resultaten die er zijn geboekt. Tenslotte wordt in hoofdstuk 4 vooruitgekeken hoe de tot stand gebrachte bundeling bij de markt en de overheid zal worden bestendigd.

In de Beleidsbrief staan onder andere acties gericht op het in stand houden van een hoogwaardig infrastructuurnetwerk én acties gericht op bevordering van compact, slim, schoon en veilig vervoer. In de bijlage bij deze rapportage wordt per actie uit de Beleidsbrief een korte stand van zaken gegeven waarin ook wordt verwezen naar onder meer naar rapportages in het kader van MIRT, het Programma Randstad Urgent, Schoon en Zuinig en Anders betalen voor Mobiliteit

2 DE INZET VAN DE RIJKSOVERHEID

2.1 De rol van de Rijksoverheid: stimuleren en faciliteren

De analyse ten tijde van het uitbrengen van de Beleidsbrief Logistiek en Supply Chains was dat de Nederlandse logistieke sector onvoldoende in staat was om zelfstandig te komen tot noodzakelijke grootschalige innovaties. Dit hield verband met de verbrokkelde sector, die uit veel kleine bedrijven bestaat, niet samenwerkt en in een concurrentiestrijd is gewikkeld. Verder zijn er volgens logistieke dienstverleners weinig prikkels om te innoveren, omdat de winsten daarvan niet individueel kunnen worden gekapitaliseerd door deze dienstverleners. Daarmee komt de ontwikkeling van nieuwe kennis en concepten niet of nauwelijks van de grond door eigen research en development. Tegelijkertijd was ook in het publieke domein van kennisinstellingen sprake van verbrokkeling en kleinschaligheid. Als gevolg van deze dubbele verbrokkeling was sprake van zogeheten "beperkte dynamische efficiency". Dit heeft tot gevolg dat laagwaardige, fysieke, logistieke activiteiten de overhand houden, dat kansen om de vervoersefficiency te verhogen of duurzamer te transporteren niet worden gerealiseerd, en dat de (internationale) concurrentiepositie op lange termijn in gevaar komt¹.

Tegen deze achtergrond is de insteek van het Rijk geweest om samenwerking, kennis(ontwikkeling) en innovatie tijdelijk extra te stimuleren en te faciliteren. Het ministerie van VenW heeft zich daarbij vooral gericht op het slaan van de noodzakelijke bruggen tussen betrokken actoren.

2.2 Activiteiten van de Rijksoverheid

Onder regie van VenW hebben rondetafelbijeenkomsten plaatsgevonden met als doel een gedegen basis te leggen voor een dialoog tussen markt en overheid. Er zijn bijeenkomsten geweest rond de thema's 'nieuwe logistieke diensten', 'kennis en innovatie', 'optimalisatie van havenafhankelijke supply chains', 'optimalisatie van luchthavengerelateerde supply chains' en 'agrologistiek rond de mainports'². Concrete acties die tijdens de bijeenkomsten zijn besproken zijn onder meer: containertransferium, 24-uurs economie, geïntegreerde informatiesystemen³, optimalisatie agroketens, duurzame logistiek, realiseren kansen in douaneprocessen, (Rotterdamse) verkeersonderneming en vermindering administratieve lasten. Voor de uitvoering van de acties zijn consortia gevormd. Het voortouw daarvoor ligt - per actie verschillend - bij het bedrijfsleven, kennisinstellingen en overheden.

Aan de rondetafelbijeenkomsten hebben zo'n 90 individuele marktpartijen deelgenomen, waarmee ook voorbereidende gesprekken zijn gevoerd om beter zicht te krijgen op kansen en bedreigingen. Met het rondetafelproces heeft VenW een impuls gegeven aan een dialoog met de sector en de meest betrokken ministeries (Economische Zaken [EZ], Financiën [FIN] en Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit [LNV]).

Expliciete actie in de Beleidsbrief Logistiek en Supply Chains was om te komen tot een stroomlijning van overheidsinterventies. VenW heeft deze stroomlijning bewerk-

¹ Uit een vergelijking van studies waarin de concurrentiekracht van Nederland wordt gemeten komt niet het beeld naar voren dat de concurrentiepositie de laatste jaren is verslechterd. Wel wordt gewaarschuwd voor een mogelijke verslechtering in de toekomst. Het is in ieder geval niet meer vanzelfsprekend Nederland te zien als de beste locatie voor logistieke investeringen. Nederland scoort op dit moment nog steeds goed, maar zal zich logistiek moeten blijven ontwikkelen om de concurrentie van landen als Duitsland, België en Frankrijk te kunnen weerstaan.

² De thema's komen enerzijds voort uit de accenten die de Beleidsbrief legt en anderzijds uit het economische gewicht van de geagendeerde onderwerpen mede in relatie tot de betreffende logistieke stromen.

³ Per 1 juli 2009 krijgen de havens van Rotterdam en Amsterdam één gezamenlijk port community systeem.

stelligd op het gebied van kennis en innovatie (Innovatieprogramma), overheidsactiviteiten gerelateerd aan logistieke ketens en de aansluiting van het onderwijs op de beroepspraktijk (Kennisakkoord).

VenW heeft verder in nauw overleg met EZ de Commissie Van Laarhoven⁴ ondersteund bij het opstellen van het innovatieprogramma, zowel financieel als inhoudelijk. Zo heeft VenW onderzoek laten uitvoeren naar de maatschappelijke waarde van logistiek en het belang van logistiek in Nederland⁵. Dat heeft inzicht gegeven in de toegevoegde waarde (€ 40 miljard in 2007) en werkgelegenheid (bijna 750.000 in 2007) van de logistieke sector en in mogelijkheden om het maatschappelijk rendement van de logistiek te verhogen. De Commissie Van Laarhoven heeft het onderzoek benut voor de onderbouwing van haar visie en het formuleren van de ambitie voor Nederland.

Tot slot heeft VenW activiteiten ondernomen om een monitor op te zetten waarmee ontwikkelingen in de logistieke sector kunnen worden gevolgd (zie 3.8).

3 RESULTATEN: BUNDELING IN MARKT EN OVERHEID

Er is sinds het uitkomen van de Beleidsbrief substantiële voortgang geboekt in samenwerking en bundeling van initiatieven. Daarmee is een basis gelegd voor verhoging van dynamische efficiency. De resultaten voor de tot stand gebrachte bundeling en integraliteit worden hieronder vermeld.

3.1 Innovatie door de Commissie Van Laarhoven

In de met de Commissie georganiseerde rondetafelbijeenkomst 'kennis en innovatie' zijn kennisthema's benoemd. Per thema zijn consortia van bedrijven gevormd. De consortia hebben onder leiding van de Commissie de thema's nader uitgewerkt tot ambities⁶, die zijn onderschreven door de Strategische Advies Commissie (SAC)⁷. De Commissie Van Laarhoven heeft in dialoog met het ministerie van Economische Zaken (SenterNovem) een voorstel voor een innovatieprogramma Logistiek & Supply Chains opgesteld. Dit voorstel is in het najaar van 2008 bij de SAC ingediend.

Dit programma wordt gesteund door zo'n 70 bedrijven. De door de Commissie naar voren gebrachte ambitie van de markt is dat Nederland in 2020 marktleider is in de aansturing van goederenstromen die één of meer Europese landen aandoen en worden geregisseerd vanuit gecentraliseerde regiefuncties van marktpartijen. Deze ambitie moet leiden tot een groei van de toegevoegde waarde van ketenregie activiteiten in Nederland van circa € 3 miljard in 2007 naar ruim € 10 miljard in 2020.

Hiervoor is innovatie nodig op het gebied van ketenregie en -configuratie, ofwel het besturen en beheersen van ketens en netwerken. Het onderzoek en de ontwikkeling vindt plaats in een op te richten *Topinstituut* waar bedrijven en kennisinstellingen samenwerken. Dat Topinstituut zal worden gevestigd, samen met onder andere regiecentra van bedrijven, op een *Supply Chain Campus* in Breda. Het innovatieprogramma is begroot op €67 miljoen. Nu de SAC een positief advies heeft gegeven over het voorstel en het is goedgekeurd door de Minister van EZ, mede namens de Minister van VenW, zal het Rijk het begrote programma met €25 miljoen ondersteunen.

⁴ De Commissie Van Laarhoven is ontstaan in 2004 uit twee initiatieven: een pleidooi van de Raad voor Verkeer en Waterstaat, overgenomen door de sector, voor een "Taskforce Logistiek en Economie" en het Verkeer en Waterstaat-beraad "Kennis en Innovatie". De Commissie bestaat uit vertegenwoordigers van de overheid, het bedrijfsleven, kennisinstellingen en de Logistieke Alliantie.

⁵ Logistieke Ketenregie: het supporten waard! TNO-rapport 2008-D-R0471/B, Delft, 31 maart 2008

⁶ Logistiek en supply chains: visie en ambitie voor Nederland

⁷ De SAC - onder leiding van de heer Rinnooy Kan - adviseert de Minister van EZ over (voorstellen voor) innovatie programma's.

De Commissie Van Laarhoven is voornemens haar activiteiten te beëindigen na de start van het innovatieprogramma. Voor het aansturen van het innovatieprogramma zal een governance structuur worden opgesteld. Voorzien is onder meer in een *executive board* waarin verladers, logistiek dienstverleners, kennisinstellingen, mainports en het Strategisch Platform Logistiek (zie par. 3.2) zijn vertegenwoordigd.

3.2 Allianties bij de belangenorganisaties

Er is een Strategisch Platform Logistiek gevormd door leden van de Logistieke Alliantie, EVO, mainports, HBO's en universiteiten om een blijvend gebundeld optreden in de logistieke sector te bewerkstelligen. Het Rijk heeft steeds een indringend beroep gedaan op de sector om te komen tot deze zo noodzakelijke bundeling van krachten. Vandaar dat de oprichting van het Strategisch Platform Logistiek - waar nu ook verladend Nederland zich achter schaart - als aanspreekpunt voor de overheid en als gezicht en geweten van logistieke partijen in Nederland, bijzonder wordt toegejuicht. Met zo'n krachtige alliantie behoort de fragmentatie - die de sector op onderdelen tot op heden zo kenmerkte - tot het verleden.

3.3 Imagoverbetering logistiek

Op aanbeveling van de Commissie Van Laarhoven is in november 2008 een imago-campagne gestart om de beeldvorming over logistiek te verbeteren. Dit onder andere om jongeren te bewegen een logistieke studie te gaan volgen en te gaan werken in de logistiek. Deze imagocampagne wordt vorm gegeven door een uniek samenwerkingsverband - *de Stichting Nederland is Logistiek* - van het logistieke bedrijfsleven, de uitzendbranche, het hoger onderwijs, de beroepsvereniging en branche- en belangenorganisaties. De noemer van de imagocampagne is: 'logistiek is de kunst van het slim organiseren'. Het Rijk ondersteunt de campagne met €3,5 miljoen.

3.4 Aansluiting onderwijs op arbeidsmarkt

VenW heeft ook bijgedragen aan scholing en het (daardoor) verbeteren van de arbeidsmarkt. Er is voor vier jaar subsidie verstrekt aan het zogeheten "Kennisakkoord logistiek" tussen brancheorganisaties en Hogescholen. Medio april 2008 heeft het Kennisakkoord de HBO innovatieprijs 2008 gewonnen. Een teken dat er gestructureerd en succesvol te werk is gegaan. Dit neemt niet weg dat de sector nog veel te doen staat: naast de in paragraaf 3.3 genoemde imagoverbetering blijft gedegen scholing op maat een punt van zorg en aandacht. De aandacht in het innovatieprogramma logistiek & Supply Chains kan voor de kenniscomponent - wat een uitdrukkelijk onderdeel van het voorstel van de Commissie van Laarhoven is - extra aandacht voor dit specifieke onderdeel genereren.

3.5 Gezamenlijkheid in overheidshandelen bij wegnemen belemmeringen

Onder regie van het ministerie van VenW is, onder andere via de hiervoor besproken rondetafelbijeenkomsten, de samenwerking tussen de ministeries van EZ, FIN, LNV en VenW geïntensiveerd. Daardoor is het mogelijk geweest om overheidsinterventies en -handelen te stroomlijnen. Tussen de ministeries van LNV en FIN is - mede in het kader van (de activiteiten van) het Platform Agrologistiek - afstemming geweest over de rol van de overheden (inspecties) in de logistieke keten. Er is een proces in gang gezet dat moet leiden tot betere randvoorwaarden voor de markt om ketenregie te realiseren daar waar het de afstemming tussen keuringen en inspecties betreft.

Een ander voorbeeld van gezamenlijk overheidshandelen met de markt is het starten van pilots om meer ketenregie tot stand te brengen. Er liggen op dit vlak bijvoorbeeld kansen voor bedrijven door intensiever gebruik te maken van recent in werking getreden Europese douaneregels. Bovendien is de markt hierdoor beter voorbereid op verwachte toekomstige wijzigingen in Europese douaneregels. Essentieel is dat het initiatief voor het starten van een pilot bij het bedrijfsleven ligt.

3.6 Internationale context

Het gedachtegoed van de Beleidsbrief wordt vertaald in een gewijzigde *branding* van Nederland in het buitenland. In internationale missies van de politieke top wordt Nederland steeds meer gepositioneerd en geprofileerd als ketenregieland. Dit om aan te geven dat Nederland nog meer is dan distributieland, hetgeen wereldwijd al wordt erkend.

Daarnaast wordt in Europees verband gewerkt aan verbetering van de randvoorwaarden voor logistiek. Zo wordt in het kader van de Trans-Europese Netwerken en spoorcorridors gewerkt aan optimale aansluitingen van achterlandvervoernetwerken op de mainports.

3.7 Rijksbrede aandacht voor logistiek

Het Rijk onderkent de waarde van logistiek voor de concurrentiepositie van Nederland. In juli 2008 heeft het Rijk zich gecommitteerd aan de co-financiering (€ 25 miljoen) van het innovatieprogramma Logistiek en Supply Chains van de Commissie Van Laarhoven. Uitgangspunt is uiteraard dat zowel het bedrijfsleven als de verschillende departementen bijdragen aan het programma.

Naast hetgeen er in het kader van de rondetafelbijeenkomsten tot stand is gebracht, maakt logistiek onderdeel uit van de beleidsontwikkeling op andere terreinen. Zo is in de beleidsbrief Duurzame Zeehavens, de beleidsbrief Zeevaart en de Mobiliteitsaanpak aandacht besteed aan de samenhang die er in aanpalende beleidsterreinen is met logistiek en SCM. Ook in de Strategische Kennis- en Innovatie-agenda (SKIA) van VenW wordt er aandacht besteed aan de samenhang tussen de verschillende innovaties.

Ook in nota's van andere departementen zoals de Industriebrief, Pieken in de Delta (EZ), de voortgangsnota Visie Agrologistiek (LNV) en de binnenkort te verschijnen langetermijnvisie op mainport Rotterdam (EZ) is het onderwerp logistiek ingebed.

3.8 Monitoren maatschappelijke waarde van logistiek

Het is van belang te weten hoezeer het maatschappelijk rendement van logistiek zich de komende jaren ontwikkelt. Vandaar dat er zal worden gemonitord of de doelen van de Beleidsbrief Logistiek en Supply Chains en de ambities van de Commissie Van Laarhoven worden bereikt. Hiertoe zijn met het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS), en in overleg met het ministerie van Economische Zaken en brancheorganisaties, afspraken gemaakt over aanpassing van statistiekverzameling zodanig dat er structureel betere informatie beschikbaar is over de maatschappelijke waarde van logistiek en de ontwikkeling van het maatschappelijk rendement van de logistiek. Door de aanpassingen slim en summier te houden zal hiermee geen extra regeldruk voor het bedrijfsleven ontstaan.

Mogelijk kan bedoelde dataverzameling ook van nut zijn bij het monitoren van de werkzaamheden in het kader van de uitvoering van het innovatieprogramma Logistiek en Supply Chains

4 VOORUITBLIK

In het licht van vorenstaande ziet de overheid het bestendigen van de bereikte bundeling aan zowel marktzijde als overheidszijde als de belangrijkste taak in de komende periode.

4.1 Bestendigen van bundeling aan de marktkant

Hiervoor is aangegeven dat er in relatief korte tijd veel tot stand is gebracht en dat alle betrokken actoren hebben bijgedragen om logistiek tot een aansprekend 'merk' te verheffen inclusief de innovatieve aandacht die daarmee verband houdt. In lijn met hetgeen de *Stichting Nederland=logistiek* voorstaat, komt het er nu op aan 'slim te organiseren' om al hetgeen er in gang is gezet zoveel mogelijk effectief te

laten zijn. Ondanks dat het goed is dat de markt wil innoveren en zich verenigd heeft in het Strategisch Platform Logistiek, moet niet uit het oog worden verloren dat het een aantal nieuwe 'prille' samenwerkingsverbanden betreft. De markt zal dan ook nog energie moeten blijven steken in het vasthouden van de tot stand gebrachte bundeling. Het kabinet zal het belang dat het hecht aan een gebundeld optreden (van vervoerders én verladers) blijven uitdragen en waar mogelijk een gebundeld optreden verder bevorderen.

4.2 **Bestendigen van de bundeling aan de publieke kant**

Mutatis mutandis geldt het bovenstaande ook voor de tot stand gebrachte samenwerking binnen het Rijk. De door de Commissie Van Laarhoven geconstateerde versnippering binnen de overheid is sterk teruggebracht. Door de extra inspanning van de laatste jaren op dit terrein heeft het onderwerp logistiek een plaats gekregen in het reguliere beleidsproces en zijn voorwaarden gecreëerd voor een actieve voortzetting van de dialoog tussen overheid en bedrijfsleven. Vanwege deze borging wordt het Project Impuls opgeheven.

Van de zijde van belangenorganisaties en de Commissie Van Laarhoven is echter de wens uitgesproken om ook in de toekomst zowel binnen het ministerie van VenW als binnen het Rijk te voorzien in voldoende aandacht en menskracht voor logistiek, om de binnen het Rijk tot stand gebrachte integraliteit ter zake te bestendigen. Vandaar dat er in de VenW-lijnorganisatie⁸ een (inter)departementaal aanspreekpunt blijft bestaan om de relaties met de markt, conform de praktijk van de afgelopen jaren, te blijven onderhouden. Zo kan er ook beter worden gezorgd voor de noodzakelijke input in het innovatieprogramma (met name op het gebied van het innovatiethema *Regie op Knooppunten*). Daarnaast zal zo'n aanspreekpunt een brugfunctie vervullen naar het Strategisch Platform Logistiek.

Zoals in hoofdstuk 3.7 is vastgesteld, nemen de meest betrokken ministeries logistiek expliciet mee in de beleidsontwikkeling en de uitvoeringspraktijk. Het ministerie van Economische Zaken heeft door de opname van logistiek in de Kabinetsbrede innovatieprogrammering een belangrijke rol (SenterNovem) bij de uitvoering van het programma. Het ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit (LNV) blijft met innovatieve agrologistiek bijdragen aan onze internationale concurrentiepositie en duurzaamheid in de gehele logistieke sector. Waar mogelijk zal LNV ook aansluiting zoeken bij de uitvoering van het innovatieprogramma. Tenslotte anticipeert ook het ministerie van Financiën al van oudsher op de logistieke keten met een up-to-date Douane-organisatie.

Ook binnen het ministerie van VenW zullen vraagstukken over logistiek en supply chains integraal betrokken worden bij de beleidsontwikkeling in de reguliere beleidstrajecten; bijvoorbeeld bij gebiedsgerichte MIRT-verkenningen zoals Rotterdam VooRuit.

In 2009/2010 zal Verkeer en Waterstaat zijn visie op de Mainports uitwerken voor de periode tot 2040. In deze visie komt de samenhang tussen bijvoorbeeld de aspecten vestigingsbeleid, achterlandverbindingen en infrastructuur uitdrukkelijk aan bod. De eisen die logistiek en supply chain management stellen aan het functioneren van de mainports - de meest omvangrijke en vitale onderdelen van de logistieke infrastructuur van Nederland - zullen daarbij een belangrijk vertrekpunt vormen.

⁸ Bij het Directoraat-Generaal Luchtvaart en Maritieme Zaken

Bijlage: acties uit de beleidsbrief

	Actie	Status
1	Initiëren van proces om logistiek/SCM bij de (rijks)overheid op de kaart te zetten door rondetafelsessies	Uitgevoerd. Er zijn rondetafelbijeenkomsten gehouden met als thema: 'nieuwe logistieke diensten', 'kennis en innovatie', 'optimalisatie van havenafhankelijke supply chains', 'optimalisatie van luchthavengerelateerde supply chains' en 'agrologistiek rond de mainports' (zie § 2.2).
2	Oprichten van SCM Interventieteam	Niet uitgevoerd. Separaat SCM interventieteam is niet opgericht. Interventies zijn verricht binnen reguliere intra- en interdepartementale samenwerkingsverbanden. Zo heeft het Project Impuls de functie van interventieteam vervuld op het gebied van kennis en innovatie (Innovatieprogramma), overheidsactiviteiten gerelateerd aan logistieke ketens (bv. douane) en de aansluiting van het onderwijs op de beroepspraktijk (Kennisakkoord); zie ook § 2.2. Verder heeft het kabinet samen met het bedrijfsleven actieplannen opgesteld om de knelpunten uit het rapport van de Cie Noordzij op te lossen. (VenW-DGMO/2009-199).
3	Ondersteunen vervolg Commissie Van Laarhoven	Uitgevoerd. De Commissie Van Laarhoven heeft het innovatieprogramma ingediend (zie § 2.2 + § 3.1) VenW heeft het programmabureau ondersteund.
4	Versterken samenwerking bedrijven en kennisinstellingen door Kennisakkoord Logistiek en acties i.v.m. programma Transportefficiënte Economie	In uitvoering. Er wordt subsidie verstrekt aan het "Kennisakkoord logistiek", een samenwerkingsverband tussen brancheorganisaties en Hogescholen. Medio april 2008 heeft het Kennisakkoord de HBO innovatieprijs 2008 gewonnen. Het programma Transportefficiënte Economie is onder de naam Duurzame Logistiek in juni 2007 van start gegaan.
5	Voldoen aan voorwaarden voor sleutelgebiedstatus door bedrijfsleven. Departementen spannen zich in om logistiek/SCM te verankeren	Uitgevoerd. Nu de SAC een positief advies heeft gegeven over het voorstel en het is goedgekeurd door de Minister van Economische zaken, mede namens de Minister van VenW, zal het Rijk het innovatieprogramma met €25 miljoen ondersteunen.
6	Verder versterken klantgerichtheid van douane en overheidsinspecties door stroomlijnen van overheidsinterventies in de supply chain en uitbouw van elektronisch berichtenverkeer in aansluiting op internationale en Europese ontwikkelingen	Doorlopend. De kabinetsbrede aanpak 'vernieuwing toezicht' heeft in de zeehavens van Rotterdam en Amsterdam geresulteerd in samenwerkingsverband van tien toezichthoudende diensten. De focus ligt op betere afstemming en coördinatie door: informatie-uitwisseling tussen toezichthouders, gezamenlijke inspectieprogramma's en risicoanalyses. Er is een website gelanceerd en een gezamenlijk toezichtplan 2009 gepubliceerd. De ontwikkeling van een elektronisch havenloket vordert nadat de havenbedrijven van Rotterdam en Amsterdam hebben besloten tot samenwerking en opgaan in één systeem en uitrol naar de andere zeehavens.
7	Versterken security als competentie: logistieke dienstverleners kwalificeren zich als veilige exploitant en partijen onderzoeken samen hoe ketenbeveiliging innovatievoordelen kan bieden voor het bedrijfsleven	Doorlopend. In 2008 is het project "De containerbinnenvaart als Secure Lane" uitgevoerd. In dit project heeft VenW samen met o.a. HbR, het Centraal Bureau voor de Rijn- en Binnenvaart en de Douane voorwaarden en maatregelen geïdentificeerd voor het inrichten en organiseren van een veilige binnenvaartketen tussen de zeehavenfaciliteiten en inland terminals. Hiermee is een basis gelegd voor hoe op een laagdrempelige en pragmatische wijze voldaan kan worden aan de relevante security eisen uit de EU regelgeving (o.a. EU Vo. 725/2004 en AEO eisen).
8	Nederland blijft zich internationaal inzetten voor open grenzen voor het goederenvervoer en een level playing field qua regelgeving en handhaving	Doorlopend. M.b.t. het EU actieprogramma 'Betere Regelgeving' heeft Nederland ambitie. De evaluatie in 2008 van het EU Actieprogramma administratieve lastenvermindering voor bedrijven laat weliswaar flinke besparingen zien; toch vindt Nederland dat er nog veel werk moet worden verzet. Om nieuwe administratieve lasten te voorkomen pleit Nederland voor een jaarlijkse Europese rapportage van de ontwikkelingen rondom administratieve lasten, voor een gerichte aanpak van andere EU-regeldruk (nalevingskosten) en voor reductiedoelstellingen per door de EC en lidstaten geïdentificeerde, prioritair domeinen. Op het terrein van vervoer heeft Nederland knelpunten onderzocht, die de Cie Fundamentele Transportbelemmeringen ('de Cie Noordzij') in kaart heeft gebracht; zie het Uitvoeringsprogramma aanpak administratieve lasten en regeldruk van het ministerie van VenW "Vlot geregeld, voor veilig leven en werken" (kamerstuk nr. 29 515, nr. 273). Ook heeft Nederland zich het afgelopen jaar sterk ingezet in de Raad van de EU voor EU-brede cabotage.
9	Doorzetten van ingezette acties om administratieve lastendruk te verlagen	In uitvoering. Belangrijke verminderingen van regeldruk zijn bereikt in onder andere de uitvoering van de Wegenverkeerswet, de Grondwaterwet en de Ontgrondingenwet, in het Schepenbesluit en in het wegvervoer. Voor het goederenvervoer over de weg zijn alle voorschriften geschrapt die uitgaan boven wat internationaal is voorgeschreven, voor zover goedgekeurd door de TK.

		<p>Op 31 december 2007 beliepen de reducties van administratieve lasten in het gehele VenW domein voor bedrijven 22% ten opzichte van de peildatum 31 december 2002. De administratieve lasten voor het bedrijfsleven zijn per saldo verminderd van € 923 miljoen in 2002 naar € 717 miljoen in 2007. Er is geen uitsnede gemaakt naar de logistieke sector.</p> <p>Vermindering van de administratieve lastendruk wordt ook bereikt via de kabinetsmaatregelen die n.a.v. het advies van de Commissie Fundamentele Transportbelemmeringen ('de Cie Noordzij') worden genomen (zie actie 2)</p>
10	Uitvoeren/evalueren investeringspakket Nota Mobiliteit om tot een hoogwaardig infrastructuurnetwerk te komen	<p>In uitvoering. De Nationale Mobiliteitsmonitor brengt in beeld in hoeverre de doelen van de Nota Mobiliteit zijn bereikt en geeft inzicht in (het effect van) getroffen maatregelen. In de Mobiliteitsaanpak worden maatregelen uit de Nota Mobiliteit uitgewerkt, en worden extra maatregelen ingezet.</p>
11	Voortgaan met het streven naar beprijzing, onder andere conform de afspraken daarover in de Nota Mobiliteit	<p>In uitvoering. In het project Anders Betalen voor Mobiliteit worden de instrumenten kilometerprijs, tol en versnellingsprijs uitgewerkt.</p> <p>Voor het spoorvervoer is een bonusregeling ontwikkeld voor vervoerders, die lawaaiig materieel hebben omgebouwd/ stiller hebben gemaakt. Het Havenbedrijf Rotterdam ontwikkelt in 2009 met andere internationale zeehavens een index voor een schoon schip. In 2010 willen de havenbeheerders van Rotterdam, Amsterdam, Zeeland en Groningen, in overleg met het kabinet, financiële prikkels bieden aan schone schepen (Beleidsbrief Duurzame Zeehavens).</p>
12	Afspraken maken in het programma Transportefficiënte Economie over vastgestelde kwaliteitsnetten voor optimaal vervoer	<p>In uitvoering. In meerdere regio's werken de verschillende overheden samen aan het definiëren en instellen van Kwaliteitsnetten Goederenvervoer. Op deze manier kan de infrastructuur op gerichte wijze zo goed mogelijk worden aangepast aan gebruik door vrachtverkeer, waarbij aspecten van leefbaarheid, milieu en veiligheid kunnen worden gewaarborgd.</p>
13	Bevorderen efficiënt gebruik modaliteiten door onderzoek naar mogelijkheden modal shift, wegnemen van administratieve belemmeringen, innovatie om overslagkosten te besparen en ruimtelijk beleid voor behoud van multimodaal ontsloten bedrijventerreinen	<p>In uitvoering. Concrete acties in kader randstad urgent, zoals het Container Transferium Rotterdam, en de subsidiemaatregel voor de innovatie van de binnenvaart in het kader van de beleidsbrief varen voor een vitale economie.</p> <p>Belemmeringen op internationale spoorcorridors worden aangepakt via de corridor-aanpak (o.a. Rotterdam-Genua en Rotterdam-Lyon) en via het opstellen van de EU-verordening waarin deze aanpak de Europese aanpak wordt om de kwaliteit van goederencorridors te verbeteren.</p>
14	Stroomlijnen van overheidsinterventies in de luchtvrachtsector en luchtvaartpolitiek ook richten op luchtvrachtbehoeften	<p>Doorlopend. VenW draagt financieel bij aan het Redesign Cargo Masterplan. Daarnaast worden tijdens de bijeenkomsten van de Nationale Facilitatie Commissie (NATFAL) en de ECAC FAL werkgroep Cargo ontwikkelingen en knelpunten binnen de luchtvrachtsector gesignaleerd, waarna door de betrokken partijen naar een oplossing wordt gezocht.</p>
15	Bevorderen van energiebesparing in het goederenvervoer door onder meer het programma Transportefficiënte Economie en de innovatiefondsen binnenvaart en zeevaart	<p>Uitgevoerd. Het programma Transportefficiënte Economie is in 2007 onder de naam Innovatieprogramma Duurzame Logistiek van start gegaan.</p> <p>De Subsidieregeling Innovatie Binnenvaart is gelanceerd en ondersteunt innovatieve projecten op het gebied van logistiek en nieuwe markten, overslagtechnieken, vermindering van luchtmissies en brandstofgebruik, scheepstechniek, ICT en informatiestromen, onderwijs en security.</p> <p>Voor de Innovatie-impuls voor de zeevaart is de Subsidieregeling Maritieme Innovatie in het leven geroepen, om technologische doorbraken te bereiken op het terrein van duurzame en veilige scheepvaart en van logistiek efficiëntie.</p>
16	Doorzetten van acties gericht op het verbeteren van de veiligheid van het goederenvervoer	<p>Doorlopend. Bij verkeersveiligheid blijft er extra aandacht voor het verder terugdringen van ongevallen met vrachtauto's. Dit gebeurt o.a. door rijopleidingen te verbeteren, wegen veiliger te maken, veiligheidseisen te stellen aan vrachtauto's en door het bevorderen van de veiligheidcultuur in transportondernemingen. Zie ook het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2008-2020, (29.498, nr. 120H) aangeboden aan de TK per brief d.d. 10-07-2008.</p> <p>Inmiddels zijn ook de definitieve ontwerpen voor Basisnet Water en Weg en een stand van zaken Basisnet Spoor aangeboden aan de Tweede Kamer, als uitwerking van de nota vervoer gevaarlijke stoffen 30 373, nrs. 1-2 .</p>
17	Uitwerken van visies voor zeevaart, binnenvaart, wegvervoer en buisleidingen	<p>Uitgevoerd. Zie beleidsbrief zeevaart (31409, nr. 1) aan TK gezonden per brief d.d. 4 april 2008 en de Binnenvaartbrief 'Varen voor een vitale economie: een veilige en duurzame binnenvaart' (29644, nr. 84) aangeboden aan de Tweede Kamer d.d. 2 november 2007. De visie voor wegvervoer is verwerkt in de mobiliteitsaanpak en het sectorakkoord schoon en zuinig. Voor de structuurvisie buisleidingen zie de brief van de Minister van VROM (26 018, nr. 11)</p>