



Rabobank



Rabobank Transport & Logistiek Update

juni 2016

Deze update geeft een selectie van belangrijke ontwikkelingen in de sector¹. De onderwerpen zijn voorzien van Rabobank commentaar en gegroepeerd naar de belangrijkste ontwikkelingen in de Nederlandse transport & logistiek: logistiek vastgoed, marktcijfers, en innovatie.

Onroerend Goed

Buck: XXL de nieuwe maat in contractlogistiek

Het aantal mega-distributiecentra van 40.000 vierkante meter is de laatste drie jaar explosief gegroeid. Dat meldt de Nijmeegse logistiek consultant Buck.



In totaal zijn er 28 nieuwe grootschalige distributiecentra in Nederland bijgekomen of in aanbouw sinds 2013, blijkt uit een recent marktonderzoek van Buck Consultants International.

Volgens de Nijmeegse onderzoeker is de komst van deze zogenoemde XXL-distributiecentra (elk meer dan 40.000 vierkante meter groot) goed nieuws voor de positie van Nederland als logistiek gidstand in Europa. In totaal beslaan deze 'big boxes' een areaal van twee miljoen vierkante meter en bieden ze werk aan meer dan 10.000 mensen.

De provincie Noord-Brabant heeft met een marktaandeel van bijna 46% bijna de helft van de logistieke megastores in handen,

waarbij de regio Tilburg-Waalwijk 'als nationale koploper' er uitspringt, aldus directeur René Buck. Behalve de logistieke hotspot Noord-Brabant deden ook de provincie Limburg (25%) en Zuid-Holland (18%) het goed in het aantrekken van de megadc's.

Volgens Maurice Kuipers, adviseur bij Buck, volgen de distributiecentra hoofdzakelijk de transportcorridor van de Rotterdamse zeehaven via Brabant en Limburg naar het Duitse achterland. Daarom zijn de megastores nauwelijks te vinden in andere logistieke centra van Nederland zoals Schiphol.

De grote distributiecentra worden onder meer door de retailers en online shops zoals Primark, Action, Lidl en Bol.com gebouwd, maar ook autofabrikant Tesla, fashionketen Michael Kors en logistieke dienstverleners als Rhenus, DB Schenker en Arvato investeren stevig in dit segment, constateert Buck.

Een belangrijke drijfveer voor de grote magazijnen zijn de schaalvoordelen, aldus de consultant. Daardoor kan de allernieuwste kostbare technologie beter worden benut, kan personeel veel efficiënter worden ingezet en kunnen leveringen gecombineerd worden met andere ladingstromen.

Volgens Buck hebben de 'traditionele' winkelketens met groeiende internetverkoop en de pure online warehousing ook meer ruimte nodig voor de grote voorraad die ze voor de instant e-commerce-activiteiten moeten aanhouden.

Daarnaast moet een groot deel van het assortiment weer individueel worden verpakt en verstuurd. 'Veel ruimte is ook nodig om de retourzendingen weer uit te pakken, te inspecteren en weer klaar te maken voor een nieuwe bestelling.'

Buck Consultants verwacht een verdere groei van XXL-distributiecentra in Nederland: 'We zitten halverwege dit jaar met elf nieuwe aangekondigde XXL dc's al op bijna het dubbele van 2014. Uitdaging wordt de komende tijd om in de favoriete

¹ Voor bronnen: zie pagina 5.

regio's voldoende grote kavels op bedrijventerreinen beschikbaar te hebben'. Daarnaast blijft grondprijs een zorg.

Volgens Buck liggen de grondprijzen in de regio Venlo bijvoorbeeld veertig tot zestig euro per vierkante meter boven die van buurland Duitsland. 'Dat betekent voor tien hectare grond voor een pand van 70.000 vierkante meter vier tot zes miljoen euro verschil.'

Commentaar Rabobank

Deze trend kreeg al eerder aandacht. De ontwikkeling van mega-complexen kan worden teruggevoerd op de blijvend belangrijke rol van Nederland als distributieland, met name op de corridor vanuit Rotterdam naar het achterland. Schaalvergroting in warehousing en ladingstromen is "the name of the game", gedreven door de noodzaak tot kostenbeheersing. Grote voorraden zijn nodig om kwaliteit, snelheid en hoge volumes in e-fulfilment te waarborgen.

Innovatie

Robots gaan in logistiek anderhalf miljoen banen kosten



Door de opmars van robots in de logistiek zullen in de Eurozone tot wel anderhalf miljoen arbeidsplaatsen voor laaggeschoolden vervallen.

Dat is één van de bevindingen van het onderzoeksbureau Roland Berger, dat een rapport schreef onder de titel 'Of Robots and Men in Logistics'. Volgens de onderzoekers is duidelijk dat robotisering voor bedrijven zinvol en onvermijdelijk is. Maar wat deze trend voor macro-economische gevolgen zal hebben is nog onduidelijk.

Volgens de logistieke expert van Roland Berger, Martin Streichfuss, is zeker in de logistiek moeilijk te zeggen of het banenverlies op de werkvloer van bijvoorbeeld magazijnen wordt gecompenseerd door een grotere toegevoegde waarde of een groei van de export. In de industrie laat zich dat wel voorspellen.

Robots zullen vermoedelijk in de logistiek steeds meer worden ingezet voor het stapelen of het juist uit de stapel halen van pallets. Dat zorgt voor een kostenverlaging. Zulke robots zullen steeds beter worden en het zal volgens Mehdi El Alami, een collega van Streichfuss bij Roland Berger, niet lang meer duren of ze maken massaal hun intrede in de warehouses.

Een gemiddeld robotsysteem voor gebruik in de logistiek kost nu iets meer dan een ton. De prijs zal tot 2020 dalen tot onder een ton en steeds meer ondernemers zullen vaststellen dat zo'n systeem ook in het eigen bedrijf rendabel inzetbaar is.

De kostendaling als gevolg van het gebruik van robots becijfert Roland Berger op 20 tot 40%.

Het bureau stelt verder dat als de Europese Commissie en de lidstaten van de Europese Unie de regelgeving voor de arbeidsmarkt blijven verscherpen, de robotisering een extra impuls zal krijgen. De overheid moet zorgen voor een geleidelijke overgang van de mens naar de robot voor repeterende, laaggeschoolde arbeid.

'Robotisering moet minder als probleem, maar juist meer als oplossing worden gezien', vindt Streichfuss. De robot is een middel om logistieke faciliteiten te moderniseren en het resterende werk aantrekkelijker te maken.

Dat de robot aan zijn opmars in de logistiek is begonnen, kan al worden waargenomen bij DHL in het Duitse Unna. Daar is EffiBOT aan de slag gegaan, een volautomatisch apparaat op rolletjes, dat zware lasten zelf naar de plaats van bestemming binnen een magazijn of bij het crossdock kan brengen.

EffiBOT werkt daarbij samen met mensen van vlees en bloed. De laatste wordt veel zwaar werk uit handen genomen. Met de robot heeft DHL eerste proeven met succes afgerond.

In feite heeft de robot in de logistiek al een lange geschiedenis achter zich. Bij de overslagbedrijven van ECT (foto) in de Rotterdamse haven weten we niet beter of autoatische karretjes doen het sjouw- en sleepwerk door de haven, waaraan lang geleden nog mensen te pas kwamen.

Commentaar Rabobank

Het leken af en toe nog toekomstdromen, de verhalen over high tech in de sector. Maar het is inmiddels realiteit, de robots en drones rukken op. In opslag, order picking, identificatie/tracking, voorraadopname etc. Berger voorspelt een banenverlies in de Eurozone van 1,5 miljoen, maar wijst, terecht, op de voordelen en kansen. Efficiency, duurzaamheid, productiviteit zijn er mee gediend; werk en werkomstandigheden kunnen een positieve impuls krijgen.

Volvo ontwikkelt 30% zuiniger vrachtauto



Volvo zegt een aerodynamische vrachtauto te hebben ontwikkeld die 30% minder brandstof verbruikt dan de huidige generatie vrachtauto's.

De Volvo Concept Truck is niet voorzien van spiegels, maar maakt gebruik van camera's. Het voertuig is lichter, rijdt op banden die minder rolweerstand geven en is zo vormgegeven dat de luchtweerstand tot wel 40% afneemt.

Volvo heeft vijf jaar aan de ontwikkeling van zijn nieuwe truck, met eveneens een vernieuwde aandrijflijn, gedokterd. De speciaal ontwikkelde trailer is twee ton lichter dan de huidige trailers en kan derhalve twee ton extra lading vervoeren.

In het ontwerp zijn enkele vindingen verwerkt die al in bestaande modellen zijn toegepast, of in trucks die binnenkort op de markt moeten verschijnen.

Verladings- en vervoerders, zoals Nestlé, Ikea, Philips, DB Schenker en Deutsche Post DHL verwijten de Europese truckfabrikanten in de periode waarin ze, naar nu blijkt, een kartel vormden, op hun handen te hebben gezeten. Er werd weinig gedaan aan reductie van het brandstofverbruik.

Dat schreven ze onlangs in een brief aan de Europese Commissie. Het kartel van truckfabrikanten is inmiddels al een aantal jaren van de baan en het lijkt er, getuige onder meer de Volvo Concept Truck, nu op dat de fabrikanten weer in beweging zijn gekomen.

Het kartel van truckfabrikanten is inmiddels al een aantal jaren van de baan en het lijkt er, getuige onder meer de Volvo Concept Truck, nu op dat de fabrikanten weer in beweging zijn gekomen.

Een vrachtauto die 30% minder brandstof verbruikt, voldoet meteen al aan de doelstelling van de Europese Commissie om de uitstoot van CO₂ door het vrachtverkeer tegen 2030 met ongeveer een derde te verminderen.

Commentaar Rabobank

Fabrikanten blijven sleutelen aan hun producten: materialen, gewicht en dus effectief laadvermogen, luchtweerstand, brandstofverbruik en emissie, TCO. Elk merk probeert zich hiermee te onderscheiden en markt te veroveren en vast te houden. Regelgeving vanuit de EU zet hier verder druk op. Volvo laat nu van zich horen, maar andere fabrikanten zitten niet stil.

Marktontwikkelingen

Landtransport wereldwijd in tien jaar 34% gegroeid

Vorig jaar werd wereldwijd 128 miljard ton aan lading vervoerd over de weg, met de trein en met binnenschepen. Tien jaar eerder was dat 90 miljard ton. Het landvervoer groeide dus met 34%.



Dat heeft onderzoeksbureau Panteia berekend. Verantwoordelijk voor de groei waren vooral China (95%) en India (78%). Panteia onderzocht het landtransport in 64 landen. Deze landen vertegenwoordigen ongeveer 90% van de wereldeconomie.

De sterkste groei liet in de afgelopen tien jaar de binnenvaart zien, namelijk 160%. Weer komt China hier op de eerste plaats met een groei van 175%. Volgens Panteia bejiveren de BRIC-landen (Brazilië, Rusland, India en China) zich om transport zoveel mogelijk duurzaam, dus per spoor en binnenschip, te laten plaatsvinden.

Het landtransport in de Europese Unie liet de laatste tien jaar een daling zien van 7%. In Noord-Amerika deed zich een groei voor van 12%.

Transportindex in vijf jaar nog geen twee punten gestegen

De Transportindex kan nu vijf jaar 'terugkijken' in de tijd. Er is sinds 2011 in het Nederlandse transport heel wat veranderd. Maar de Transportindex is in die jaren welgeteld anderhalf punt gestegen.

Nu precies vijf jaar geleden kwam de algemene index uit op 97,73 punten uit. De eerste maand van 2016 stond de index op 99,18. Bij de deelindices voor wegvervoer, scheepvaart en binnenvaart zijn er wel aanzienlijke verschillen.



De wegvervoerindex stond in 2011 rond deze tijd op bijna 104 punten. Vorig jaar was de stand zelfs dik 114 punten, maar op 8 juni van dit jaar rolde er een niveau uit van 99 punten. Zo slecht gaat het in het Nederlandse wegvervoer niet, maar toch wel minder dan vorig jaar.

De index voor zeescheepvaart kwam vijf jaar terug uit op 102,50. Doordat er sindsdien steeds grotere containerschepen hun opwachting maakten, zijn daar maar 88,73 van over.

De echte winnaar was in die vijf jaar de binnenvaart. In 2011 maakte deze bedrijfstak barre tijden door, al ging het in grote delen van 2011 best goed met de economie. Begin juni 2011 kwam er een indexstand uit de bus van nog geen 81 punten.

Vergelijk dat eens met de huidige binnenvaartindex van ruim 122. De binnenvaart heeft drie vrij goede jaren achter de rug en er zit misschien nog wel meer in het vat, als de economie in West-Europa zich gunstig blijft ontwikkelen.

Het ging in 2011 'best goed' met Nederland, schreven we. Tot het laatste kwartaal althans, toen de economie zich in de volgende recessie stortte. Dat zag je ook meteen aan de Transportindex, die aan het eind van dat jaar daalde naar 90 punten. De wegvervoerindex kwam toen uit op luttele 88 punten

Wegvervoer ziet rendement marginaal stijgen



In het Nederlandse binnenlandse wegvervoer werd vorig jaar een gemiddeld rendement behaald van 0,1%. In 2014 bedroeg het rendement -0,7%, dus er is sprake van verbetering.

Dat schrijft Panteia in een onderzoek uitgevoerd in opdracht van de vergunningverlener in het wegvervoer, het NIWO. In het grensoverschrijdende wegvervoer worden de rendementen ook minder slecht. Vorig jaar ging het 0,6 procentpunt omhoog naar -2,8%. Nog steeds wordt op deze activiteit dus toegelegd.

Dat de rendementen iets beter worden, is volgens Panteia mooi, maar 'de verbetering is broos'. Ze is te danken aan de lage brandstofprijzen, die de kostenstijging drukt. De tarieven staan intussen nog steeds onder druk en gaat de olieprijs omhoog, dan kon het met het rendementsherstel wel eens gedaan zijn.

Er zijn middelgrote en grotere bedrijven die het wat de winstontwikkeling betreft veel beter doen dan het branchegemiddelde. Er zijn ook deelmarkten waar nog steeds verliezen van 4% en meer worden geleden, zoals het containervervoer over de weg en het transport van bouwmaterialen. Dat laatste is opmerkelijk, omdat de bouwnijverheid momenteel prima draait.

Vorig jaar nam de bedrijvigheid in het binnenlands vervoer toe. Dat kan worden afgelezen aan het aantal gereden kilometers per voertuig. De opbrengsten stegen met 4,1% gemiddeld in vergelijking met 2014. In het grensoverschrijdend vervoer daalden de opbrengsten juist met 1,2%. Hier wordt de concurrentie met vervoerders uit Midden- en Oost-Europa het sterkst ondervonden.

Voor dit jaar voorziet Panteia een 'marginale' verdere rendementsstijging in het binnenlandse wegvervoer naar 0,3%. In het internationale vervoer rolt er een negatief rendement van 2,5% uit, ook ietsje minder slecht dus dan in de afgelopen jaren.

Gingen de rendementen in het binnenlands vervoer vorig jaar iets omhoog, de solvabiliteit nam gemiddeld af, van 27% naar 26,3%. In het grensoverschrijdende wegvervoer daalde de solvabiliteit van 17,5% naar 16,1%. Daarmee kachelde ook de eigen-vermogenspositie verder achteruit.

Wegvervoer zag omzet in eerste kwartaal 3% groeien

Het goederenvervoer over de weg in Nederland is in het eerste kwartaal met 3% gegroeid. Het sterkst steeg de omzet van koeriers: met 9%. Dat blijkt uit cijfers van het Centraal Bureau voor de Statistiek. Flinker groei was er ook voor verhuizers (7%) en de luchthavens (8%). Een daling van de omzet liet de zeevaart zien, en wel met 6%.

De luchtvaart groeide 1%, de binnenvaart 0,5%. Opslagbedrijven en expediteurs zagen hun omzet met 4% dalen. Een omzetzak was er ook voor het spoorvervoer. De hele sector behaalde een omzetgroei van 0,2%, de laagste omzetgroei sinds medio 2013.

Panteia: zonnige toekomst voor binnenvaart

In de Nederlandse binnenvaart groeit de drogeladingvaart tussen nu en 2020 met gemiddeld 2,8% per jaar. De tankvaart mag rekenen op een groei van jaarlijks een kleine 2%. Dat voorspelt onderzoeksbureau Panteia in zijn jongste marktobservatie voor de binnenvaart voor de periode 2014-2020. De duwvaart moet in de komende jaren een lichte daling van het transportvolume voor lief nemen.



Voor de drogeladingvaart, die in 2015 in totaal 167 miljoen ton lading vervoerde, zit er tot en met 2020 een groei van 38 miljoen ton in het vat. Daaraan dragen de nieuwe containerterminals in Almelo, Doesburg, Lelystad en Weert sterk bij. Deze terminals zijn net of worden binnenkort geopend.

De komende jaren krijgt de binnenvaart het ook druk met het vervoer van 4,5 miljoen kubieke meter vervuilde grond die wordt afgevoerd om de aanleg van de nieuwe Zeesluis bij IJmuiden mogelijk te maken.

Het vervoer van steenkool door drogeladingschepen zal de komende jaren nog toenemen. Er komen nieuwe kolencentrales bij in Frankfurt en Datteln, tegen 2018. Dat compenseert voor de binnenvaart de sluiting van oude kolencentrales bij het Duitse Hamm en aan de Franse Moezel.

De drogeladingvaart ziet de komende jaren het te vervoeren volume al met al toenemen tot 205 miljoen ton in 2020, een groei van 18% in vergelijking met 2014. Daarvan zal 88 miljoen ton binnenlands vervoer zijn, 74 miljoen ton export naar vooral Duitsland en België en 43 miljoen ton invoer uit die landen. Voor de tankvaart is ook groei weggelegd. Vorig jaar werd 96 ton natte lading afgevoerd, waarvan 33 miljoen ton bestemd was voor de binnenlandse markt. Nog eens 38 miljoen ton werd uitgevoerd en 24 miljoen ton ingevoerd.

De tankvaart had vorig jaar minder last van de lage waterstanden dan de drogeladingvaart, want het vervoerde volume nam in dat jaar nog drie miljoen ton toe, terwijl de drogeladingvaart kampte met een afname. De tankvaart had daarbij een mazzeltje als gevolg van de sluiting van een raffinaderij in Zwitserland. Daardoor werd veel geraffineerde aardolie naar Zwitserland getransporteerd, in plaats van ruwe olie via pijpleidingen.

De afgelopen jaren geraakte vooral de tankvaart in een diepe crisis door overcapaciteit. Die was te wijten aan grootschalige investeringen in nieuwe, dubbelwandige schepen, terwijl de oude schepen gewoon in de markt bleven.

Maar Panteia ziet duidelijk licht aan de einder. Het vervoersvolume voor de tankvaart zal tot 2020 duidelijk toenemen, van die 96 miljoen ton van vorig jaar naar 102 miljoen ton in 2020. Dat is een groei van ruim 11% en dus een kleine 2% op jaarbasis. Groei is er vooral in het binnenlands vervoer en bij de invoer.

Voor de duwvaart zijn de perspectieven iets minder zonnig. Duwstellen vervoerden vorig jaar 50 miljoen ton, waarvan het grootste deel export was. In 2020 zal het vervoer door de duwvaart 2,3 miljoen ton zijn afgenomen. Duwstellen verliezen bijvoorbeeld ladingen kolen en erts aan grotere koppelverbanden.

Overslag haven Rotterdam in 1e kwartaal op vrijwel gelijk niveau



In de Rotterdamse haven zijn in het eerste kwartaal ongeveer evenveel goederen overgeslagen als in dezelfde periode vorig jaar. Tegenover de groei in vooral de ruwe olie en olieproducten stond een vrijwel even grote daling in de overslag van droge bulk en containers. De totale hoeveelheid overgeslagen

goederen groeide met 0,2% tot 116,9 miljoen ton. Allard Castelein, CEO Havenbedrijf Rotterdam: "Vorig jaar nam de overslag 4,9% toe. Onze ambitie is dat hoge overslagvolume dit jaar te evenaren. Tot nu toe liggen we op schema, maar we hebben nog drie kwartalen te gaan."

In het marktsegment nat massagoed werden zowel meer ruwe olie (+2,0%; 26,0 miljoen ton) en meer minerale olieproducten (+7,0%; 24,4 miljoen ton) als meer overig nat massagoed (+2,1%; 7,8 miljoen ton) overgeslagen.

Binnen het droog massagoed zijn ijzererts & schroot en kolen de belangrijkste goederensoorten. De overslag van ijzererts & schroot daalde behoorlijk (-6,1%; 7,8 miljoen ton). Belangrijkste reden is de dumping van Chinees staal op de Europese markt. Het volume kolen dat in Rotterdam overgeslagen werd steeg licht (+2,9%; 7,9 miljoen ton).

Vermindering van de import van grondstoffen voor de metaalindustrie en de bouw gecombineerd met een daling van de export van vlieggas zorgde voor een afname in het segment overig droog massagoed (-18,6%; 2,7 miljoen ton). De overslag van agribulk nam iets toe (+1,2%; 2,5 miljoen ton). Alles bij elkaar daalde de overslag van droog massagoed met 4% tot 21,0 miljoen ton.

De overslag van containers daalde 3,1% tot 31,0 miljoen ton en 3,9% tot 3,0 miljoen TEU (standaardmaat voor containers). Groei ontbreekt vooral door de ongunstige economische ontwikkelingen in China, Rusland en Brazilië.

Ook het roll on roll off verkeer naar Groot Brittannië zit nog steeds in de lift (+1,8%; 5,4 miljoen ton). De overslag van overig stukgoed steeg (+6,7%; 1,2 miljoen ton), zodat de totale overslag van het marktsegment breakbulk (roro en overig stukgoed) 2,7% groeide tot 6,6 miljoen ton.

Commentaar Rabobank

Veel cijfers dit keer, met een genuanceerd beeld. Het binnenlands wegvervoer zag in 2015 een verbetering in omzet met ruim 4%, waarbij het rendement uitkwam op (een magere maar t.o.v. 2014 betere) 0,1%. In Q1 2016 nam het goederenvervoer over de weg toe met 3%. De binnenvaart krabbelt op met een verwachte groei tot 2020 van 23% in droge lading en 6% in tankvaart.

Terugkijkend over een langere periode, 2005-2015, valt op dat het totale landtransport(weg, rails, binnenvaart) werelwijd met 34% is toegenomen tot 128 miljard ton; China en India zijn de outperformers, terwijl Europa in deze 10 jaar maar liefst 17% is gedaald.

De Nederlandse Transport Index laat over de jaren 2011-2016 ook een "gematigd" patroon zien voor de sector als geheel met een index van 97,7 (2011) naar 99,23(2016), voor de zeescheepvaart van 102,5 naar 88,7 en voor de binnenvaart van 81 naar 122.

Rotterdam doet het redelijk en verwacht verdere groei. In Q1 2016 nam de totale overslag met 0,2% nauwelijks toe. Olie deed +2%, agribulk + 1,2%, ijzererts -6%, containeroverslag (gemeten in TEU) -3,9%.

RAI wil kilometerheffing nieuw leven inblazen

RAI Vereniging bepleit dat in Nederland voor alle weggebruikers een kilometerheffing wordt ingevoerd. Een volgend kabinet moet zich daar over buigen.

In een column in het magazine 'GO!Mobility' breekt algemeen voorzitter Steven van Eijck van RAI Vereniging een lans voor 'slimmere beprijzing' van het feitelijke weggebruik, omdat daarmee files kunnen worden teruggedrongen, het milieu wordt ontzien en de economie wordt aangejaagd.

Plannen voor een heffing op het weggebruik naar tijd, plaats, gereden afstand en milieu-eigenschappen van het voertuig zijn de afgelopen dertig jaar in Nederland wel vaker gesmeed. De eerste ideeën werden ontwikkeld onder premier Ruud Lubbers, in de jaren tachtig. Het laatst gebeurde dat door het kabinet-Rutte I, totdat regeringspartij VVD er zich plotseling tegen keerde.

Van Eijck beschouwt slimmere beprijzing één van de drie middelen om de mobiliteit in Nederland te verbeteren. De andere middelen zijn slimmere bebouwing en slimmere benutting, bijvoorbeeld door auto's te delen of per rit meer mensen te vervoeren.

Op dit ogenblik financiert de automobilist volgens de RAI-voorzitter via de motorrijtuigenbelasting, de aanschafbelasting van het voertuig, de accijnzen op brandstof en parkeerbelastingen niet alleen voor de gehele Nederlandse infrastructuur, maar ook 'nog ongeveer drie complete departementen'.

Het bezit van een auto moet in zijn ogen niet maatgevend zijn voor wat men er voor betaalt, maar het feitelijke gebruik. Wordt een kilometerheffing ingevoerd, dan kunnen de vaste autobelastingen omlaag. Slimmere beprijzing geeft de overheid bovendien een instrument om verkeersstromen te sturen, bijvoorbeeld door een lagere heffing voor emissievrije voertuigen en een beloning van mensen die buiten de spits rijden.



De RAI-voorzitter wil dat een volgend kabinet de oude plannen voor de heffing weer uit de prullenbak opvist. Bij het huidige kabinet is dat uitgesloten, aangezien de VVD nog steeds tegen andere beprijzing is. Heel wat andere politieke partijen, zoals de PvdA, D66 en GroenLinks, staan nog steeds achter het beginsel van andere beprijzing.

Tijdens het kabinet-Rutte I was er voor de kilometerheffing voor zowel gemotoriseerd vracht- als personenverkeer op de weg ook een zogenoemd 'breed maatschappelijk draagvlak'. Dat draagvlak werd indertijd onder meer gesmeed door de automobilistenbond ANWB.

Ook organisaties als Transport en Logistiek Nederland en Koninklijk Nederlands Vervoer stonden achter een kilometerheffing, mits die maar voor alle gemotoriseerde verkeersdeelnemers zou gelden. Het plan sneuvelde niet alleen doordat de VVD er de handen van af trok, maar ook omdat er twijfels ontstonden over de kosten van invoering en inning van de heffing.

Over die heffingskosten doet Van Eijck luchtig. Volgens hem pakken die dankzij de sindsdien voortgeschreden informatietechnologie relatief veel lager uit. 'Een volgend kabinet moet het besluit nemen om een begin te maken met smart pricing van mobiliteit', schrijft hij in zijn column.

Commentaar Rabobank

Vaak komen thema's en plannen plots weer op de agenda, zeker in de politiek. Kilometerheffing is er zo een, destijds met veel tamtam gelanceerd onder Rutte-I, maar daarna naar de prullenbak verwezen door de VVD.

De RAI (maar ook steeds meer andere spelers) ziet er weer heil in: beprijzen, bouwen en benutten en dat allemaal veel slimmer (of "smart" zoals we tegenwoordig zeggen). Positieve effecten zijn er zonder meer: minder files, betere doorstroming/benutting van infra, duurzamer, een instrument om "op maat" om gedrag in mobiliteit te belonen en te straffen. Technische haalbaarheid en de kosten van invoering liggen aanzienlijk gunstiger dan een aantal jaren geleden.

Een mooi onderwerp voor de verkiezingen 2017 zo lijkt het.

Bronnen voor deze uitgave zijn: Het Financieele Dagblad, Logistiek, Logistiek.nl, Nieuwsblad Transport, NT.nl, Supply Chain Magazine, Transportonline.nl, CBS, Panteia, evo.nl, tln.nl, Havenbedrijf Rotterdam

Contactgegevens

Hans Groenhuijsen

Senior Industry Analyst Automotive, Transport & Logistics, Rabobank

hans.groenhuijsen@rabobank.com