

Het verhaal van 'Nederland Distributieland' is een versleten praatje

FD.nl

17 Oct 2021 17:39

Copyright 2021 FD Mediagroep B.V. All Rights Reserved



Author: Frank van Oort, Merten Nefs, Paul Gerretsen, Tom Daamen, Wil Zonneveld

Section: OPINIE

Print Edition: FD.nl

Length: 757 words

Body

Groeiende congestie, emissies en 'verdozing' zetten de kwaliteit van onze leefomgeving onder druk (verwijzing naar FD-artikelen en rapport van College van Rijksadviseurs uit oktober 2019). Steeds vaker vragen gezaghebbende instituten zich hardop af of in Nederland de negatieve effecten nog wel opwegen tegen de voordelen, zoals de organisatie voor economische samenwerking en ontwikkeling (OECD) en de Raad voor de Leefomgeving en Infrastructuur (RLI). Klimaatverandering en extreem weer, maar ook regionalisering van productie door geopolitieke spanningen, maken duidelijk: het logistieke systeem in Nederland moet slimmer en veerkrachtiger.

Gemeten in toenemend goederenvervoer, concurrentiekracht en distributiecentra is Nederland Distributieland een prestatie van formaat. Het is een voorbeeld van hoe ondernemerschap en ruimtelijk-economisch-fiscaal

beleid elkaar versterken. Maar na decennia van succes is dit concept toe aan een revisie.

Natuurlijk moet Nederland blijven profiteren van de unieke plek in de Eurodelta. Maar het logistieke gebied dat zich uitstrekt over Nederland, Vlaanderen en Noordrijn-Westfalen verandert sterk. Achterlandverbindingen komen al in het geding wanneer het water in de Rijn of Maas te laag staat voor de binnenvaart. Ook bij de recente wateroverlast kwam de logistiek tot stilstand. Zeespiegelstijging en een mogelijke zeesluis bij Europoort ontregelen het systeem in de toekomst nog verder.

"Anno 2021 is duidelijk dat de toegevoegde waarde van de onstuimig gegroeide logistiek in Nederland vaak beperkt is, terwijl de negatieve omgevingseffecten groot zijn" ()

Om de Poort naar Europa te behouden, moet het nieuwe kabinet met de logistieke sector een nieuw verhaal ontwikkelen. Daarmee moeten we voorbij het versleten verhaal van Nederland Distributieland. Bij investeringskeuzes moet, ten eerste, de toegevoegde waarde van logistiek boven vrachtvolume worden geplaatst. De prioriteit moet liggen bij het creëren van hoogwaardige banen, bijvoorbeeld het (re)organiseren of automatiseren van ketens of logistieke activiteiten die verweven zijn met de maakindustrie en dienstensector.

Ook moeten doorvoer- en re-exportactiviteiten worden ontmoedigd die slecht zijn voor onze leefomgeving en economisch weinig opleveren. Dergelijke adviezen werden in de jaren tachtig nog in de wind geslagen. Maar inmiddels is duidelijk dat de reële toegevoegde waarde van de onstuimig gegroeide logistiek in Nederland vaak beperkt is, terwijl de negatieve omgevingseffecten groot zijn. Bovendien: waarom moet Nederland de Europese distributie faciliteren van elders (met behulp van belastingontwijking en arbeidsmigranten) geproduceerde Crocs-slippers, ten koste van bedrijven die materialen hergebruiken in productieprocessen gericht op de regionale markt? Om te transformeren naar een circulaire economie is voor die laatste categorie onze schaarse ruimte hard nodig.

"In Nederland ontvouwt zich een inefficiënt, maatschappelijk onhoudbaar logistiek systeem dat burgers opzadelt met onnodige congestie en (landschaps)vervuiling" ()

Het nieuwe verhaal gaat daarom onvermijdelijk over duurzame en weerbare logistiek, met een andere kostenverdeling op korte termijn en behoud van waardevolle concurrentiekracht op de lange termijn. Dit kan niet zonder sturing op ruimtelijke integratie. Nieuwe logistieke projecten, van

infrastructuur tot distributiecentra, moeten onderdeel worden van regionale planvorming en gebiedsontwikkelingen, inclusief klimaatadaptatie.

Helaas worden deze werelden grotendeels gescheiden gehouden, tot in de recente Nationale Omgevingsvisie aan toe. Daardoor ontvouwt zich in Nederland een inefficiënt, maatschappelijk onhoudbaar logistiek systeem dat bewoners van dorpen en steden opzadelt met onnodige congestie en (landschaps)vervuiling.

Ons land moet loskomen uit dit doodlopende pad. In het buitenland zijn gestapelde logistiek en functiecombinaties (met bijvoorbeeld energieproductie, sport, tuinbouw en wonen) al verder ontwikkeld dan hier. Ook de logistieke concepten zelf, zoals het efficiënt gestandaardiseerde Fysieke Internet, wachten nog op ruimtelijke toepassing. Als Poort naar Europa met schaarse ruimte zou Nederland hierin het voortouw moeten nemen.

Merten Nefs is onderzoeker bij Vereniging Deltametropool en TUDelft. Tom Daamen is universitair hoofddocent gebiedsontwikkeling bij TUDelft. Paul Gerretsen is directeur van Vereniging Deltametropool. Frank van Oort is hoogleraar ruimtelijke economie aan [Erasmus Universiteit Rotterdam](#). Wil Zonneveld is hoogleraar planologie bij TUDelft.

Classification

Industry:

Agriculture (94%), Trucking (62%)

Subject:

Road Transportation + Trucking (92%), Construction Regulation + Policy (83%), Freight, Package + Postal Shipping (74%), Climate Change (71%), Economic Development (71%), Trends (70%), Environment + Natural Resources (69%), Labor Force (64%), Population + Demographics (62%), Communities + Neighborhoods (61%)

Laaddatum: 17 Oct 2021 17:39



