

Samenvatting

1.0 Inleiding

Dit hoofdstuk bevat de samenvatting van het kwantitatieve onderzoek dat Mediad in opdracht van het Platform Agrologistiek heeft uitgevoerd. Doel van het onderzoek was het vergaren van kwantitatieve gegevens op basis waarvan betrouwbare, representatieve uitspraken kunnen worden gedaan.

Na de inleiding zijn in dit hoofdstuk zes paragrafen opgenomen. Achtereenvolgens komen aan de orde:

- 1.1 Attitude ten opzichte van de eigen activiteiten van de verladers/producenten
- 1.2 Attitude ten opzichte van de eigen activiteiten van de vervoerders
- 1.3 Goederenstromen
- 1.4 Stellingen
- 1.5 Enkele specifieke vragen over de Agro-industrie
- 1.6 Slot

1.1 Attitude ten opzichte van de eigen activiteiten van de verladers/producenten

In de eerste paragraaf komen enkele uitkomsten van de verladers aan de orde. Het eerste onderwerp is de ontwikkeling van de goederenstroom. De tweede tabel gaat over de verwachte groei per modaliteit. Vervolgens is een tabel opgenomen over eventuele problemen bij het groeien van de transportbehoefte van de verladers. De paragraaf wordt afgesloten met een tabel, waarin enkele initiatieven om minder te groeien zijn opgenomen.

Ontwikkeling productenstroom

Aan alle respondenten is gevraagd om een verwachting van de verandering in de goederenstroom aan te geven.

Zal de goederenstroom voor de producten die uw bedrijf verlaten in de komende 15 jaar (2005-2020) stijgen, dalen of gelijk blijven ?

Tabel 1a Ontwikkeling eigen productenstroom

n=	Verlader 245
Stijgen	65
Dalen	11
Gelijk blijven	21
Weet niet	3
Totaal	100 %

Base: alle verladers, in %.

Ongeveer 65% van de verladers denkt dat de goederenstroom die hun bedrijf verlaat in de

komende 15 jaar zal stijgen.

In de volgende tabel zijn de verschillende bedrijven onder verdeeld in drie groepen. De eerste groep bevat de uitkomsten van bedrijven met 1 tot en met 9 werknemers. Groep twee bevat de uitkomsten van de bedrijven met 10 tot en met 49 werknemers. De derde groep bevat de uitkomsten van bedrijven met 50 werknemers of meer.

Tabel 1b Ontwikkeling eigen productenstroom uitgesplitst naar aantal werknemers

Verladers	1 - 9 werkn	10-49 werkn	50- + werkn
Stijgen	58 %	66 %	69 %

Er is nauwelijks verschil tussen de percentages.

Stijgingspercentage

Aan de respondenten die zeggen dat de goederenstroom zal stijgen is naar een percentage van die stijging gevraagd. Gemiddeld genomen denken de verladers dat de goederenstroom die het bedrijf verlaat met 50% zal stijgen.

Groei productenstroom

De respondenten die groei verwachten van hun goederenstroom hebben aangegeven welke vervoersmodaliteiten men in gaat zetten om de transportbehoefte op te vangen. Gemiddeld noemt met 1,5 modaliteit.

Vervolgens is aan die respondenten gevraagd om per genoemde vervoersmodaliteit een verwacht groeipercentage te noemen. De combinatie van beide vragen levert onderstaande tabel op. Hierin is te zien met welk verwacht percentage de inzet van de verschillende modaliteiten zal groeien.

Tabel 2 Verwachte inzet van vervoersmodaliteit om de groei op te vangen

n=	Verlader 141
Vervoer over de weg	76
Vervoer over binnenwater	4
Vervoer per spoor	1
Shortseavervoer	4
Vervoer door de lucht	2
Intermodaal vervoer	3
Weet niet	10
Totaal	100 %

Base: verladers die groei verwachten, teruggerekend naar 100%, in %.

Het vervoer over de weg blijft volgens de verladers de belangrijkste modaliteit.

Problemen

Vervolgens is aan de respondenten die groei verwachten gevraagd of de groeiende transportbehoefte problemen zal veroorzaken.

Denkt u dat uw groeiende transportbehoefte in de komende 15 jaar problemen op gaat leveren?

Tabel 3a Verwacht problemen

n=	Verlader 141
Ja	29
Nee	70
Weet niet	1
Totaal	100 %

Base: verladers die groei verwachten, in %.

Een minderheid (29%) van de respondenten denkt dat de groeiende transportbehoefte problemen gaat veroorzaken. De meeste van die respondenten geven aan dat de files een van de oorzaken zijn van de toekomstige problemen. Ook wordt door de bedrijven aangegeven dat hogere prijzen een probleem kan zijn voor het realiseren van de verwachte groei. En, een derde groep respondenten zegt dat er problemen ontstaan door regelgeving en heffingen.

Initiatieven terugdringen transportbehoefte

Tot slot van deze paragraaf is een tabel opgenomen met uitkomsten op de vraag:

Zijn er op dit moment binnen uw bedrijf (deze vestiging) initiatieven of ontwikkelingen om de transportbehoefte minder te laten groeien of terug te dringen ?

Tabel 4a Initiatieven minder groei transportbehoefte

n=	Verlader 245
Ja	26
Nee	73
Weet niet	1
Totaal	100 %

Base: verladers, in %.

Bij iets meer dan een kwart van de verladers zijn initiatieven om de toekomstige groei in transportbehoefte minder te laten groeien of terug te dringen.

Tabel 4b Initiatieven minder groei transportbehoefte uitgesplitst naar aantal werknemers

Verladers	1 - 9 werkn	10-49 werkn	50- + werkn

Ja	9 %	22 %	41 %
----	-----	------	------

Het zijn met name de grotere bedrijven die initiatieven ontplooiën om de transportbehoefte minder te laten groeien of terug te dringen. Uit de toelichting die de verladers geven bij de vraag naar de initiatieven zegt men de oplossingen voornamelijk te zoeken in het verkleinen van het volume en het aanpassen van de verpakking. Een aantal verladers zoekt samenwerking om te komen tot 'verdikking' van de vervoersstromen.

1.2 Attitude ten opzichte van de eigen activiteiten van de vervoerders

In deze paragraaf komen de uitkomsten van de vervoerders aan de orde. Het eerste onderwerp is de ontwikkeling van de goederenstroom. De tweede gaat over eventuele problemen bij het groeien van de goederenstroom. Vervolgens treft u een tabel aan waarin de uitkomsten op de vraag naar initiatieven om minder te groeien zijn opgenomen. De paragraaf wordt afgesloten met een tabel waarin de uitkomsten rond de toekomstverwachting van alternatieven.

Ontwikkeling goederenstroom

De vervoerders kregen de volgende vraag voorgelegd:

Zal de TOTALE goederenstroom die uw bedrijf verzorgt in de komende 15 jaar (2005-2020) stijgen, dalen of gelijk blijven ?

Tabel 5a Ontwikkeling te verzorgen goederenstroom

N	Vervoerder
	250
Stijgen	49
Dalen	17
Gelijk blijven	31
Weet niet	3
Totaal	100 %

Base: alle vervoerders, in %.

Bijna de helft van de vervoerders denkt dat de goederenstroom in de komende 15 jaar zal stijgen.

Tabel 5b Ontwikkeling te verzorgen goederenstroom uitgesplitst naar aantal werknemers

Vervoerders	1 - 9 werkn	10-49 werkn	50- + werkn
Stijgen	35 %	66 %	91 %

Bij bovenstaande uitsplitsing is een groot verschil te zien tussen de kleine bedrijven en de grote bedrijven. Het zijn voornamelijk de grotere bedrijven die verwachten dat de goederenstroom zal stijgen.

Tabel 5c Ontwikkeling te verzorgen goederenstroom uitgesplitst naar aantal type vervoer

Vervoerders	melk ontvangst	levende dieren	bloemen planten	groenten fruit	diervoeder	geconditioneerd vervoer	algemeen distributie
Stijgen	12 %	6 %	59 %	29 %	33 %	50 %	66 %

Vervoerders die zich bezighouden met melkontvangst of met het vervoer van dieren kijken met een iets sombere blik naar de toekomst van het eigen bedrijf dan de vervoerders van andere producten. Vervoerders van bloemen en planten en de vervoerders die zich bezighouden met geconditioneerd vervoer of algemeen distributie vervoer zijn vaker van

mening dat de goederenstroom zal stijgen.

Stijgingspercentage

Gemiddeld genomen denken de vervoerders dat de goederenstroom die het bedrijf verzorgd met 40% zal stijgen.

Verwachte problemen

Ook aan de vervoerders is de vraag voorgelegd of de groeiende goederenstroom problemen zal veroorzaken.

Denkt u dat de groei van de totale door u te verzorgen goederenstroom in de komende 15 jaar problemen op gaat leveren ?

Tabel 6 Verwacht problemen

n=	Vervoerder 132
Ja	35
Nee	62
Weet niet	3
Totaal	100 %

Base: vervoerders die groei verwachten, in %.

Ruim een derde van de vervoerders verwacht problemen in de toekomst die veroorzaakt worden door toename van de goederenstroom. Meer dan 60% van de vervoerders is die mening niet toegedaan.

Tabel 6b Verwachte problemen uitgesplitst naar aantal werknemers

Vervoerders	1 - 9 werkn	10-49 werkn	50- + werkn
Ja	30 %	36 %	45 %

Van de grotere bedrijven denkt 45% dat de toename van de goederenstroom voor problemen gaat zorgen. Bij de kleiner bedrijven is dat percentage beduidend lager.

Initiatieven terugdringen transportbehoefte

Tot slot van deze paragraaf is een tabel opgenomen met uitkomsten op de vraag:

Zijn er op dit moment binnen uw bedrijf initiatieven of ontwikkelingen om de goederenstroom die uw bedrijf verzorgd, minder te laten groeien of terug te dringen ?

Tabel 7 Initiatieven minder groei transportbehoefte

n=	Vervoerder 250
Ja	6

Nee	92
Weet niet	1
Totaal	100 %

Base: vervoerders, in %.

Bijna alle vervoerders die initiatieven aan het ontplooiën zijn zoeken de oplossing in vergroten van het laadvolume. Een enkeling doet onderzoek naar geavanceerde groupage activiteiten of andere slimme concepten.

Toekomstverwachting van alternatieven

Aan de vervoerders is gevraagd naar het eventueel inzetten van alternatieven voor de huidige vervoersmodaliteiten.

Verwacht u dat uw bedrijf (deze vestiging) in de komende 15 jaar alternatieve mogelijkheden voor de verwerking van de goederenstroom die u verzorgd, gaat gebruiken ?

Tabel 8 Inzet alternatieve mogelijkheden verwerking goederenstroom

n=	Vervoerder 250
Ja	24
Nee	67
Weet niet	9
Totaal	100 %

Base: vervoerders, in %.

Bijna een kwart van de vervoerders verwacht gebruik te gaan maken van alternatieven voor de verwerking van de goederenstroom.

Tabel 8b Inzet alternatieve mogelijkheden uitgesplitst naar aantal werknemers

Vervoerders	1 - 9 werkn	10-49 werkn	50- + werkn
Ja	12 %	36 %	59 %

Ook bij deze uitkomst is te zien dat het voor een groot deel de grote bedrijven zijn die denken dat er alternatieven worden ingezet om de goederenstroom in de toekomst te verwerken.

Welke mogelijkheden

Een deel van deze respondenten denkt aan het inzetten van andere modaliteiten. Andere vervoerders denken de oplossing te vinden in intermodaal vervoer. Ook de aanpassing van de maten van de vrachtwagen worden door een deel van de vervoerders als alternatief genoemd. Opvallend hierbij is dat de vervoerders zowel grotere als kleinere vervoereenheden als oplossing noemen. De grotere vervoerseenheden zijn bedoeld voor efficiënter snelwegvervoer en kleinere vervoerseenheden dienen dan te worden ingezet voor binnenstadvervoer.

1.3 Goederenstromen

In deze paragraaf worden enkele uitkomsten weergegeven die betrekking hebben op vragen rond de binnenlandse goederenstroom in zijn algemeenheid en die van de Agro-industrie in het bijzonder.

Binnenlandse goederenstroom

De eerste vraag in deze paragraaf gaat over de totale goederenstroom.

Zal de TOTALE BINNENLANDSE goederenstroom tussen nu en het jaar 2020 stijgen, dalen of gelijk blijven ?

Tabel 9a Ontwikkeling totale binnenlandse goederenstroom

N	Vervoerder 250	Verlader 245
Stijgen	48	65
Dalen	20	13
Gelijk blijven	28	18
Weet niet	4	4
Totaal	100 %	100 %

Base: alle respondenten in %.

Het grootste deel van de respondenten uit beide respondentgroepen denkt dat de totale binnenlandse goederenstroom zal stijgen in de komende 15 jaren.

Wel is er een verschil in percentages tussen de beide respondentgroepen. Bij de verladers is een groter percentage respondenten dat groei voorziet dan bij de vervoerders.

Tabel 9b Ontwikkeling totale binnenlandse goederenstroom uitgesplitst naar aantal werknemers

	1 - 9 werkn	10-49 werkn	50- + werkn
Stijging vervoerders	42 %	49 %	72 %
Stijging verladers	64 %	64 %	66 %

Bij de verladers is geen afwijking in het percentage bedrijven te zien. In de drie onderscheiden groepen zegt rond 65 % van de bedrijven dat de totale goederenstroom in de komende 15 jaar zal stijgen.

Bij de vervoerders zijn de grotere bedrijven vaker die mening toegedaan in vergelijking met de kleinere bedrijven.

Tabel 9c Ontwikkeling totale binnenlandse goederenstroom uitgesplitst naar aantal type vervoer

Vervoerders	melk	levende	bloemen	groenten	Diervoeder	geconditio	algemeen
-------------	------	---------	---------	----------	------------	------------	----------

	ontvangst	dieren	planten	fruit		vervoer	distributie
Stijgen	32 %	19 %	55 %	35 %	23 %	64 %	63 %

Bij de vervoerders die =bloemen en planten= vervoeren, =koel-, vriestransporten= en =algemeen distributie vervoer= verzorgen scoren boven gemiddeld op de vraag. Meer dan het gemiddelde van alle vervoerders denken de vervoerders uit de genoemde groepen dat de totale binnenlandse goederenstroom zal stijgen.

Binnenlandse goederenstroom Agro-industrie

Dezelfde vraag is gesteld met betrekking tot de Agro-industrie.

Zal de BINNENLANDSE goederenstroom van en voor de Agro-industrie tussen nu en het jaar 2020 stijgen, dalen of gelijk blijven ?

Tabel 10a Ontwikkeling goederenstroom Agro-industrie

N	Vervoerder 250	Verlader 245
Stijgen	27	44
Dalen	35	25
Gelijk blijven	31	20
Weet niet	7	11
Totaal	100 %	100 %

Base: alle respondenten in %.

Ruim een kwart van de vervoerders en 44% van de verladers verwacht een stijging van de goederenstroom vanuit de Agro-industrie. Gemiddeld genomen denken de vervoerders dat de goederenstroom met 17% zal stijgen. Bij de verladers is dat percentage 27.

Tabel 10b Ontwikkeling goederenstroom Agro-industrie uitgesplitst naar aantal werknemers

	1 - 9 werkn	10-49 werkn	50- + werkn
Stijging vervoerders	23 %	27 %	50 %
Stijging verladers	38 %	48 %	46 %

Bij de vervoerders zijn het wederom de grote bedrijven die percentagegewijs een stijging verwachten in de goederenstroom.

Aan de respondenten die stijging van de goederenstroom verwachten, is gevraagd om een percentage te noemen voor de groei per modaliteit. De totale groei is 100%. De respondenten hebben die 100% verdeeld over de diverse modaliteiten.

Tabel 11 Verwachte groei modaliteit

	Vervoerder	Verlader

n=	68	109
Vervoer over de weg	63	71
Vervoer over binnenwater	17	12
Vervoer per spoor	11	9
Shortseavervoer	5	4
Vervoer door de lucht	3	3
Anders	2	2
Totaal	100 %	100 %

Base: respondenten die groei verwachten, terug gerekend naar 100 %, in %.

Volgens de respondenten zal het vervoer via de weg een groot deel van de verwachte groei te verwerken krijgen.

De respondenten die een stijging van de goederenstroom van de Agro-industrie verwachten is gevraagd naar belemmeringen.

Zijn er belemmeringen om de verwachte groei in de BINNENLANDSE goederenstroom van en voor de AGRO-INDUSTRIE tussen nu en 2020 te realiseren ?

Tabel 12 Belemmeringen voor de verwachte groei

N	Vervoerder 68	Verlader 109
Ja	69	73
Nee	22	20
Weet niet	9	7
Totaal	100 %	100 %

Base: respondenten die groei verwachten, in %.

Rond 70% van de leden uit de beide respondentgroepen die groei verwachten, ziet belemmeringen voor die verwachte groei. De belemmeringen zijn vaak terug te vinden op het gebied van de infrastructuur. Bijvoorbeeld stagnatie in aanleg wegen etc. Een enkeling noemt de slechte mogelijkheden voor intermodaal vervoer en enkele andere respondenten noemen regelgeving door de diverse overheden.

1.4 Stellingen

De vragenlijst bevat vijf stellingen. Deze zijn onderstaand weergegeven. Aan de respondenten is gevraagd om een oordeel over de stelling te geven.

Stelling 1: Het huidige overheidsbeleid ten aanzien van toekomstige logistieke problemen laat veel te wensen over.

Stelling 2: VERLADERS zijn alleen maar geïnteresseerd in huidige vervoerskosten en niet in kostenverhogende innovaties die vruchten afwerpen op de lange termijn.

Stelling 3: Het innoverend vermogen van VERVOERDERS is onvoldoende om in de toekomst logistieke problemen het hoofd te kunnen bieden.

Stelling 4: Het gebrek aan chauffeurs is voor de vervoerders in 2020 een veel groter probleem dan de congestieproblematiek.

Stelling 5: Een drastische verhoging van de accijns op brandstof zal het congestieprobleem laten afnemen.

Tabel 13a Stellingen vervoerders

	(helemaal) mee eens	noch eens / noch oneens	(helemaal) mee oneens	weet niet
Stelling 1	82	4	12	2
Stelling 2	59	5	33	3
Stelling 3	41	5	51	3
Stelling 4	43	5	42	10
Stelling 5	18	1	78	3

Base: alle vervoerders, in %.

Uit de antwoorden op de stellingen is op te maken dat de vervoerders met het vingertje wijzen naar de overheid. Meer dan 80% van de vervoerders is het (helemaal) eens met de stelling: *Het huidige overheidsbeleid ten aanzien van toekomstige logistieke problemen laat veel te wensen over.* De vervoerders wijzen massaal een drastische verhoging van de accijns met als doel de congestieproblemen te laten afnemen af. Opmerkelijk is dat 43% van de vervoerders het gebrek aan chauffeurs een groter probleem vindt dan de congestieproblematiek.

Tabel 14a Stellingen verladers

	(helemaal) mee eens	noch eens / noch oneens	(helemaal) mee oneens	weet niet
Stelling 1	70	5	20	5
Stelling 2	46	5	44	5
Stelling 3	35	6	53	6
Stelling 4	27	5	54	14
Stelling 5	12	1	84	3

Base: alle verladers, in %,

Ook de verladers geven aan dat het huidige overheidsbeleid te wensen overlaat ten aanzien van toekomstige logistieke problemen. Eveneens geven zij aan dat accijnsverhoging geen oplossing voor het congestieprobleem is.

Vergelijking uitkomsten

Uit de scores op de eerste stelling is af te leiden dat de vervoerders iets sterker het met de stelling eens zijn dan de verladers. De uitkomsten op de tweede stelling geven weer dat de vervoerders iets sterker van mening dat verladers alleen maar geïnteresseerd zijn in huidige vervoerskosten. De uitkomsten op stelling drie ontlopen elkaar niet veel. Bij de uitkomsten op stelling vier is te zien dat de verladers de congestieproblematiek iets zwaarder inschatten dan het gebrek aan chauffeurs. Bij de vervoerders is dat andersom.

De laatste stelling geeft aan dat beide groepen accijnsverhoging niet als oplossing zien voor afname van congestieproblemen.

1.5 Enkele specifieke vragen over Agrologistiek

In de vragenlijst is enige ruimte gereserveerd voor vragen specifiek over Agrologistiek. De volgende paragraaf bevat de uitkomsten van vier vragen die betrekking hebben op Agrologistiek. Allereerst staan de uitkomsten vermeld op de vraag naar de bekendheid van het Platform Agrologistiek. Tabel 2 gaat over de belangrijkste ontwikkelingen en de derde tabel bevat de belangrijkste belemmeringen voor de Agrologistiek. De vierde tabel bevat de uitkomsten op de vragen naar de taak van de overheid ten aanzien van de Agrologistiek.

Bekendheid Platform Agrologistiek

Aan de respondenten is gevraagd of men bekend is met het Platform Agrologistiek..

Had u voordat u de aankondigingsbrief van dit onderzoek ontving wel eens gehoord van het Platform Agrologistiek ?

Tabel 15a Bekendheid Platform Agrologistiek

N	Vervoerder 245	Verlader 250

Ja	18	26
Nee	82	74
Totaal	100 %	100 %

Base: alle respondenten, in %.

Bijna één van de vijf respondenten uit de groep vervoerders zegt het Platform Agrologistiek te kennen. Bij de verladers is dat ruim één van de vier respondenten.

Tabel 15b Bekendheid Platform Agrologistiek uitgesplitst naar aantal werknemers

	1 - 9 werkn	10-49 werkn	50- + werkn
Ja vervoerders	11 %	29 %	40 %

Bij de groep vervoerders blijkt een groter percentage grote bedrijven van het platform te hebben gehoord in vergelijking met de kleinere bedrijven. Bij de verladers is een minder uitgesproken verschil tussen de groepen waar te nemen.

Ontwikkelingen

Aan alle respondenten is gevraagd om de belangrijkste ontwikkelingen rond de Agrologistiek te noemen.

Wat zijn volgens u de belangrijkste ontwikkelingen voor de AGRO-LOGISTIEK tot 2020?

Tabel 16 Belangrijkste ontwikkelingen

N	Vervoerder 250	Verlader 245
Geen belangrijke ontwikkelingen	4	0
Productie naar buitenland	4	6
Samenwerking met collega's/ of in ketens	4	5
Infrastructuur	3	6
Innovatie transportmiddelen	2	6
Schaalvergroting	5	2
Integratie logistiek	1	6
Certificering/keurmerken	3	2
Ontwikkelingen aan de kosten kant	3	2
Inzet alternatieve modaliteiten	2	2
Afname agrarische productie	1	4
Anders	15	17
Weet niet	60	53
Totaal	107 %	111 %

Base: alle respondenten, in %. m.a.m.

Ruim de helft van alle respondenten moeten het antwoord schuldig blijven op de vraag naar

de belangrijkste ontwikkeling in de Agro-industrie. De antwoorden van de andere respondenten bevatten een scala van ontwikkelingen. Er zijn geen echte uitspringers bij de antwoorden.

Vervolgens is aan alle respondenten gevraagd om de belangrijkste belemmeringen rond de Agrologistiek te noemen.

Wat zijn volgens u de belangrijkste belemmeringen voor de AGRO-LOGISTIEK tot het jaar 2020?

Tabel 16 Belangrijkste belemmering

N	Vervoerder 250	Verlader 245
Geen belangrijke belemmering	2	1
Congestieproblematiek	19	26
.Wet- en regelgeving / overheidsbeleid	24	26
Ontwikkeling kosten kant productie	9	7
Ontwikkeling kosten kant vervoer	6	5
Toename concurrentie buitenland	6	4
Infrastructuur	3	6
Economische ontwikkelingen	3	2
Afname agrarische activiteiten	4	2
Andere ontwikkelingen	9	8
Weet niet	31	21 %
Totaal	116 %	108 %

Base: alle respondenten, in %. m.a.m.

De congestieproblematiek en de wet- en regelgeving worden door een groot deel van de respondenten als antwoord gegeven op de vraag naar belemmeringen voor de Agrologistiek. De ontwikkeling van de kosten wordt door 15% van de vervoerders en 12% van de verladers als een belemmering genoemd.

De laatste vraag is:

Wat vindt u de belangrijkste taak voor de overheid om een goede ontwikkeling van de AGRO-LOGISTIEK tot het jaar 2020 te bevorderen ?

Ook op de vraag naar de belangrijkste taak van de overheid voor een goede ontwikkeling van de Agrologistiek is een scala van antwoorden gegeven. Versoepeling van de regelgeving wordt door de meeste respondenten genoemd als belangrijkste taak van de overheid. De aanpak van congestieproblemen en verbeteren van de infrastructuur staan ook in de top vijf van de overheidstaken ten behoeve van een goede ontwikkeling van de Agrologistiek.

Tabel 17 Belangrijkste taak overheid

N	Vervoerder 250	Verlader 245
Versoepelen regelgeving	11	12
Faciliteren en regisseren	11	10
Verbeteren infrastructuur	9	14
Aanpak congestieprobleem	8	13
Bijdragen aan positieve kostprijsontwikkeling	8	4
Samenwerking bevorderen	6	4
Geen maatregelen negatieve kostprijs gevolgen	4	4
Luisteren naar de markt	4	2
Bevorderen gebruik andere modaliteiten	3	3
Innovatie bevorderen	6	6
Andere taken	14	15
Weet niet	30	20
Totaal	107 %	106 %

Base: alle respondenten, in %. m.a.m.

1.6 Slot

In de marges van een onderzoek worden altijd opmerkingen gemaakt door meedenkende respondenten. Twee van die opmerkingen willen wij u niet onthouden.

Een verlader deelde mee dat ongeveer 50% van alle vervoerscapaciteit ongebruikt is. Er gaat altijd een lege vrachtwagen naar een plek om te laden en na het lossen rijdt de vrachtwagen weer leeg terug. Hij stelde voor om zo genaamde slots op de snelwegen in te stellen. Volle vrachtwagen mogen rijden van 05.00 uur tot 22.00 uur. Lege vrachtwagens mogen rijden van 22.00 uur tot 05.00 uur.

Een vervoerder is van mening dat innovaties zich moeten richten op het verminderen van water in de producten. Water is overal in Nederland in overvloed en kan daarom overal aan een product worden toegevoegd. Hij stelde voor om onderzoek te gaan doen naar koeien die melk geven zonder water. Dus alleen de droge stof. Dit zou een grote besparing in vervoersvolume betekenen.....