

Dames en heren,

Dan eindelijk toch een afscheidsspeech.

Toch een terugblik op wat is geweest en een vooruitblik op wat kan komen.

Een terugblik in tevredenheid over wat is gepresteerd? Eigen roem, dames en heren, eigen roem stinkt nog steeds, hoe mooi ook het lintje dat eromheen gedrapeerd is.

Een vooruitblik?

Ach hoe vaak is dat niet veel anders dan een regeren over je eigen graf heen? Nog even fijntjes aan je opvolging vertellen wat die allemaal moet doen? Onvermijdelijk gaat het dan over wat jij al die tijd dat je aan de touwtjes trok hebt nagelaten te doen.

Dit congres en deze dag is er wat mij betreft om de gezondheid van EVO te vieren. En dat doen we met de symboliek dat we Machiel van der Kuijl op het schild hijsen als Algemeen Directeur van EVO. Dat 'op het schild hijsen' doen we niet uit valse bescheidenheid mijnerzijds en zelfs niet uit betoon van onderwerping aan de nieuwe leider.

Neen het gaat hier om de "Koning is dood, leve de Koning". Het gaat om de continuïteit van EVO. Natuurlijk wordt die niet onderbroken, doordat er een functionaris vertrekt, ook niet als dat 'de baas' is.

Natuurlijk wordt die niet gered doordat een nieuwe baas de plek van de oude heeft overgenomen.

De overdracht van het beheer van de middelen en de leiding van de organisatie aan de volgende generatie kenmerkt nadrukkelijk wel de vitaliteit van EVO.

Wij zijn er bijzonder en terecht trots op, dat Machiel van der Kuijl er een is uit eigen gelederen.

Bekijkt u hem goed en ook u zult zien dat z'n kop op de juiste plaats zit. Daar zit een behoorlijk stel hersens, in een aangenaam mens.

Als u dat met mij eens bent, en dat bent u, dan gaat u daar straks zijn vrouw mee feliciteren en geef Machiel dan ook een hand.

Wie bovendien naast hem staat – ik weet niet of dat in de opstelling van de receptie van zo dadelijk ook fysiek het geval zal zijn – is Dick van den Bosch, mijn steun en toeverlaat van het eerste uur en gedurende al die jaren daarna. Een typisch voortbrengsel van EVO. Een man die zich als een vis in het water voelt bij de individuele belangenbehartiging van onze leden, dus bij de producten en diensten, bij de Opleidingen en de Bedrijfsadviezen en wat dies meer zij.

Hij biedt daardoor tegelijkertijd ruimte aan Machiel om de algemene leiding van EVO op zich te nemen.

Een algemene leiding die zonder een dergelijke steun en toeverlaat, dus zonder Dick van den Bosch, een vrijwel onmogelijke klus is. Ik spreek uit ervaring.

EVO, dames en heren, is gezond. In hart en nieren. Wij zijn sterk georganiseerd. Onze structuur stelt ons in staat om leden die bij een onderwerp betrokken zijn onmiddellijk als dat nodig is te raadplegen.

Dat geeft ons een ongekend hoge reactiesnelheid op wat er in de politiek of anderszins in de maatschappij ter zake van logistiek gebeurt.

Wij reageren vanuit de praktijk. Dus geen abstract gebazel maar meningen en suggesties die geworteld zijn in de kennis en ervaring van de mensen die dagelijks met de materie werken.

EVO is een organisatie van, voor en ook heel duidelijk door ondernemingen.

En we zijn onafhankelijk. Daar ben ik enorm dankbaar voor. Wij leven niet van subsidies, hebben we nooit gedaan en we leven niet van sponsors, hebben we nooit gedaan.

Daardoor kunnen wij in vrijheid en objectiviteit deelnemen aan het maatschappelijk debat.

Wij worden niet gestuurd of bestuurd door het belang van de grootste portemonnee of zo u wilt de grootste bek.

En zo goed als niemand ons de les leest zo lezen ook wij niemand de les.

Het is mijn trotse ervaring dat onze onafhankelijkheid en objectiviteit en de redelijkheid die wij nastreven in het betrekken van onze standpunten alom worden herkend en erkend. Die eigenschappen legitimeren onze plaats als toonaangevend behartiger van het belang dat het Nederlands bedrijfsleven heeft bij een ongestoorde goederenstroom.

Tja, eigenlijk kan ik niet ontkomen aan een soort van terugblik. Maar dan in het besef dat wat EVO heeft gepresteerd in de tijd dat ik voor haar mocht werken niet door mij is tot stand gekomen. Het mag toch wel een publiek geheim zijn dat ik doorgaans van de onderwerpen waarover wordt gesproken geen bal verstand heb.

Zo ben ik tenslotte ook mijn studie doorgekomen.

Maar EVO heeft dat verstand wel. EVO als continuüm. Een begrip dat heden, verleden en toekomst omvat.

Veel van wat "in mijn tijd" tot stand werd gebracht is gebouwd op de prestaties van onze voorgangers. Neem bijvoorbeeld de liberalisatie van de binnenvaart of de aanleg van de goederen- spoorverbinding tussen de haven van Rotterdam en zijn Europese achterland, of het winnen van de strijd tegen de kartels in de lijnscheepvaart.

De fundamenten van dat alles werden gelegd al lang voordat een flink aantal van de huidige medewerkers van EVO was geboren. Natuurlijk is onze generatie op haar beurt weer instrumenteel bij het openen van nieuwe dossiers en het uitbouwen van de successen van de voorgangers.

Een geliberaliseerde binnenvaart zonder behoorlijke infrastructuur, daar heb je niet zoveel aan.

Een Betuwelijn zonder spoorliberalisatie is de kapitaalvernietiging waar haar onwetende tegenstanders haar nog steeds voor houden.

Ik mag hier overigens terzijde best nog wel even zegen dat het EVO is geweest, dames en heren - onthoudt die naam goed: EVO - die hoogst persoonlijk ertoe heeft bijgedragen dat de liberalisatie van het goederenvervoer per spoor in Europa uiteindelijk toch van de grond is gekomen.

Dit niettegenstaande de sombere voorspellingen van de Eurocommissaris die destijds - ik spreek van 1998 - voor het goederenspoor verantwoordelijk was.

Hij meende dat het spoor volkomen dood was en dat wij onze tijd beter ergens anders aan konden besteden. Ik geef het toe: dit succes is een van mijn fijnste belevenissen.

En ik geef in een adem ook toe dat ik mij telkens blauw erger als ik weer moet merken dat de spoorlobby de voet dwars zet aan innovatieve ontwikkelingen in andere vervoermodaliteiten.

Een lobby van nota bene nog steeds niet volledig geprivatiseerde spoorweg-maatschappijen, met andere woorden van staatsspoorwegen; dus ook nog eens op kosten van de belastingbetaler.

Zo zie je maar weer: Ondank is des werelds loon.

Niet lang vóór mijn aantreden bij EVO verscheen er vanwege het Ministerie van (toen nog) Verkeer- en Waterstaat een bijgesteld Nationaal Verkeer- en Vervoer Plan.

Voor zover ik kan nagaan en ik pretendeer hier geen wetenschappelijke juistheid, werd daarin voor het eerst geopperd dat de verlader een relevante rol speelt bij het doelmatig maken van het vervoer van goederen. We hebben het over nauwelijks 15 jaar geleden.

Die suggestie was niet aan dovemansoren gericht.

EVO heeft die rol met succes geclaimd en de opdrachtgever van transport nadrukkelijk op de kaart gezet.

Toch zijn er nog haarden van onwetendheid.

Nog steeds zijn er politici, ambtenaren, andere vormgevers van de maatschappij en zeker ook (of moet ik misschien wel zeggen: daardoor zeker ook) belangrijke delen van de bevolking die bij het denken over de plaats die het vervoer van goederen in onze samenleving inneemt in eerste, tweede en derde instantie menen dat het gaat om de positie van de sector vervoer. Om het belang van de vrachtauto, het schip, de trein, de haven. Om de werkgelegenheid van chauffeurs, loodspersoneel, schippers, machinisten, havenarbeiders. Om het percentage van het Bruto Nationaal Product dat de sector vertegenwoordigt.

Ik zeg u, dat als je op die manier naar het vervoer van goederen kijkt, dan staat ieder pleidooi voor een hogere plek op de maatschappelijke aandachtsladder of erger nog voor de uitbreiding van de harde infrastructuur onder de verdenking een 'oratio pro domo', een pleidooi voor een eigen zaak, te zijn. Dergelijk pleidooien dienen niet noodzakelijkerwijs ook het maatschappelijk belang.

Zij ontmoeten dus vaak enorme weerstand en brengen hun eigen mislukking teweeg.

Laat ik op dit punt heel duidelijk zijn. Natuurlijk zijn al deze elementen van groot belang voor onze economie, maar het werkelijk belang van het vervoer van goederen ligt één laag dieper.

En alleen wie dat belang doorgrondt gaat van het juiste uitgangspunt uit bij het kiezen van systemen en structuren voor het vervoer van goederen die de vitaliteit van de economie van onze welvaart en ons welzijn waarborgen en bevorderen.

De vraag naar de waarde van goederenvervoer is de vraag naar de waarde die wij aan onze welvaart en aan ons welzijn toekennen.

Immers: er is geen economie bestaanbaar in de zin zoals wij die kennen als er geen behoorlijk vervoer van goederen zou zijn.

Er zou geen productie van betekenis zijn.

En als die er op de een of andere wonderlijke wijze wel zou zijn, dan zijn de voortbrengselen daarvan waardeloos als ze degene waarvoor ze bestemd zijn niet bereiken.

Ik zeg het nog maar eens: velden vol voedsel en we gaan dood van de honger; drinkwater in overvloed en we komen om van dorst. Bouwmateriaal te over en we hebben geen dak boven ons hoofd. Kleren, boeken, medicijnen, vergeet het maar.

Goederenvervoer is zowel bestaansvoorwaarde voor de functies van productie en handel als een afgeleide daarvan.

11.05.0206

Afscheidsspeech Dick van den Broek Humphreij op EVO-Jaarcongres 8 juni 2011

Het belang van goederenvervoer in termen van maatschappelijk nut overtreft daarmee oneindig het resultaat van iedere kosten/batenberekening aan de hand van direct in geld waardeerbare indicatoren.

Ik kan het ook anders zeggen: knevel het vervoer van goederen en je knevelt de vitaliteit van je economie.

Wanneer je deze gedachte als uitgangspunt neemt bij het zoeken naar doelmatige logistieke oplossingen voor de nadelige gevolgen van het vervoer van goederen – want die zijn er! – dan maak je zelfs het heikele onderwerp van uitbreiding van de goederenvervoerinfrastructuur bespreekbaar.

En dit keer: zonder dat een verwijt van 'oratio pro domo' aan een vruchtbaar resultaat in de weg staat.

Een korte bewijsvoering: het is zowel in het belang van de verlader, dat is de opdrachtgever van vervoer en dus ook de partij die voor dat vervoer betaalt, als in het belang van de milieubeschermer, dat er zo min mogelijk wordt vervoerd.

En dat wat er vervoerd wordt zo doelmatig mogelijk wordt vervoerd.

Quod Erat Demonstrandum.

En daarmee, dames en heren, kom ik ook aan mijn - toegegeven: nogal voor de hand liggende - beschouwing van de toekomst. Dat is dat EVO nog lang haar verantwoordelijke en kwalitatief hoogstaande rol als bewaakster van het logistieke belang van haar leden zal spelen. Om deze meerwaarde van EVO in onze maatschappij kan niemand heen.

Haar rol is onvervreemdbaar: het wegnemen van belemmeringen in de goederenstroom. Ter meederde glorie van haar leden, dat spreekt! En tegelijkertijd ter meerdere glorie van de goede voorziening van onze maatschappij als geheel van de goederen die zij nodig heeft om naar behoren te kunnen functioneren, van een behoorlijke welvaart en van een behoorlijk welzijn.

Ik ben een blij mens. Blij dankbaar en tevreden dat ik deel heb mogen uitmaken van die EVO.

Waren er dan geen frustraties anders dan die welke u misschien tussen de regels door heeft kunnen opmerken?

Mag ik? Mag ik echt? Mag ik er twee noemen?

Als ik snel ben heeft u niet eens tijd om nee te zeggen dus daar ga ik:

Numero één:

De verwoestende uitwerking die de ondoordachte voordracht van filemeldingen in Nederland heeft op het imago van het goederenvervoer over de weg: iedere dag opnieuw, verspreid over de hele dag laten filemeldingen weten dat een vrachtwagen (let op: niet eens vrachtauto) betrokken is bij een incident.

Daaruit moeten wij onschuldige weggebruikers dan maar zelf concluderen dat er iets ernstigs aan de hand is.

Maar deze informatie, zo gegeven, is volstrekt onzinnig.

Wat doet het ertoe of het een vrachtauto is die, of het Opeltje van juffrouw Jansen met een versleten macramé kleedje op de achterbank dat bij een incident is betrokken.

Wat we in werkelijkheid willen weten is: van waar tot waar de file staat, wat het geschatte oponthoud is, of de file toe of afneemt en of er redelijke omleidingroutes voor handen zijn.

Wat we denken te weten, omdat het ons bij voortduring wordt ingedruppeld, is dat de vrachtauto de file veroorzaakt.

Ik vind dit soort van informatieverstrekking ronduit dom en gevaarlijk.

En dan numero twee:

“Mainport”.

Echt door intellectuelen bedacht!

Gebruik het woord ‘mainport’ en blikken van gelukzalige bewondering zijn uw deel. U hoort erbij! U kent de geheime code die u toegang verschaft tot de mannenbroederschap van Neerland’s Logistieke Intelligentsia.

En bij gebruik van die term in het buitenland krijgt u er bovendien een gratis puntmuts met ezelsoren bij.

Begrijpt u deze steek boven water niet dan kunt u rustig het woord ‘mainport’ blijven gebruiken. Zalig zijn de eenvoudigen van geest.

Zijn wij tenslotte niet allen arme drenkelingen in de maalstroom van ons eigen jargon?

Over drenkelingen gesproken: Van het einde van deze speech maak ik gebruik om alle gulle gevers onder u te bedanken voor hun bijdrage aan de Koninklijke Nederlandse Reddingmaatschappij, de KNRM.

En nu helemaal aan het eind:

Ik dank u voor uw beleefdheid dat u - en sommigen onder u al vele jaren - mij heeft willen aanhoren.

=====