

Vraag het de wetenschap

Stagnatie goederenvervoer biedt juist kansen voor beleid

Vraag van de redactie: Klopt het dat het vrachttransport en de vrachtvolumes in werkelijkheid minder snel groeien dan geprognoseerd? En zo ja, heeft een terugval in de geprognoseerde groei van vrachtvolume en vrachtverkeer ook impact op beleid? En zo ja, welke?

Antwoord Lori Tavasszy:

'De groei van het goederenvervoer blijft bij alle modaliteiten sinds 2008 achter op de optimistische prognoses van een klein decennium geleden. Dit is vooral veroorzaakt door de hardnekkige economische crisis. Als er al zaken waren die positief bijdroegen aan de groei, zoals een verbeterde positie van de haven van Rotterdam of de snelle groei van e-commerce, dan is dat teniet gedaan door de wereldwijde economische malaise. Inmiddels is de algemene verwachting dat het goederenvervoer op termijn weer stevig aantrekt, alle kortetermijnvooruitzichten ten spijt. Wat dat betekent voor het beleid?

Allereerst, het goederenvervoerbeleid heeft een minimale invloed op het totale volume. Dit volume hangt, naast van de wereldwijde economie, vooral af van zaken als de demografie en algemene trends in consumptiepatronen. Beleid heeft wel invloed op wáár –

bijvoorbeeld binnen of aan de rand van de stad -, wanneer - bijvoorbeeld in of buiten de spits - en hoe - bijvoorbeeld via welke modaliteit - goederenvervoer wordt afgewikkeld. Nu is het beleid ten aanzien van het goederenvervoer zeer divers in instrumenten en aangrijpingspunten en maar beperkt gecoördineerd tussen departementen of bestuurslagen. Desondanks zijn er legio voorbeelden van maatregelen die samen het overheidsbeleid maken. Naast twee recente megaprojecten voor het goederenvervoer (de Betuwelijn en Maasvlakte 2) zijn er de afgelopen jaren miljoenen geïnvesteerd in de binnenvaart via het project IDVV, is de sector Logistiek recent benoemd tot topsector, is er een schets van het Kernnetwerk Goederen-

Niet blijven hangen in crisisbeleid en oude logistieke paradigma's omdenken

vervoer opgenomen in het SVIR en wordt er over goederenvervoer gesproken in het Energieakkoord en in programma's zoals Beter Benutten. Wat is nu de relevantie van lagere groei voor het overheidsbeleid? Ik zie vier onderwerpen:

- **Grote investeringen in infrastructuur voor het goederenvervoer.** De huidige investeringen hebben niet meer de omvang van de genoemde megaprojecten, en er wordt niet meer uitgegaan van het hoogste groeiscenario. Desalniettemin zullen baten van gedane investeringen later optreden, wat gevolgen kan hebben voor nieuwe projecten of voor de exploitatie.

- **De kans om te leren van de positieve effecten die de lagere groei heeft gehad, het 'never waste a good crisis - aspect'.** Voorbeelden zijn de introductie van 'slow steaming' in de zeevaart -het langzamer varen van schepen,

leidend tot energiebesparing is inmiddels gemeengoed -, de verhoogde samenwerking tussen vervoerders onderling en ook tussen verladers (besparen van lege kilometers), de stijging van het aandeel van de haven van Rotterdam in de Le Havre-Hamburg range (als gevolg van het krimpen van het netwerk rond mainports) en de aandacht voor de kosten van regelgeving voor bedrijven (al dan niet gewenst).

- **De crisis heeft het beleid zelf getekend en nu wordt er weer groei verwacht.** De aandacht van het Rijk voor beleid op kostbare collectieve dossiers zoals infrastructuur en duurzaamheid is sterk verminderd, en is verdeeld over alle stakeholders. Marktfalen, leidend tot bijvoorbeeld sociale ongelijkheid en externe effecten, is echter makkelijker aan te pakken in een tijd van groei.

- **Een nuancering is op zijn plaats van het verhaal van de lage groei.** Los van de grote totalen zijn er segmenten van het goederenvervoer waarin sterke groei plaatsvindt, zowel kwantitatief (bijvoorbeeld e-commerce), als kwalitatief (bijvoorbeeld synchromodaliteit, product-service systems), waarbij met minder volume meer toegevoegde waarde behaald kan worden. Dit vraagt om het omdenken van oude paradigma's en het herkennen van kansen in nieuwe innovaties, voorbij de neergaande trend van de afgelopen jaren.

Samenvattend biedt de gesignaleerde stagnatie van het goederenvervoer genoeg kansen voor beleid: het kritisch bekijken van nieuwe investeringen, het trekken van lessen uit de crisistijdperk, het niet blijven hangen in crisisbeleid en het omdenken van oude logistieke paradigma's.



Prof. dr. ir. Lori Tavasszy is hoogleraar Transportbeleid en Logistieke Organisatie, TU Delft

i Het integrale artikel leest u op <http://verkeerskunde.nl/wetenschap>. U kunt hier ook reageren of een vraag stellen.