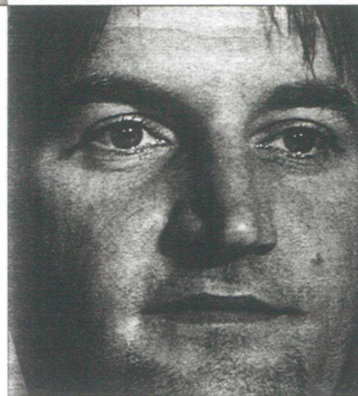




Wim Korver
TNO Inro

Wat gaan we eraan doen om het goederenvervoer te beteugelen? Technische oplossingen voor de milieuproblemen hebben beperkingen. Volumemaatregelen ook. Kunnen we ICT - medeveroorzaker van de groei - niet beter inzetten om ook de negatieve effecten te reduceren?

Vraag naar goederenvervoer groeit onverminderd

Een volumebeleid voor het goederenvervoer?

Mobilititeit mag, zegt het NVVP. Het beleid heeft niet langer als hoofddoelstelling de groei te temperen, maar veel explicieter het doel om bepaalde negatieve gevolgen te verminderen (congestie, emissies, geluidshinder, enzovoort). De facto is dit niet anders dan het voorgaande SVV. Het verschil is alleen dat het beperken van de vervoervraag niet meer als belangrijkste middel gezien wordt om de doelstellingen te bereiken. Nu geldt sowieso dat de personenvervoervraag de komende decennia minder sterk zal gaan stijgen dan de afgelopen decennia. Een belangrijk element hierin is de lagere bevolkingsgroei. De vraag naar goederenvervoer neemt echter de komende jaren nog wel onverminderd toe. Prognoses variëren

van 31% tot 115% groei de komende twintig jaar (gemeten in tonkilometers). [zie ook het artikel Scherpe emissienormen sorteren effect in deze Verkeerskunde, red]

En een drastische wijziging in de modal split wordt niet verwacht. Kortom, een verdubbeling van het goederenvervoer over de weg is niet uitgesloten. En misschien is het nog wel veel erger. De opkomst van E-commerce leidt mogelijk tot een extra groei-impuls. Goederen worden door de afnemer niet meer zelf opgehaald, maar keurig thuis gebracht. Het absolute vervoerde volume (tonkilometers) zal hiermee niet echt toenemen, maar het aantal voertuigkilometers wel. Door het aanleveren bij de afnemer verschuiven de transportstromen: ze wor-

den fijnmaziger en frequenter. Aankopen in webwinkels betekenen: fijnmazige distributie, in plaats van efficiënte bevoorrading van winkels met grote distributietrucks. Een recent rapport van Transport Logistiek Nederland (TLN) prognosticeert voor 2005 8% meer ritten, in het bijzonder binnen de bebouwde kom. Een voordeel zou kunnen zijn dat de consumptie niet meer met de auto naar de winkel gaat, maar dit is tot op heden moeilijk aan te tonen. Ook voor teleshopping lijkt vooralsnog te gelden dat het generatie-effect het substitutie-effect overtreft.

Ook in de B2B (Business to Business) markt is er een tendens waar te nemen naar meer en kleinere zendingen. Dit wordt nog eens versterkt door

de grootschalige adoptie van just-in-time levering van goederen en het streven om de voorraden te minimaliseren. Vooral het direct bij de fabriek bestellen neemt toe, ten koste van de functie van de groot-handel – die juist zich onderscheidt door allerlei goederenstromen te bundelen. Dezelfde TLN-studie voorspelt dat hierdoor het aantal ritten met 9% kan toenemen.

Aan de andere kant is er een ontwikkeling naar scherpere normstellingen, vooral geïnitieerd door Europese regelgeving. Als gevolg hiervan ziet het er naar uit dat met name de luchtkwaliteit in Nederlandse steden onder grote druk komt te staan. Naar verwachting zullen in 2010 de concentraties van fijn stof (PM_{10}) en stikstofdioxide (NO_2) een probleem kunnen gaan vormen. Een daling van deze uitstoot vindt zeker plaats, echter niet voldoende om aan de te verwachten normen te kunnen voldoen. Het wegverkeer is hier een belangrijke veroorzaker van. Geraamd wordt dat in 2010 het wegverkeer verantwoordelijk is voor 73% van de stedelijke stikstofdioxide immissie en voor fijn stof bijgt dit 20%. En in deze prognoses is nog uitgegaan van een groei van het zwaar verkeer in de bebouwde kom met 82% in 2020 ten opzichte van 1995. Dit zou dus wel eens een onderschatting kunnen zijn van de feitelijke groei!

In het NVVP wordt – en terecht – veel aandacht besteed aan de toenemende CO_2 -uitstoot, hoewel concrete doelstellingen niet vermeld worden. Dit is wel het geval voor andere stoffen (NO_x , SO_2 en vluchtige organische stoffen). Weliswaar wordt dit niet expliciet gesteld, maar er lijkt de opvatting te zijn dat de lokale milieukwaliteit rela-

tief eenvoudig met technologische maatregelen aan de bron is op te lossen. Mijn stelling is dat dit voor het personenvervoer waar is, maar dat niet onderschat moet worden wat er binnen het goederenvervoer gebeurt. En het lastige is dat de technische oplossingen om de uitstoot aan de bron te verminderen minder eenvoudig te realiseren zijn. Dus waar een volumebeleid voor het personenvervoer moeilijk is en er voldoende alternatieven zijn om de gestelde doelstellingen te behalen, is de vraag of het niet juist noodzakelijk is om voor het goederenvervoer een volumebeleid te ontwikkelen.

Een ander element is dat ook voor de CO_2 -uitstoot het relatieve belang van het goederenvervoer aanmerkelijk toeneemt. Waar dit in 1995 nog 33% bedroeg zal dit naar schatting in 2020 circa 50% bedragen. Dus ook vanuit de wens om de broeikas gerelateerde gassen te reduceren kan het vervoerbeleid niet meer om het goederenvervoer heen. En net als voor de andere gassen, is er nog geen marktrijpe technologie voorhanden die de in

Er is nog geen **marktrijpe technologie** voorhanden om de problemen aan de **bron** aan te pakken.

staat is om de problemen aan de bron aan te pakken. Het lijkt er dus op dat een volumebeleid voor het goederenvervoer wel degelijk opportuun is.

De toename van het goederenvervoer heeft niet alleen negatieve effecten voor de lokale luchtkwaliteit, maar ook voor de verkeersveiligheid, de verkeersafwikkeling (congestie) en de geluidhinder kan dit evidente negatieve gevolgen hebben.

Wat kan nu gedaan worden om de groeiende stroom voertuigkilometers van het goederenvervoer over de weg in te dammen? En dan in het bijzonder in de bebouwde kom? Een

Nieuwe **ICT-producten** bieden enorme kansen voor een **nieuwe organisatie** van het goederenvervoer.

eerste idee, dat ook al enkele malen geprobeerd is, is om specifieke stedelijke distributiesystemen, al of niet onder de grond, op te gaan zetten. De vraag is of dit de goede weg is om te bewandelen. Nieuwe vervoerssystemen komen niet tot ontwikkeling omdat de overheid vindt dat dat moet. De wetten van vraag en aanbod bepalen dit, zeker in het goederenvervoer. Een ouderwets volumebeleid – bijvoorbeeld door het maximaliseren van het aantal tonkilometers – lijkt ook niet de meest voor de hand liggende oplossing. Immers de ene tonkilometer is de andere niet. Het vervoer van 1000 kg zand kan niet gelijk gesteld worden aan het vervoer van 1000 kg CD's. CD's worden immers veelal in veel kleinere eenheden vervoerd, vooral als ze tot aan huis gebracht worden. Het tweede niveau zou zijn het beperken van het aantal voertuigkilometers. Ook hier geldt dat de heterogeniteit van het goederenvervoer dit bemoeilijkt.

Nieuwe wegen zijn nodig om een veranderingsproces in de organisatie van het goederenvervoer tot stand te brengen. Dit dient gezocht te worden in de organisatie van het logistieke proces. Om een dergelijke transitie tot stand te brengen verdient het de voorkeur de aandacht te richten op de vervoermarkten die nu nieuw opkomen, bijvoorbeeld E-com-

merce. Analyse van systeemwijzigingen in verkeer en vervoer (en ook voor andere sectoren geldt dit) laten zien dat het veel eenvoudiger is sturing te geven aan productontwikkeling in markten die snel groeien dan in zogenaamde volwassen markten. Goede locaties om hier mee te experimenteren zijn nieuwe woningbouwlocaties (Vinex-wijken) en congestiegevoelige gebieden (sub-centra rondom grote steden). En juist allerlei nieuwe ICT-producten bieden enorme kansen voor een nieuwe organisatie van het goederenvervoer.