

Vraagtekens bij mateloze groei goederenvervoer

Proni
0-10-99

Transport

Jelle Brandsma

DEN HAAG - „De doorstroming van het verkeer op de rails, op het water en vooral op de wegen stukt. Met name in de randstad. Als je dat laat doorgaan, zitten we binnen aan aantal jaren helemaal klem”, zegt ex-KLM-bestuursvoorzitter Pieter Bouw. Onder zijn leiding pleit de Raad voor verkeer en waterstaat voor beperking van de groei van transport.

Premier Kok reageerde ongelovig. Kamerleden waren verbijsterd en minister Netelenbos zei dat de Rotterdamse haven toch veel goederen nodig heeft en dus niet alleen de spullen kan selecteren die in Nederland een hoge toegevoegde waarde opleveren.

Bouw steit in een toelichting op het advies 'Ruimtelijke Vernieuwing Internationaal Goederenvervoer' dat er 'keuzes moeten worden gemaakt'. Het kabinet verzuimt dat, meent hij. „Er is geen fundamentele aanpak van de materie. Een verandering vergt decennia en dus moet je op tijd de bakens verzetten.”

„Onze zorg is dat er in dit dichtbevolkte land straks te weinig ruimte overblijft waardoor het milieu en de leefbaarheid in de knel komen, en ook het transport zelf. Alarmerend is dat er tot op heden geen beleidswijziging is aangekondigd.”

Volgens de raad moet de groei van het transport worden afgeremd zonder de economische groei te frustreren. Dat kan door alle kosten van vervoer, ook voor

het gebruik van de ruimte, infrastructuur en de belasting van het milieu door te berekenen aan de bedrijven.

Daarnaast wil de raad investeren in nieuwe economische sectoren, waaronder kennis en dienstverlening. Daarmee kan Nederland het vervoer regisseren in plaats van zelf te transporteren: 'van Nederland Distributieland naar Nederland Regieland', staat in het rapport.

Verder menen Bouw en zijn medeadviseurs dat Europese havens alleen hun natuurlijke achterland moeten bedienen. Transporteurs moeten niet meer met goederen door heel Europa sjouwen. Er rijden bijvoorbeeld dagelijks treinen en vrachtwagens vanuit Rotterdam naar Italië. Inefficiënt, vindt de raad.

„Wij tasten de mainport-strategie niet aan”, nuanceert Bouw.

„Wij pleiten wel voor een accentverschuiving. Er zal nog steeds groei van de hoeveelheid goederen in Rotterdam blijven en die moet je proberen zoveel mogelijk af te voeren via de kustvaart en de binnenvaart.” Een deel van de goederen zal ook worden vervoerd met de vrachtwagen en de trein. Daarnaast is er volgens Bouw een ruime investering nodig voor de ontwikkeling van nieuwe transportsystemen.

Verder licht hij toe: „De vraag is of alle groei nodig is. Je moet goederen transporteren die kwaliteit en toegevoegde waarde opleveren en je niet richten op zoveel mogelijk volume.”

Hij wijst erop dat transportkosten 'heel erg laag' zijn. Als alle kosten worden doorberekend ontstaat vanzelf een natuurlijke

economische selectie'. Dan is de spoorlijn van Rotterdam naar Milaan waarschijnlijk niet meer rendabel, verwacht hij. Ook aan het vervoer over land naar gebieden aan de Oostzee, de Middellandse Zee en naar Spanje komt dan een einde.

„Als je over bergen van de Alpen moet, kun je dat gebied beter van de andere kant benaderen. Met name de Zwitsers zetten vraagtekens bij het vervoer. We lopen daar toch een keer tegenop en moeten nu maatregelen nemen. Je kunt beter het dak repareren als de zon schijnt.”

Bedrijven moeten zich nu al aanpassen, vindt hij. „Niet alleen maar een mateloze groei van transport. Dat doet voor die ondernemers op de korte termijn pijn. Het levert conflicten op. Maar ja, dat is inherent aan verandering”, meent Bouw.

Achteraf is de aanleg van de Betuwelijn geen verstandige investering, vindt de voormalig KLM-directeur. In zijn rapport wordt gepleit voor innovatie. „We hadden waarschijnlijk beter een containerpijplijn onder de grond kunnen stoppen. We zijn te aarzelend om echt doorbraken te forceren. Achteraf is het natuurlijk makkelijk praten. Vast staat dat er meer goederen per trein of schip moeten worden vervoerd in plaats van met de truck. Er is extra capaciteit nodig om het natuurlijke achterland van de Rotterdamse haven te bedienen.”

Zou Bouw nu nog met de aanleg van de Betuwelijn stoppen: „Ik heb daar geen oordeel over. Daar heeft de raad niet over gesproken. Er spelen te veel factoren een rol die ik nu niet kan overzien.”

de
d:
g:

