

De transportsector: Doorrijden of omkeren?

Jan Willem van Gelder

Discussienotitie in opdracht van Milieudefensie en FNV, September 1996

Nederland is bij uitstek een Distributieland. We hebben de grootste haven van de wereld, de grootste binnenvaartvloot van Europa, één van de grootste luchthavens van Europa, en een omvangrijk en modern vrachtwagenpark. Een sterke bedrijfstak, die werk biedt aan duizenden mensen. Daar mogen we best trots op zijn.

Maar tegelijkertijd moeten we ons zorgen maken. De onafgebroken groei van de transportsector vormt een steeds grotere bedreiging voor het milieu. Zo langzamerhand lopen we tegen de grenzen op van wat de aarde aan kan. Als we niet oppassen hebben we het leefmilieu voor onze kinderen straks onherstelbaar beschadigd.

Om dat te voorkomen zullen alle betrokkenen, waaronder de vakbonden en de milieubeweging, hun verantwoordelijkheid moeten nemen. Deze notitie staat stil bij de oorzaken en mogelijke oplossingen van de milieuvervuiling door de transportsector, en bij de mogelijkheden voor samenwerking tussen vakbond en milieubeweging op dit punt.

Omvang Nederlands goederenvervoer

In 1995 werd er bijna 1.200 miljoen ton goederen over Nederlands grondgebied vervoerd. Dat betekent een verdubbeling in de afgelopen vijftwintig jaar. Het binnenlandse transport betrof ongeveer 500 miljoen ton, terwijl er bijna 700 miljoen ton de grens over ging.

We beperken ons hier tot het transport binnen Europa, zodat zeescheepvaart en luchtvaart buiten beschouwing blijven.(1) Er werd vorig jaar 281 miljoen ton naar bestemmingen binnen Europa geëxporteerd.

In de figuur hiernaast is weergegeven hoe het goederenvervoer over de drie modaliteiten (weg, water en spoor) verdeeld is. Duidelijk is dat het wegtransport in het binnenlands goederenvervoer steeds dominanter wordt. In de afgelopen tien groeide het binnenlands wegtransport veel harder dan de binnenvaart, terwijl het spoorvervoer stagneerde.

Opmerkelijk is dat het Nederlandse goederenvervoer naar bestemmingen in Europa veel sneller toeneemt (67% in 10 jaar!) dan het binnenlandse goederenvervoer. Door een verdubbeling van het aantal vervoerde tonnen in de afgelopen tien jaar, wordt ook in de export het internationale wegvervoer steeds belangrijker. De binnenvaart kende een groei van ongeveer 50 procent, terwijl het spoorvervoer maar licht toenam.

Niet alleen het aantal vervoerde tonnen neemt toe, ook het aantal afgelegde kilometers. Vervoersprestaties worden daarom vaak uitgedrukt in (lading)tonkilometers: als één ton goederen over één kilometer wordt verplaatst, is de vervoersprestatie één tonkilometer.

Verdere groei verwacht

Als er niets gebeurt, gaat de snelle groei van het goederentransport nog wel even door. Vooral internationaal gaan Nederlandse transporteurs steeds meer vervoeren over steeds grotere afstanden. Het Centraal Plan Bureau (CPB) voorspelde een paar jaar geleden dat het aantal tonkilometers tussen 1990 en 2015 met maar liefst 3,5% per jaar zal blijven groeien. Dat zou

betekenen dat in 2015 de Nederlandse transporteurs alleen al op Nederlandse grondgebied 78% meer tonkilometers zullen maken!

Deze groeisput heeft een aantal redenen:

Bevolkingsgroei: hoe meer mensen, hoe meer goederen.

Economische groei: economische groei betekent meer productie, meer consumptie, en dus meer transport.

Specialisatie en Globalisering: producten worden over steeds grotere afstanden vervoerd. In de strijd om de gunst van de consument bieden winkels steeds exotischer producten aan, zoals sperziebonen die tegenwoordig 's winters uit Egypte worden ingevlogen.

Maar er is meer aan de hand. De internationale concurrentie dwingt bedrijven om hun kosten zo laag mogelijk te houden. Dus verplaatsen ze onderdelen van het productieproces, bijvoorbeeld naar lage-lonen-landen. Dat is lonend, omdat transport relatief goedkoop is. Tussentijds heen-en-weer gesleep van onderdelen en halfklare artikelen is het gevolg. De voorgenomen verplaatsing van de bewerking van viscose van Ede naar Polen door Akzo Nobel is daarvan een goed voorbeeld: als transport niet zo goedkoop zou zijn, zou deze werkgelegenheid in Nederland blijven.

Just-in-Time leveringen: Om de kosten van goederenopslag te minimaliseren houden winkelbedrijven en fabrieken hun voorraden zo klein mogelijk. Pas op het laatste moment worden de voorraden aangevuld: Just-in-Time leveringen (JIT). Bepaalde winkels werden vroeger maar twee keer per week bevoorrad, nu twee keer per dag. Dat leidt tot meer ritten, met minder lading per rit.

Nederland Distributieland

Al deze ontwikkelingen doen zich in Nederland voor, maar ook in de rest van Europa. De Nederlandse transportbranche is er echter als de kippen bij om een meer dan evenredig deel van de Europese groei naar zich toe te trekken. Bijna 50 procent van alle doorvoer in de Europese Unie, transport dat via een ander land naar het land van bestemming gaat, loopt via Nederland.

Toch is de directe bijdrage van de goederentransportsector aan de Nederlandse economie minder groot dan vaak wordt beweerd. In de statistieken worden vaak bedrijven meegeteld die niets met goederentransport te maken hebben, zoals reisbureaus, taxi's, en zelfs telecombedrijven. Volgens het Nederlands Economisch Instituut draagt het goederenvervoer in werkelijkheid niet meer dan 3,5 procent bij aan het Bruto Nationaal product (BNP), en werken er in de sector 135.000 mensen.

Ook het Centraal Plan Bureau plaatst kanttekeningen bij het directe belang van de internationale distributie voor de Nederlandse economie. Er wordt met distributie-activiteiten relatief weinig toegevoegde waarde gegenereerd, zegt het CPB. "Er is sprake van een paradox: Nederlandse distributie-activiteiten zijn groot in tonnen, maar klein in guldens."

Maar indirect is het belang van distributie voor Nederland volgens het CPB groter. "Bij activiteiten als transitohandel en activiteiten van distributiecentra voor de Europese markt profiteren ook andere sectoren als de handel, het bank- en verzekeringswezen en de industrie."

Van de naar schatting 2.300 Europese distributiecentra van Amerikaanse en Japanse ondernemingen die rond 1990 in Europa gevestigd waren, bevond zich 15 procent in Nederland. En inmiddels zijn er nog heel wat bijgekomen. In deze distributiecentra ontstaat extra werkgelegenheid omdat hier steeds vaker de laatste schakels in het productieproces, zoals eindassemblage en verpakken, worden uitgevoerd. Industriebestemming wordt deze ontwikkeling genoemd.

Steeds meer milieuvervuiling

Er zit echter ook een aantal keerzijdes aan de onstuimige groei van de Nederlandse transportsector. De belangrijkste daarvan is dat het milieu erdoor naar de knoppen gaat. Nederland loopt min of meer voorop op het gebied van de milieuwetgeving en beschikt over het relatief schoonste vrachtwagenpark van Europa, maar toch neemt de milieuvervuiling door de Nederlandse transportsector nog elk jaar toe.

De belangrijkste lucht vervuilende stoffen die de transportsector produceert, zijn CO₂ (kooldioxyde) en NO_x (stikstofoxyden). De CO₂-uitstoot draagt bij aan het broeikaseffect, waardoor het klimaat onvoorspelbaar dreigt te veranderen. Hoe dat precies gaat uitpakken weet niemand, maar veel meer zware stormen en een flinke stijging van de zeespiegel (waardoor onze dijken opgehoogd zullen moeten worden) zijn waarschijnlijk - en duur. NO_x veroorzaken zure regen, waar de bossen aan dood gaan. NO_x zorgen daarnaast voor het ontstaan van zomersmog en overbemesting van ecosystemen.

Het is belangrijk om vast te stellen dat het verkeer een steeds grotere rol speelt bij het veroorzaken van deze schadelijke emissies. En daarbinnen neemt vooral het aandeel van het wegtransport toe. Tussen 1986 en 1994 groeide de totale CO₂-uitstoot van het wegtransport met 39%, en steeg de uitstoot van NO_x door vrachtwagens met 23%. Omdat andere sectoren er beter in slagen hun emissies te beperken, wordt de transportsector relatief een steeds belangrijkere vervuiler in Nederland. De uitstoot van NO_x door personenauto's daalde tussen 1986 en 1994 bijvoorbeeld met bijna 25%.

Daarnaast veroorzaakt de groei van het transport nog andere problemen. Overlast door verkeerslawaaï is een groeiend probleem voor het milieu en omwonenden. Meer transport leidt ook tot meer verkeersslachtoffers. En door de aanleg van steeds meer wegen (en in veel mindere mate spoorlijnen en kanalen), raakt de natuur in Nederland bovendien steeds verder versnipperd. Voor veel plant- en diersoorten blijft zo te weinig aaneengesloten ruimte over om te overleven.

En dan is er het almaar groeiende probleem van de files en de (on)bereikbaarheid van bedrijven. Files verergeren het milieuprobleem in beperkte mate: hoe langer een vrachtwagen in de file staat, hoe meer emissies nodig zijn voor het vervoer van een ton goederen van A naar B. Files vormen echter vooral een economisch en sociaal probleem. Het scheidt bedrijven op met hogere kosten, vanwege al die improductieve uren. En voor chauffeurs is het dubbel vervelend: naast de verveling en ergernis in de file, is er de grotere werkdruk om het tijdverlies van de file weer goed te maken.

Goederentransport steeds vuiler?

Het goederentransport wordt dus, absoluut en relatief, een steeds belangrijkere bron van vervuiling in Nederland. Hoe kan dat? Er zijn twee redenen. Ten eerste de snelle groei van het totale transportvolume. Het aantal ladingtonkilometers groeit veel sterker dan de technische ontwikkeling van schonere motoren kan bijbenen. Per tonkilometer wordt er steeds minder vervuiling geproduceerd. Maar omdat er steeds meer tonkilometers gereden worden, neemt de totale vervuiling toch toe.

Ten tweede gaat een steeds groter deel van het totale goederenvervoer over de weg, zoals we hierboven al hadden gezien. Het wegtransport groeit veel sneller dan de binnenvaart en het spoor. Per tonkilometer zijn vrachtwagens, ook al hebben ze een schone motor, veel viezer dan binnenschepen of treinen. Een groter aandeel voor het wegtransport betekent dus: meer vervuiling. De Stichting Natuur en Milieu heeft de verschillen samengevat in de volgende tabel.(2)

Verhouding in Energieverbruik en Luchtvervuiling per tonkilometer

Transportmiddel Energieverbruik Luchtvervuiling

Trein 1 1

Binnenvaartschip 1 2

Vrachtwagen 2 20

Doelstellingen

Er moet wat gebeuren aan de toenemende milieuvervuiling door de transportsector. Naar schatting van een aantal onderzoeksinstituten veroorzaakt de transportsector nu al een schade van 3 tot 7 miljard gulden per jaar aan het milieu. Daarbij gaat het om de onherstelbare schade van verzuring en overbemesting aan bossen en andere natuurgebieden. Maar bijvoorbeeld ook om de uitgaven voor wildviaducten over snelwegen, en om de kosten die we zullen moeten maken om dijken te verhogen als door het broeikaseffect de zeespiegel gaat stijgen.

Een jaarlijkse schadepost van 3 tot 7 miljard gulden: dat is al bijna meer dan de bedrijfstak als geheel verdient! Die kosten worden gedeeltelijk gedragen door de schatkist. Maar een groter deel van die schade wordt helemaal niet hersteld, en leidt tot een voortdurende achteruitgang van natuur en milieu.

Er moet ingegrepen worden, daarover is inmiddels iedereen - werkgevers, milieubeweging, vakbonden en de overheid - het eens. Minder eensgezindheid bestaat er over de doelstellingen en de te gebruiken middelen.

De overheid heeft in 1990 in het Nationaal Milieubeleidsplan (NMP) voor het eerst een aantal doelstellingen vastgelegd, die nu nog steeds als beleidsuitgangspunt dienen. De totale emissies van NOx door het vrachtverkeer moeten volgens het NMP in 2010 uitkomen op een kwart van het niveau van 1986, en de emissie van CO2 moet in 2010 tien procent lager liggen dan in 1986.

De milieubeweging vindt echter dat de overheid lang niet ambitieus genoeg is, omdat de beoogde reducties niet zullen leiden tot een duurzame ontwikkeling. Om dat te bereiken moeten volgens de milieubeweging het energiegebruik en de CO2-uitstoot in 2015 50% lager liggen dan in 1990, en rond het jaar 2100 nog veel lager. De emissies van stikstofoxyden (NOx) moeten in 2015 maar liefst 82% lager liggen dan in 1990, en daarna nog lager.

Al zijn de doelstellingen van het NMP voor de transportsector veel minder ambitieus, dat betekent niet dat ze gehaald zullen worden. De overheid probeert ze te bereiken met een pakket maatregelen, gericht op het nationaal en internationaal doorvoeren van technische verbeteringen, het bevorderen van een efficiëntere logistiek, het vergroten van de verkeersveiligheid, en het stimuleren van het vervoer per schip en trein. Nu is al volstrekt duidelijk dat deze maatregelen onvoldoende zijn om de NMP-doelstellingen te halen. Laat staan om een echt duurzame ontwikkeling te bewerkstelligen.

Op weg naar schoner transport

Er zijn meer maatregelen nodig dan in het NMP zijn aangekondigd, maar welke? Het lijkt erop dat er in ieder geval een antwoord gevonden moet worden op de twee hoofdoorzaken van de toenemende vervuiling door de Nederlandse transportsector: de sterke groei van het aantal tonkilometers en het steeds grotere aandeel van het wegtransport binnen het totale goederenvervoer.

Onbedoeld wordt deze conclusie bevestigd door twee ambitieuze rapporten die de afgelopen jaren zijn geschreven om een milieubeleid te ontwikkelen voor de transportsector. Het laatste rapport, Op weg naar schoner transport, verscheen begin dit jaar. Het is een product van de werkgeversorganisaties Koninklijk Nederlands Vervoer (KNV) en Transport & Logistiek Nederland (TLN), in samenwerking met het Centrum voor energiebesparing en schone technologie (CE).

In dit rapport wordt geprobeerd om een oplossing te vinden zonder ook maar iets te doen aan de beide hoofdoorzaken van het probleem, de volumegroei en het groeiende aandeel van het

wegtransport. Het is dan ook niet verwonderlijk dat het rapport jammerlijk faalt, hoewel de veronderstellingen over wat er zal gebeuren zonder extra beleid al overdreven rooskleurig zijn.

Maar ook met deze buitengewoon gunstige basisaannames, weten KNV en TLN de NMP-doelstellingen niet te halen. Het door beide organisaties voorgestelde maatregelenpakket resulteert volgens hun eigen berekeningen in 2010 in een CO₂-uitstoot van de gehele transportsector die 13% hoger ligt dan in 1986 (in plaats van 10% lager), en een daling van de uitstoot van stikstofoxyden (NO_x) door vrachtwagens met slechts 67% ten opzichte van 1986 (in plaats van 75%).

Voorgestelde maatregelen

Toch worden in Op weg naar schoner transport een groot aantal verstandige maatregelen voorgesteld, die voor een belangrijk deel onontbeerlijk zullen zijn bij het vinden van een oplossing.

Kort samengevat:

Versnelde introductie van schonere vrachtwagens: daarmee denkt men een afname van de NO_x-uitstoot van maar liefst 51% ten opzichte van 1986 te kunnen bereiken!

On-board-diagnostics die brandstofverbruik en emissies in de gaten houden

Betere stroomlijning door zij-afscherming

Verlaging voertuiggewicht door lichtere materialen

Lagere kruissnelheden en aangepaste schakelverhoudingen

Zuinig rijgedrag

Zwaardere en langere voertuigen

Verbetering van de logistiek

Verbetering van de kwaliteit en verlaging van de kosten van intermodaal vervoer

Nachtdistributie

Doelgroepstroken

De kosten van deze maatregelen moeten volgens de transportbranche gedragen worden door het opzetten van een Milieufonds Goederenwegvervoer. Dit fonds zou moeten worden gevuld door wat er overblijft van accijnzen op dieselbrandstof, motorrijtuigenbelasting en het Eurovignet als daaruit de kosten van aanleg en onderhoud van infrastructuur zijn betaald. De transportwerkgevers willen dus wel hun best doen om de NMP-doelstellingen te halen, maar het mag de sector als geheel niets kosten.

Met dit idee is de milieubeweging het echter absoluut niet eens. Naast de kosten van de infrastructuur, maakt de transportsector immers nog zeer veel andere maatschappelijke kosten: schade aan het milieu, verkeersongevallen, verkeerspolitie, et cetera. Die kosten moeten ook uit de accijnzen en belastingen betaald worden, vindt de milieubeweging. En daarnaast is het heel redelijk dat dieselaccijnzen en wegenbelasting ook gebruikt worden voor investeringen in nieuwe railverbindingen. Want de spoorwegen worden al honderd jaar verwaarloosd door de overheid, en meer railtransport is goed voor het milieu.

Goed op Weg

Een ander rapport over de transportsector weet de doelstellingen van duurzame ontwikkeling veel dichter te benaderen. Het heet Goed op weg, verscheen drie jaar geleden, en is een gezamenlijk werkstuk van een aantal onderzoeksinstituten (NEA, NEI, INRO-TNO, TU-Delft, en Werkgroep '2duizend). Het is geschreven in opdracht van de Initiatiefgroep Wijs op Weg, waarin personen uit vervoerbedrijven, milieubeweging, politieke partijen en consumentenorganisaties vertegenwoordigd zijn.

Van de twee hoofdoorzaken van de toenemende milieuvervuiling door de transportsector, de groei van het transportvolume en het groeiende aandeel van het wegtransport, wordt er in Goed op Weg in ieder geval één aangepakt: het groeiende aandeel van het wegtransport. Aan de groei van het aantal tonkilometers wordt echter niet gemorrelt, op basis van een CPB-scenario wordt die groei geschat op 78 procent tussen 1990 en 2015.

Er worden drie strategieën toegepast om ondanks die sterke volumegroei toch het energiegebruik en de emissies van CO₂ en NO_x zó sterk te verminderen dat een duurzame ontwikkeling in zicht komt:

Groene Techniek

Technische verbeteringen aan transportmiddelen, waardoor ze minder energie gaan gebruiken en minder vervuilende stoffen uitstoten. Vrachtwagens zouden door verlaging van de luchtweerstand, door een betere vormgeving, door het gebruik van lichtere materialen, door verbetering van het motorrendement en de aandrijving, en door aanpassing van het rijgedrag, per voertuigkilometer 20 procent minder energie kunnen gebruiken.

Ook de uitstoot van CO₂ en NO_x gaat dan met datzelfde percentage omlaag. Deze inschatting is dus wat pessimistischer dan die in Op weg naar schoner transport, dat door technische verbeteringen een afname van de NO_x-uitstoot met 51% mogelijk acht. Een verdere reductie van de NO_x-uitstoot is volgens Goed op Weg wel mogelijk, maar gaat ten koste van het energieverbruik.

Groene Logistiek

Er wordt veel te veel lucht getransporteerd door de Nederlandse transportsector. In 1990 reden vrachtwagens 25 procent van alle kilometers leeg rond, waren binnenvaartschepen rond de 40 procent van alle scheepskilometers onbeladen, en vervoerden goederenwagens de helft van alle afgelegde kilometers helemaal niets.

In deze situatie kan veel verbetering worden gebracht door een optimalisatie van de logistieke planning, het kiezen van grotere vervoermiddelen en het combineren van ladingen, verandering van het beurssysteem voor de binnenvaart, en de inrichting van meer stadsdistributiecentra.

Groen Transport

Het binnenvaartschip is schoner en zuiniger per tonkilometer dan de vrachtwagen, en de trein steekt daar, mits voller beladen, nog gunstiger bij af. Door het gebruik van binnenschip en trein meer te stimuleren, kunnen energieverbruik en emissies van de transportsector sterk worden teruggebracht. Omdat trein en binnenvaartschip maar bij relatief weinig afnemers en aanbieders van goederen voor de deur kunnen komen, betekent dit in de praktijk vooral het stimuleren van overslagpunten voor intermodaal vervoer: van de vrachtwagen op de trein of het binnenvaartschip, en vice versa. In het onderzoek is daarbij alleen uitgegaan van reeds bestaande vaarwegen, en al geplande spoorwegen.

Gezamenlijk resulteren deze maatregelen in een zogenaamd trendbreukscenario. Het meest opvallende aan dit scenario is dat het spoorvervoer vervijfvoudigt, het wegtransport behoorlijk inkrimpt, en de binnenvaart slechts beperkt toeneemt.

In het trendbreukscenario worden de duurzaamheidsdoelstellingen voor 2015 bijna gehaald. Het energieverbruik van de transportsector daalt ten opzichte van 1990 met 46 procent, de CO₂-emissie met 43 procent, en de NO_x-emissie met 86 procent.

Het lukt de Goed op Weg-onderzoekers dus redelijk om de milieuproblemen van de transportsector op te lossen zonder één van de twee hoofdoorzaken, de almaar groeiende omvang van het goederentransport, aan te pakken. Maar een echte oplossing vereist óók een vermindering van de groei van het transportvolume.

Transport moet duurder worden

Uit beide rapporten valt te concluderen dat een duurzame ontwikkeling niet te realiseren valt zonder dat het wegtransport gedeeltelijk plaats maakt voor de binnenvaart en het spoorvervoer, èn zonder dat het totale transportvolume minder snel groeit dan nu wordt voorzien.

Langzamerhand beginnen steeds meer Nederlandse en Europese politici dat te beseffen. En steeds vaker trekken zij de conclusie dat die dubbele doelstelling alleen te bereiken valt als de overheid zorgt voor een verhoging en verschuiving van transportbelastingen. Dat betekent:

Transport moet duurder worden

Hoe vervuilerder de transportvorm, hoe duurder hij moet worden

Duurder transport zal ertoe leiden dat bedrijven minder producten, onderdelen en halffabrikaten gaan halen uit gebieden en landen waar de productiekosten geringer zijn. Producten dicht bij huis worden concurrerender, wat leidt tot minder transport. Dat is goed voor het milieu, en goed voor de werkgelegenheid in de industrie (maar uiteraard niet in de transportsector). Bovendien levert het de overheid geld op om te investeren in verbetering van spoorwegen en binnenvaartwegen.

De transportwerkgevers zijn hier uiteraard niet voor. Maar zij zijn wel voorstanders van de tweede maatregel die hierboven wordt genoemd: hoe vervuilerder de transportvorm, hoe duurder hij moet worden. Variabilisatie, heet dat in het jargon. In *Op weg naar schoner transport* wordt voorgesteld om de vaste afdrachten van het goederenwegvervoer aan de overheid (motorrijtuigenbelasting en Eurovignet) af te schaffen, en te vervangen door een systeem van roadpricing (ofwel rekeningrijden) en door een verhoging van de dieselaccijns. Het gevolg daarvan is dat wie meer gebruik maakt van de weg meer zal moeten betalen, en dat wie meer brandstof per kilometer nodig heeft ook meer betaalt.

Volgens de transportwerkgevers moet deze variabilisatie van transportbelastingen niet leiden tot hogere lasten voor de wegtransportsector als geheel. Alleen wordt de verdeling anders: sommige bedrijven gaan meer betalen, andere bedrijven minder. Milieu-organisaties denken daar uiteraard anders over: ze zijn voor variabilisatie van transportbelastingen, maar vinden ook dat het transport in zijn geheel zwaarder moet worden belast.

Europese aanpak

Als de variabilisatie van transportbelastingen ook wordt toegepast op andere transportvormen (spoor, binnenvaart), zullen de schoonste transportvormen relatief veel goedkoper worden. Bedrijven die iets willen laten transporteren, zullen dan eerder voor schonere transportvormen kiezen. Bovendien wordt de technische ontwikkeling van schonere motoren erdoor gestimuleerd, want de extra kosten daarvan zijn sneller terug te verdienen door een geringer brandstofverbruik. Nou is het voor Nederland nogal moeilijk om op eigen houtje de transportbelastingen te gaan variabiliseren. Op een waterdicht systeem voor het rekeningrijden wordt nu gestudeerd door Rijkswaterstaat, maar een sterke verhoging van de dieselaccijns is bij voorbaat onmogelijk omdat iedereen dan in het buitenland zal gaan tanken.

Dit vergt dus een Europese aanpak, en daar wordt inderdaad aan gewerkt. De Europese Commissaris voor Transportzaken, Neil Kinnock, heeft eind vorig jaar het zogenaamde Groenboek Prijsstelling uitgebracht. Daarin doet hij voorstellen om de belastingen voor de transportsector te verhogen, zodat de bedrijfstak zelf opdraait voor de milieuschade en verkeersongevallen die het veroorzaakt. Ook wil Kinnock transportbelastingen variabiliseren, zodat efficiënte en schone transportmiddelen meer gestimuleerd worden. Al zal het nog wel even duren voordat deze voorstellen het tot wetgeving geschopt hebben, het is wel duidelijk dat de politieke maatregelen deze kant op zullen gaan.

Sociale gevolgen

De transportsector wordt in Nederland een steeds belangrijker milieuvvervuiler. Met de te verwachten groei van het goederenvervoer zal dat alleen maar erger worden. Duurzame ontwikkeling valt dan ook alleen te bereiken door beperking van de groei van het totale transportvolume, plus een verschuiving van wegtransport naar binnenvaart en spoorvervoer. Om dat te bereiken lijkt zowel verhoging als variabilisatie van transportbelastingen op Europese schaal op den duur onvermijdelijk.

De werkgevers in de wegtransportsector willen verhoging van transportbelastingen echter voorkomen. Toch willen ze wel hun verantwoordelijkheid voor het milieu nemen, en - vooral - het fileprobleem oplossen. Ze pleiten daarom voor variabilisatie van de wegtransportbelastingen en voor organisatorische maatregelen om het fileprobleem op te lossen, zoals doelgroepstroken en nachtdistributie. Dat kan ingrijpende gevolgen hebben voor de werknemers in deze sector.

Voor veel werknemers in het wegtransport geldt echter dat het fileprobleem hen directer raakt dan het milieuprobleem. Files zorgen voor frustratie, stress, en een hogere werkdruk. Vandaar dat veel chauffeurs helemaal niet zo afwijzend staan tegenover ontwikkelingen als nachtdistributie en flexibilisering van arbeidstijden, hoewel nachtwerk aantoonbaar schadelijk is voor de gezondheid van de betrokken werknemers. Ook de Vervoersbond FNV is daarom geneigd op dit punt met de werkgevers mee te denken.

Maar de vraag is of dat op de lange termijn verstandig is. Zulk soort maatregelen zorgen mogelijk wel voor enige verlichting van het fileprobleem, maar lossen zeker het milieuprobleem niet op. Als ze leiden tot uitstel van andere maatregelen, verergeren ze het milieuprobleem zelfs. Vanwege de ernst van het milieuprobleem lijkt variabilisatie en verhoging van alle transportbelastingen op den duur onvermijdelijk. Het lijkt daarom verstandig de sociale gevolgen daarvan alvast onder ogen te zien.

Het belangrijkste gevolg zal uiteraard een verschuiving van werkgelegenheid van het wegtransport naar het railtransport en de binnenvaart zijn. De groei van het totale goederentransport, en van het wegtransport in het bijzonder, zal beperkt worden. De werkgelegenheid in het wegtransport zal niet stijgen, en mogelijk zelfs dalen. Daar tegenover staat een werkgelegenheids groei bij het spoor en in de binnenvaart.

Wanneer zo'n verschuiving op een geordende manier verloopt, en sociaal goed begeleid wordt, hoeft dat geen probleem te zijn. Maar dat vraagt dan wel eerst om een sanering van het wegtransport. De tendens dat ontslagen vrachtwagenchauffeurs met van hun familie geleend geld een eigen eenmansbedrijfje beginnen, is schadelijk voor de sector.

Deze free riders zullen op verhoging van de transportbelastingen immers vooral reageren door nog langer achter het stuur te blijven zitten, waardoor het voor de normale bedrijven moeilijker wordt om de hogere transportlasten door te berekenen naar hun klanten. Daarmee komen deze bedrijven in de problemen, en worden bovendien de milieudoelstellingen van hogere transportbelastingen (namelijk transport duurder maken voor inkopende bedrijven en winkels) niet bereikt.

De NIWO (Nationale en Internationale Wegtransport Organisatie) zal dus scherpere eisen moeten stellen voordat een vergunning verleend wordt aan een nieuwe wegtransportonderneming, en zal deze eisen ook strikter moeten handhaven.

Discussievragen

De milieuproblemen van de transportsector vragen om een oplossing. Welke rol kunnen de milieubeweging en de vakbonden daarbij spelen, en waar liggen eventueel mogelijkheden tot samenwerking? Een aantal discussievragen:

Vormen de milieugrenzen waar het goedertransport tegenaan loopt een gezamenlijk probleem van vakbond en milieubeweging?

De milieuproblemen raken de werknemers in deze sector immers nog niet direct. Maar dat kan wel gaan gebeuren, als de milieuschade meer zichtbaar wordt en de politiek ingrijpende maatregelen gaat nemen. Met andere woorden: hoe hard zijn de milieugrenzen, en hoe groot is de kans op ingrijpende politieke maatregelen?

Biedt het zoeken naar een oplossing voor het fileprobleem een concrete mogelijkheid tot samenwerking tussen vakbond en milieubeweging?

De werkgevers stellen nu maatregelen voor om het fileprobleem op te lossen, zoals nachtdistributie, die niet goed zijn voor het milieu en niet goed voor de betrokken werknemers. Er zijn heel wat andere file bestrijdende maatregelen en plannen denkbaar die zowel goed zijn voor de arbeidsomstandigheden van werknemers in het wegtransport, als voor het milieu. Dat kan uiteenlopen van een rijverbod in het weekend, tot investeringen in intermodale overslagpunten.

Kan de ontwikkeling van de transportsector omgebogen worden van meer kwantiteit naar meer kwaliteit?

De directe toegevoegde waarde van de transportsector is beperkt, zegt het CPB. De milieuschade door het groeiende transportvolume is echter zeer aanzienlijk. Een uitweg zou kunnen zijn om de ontwikkeling van de sector om te buigen van meer kwantiteit en zo laag mogelijke kosten, naar meer kwaliteit, meer toegevoegde waarde, en betere arbeidsvoorwaarden. Bijvoorbeeld door op een goede manier in te spelen op de tendens naar industriële distributie. Welke mogelijkheden zien vakbond en milieubeweging hiervoor?

Hoe kan de groei van het transportvolume verplaatst worden van de weg naar het water en het spoor?

Welke barrières zijn er voor de verbetering van de concurrentiepositie van railvervoer en binnenvaart? Wat zijn de mogelijkheden en voorwaarden om die barrières te slechten?

Onder welke voorwaarden is verhoging en variabilisatie van transportbelastingen sociaal aanvaardbaar en goed voor het milieu?

Zonder sanering van het wegtransport is verhoging van transportbelastingen slecht voor de betrokken werknemers, en niet goed voor het milieu. Hoe kan aan deze en andere voorwaarden voldaan worden?

Noten

Ook het pijpleidingtransport blijft buiten beschouwing, omdat betrouwbare gegevens daarover ontbreken.

De index voor het energieverbruik per tonkilometer hangt samen met de emissie van CO₂. De index voor luchtvervuiling is samengesteld door het combineren van cijfers over een aantal verschillende emissies.