

# Transport botst op grenzen

Als het aan verladersorganisatie EVO ligt, zet Europa flinke stappen om barrières in het goederenvervoer weg te nemen. Protectionisme staat een efficiënt multimodaal vervoer in de weg.

TEKST NICO VAN DIJK

Multimodaal vervoer, waarbij verschillende vormen van transport geïntegreerd zijn, verloopt in Nederland nagenoeg optimaal. Europa loopt op dit gebied echter hopeloos achter. Dick van den Broek Humphreij is algemeen directeur van EVO, dat de logistieke belangen van 30.000 bedrijven behartigt. Volgens hem beschermen Europese overheden nog steeds hun spoorwegbedrijven en transportmarkten. Protectionisme staat een efficiënt goederenvervoer in de weg. "Dat is één van de grote schandalen van de Europese Unie.

## "Protectionisme staat een efficiënt goederenvervoer in de weg"

Bij het vervoer van goederen lopen we nog steeds tegen harde grenzen aan." Zo wil EVO dat Europa ernst maakt met de invoering van cabotage. Daarbij mag een bedrijf uit het ene land ook goederen vervoeren tussen twee bestemmingen in een ander land. In Duitsland mag dat nog niet, waardoor veel Nederlandse trucks met lading voor Duitsland leeg terug rijden. "De Benelux-landen zijn de enige positieve uitzondering. Andere landen beschermen hun transportmarkt", stelt de EVO-directeur. Een

ander voorbeeld: "In het spoorvervoer bestaan al jaren Europese afspraken over liberalisering, maar in de praktijk komt daar bitter weinig van terecht en het gaat veel te langzaam. Bij internationaal spoorvervoer bots je op archaïsche systemen. Service is er bijna niet, informatie is er nauwelijks. Er moet in Europa ontzettend veel gebeuren om dat te veranderen."

### GRENSOVERSCHRIJDEND

Ook dringt EVO aan op internationaal vervoer met ecocombi's of lange zware vrachtwagens (LZV's). Eurocommissaris Kallas wil niet dat LZV's, trucks van 25 en een kwart meter lang, grensoverschrijdend gaan rijden. Van den Broek Humphreij: "Dat soort wagens zijn een innovatieve doorbraak. Als je die kunt inzetten, kom je tot een veel grotere doelmatigheid, milieuwinst en verkeersveiligheid. Waarom blokkeert de Europese Commissie dat? Uit protectionistisch oogpunt en om het spoorvervoer overeind te houden. Maar LZV's zijn geen concurrent van het spoor; ze kunnen juist in elkaars verlengde liggen."

### OMMEZWAAI

In eigen land spelen andere kwesties. Nu wordt 47,5 procent van de 400 miljoen ton lading uit de Rotterdamse haven via de weg vervoerd. Dat wordt in de toekomst 700 miljoen ton, waarvan

volgens de overheid 35 procent over de weg mag gaan. "De goederenstroom over de weg zal dus even goed nog zo'n dertig procent stijgen. Het spoor en de binnenvaart zullen nog harder groeien." Voor het milieu is die verschuiving wat EVO betreft niet nodig. "We zullen een gigantische ommezwaai zien in de ontwikkeling van schone technieken, maar ten opzichte van

## "Liberalisering spoorvervoer in Europa gaat veel te langzaam"

elkaar zullen ze even schoon of vervuilend zijn", voorspelt de EVO-directeur. "Op dit moment is voor binnenlands vervoer al een hele natuurlijke vrachtverdeling ontstaan. Wij voorzien niet dat daarin hele dramatische wijzigingen plaats zullen vinden. Je kunt wel inzetten op een substantiële verandering, maar wij zien dat niet als hele reële aanname." Om toch meer ruimte op de weg te krijgen, ziet de EVO-topman meer in uitbreiding en vooral een slimmer gebruik van de infrastructuur, waarbij op bepaalde trajecten aparte rijstroken voor vrachtverkeer komen. "Een fantastisch bewijs dat dat werkt is de doelgroepenstrook op de Brienenoordbrug. Ook op de brug bij Vianen, waar vrachtverkeer over de busbaan mag, zie je geen files meer."

## Meer dozen in minder trucks

Samenwerking door verladers

Bij binnenstedelijk vervoer gebeurt het steeds vaker: goederen worden vanaf een centraal overslagpunt aan de rand van de stad door één transportbedrijf naar de klant gebracht. Maar dat kan ook op grotere schaal. Transporteurs koppelen hun logistieke systemen aan elkaar en bieden hun partner vrachten aan die voor hen zelf minder lucratief zijn. Bij beiden neemt de beladingsgraad van de vrachtwagens toe, wat een hoger rendement oplevert en scheelt in de CO<sub>2</sub>-uitstoot. Bovendien kunnen de leveringsfrequentie en de betrouwbaarheid van de leveringen aan de klant omhoog. Wat je noemt een win-win-win-situatie.

Samenwerking door verladers kan een flinke bijdrage leveren aan het terugdringen van files. Hoewel deskundigen steggelen over het percentage vrachtwagens dat leeg rondrijdt (afhankelijk van de definitie van beladingsgraad variëren de percentages van 33 tot 25 procent of iets minder) lijkt het er wel op dat er op dit terrein nog wat te winnen valt.

TNO-Logistiek, dat al jaren dergelijke projecten monitort, becijferde dat samenwerking transporteurs een kostenvoordeel van tien tot vijftien procent oplevert. Toch blijkt een bredere uitrol in de praktijk weerbarstig. Veel verladers zien elkaar als concurrent of er is te weinig overlap in transport om voldoende kostenbesparing te realiseren.

Beslissers ontmoeten elkaar in Stuttgart. Nu informatie aanvragen en erbij zijn.

## Kwaliteit kent geen grenzen

Het platform voor de interne logistiek in het hart van Europa



9e internationale vakbeurs voor distributie, materiaal- en informatiestromen

8. - 10. Februari 2011  
Nieuwe Jaarbeurs  
Stuttgart, Duitsland

[www.logimat-messe.de](http://www.logimat-messe.de)

+49(0)89 32391-253