

Naar een andere modal split in het goederenvervoer

VERVOER PER PIJPLEIDING **KAN HELPEN** **BIJ HET VERMINDEREN VAN** **CONGESTIEPROBLEMEN**

PAUL GROOT

De door het Rijk gestelde doelen ten aanzien van de bereikbaarheid van economische centra en terugdringing van de milieuverontreiniging worden met het huidige overheidsbeleid niet gehaald. Deze doelstellingen kunnen wel worden bereikt door een ingrijpende wijziging in de vervoermiddelen-verdeling (modal split) in het goederenvervoer: trein, binnenschip en pijpleiding moeten een grotere rol gaan spelen. Dit kan gerealiseerd worden door grootschalige investeringen in infrastructuur. Tot voor kort werd deze optie echter niet of nauwelijks serieus in de discussie betrokken.

Het rijksbeleid op het gebied van verkeer, vervoer en milieu staat tot 2010 een groei in de verkeersomvang van 35 procent toe ten opzichte van 1986. De huidige maat-

regelen zijn echter niet voldoende om de groei tot dit percentage te beperken. Voor het goederenvervoer wordt in de komende twee decennia een toename van vijftig procent verwacht (zie figuur), terwijl de negatieve milieu- en congestie-effecten van dit vervoer groot zijn. De groei is het gevolg van een toenemende internationalisering in productie en handel, een verwachte gematigde economische groei in het Westen en de opkomst van de voor-malige Oostbloklanden.

BELEID

Om de groei van de goederenstroom te kunnen (blijven) verwerken is de beschikbaarheid van infrastructuur in voldoende kwaliteit, kwantiteit en verscheidenheid een belangrijke voorwaarde. Met verscheidenheid wordt de aanwezigheid van

infrastructuur voor verschillende vervoerswijzen, zoals vrachtauto, trein, schip of pijpleiding, aangeduid. Ingrijpen in de vrije verladerskeuze wordt op dit moment nog ongewenst geacht. Verladers moet dus de keuze uit verschillende vervoersmogelijkheden worden geboden. Deze keuze zal onder meer afhankelijk zijn van de kenmerken van de vervoerde goederen, zoals bederfelijkheid, waarde en volume.

De huidige op verbetering van bereikbaarheid en leefbaarheid gerichte maatregelen kunnen worden verdeeld in technische maatregelen, uitbreiding van infrastructuur en verbetering van de organisatie. Aan het voeren van prijsbeleid om invloed uit te oefenen op de keuze van de vervoerswijze wordt, gezien het (nog) geringe politieke draagvlak, weinig aandacht besteed.

REDUCTIE

In het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer (SVV-2) wordt veel nadruk gelegd op technische verbeteringen aan voertuigen die moeten leiden tot een vergaande reductie van de uitstoot van schadelijke stoffen. Schadelijke effecten van dieselveerbranding door vrachtwagens blijken echter veel minder makkelijk aan te pakken dan die van benzine, waar de toepassing van katalysatoren gunstige effecten heeft.

Als het al mogelijk blijkt vrachtwagenmotoren schoner te maken, dan wordt deze verbetering waarschijnlijk weer teniet gedaan door de groeiende omvang van het aantal voertuigkilometers. Technische verbeteringen leiden bovendien de aandacht af van het probleem. Handhaving van de bereikbaarheid van economische centra vereist juist dat de totale omvang van het goederenvervoer over de weg niet verder groeit.



Vervoer per pijpleiding heeft uitermate gunstige milieu-eigenschappen. Bron: Bolegbo.

De tweede optie is de uitbreiding van infrastructuur. In het verleden werd aan de vraag naar vervoer over de weg royaal tegemoet gekomen door de aanleg van rijkswegen tussen vrijwel alle economische centra. Het huidige rijksbeleid is meer terughoudend ten aanzien van de weginfrastructuur; alleen de belangrijkste knelpunten worden weggenomen.

Bij het goederenvervoer is de aandacht verschoven naar het railvervoer en de binnenvaart. Aanleg van een alleen voor goederenvervoer bestemde spoorlijn moet met name verladers in het Rotterdamse havengebied overhalen vaker de trein te gebruiken. Gezien de potenties van de binnenvaart zijn de voor verbetering van de vaarwegen gereserveerde middelen vrij beperkt. Verbetering zal in veel gevallen slechts bestaan uit realisatie van overslagfaciliteiten en uit sluisaanpassingen en kanaalverbredingen, waardoor de doorvaartmogelijkheden worden verruimd.

AFSTEMMING

Tot slot wordt veel verwacht van een betere organisatie en afstemming in het goederenvervoer, in sommige gevallen door regelgeving. In Europees verband wordt gestreefd naar het vergroten van de mogelijkheden voor cabotage, waardoor vrachtauto's ook goederen tussen buitenlandse bestemmingen onderling mogen vervoeren. Daarmee kan het aandeel 'lege ritten', op dit moment goed voor liefst dertig procent van het totale aantal ritten in Europa, aanzienlijk in omvang worden teruggebracht.

In het kader van de onderlinge afstemming tussen verschillende vervoerswijzen kan worden gewezen op de opkomst van het gecombineerd vervoer: goederen worden in standaardeenheden (bijvoorbeeld containers of wissellaadbakken) naar de plaats van bestemming gebracht. In praktijk gelden voor grootschalige toepassing van dit intermodale vervoer echter nog beperkingen ten aanzien van bijvoorbeeld railinfrastructuur en overslagcapaciteiten.

STARHEID

Wat zullen de te verwachten gevolgen van deze maatregelen zijn? Zolang bij pogingen om de modal split te beïnvloeden het prijsbeleid geen belangrijkere rol krijgt toebedeeld, lijkt een sterke verschuiving van het wegvervoer naar andere modaliteiten niet realiseerbaar. Van de

gewenste overheveling van tachtig miljoen ton kan slechts een gering deel door railvervoer en binnenvaart worden overgenomen. Verschuivingen blijven voornamelijk beperkt tot het vervoer van containers, bij stukgoederen zijn verschuivingen niet of nauwelijks mogelijk.

Dat de mogelijkheden op korte termijn niet groter zijn, kan aan verschillende oorzaken worden toegeschreven. Een belangrijke factor is de starheid in het keuzeprocess van de vervoerswijze. Over-schakeling op andere vervoerswijzen

voer is zeer veilig en vergt weinig ruimte. Vervoer per pijpleiding is vooral aantrekkelijk als het gaat om relatief grote hoeveelheden over relatief lange afstanden en zal dus beperkt blijven tot enkele hoofd-transportassen (voor een verdere uitwerking van de mogelijkheden van pijpleidingvervoer, zie: *Goederenvervoer per pijpleiding*; EIB, Amsterdam, 1991).

Een groot deel van de in de Rotterdamse haven overgeslagen goederen is bestemd voor een relatief beperkt aantal buitenlandse bestemmingen als het Ruhrgebied, Luik en Antwerpen. Bulkgoederen als steenkool, ijzererts en granen zouden, net zoals dat nu al gebeurt met ruwe olie en sommige chemische producten, per pijpleiding kunnen worden vervoerd. Door overheveling komt bij binnenvaart en railvervoer extra capaciteit vrij, die kan worden ingezet voor het vervoer van lading met een meer stukgoedachtig karakter.

CONTAINERS

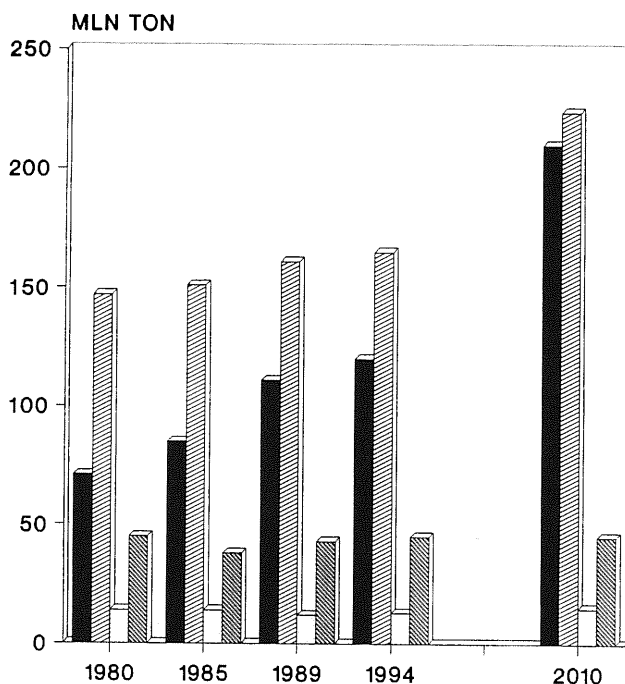
Zoals gezegd vormt op dit moment de beschikbare capaciteit bij met name de spoorwegen een belemmering voor verdere ontwikkeling van het gecombineerde vervoer. Binnenschip en trein zijn echter uitermate geschikt voor het vervoer van containers en voor de komende jaren wordt verwacht dat

steeds meer (stuk)goederen per container zullen worden vervoerd.

Wellicht dat het door technische ontwikkelingen in de toekomst mogelijk wordt ook stukgoederen per pijpleiding te vervoeren door deze op te sluiten in door water of lucht voortbewogen capsules. Rechtstreekse overheveling van goederen van het wegvervoer naar de pijpleiding wordt dan mogelijk, met alle milieuvordelen van dien.

Grootschaliger inzet van de pijpleiding in het goederenvervoer kan, in combinatie met extra infrastructurele investeringen voor de binnenvaart en het railvervoer, leiden tot verlichting van de milieuvordelen en bereikbaarheidsproblemen. De beschikbaarheid van een, met name op het achterland gerichte, congestievrije infrastructuur kan de positie van Nederland als transporteur van Europa versterken.

Paul Groot is als econoom afgestudeerd aan de Vrije Universiteit Amsterdam en werkzaam als wetenschappelijk onderzoeker bij het Economisch Instituut voor de Bouwnijverheid (EIB).



**Internationaal goederenvervoer vanuit Nederland, 1980-2010 (in mln. ton).
Grafiek: Paul Groot.**

vergt vaak aanzienlijke logistieke aanpassingen. Bij het voeren van prijsbeleid, dat in de praktijk zal neerkomen op verhoging van de kosten van het wegvervoer, zijn dergelijke aanpassingen eerder rendabel. Een ander knelpunt is de beschikbare capaciteit bij de alternatieve vervoerswijzen, zowel ten aanzien van de infrastructuur als de vervoermiddelen. Ook voor het vervoer per pijpleiding is op dit moment onvoldoende capaciteit beschikbaar.

PIJPLEIDING

Ten opzichte van het huidige beleid is het noodzakelijk de alternatieven voor het wegvervoer sterker te ontwikkelen. Op dit moment ligt de nadruk op de trein en het binnenschip. Het alternatief van de pijpleiding is tot op heden onderbelicht gebleven. De milieu-eigenschappen van pijpleidingvervoer zijn echter uitermate gunstig: uitstoot van schadelijke stoffen en energieverbruik zijn gering en het ver-