

Groei vrachtverkeer in Noord-Nederland

Motoren van vrachtauto's worden steeds schoner, maar door de groei van het vrachtverkeer neemt de luchtverontreiniging toch sterk toe. Ook Noord-Nederland levert haar bijdrage aan dit milieuprobleem. Het regionale beleid zou zich daarom meer moeten richten op het bevorderen van vrachtvervoer over rail en water, en het stimuleren van een efficiënter vervoer.

Bert Popken

Ondanks meer 'schone' en 'geluidsarme' vrachtwagens in Nederland worden de milieudoelstellingen uit het tweede Nationaal Milieubeleidsplan niet gehaald. Vooral de sterke groei van het vrachtverkeer - voor Noord-Nederland geraamd op jaarlijks 5,5% (+85% in de komende 15 jaar) - doet dit positieve effect weer teniet. Deze groei verscherpt het dilemma tussen een goede regionaal-economische ontwikkeling en de negatieve effecten als het gaat om milieu en leefbaarheid. Vooral de milieudoelstellingen voor de uitstoot van NOx (verantwoordelijk voor de verzuring) en CO2 (de belangrijkste veroorzaker van het broeikas-effect) zijn in het geding. Wat zijn de mogelijke oplossingen voor dit dilemma?

Milieu-effecten vrachtverkeer

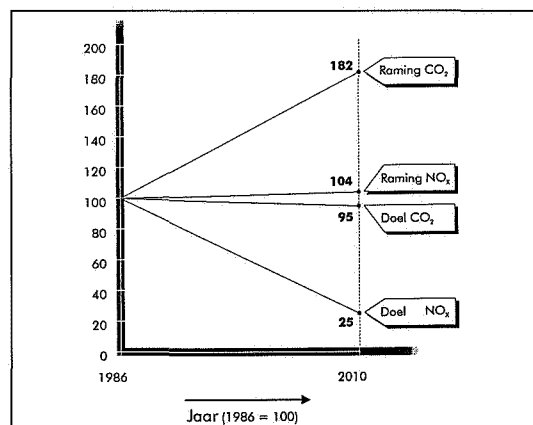
De afname van de uitstoot van milieuvriendelijke stoffen door vrachtauto's zal volgens het bedrijfsleven vooral door technische aanpassingen plaats moeten vinden. Er wordt momenteel hard gewerkt om de motoren van vrachtauto's nog zuiniger en schoner te maken. De belangrijkste bijdragen aan het beperken van de emissies (NOx en CO2) door het vrachtverkeer zijn de schonere dieselmotor, brandstofbesparing en betere dieselolie. Hierbij moet men bedenken dat Nederland momenteel al over het schoonste wagenpark van Europa beschikt. Toch zullen deze technische verbeteringen niet voldoende

zijn om aan de emissie-eisen van de overheid te voldoen.

De streefbeeld en ramingen voor de NOx en CO2-uitstoot door het vrachtverkeer in Noord-Nederland zijn weergegeven in figuur 1. Hierbij moet worden opgemerkt dat bij het personenverkeer het streefbeeld wel benaderd wordt. Bij vrachtverkeer zien we, vooral als gevolg van de sterke groei van het aantal vrachtautokilometers, een aanzienlijke toename van de uitstoot van CO2 en NOx. Landelijk zal de uitstoot door het vrachtverkeer tussen 30 - 50 % toenemen in het jaar 2000 en tot 70-100% stijgen in 2010 (uitgaande van het niveau van 1986). Voor personenauto's wordt een gelijkblijvend niveau of zelfs een lichte afname van de uitstoot verwacht. In Noord-Nederland liggen deze cijfers als gevolg van de relatief sterkere toename van het vrachtverkeer zelfs iets hoger.

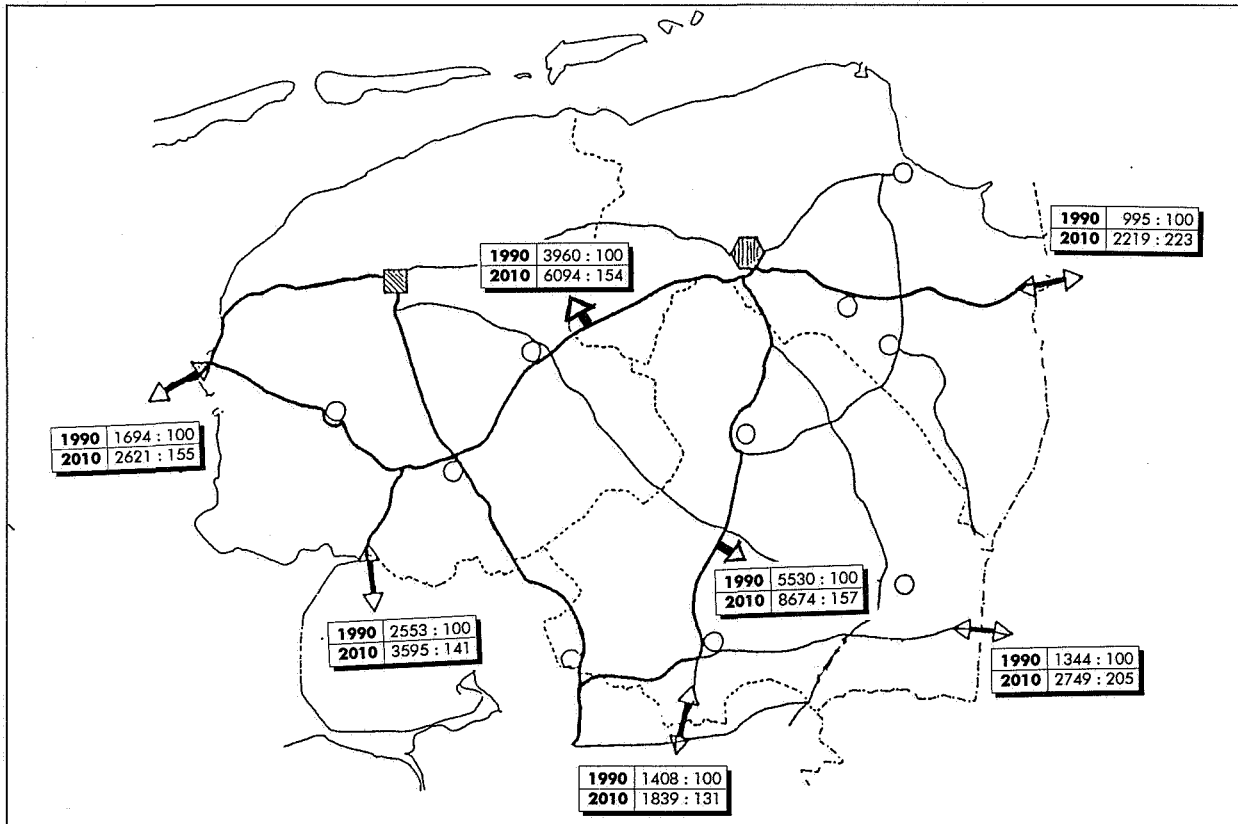
28.500 ritten per dag

Noord-Nederland is van oudsher sterk georiënteerd op de landbouw en de landbouw industrie. Kenmerkend zijn de perifere ligging



Figuur 1 Doelstellingen en prognose NOx en CO2 uitstoot voor vrachtverkeer in Noord-Nederland

en het geringe draagvlak waar het gaat om bevolking, werkgelegenheid en economische dynamiek. De Noordnederlandse economie is dan ook sterk afhankelijk van de uitstralingseffecten van de Randstad en de Europese centra. Dit beeld vertaalt zich in de structuur van het goederenvervoer over de weg. In 1991 werden er in de drie noordelijke provincies per dag ongeveer 28.500 ritten gemaakt door vrachtauto's. Hiervan bleef grofweg de helft binnen Noord-Nederland. De A28 (Groningen - Zwolle) is de belangrijkste noor-



Figuur 2 Vrachtverkeerintensiteit in Noord-Nederland in 1990 en 2010, bron HVA

delijke transportas. Tussen Meppel en Zwolle passeren dagelijks ruim 6600 vrachtauto's. Naast de weg A28 zijn de route door de polder (A6-A50-A7) en de route Hoogeveen-Emmen (N37) belangrijk. Bijna 1200 vrachtauto's rijden door het Noorden zonder te stoppen. De grensovergang Zwartemeer is iets drukker dan Nieuweschan. De laatste plaats is vooral van belang voor de noordelijke transportbedrijven en voor het vrachtverkeer op Scandinavië (figuur 2).

Voor een goede planning van de benodigde infrastructuur en om de groei goed in te kunnen passen in het streven naar een duurzame

samenleving is het noodzakelijk inzicht te hebben in de groei van het vrachtverkeer. Het Centraal Planbureau heeft daarom een prognose gemaakt van de groei van het goederenvervoer in Noord-Nederland: uitgaande van een jaarlijkse economische groei van circa 1,8% (het laagste scenario!) blijkt dat het aantal vrachtauto's op de weg tot 2010 met circa 50% zal groeien en het aantal kilometers met 85% (figuur 2). Dit verschil wordt verklaard door een verwachte toename van de internationale handel en dus langere afstanden. Deze toename van het aantal kilometers heeft grote gevolgen voor het milieu. De overheid wil

daarom deze groei indammen, terwijl de economie niet in gevaar mag komen. De twee meest voor de hand liggende instrumenten zijn de stimulering van milieuvriendelijke vervoerwijzen en efficiency-verbetering.

Milieuvriendelijk en efficiënt

Meer vervoer per spoor en over het water (het zgn. 'intermodaal vervoer') is natuurlijk de beste oplossing om de groei van het vrachtautoverkeer te keren. Deze vervoerwijzen zijn relatief milieuvriendelijk en dragen tegelijkertijd bij aan de bestrijding van het fileprobleem, dat er ook in Noord-Nederland aan-

komt. Het blijkt echter dat deze alternatieven voor Noord-Nederland weinig soelaas bieden. Uitgaande van een maximaal gebruik van de bestaande terminals zal het vrachtautoverkeer binnen Noord-Nederland slechts met minder dan 1% dalen. Spoorvervoer wordt pas interessant, als het gaat om omvangrijke goederenstromen met vaste bestemmingen, over afstanden van meer dan 500 kilometer. Ook de binnenvaart is voornamelijk gericht op bulkvervoer; bovendien zijn per schip slechts een beperkt aantal locaties bereikbaar. Voor het vervoer over korte afstanden is intermodaal vervoer geen alternatief en juist daar gaat het in Noord-Nederland om.

Naast intermodaal vervoer lijkt een meer efficiënt vervoer een mogelijke oplossing. De gemiddelde beladingsgraad van een vrachtauto die rond rijdt in Noord-Nederland schom-

melt rond 55%. Gemiddeld rijdt één op de drie vrachtwagens zelfs helemaal leeg. Het verminderen van 'leeg rijden' door samenwerking van transportondernemingen c.q. *samenlading* (analoog aan 'carpoolen') kan een substantiële bijdrage leveren (in de prognoses wordt uitgegaan van 14% minder vrachtautokilometers in 2010) aan de terugdringing van het aantal vrachtautokilometers, terwijl het economisch rendement stijgt.

Een bepaald aandeel 'leeg rijden' is natuurlijk niet te voorkomen, maar het beter benutten van vrachtwagencapaciteit is mogelijk door creatiever gebruik van telematica, betere verpakkingstechnieken, een betere samenwerking tussen vervoerders en verladers en het toestaan van grotere vrachtauto's. Ook dient er meer vrijheid te komen om retourladingen uit het buitenland mee terug te nemen; vanuit

protectionistische overwegingen worden transportbedrijven hierin momenteel nog sterk beperkt.

Trendbreuk

Als technische oplossingen niet voldoende zijn, intermodaal vervoer markttechnisch geen oplossing biedt voor het vervoer over korte afstand en efficiency-verbeteringen al zijn verwerkt in de prognoses, wat blijft er dan nog over om wat aan het dilemma tussen goederenvervoer en milieu te doen. Weinig, althans weinig zonder economische gevolgen. Alleen een ingrijpende trendbreuk brengt de milieudoelstellingen binnen handbereik. Een vinger-oefening naar de invulling van een nog milieuvriendelijker scenario leidde tot een raming van f 32 miljard aan benodigde investeringen in heel Nederland voor de komende 15 jaar! Het gaat daarbij deels om heel



Toenemend vrachtverkeer in Noord-Nederland, foto Frank Straatemeier



Het Noorden moet een voortrekkersrol spelen in het vervoer van zuivelproducten, foto Jan Heuff

verrassende plannen: zo wordt onder andere een goederenspoorlijn Leeuwarden - Den Helder en een opwaardering van het Noord-Willemskanaal voorgesteld. Verder valt de voorspelde groei in de werkgelegenheid in de transportsector grotendeels weg.

Een maximale stimulering van milieuvriendelijk vervoer en efficiency-verbeteringen leveren bij de huidige marktomstandigheden slechts een geringe bijdrage aan het indammen van de groei van het aantal vrachtautokilometers. Ook technische maatregelen lijken niet voldoende. De conclusie is duidelijk: het wordt tijd dat er een keuze wordt gemaakt tus-

sen het aanpassen van het ambitieniveau of op een zodanige wijze economisch ingrijpen dat de doelstellingen worden gehaald. Bij dat laatste moet vooral worden gedacht aan het op Europees niveau duurder maken van het wegvervoer. Daarnaast zal Noord-Nederland zich blijvend hard moeten maken voor meer in vesteringen in water- en railinfrastructuur voor intermodaal vervoer en in het bijzonder voor de kustvaart. Tot slot moet het Noorden een voortrekkersrol claimen op het gebied van efficiency in het transport van landbouw- en zuivelproducten. Iedere gulden die hieraan wordt uitgegeven bestaat voor 40 cent uit verwerkings- en transportkosten. **Nb**

Drs. A.B. Popken werkt bij de cluster Goederenvervoer van Rijkswaterstaat Noord-Nederland en schrijft dit verhaal op persoonlijke titel.

Literatuur

- Centraal Planbureau, Nederland in drievoud, 1992
- Hofstra Verkeersadviseurs, Goedarenwegvervoer in Noord-Nederland, 1993
- Hofstra Verkeersadviseurs, Prognose goederenstromen over de weg in Noord-Nederland, 1993
- NEA, Het Noorden Gecombineerd; interviews met vervoerders, 1991
- Stichting Werkgroep 2duizend, Goed op weg, 1993