

Summary (in Dutch)

Het vervoer van goederen, nationaal en internationaal is nauw gerelateerd tot de economische groei. Economische groei zorgt voor een stijgende vraag naar vervoer van goederen. Dit resulteerde in een toenemende transport van goederen en dus een toegenomen vervoersprestatie (in ton-kilometer) in de EU-15 lidstaten. Economische groei, dus de groei van het BBP was slechts een van de factoren voor vraag naar vrachtvervoer over de weg. Ook de invoering van Just-In-Time (JIT) productie, leidde tot een toename van het vrachtvervoer, als gevolg van kleinere en frequentere leveringen. De derde factor, de liberalisering van de EU rond de jaren 1990, dat leidde tot afschaffing van bilaterale vracht quota, minder papierwerk, geen verloren tijd bij de grenzen, en toenemende concurrentie van andere wegtransport bedrijven, resulteerde in een toename van het volume in het internationale wegvervoer in de EU . De vierde en laatste factor is de uitbreiding van de EU, met sinds 2007 27 leden, zorgde voor een verhoging van het volume van verscheepte goederen alsook de gemiddelde ritlengte. Sinds 1970 is het goederenvervoer over de weg steeds dominanter geworden ten koste van het spoorvervoer en de binnenvaart. Oorzaken waren: Een steeds groter deel van de goederen waren luxe goederen, die korte leveringstijden hadden. Het vervoer over de weg is nog steeds de snelste wijze van vervoer over land en kan op meer plaatsen komen waar geen spoor en waterwegen aanwezig zijn. Bovendien hebben beide spoorvervoer en binnenvaart niet de flexibiliteit en betrouwbaarheid die steeds meer gevraagd wordt

Naast bilaterale vrachtvervoer tussen de leden van de EU kan, dankzij de liberalisering, ook cabotage en derdelanden vervoer worden uitgevoerd op een tijdelijke basis. Toch vrezen een aantal lidstaten (hoewel derdelanden vervoer en cabotage maar een klein deel van het internationale vervoer uitmaken) de komst van transporteurs uit de nieuwe lage lonen lidstaten. En hebben de EU aangespoord om opnieuw hiervoor beperkingen in te voeren in 2008.

De wegtransport sector in de EU kan worden gekenmerkt als zeer heterogeen in grootte en structuur, ook per land. De sector wordt gedefinieerd door: eigen vervoerders, eigen rijders en de transportbedrijven, de laatste verschillen in grootte van 5 tot meer dan 3000 vrachtwagens. De transportbedrijven ontwikkelden zich in de loop der jaren in omvang en type. Groei in omvang door middel van fusies en overnames met concurrenten heeft geleid tot een toename van de schaalvoordelen. Veel van deze bedrijven begonnen logistieke diensten, anderen bleven in puur transport over de weg.

Tussen 1975 en 2000 zijn de kosten in de wegtransport sector 30 tot 50% gedaald, en daarmee ook de vervoersprijzen. Dit werd bereikt door hogere gemiddelde snelheden, verhoging van het maximale laadvermogen, en de verhoging van de beladingsgraad door betere planning. Sinds de jaren 1990

opnieuw zijn de kosten gestegen, die maar deels aan klanten werden doorberekend, wat leidde tot kleinere winsten en zelfs tot verliezen.

De voornaamste kosten in het wegvervoer, brandstof en arbeid zijn beide gestegen. Maar er bestaan nog steeds verschillen per land, wat resulteert in oneerlijke concurrentie binnen de EU.

Een andere trend is de invoering van rekeningrijden voor het financieren van infrastructuur en om de groei van transport kilometers over de weg te remmen, door prijzen af te stemmen op de emissienormen en het aantal assen van het voertuig. Het probleem van toenemende congestie kan daarnaast ook leiden tot stijgingen van de kosten van het wegvervoer.

EU-verordeningen zijn van invloed op de ontwikkeling van het wegvervoer door voortdurend verscherpte emissie eisen voor vrachtauto's. Ook regels in arbeidstijd en rijtijden voor chauffeurs leidt tot chauffeurs tekorten en stijgende kosten.

Om de kosten drukken zijn tal van efficiëntie verhoging doorgevoerd. Zo is, de benuttinggraad gegroeid en het aantal lege ritten gedaald, mede door gebruik van ICT. Een tegenwerkend effect heeft E-commerce, wat heeft geleid tot kleinere zendingen en de toenemende rit frequentie.

Toekomstige ontwikkelingen zoals aparte vrachtwagen banen, en ecocombi's (een vrachtwagen die een 33% hogere maximale capaciteit, dus minder vrachtauto's nodig zijn dus minder schadelijk voor het milieu) kunnen in de toekomst zorgen voor verlichting van de verkeersdrukke.

Conclusie

De internationale wegvervoer markt is een sterk concurrerende en zeer wisselende marktomstandigheden die nauwlettend economische ontwikkelingen volgt. De afgelopen drie decennia was er een sterke groei in de sector, maar zal in de nabije toekomst vermoedelijk afvlakken.

Een groeiende zorg is de toename van de kosten, brandstof, arbeid en meer recentelijk de kosten van de congestie en rekeningrijden zal gevolgen hebben voor de transportondernemingen. De winsten zijn laag, omdat de stijging van de kosten niet worden doorberekend aan de klant.

De lage winsten motiveerden transportbedrijven om te groeien. Ook is een stap in de logistieke diensten gedaan om de winst te verhogen. Kleine transporteurs die niet kunnen investeren in ICT toepassingen zijn hierdoor "gedoemd" om alleen te transporteren met kleine marges.

Vermoedelijk zal een groot deel van het wegvervoer verschuiven naar de nieuwe lage lonen lidstaten. Wanneer dat effect wordt echter teniet gedaan door stijgende lonen in die landen, zullen nieuwe ontwikkelingen er moeten komen om het wegvervoer winstgevend te krijgen. Waarschijnlijk zullen nieuwe netwerk lijnen ontstaan om extra rendement te verzorgen. Pendeldiensten tussen de

distributiecentra, misschien via Ecocombi's of zelfs door andere vervoersmodaliteiten. En daarnaast distributie van goederen meer en meer met kleinere voertuigen, onder invloed van toenemende E-commerce.