

Poste restante

Onlangs heeft de PTT aangekondigd per 1997 geen posttreinen meer te laten rijden. Vervoer per vrachtwagen is goedkoper. De Nederlandse Spoorwegen reageerden gelaten. Zij betreuren het verlies van de grote klant, maar hebben er vanuit bedrijfseconomisch oogpunt begrip voor.

De beslissing doet op het eerste gezicht merkwaardig aan. Treinen hebben een grotere capaciteit dan vrachtwagens. Dit is een voordeel bij vervoer van 'gebundelde' post tussen sorteercentra in alle hoeken van het land. Bovendien wordt de post 's avonds vervoerd. Posttreinen zitten reizigerstreinen dus niet in de weg, maar zorgen er juist voor dat de infrastructuur optimaal wordt benut. Verder bezit PTT post al expeditieknooppunten in de buurt van stations. Het opgeven van deze infrastructuur is een forse desinvestering. Hoe valt de beslissing van PTT post te verklaren? En wat valt eruit af te leiden over de perspectieven van NS-goederen?

De PTT wil het sorteren van de post in 1997 volledig automatiseren. De hiervoor benodigde investeringen worden beperkt door het aantal sorteercentra terug te brengen van twaalf tot zes. Per knooppunt worden dan meer brieven gesorteerd, waardoor de dure apparatuur beter wordt benut. De vervoersstromen nemen toe, terwijl de ligging van de nieuwe expeditieknooppunten zo wordt gekozen dat de onderlinge afstand kleiner wordt. Op deze kortere afstanden weegt het capaciteitsvoordeel van de trein niet op tegen het hoge kostenniveau van NS-cargo: voor de PTT is de trein per jaar *f* 11 miljoen duurder dan de vrachtauto. Bovendien wil PTT dat de nieuwe verdeelcentra goed bereikbaar zijn vanaf de weg, omdat het voor- en natransport per auto gaat. De huidige situering, bij NS-stations in het centrum van een stad, voldoet hier vaak niet aan. Nieuwbouw is gewenst. Aanleg van stukjes spoor naar deze nieuwe locaties is duur, terwijl de kosten niet gedeeld kunnen worden met het reizigersvervoer.

Intussen verliest NS één van haar grootste klanten, juist nu het goederenvervoer zelfstandig wordt. Het zal voor NS-cargo niet meevallen een groter marktaandeel te veroveren: wanneer de trein voor PTT te duur is, zal dat ook voor andere vervoerders gelden. Bovendien willen steeds meer bedrijven vervoer 'op tijd' en 'op maat'. De trein kan zich moeilijk aan deze ontwikkelingen aanpassen, alleen al vanwege de dure infrastructuur. Het wegvervoer is hier in het voordeel vanwege de kleinschaligheid en lagere vaste kosten.

Hoe kan NS toch met het wegvervoer concurreren? Een mogelijkheid is, dat zij zich toelegt op vervoersstromen waar de trein gemakkelijk een kostenvoordeel kan behalen: zware ladingen over de lange afstand, zoals chemische of staalproducten. Het verlies van binnenlands, minder omvangrijk vervoer, zoals post, moet dan voor lief worden genomen. Met deze strategie wordt echter de groeiemarkt van flexi-

bel vervoer bij voorbaat opgegeven, en dat houdt een groot risico in.

NS kan ook trachten wèl flexibel te zijn. Concurreren met de auto door ... auto's te vervoeren. Iedere nacht rijden vele vrachtwagens achter elkaar over de snelweg. Het 'inzamelen' van deze ladingen op een expeditieknooppunt, om ze vandaar per trein naar een knooppunt in het bestemmingsgebied te transporteren, spaart chauffeurs-uren en energie, terwijl de flexibiliteit in het voor- en natransport behouden blijft. Wel ontstaat er tijdverlies bij het overladen, en doordat vertrek en aankomst niet meer op elk gewenst ogenblik mogelijk is. Dit tijdverlies wordt minder naarmate meer goederen op deze wijze vervoerd worden: er komen dan meer vertrekmogelijkheden en bestemmingen. Een dergelijk netwerk van verbindingen kent schaaleffecten: naarmate het gebruik ervan toeneemt, wordt de kwaliteit beter.

Voor zo'n systeem zijn afstand, prijs en schaal-effecten de cruciale factoren. Omdat de voordelen van het systeem per kilometer toenemen en de nadelen niet, is de trein pas boven een zekere kritische afstand rendabel. Hoe groot deze afstand is hangt af van de relatieve prijzen van auto en trein. Bij de huidige prijsverhouding is de kritische afstand groot. De spoorwegen kunnen dus weinig verschillende verbindingen en vertrekmogelijkheden bieden, al helemaal niet binnen Nederland. Als gevolg hiervan is de aantrekkelijkheid en daarmee de omvang van het zogenaamde 'gecombineerd vervoer' zeer gering, zeker in vergelijking met het wegvervoer.

Hierbij is het belangrijk te beseffen dat de gevolgen voor het milieu niet in de huidige prijzen tot uitdrukking komen. De trein vervuult minder dan het wegvervoer. Wanneer deze externe kosten in de prijs worden doorberekend, zal de prijsverhouding ten gunste van de trein veranderen. De kritische afstand waarbij treinvervoer concurrerend wordt daalt, en door een toenemende vraag kan de kwaliteit van het netwerk van treinverbindingen toenemen. Op deze manier komt de, voor het milieubeleid noodzakelijke, verschuiving van auto naar trein binnen bereik.

De rationele stap van PTT post maakt duidelijk dat deze verschuiving bij de huidige prijsverhouding niet zal worden gerealiseerd. De beslissing maakt ook duidelijk dat de beschikbare informatie er op wijst dat de prijsverhouding tussen auto en trein in de komende 20 jaar (de levensduur van de nieuwe sorteercentra) niet wezenlijk zal veranderen. Kennelijk verwacht de PTT niet dat een zelfstandige NS-cargo veel efficiënter gaat werken, en al helemaal niet dat er ernst gemaakt wordt met het verhogen van de autokosten. Door deze impliciete verwachting, en niet door het directe vervoersverlies, is de beslissing van PTT post alarmerend voor het perspectief van het goederenvervoer per trein, en voor het milieu.

E.S. Pelle