

NOTITIE 24

Samenvatting: Zicht op duurzame en rechtvaardige mobiliteit van goederen.

EEN DISCUSSIONOTITIE

APRIL 2026

Auteurs: Filip, Hans Jeekel

Contact en website

info@labverantwoordemobiliteit.nl

www.labverantwoordemobiliteit.nl



Samenvatting

De transport- en logistieksector is economisch machtig en politiek behendig. Ze vertegenwoordigt honderdduizenden banen, een groot deel van de export én onze logistieke ‘mainport-identiteit’. De sector kan rekenen op een sterke lobby, mede door voormalige politici die de weg naar besluitvorming goed weten. Maar waar koerst die lobby op? Naast economische voordelen is er ook sprake van klimaatschade en sociale en mondiale onrechtvaardigheid. Het kan ook anders, blijkt uit een nieuwe studie van het Laboratorium Verantwoorde Mobiliteit. Dit onderzoek is vertaald in een discussienotitie over duurzame en rechtvaardige mobiliteit van goederen in drie snelheden.

De wereld van mobiliteit van goederen mag niet langer het domein zijn van de machtsketen van inkopers, logistieke hubs, brokers, verwerkers en producenten, die allemaal draaien op lage marges en hoge volumes, stellen de onderzoekers, en van beperkt kijkende logistieke wetenschappers. Gewapend met kennis, juist ook van de barrières, kan gewerkt worden aan verandering in de mobiliteit van goederen richting zicht op duurzaamheid en rechtvaardigheid!

De notitie schetst drie routes naar duurzame en rechtvaardige mobiliteit van goederen: A: de incrementele route, B: de route van beprijzen en C: de radicaal fundamentele route.

Deze notitie bekijkt de mobiliteit van goederen breed: hoe werken de huidige arrangementen, hoe kan dat beter, duurzamer en rechtvaardiger? Het accent ligt op de (nog te) geringe mate van duurzaamheid en rechtvaardigheid in nagenoeg alle arrangementen van de mobiliteit van goederen. Die arrangementen betreffen van groot naar klein: supply chains, maritiem vervoer, Nederland als distributieland en de cruciale rol van de beladingsgraad.

Hoewel mobiliteit van goederen de “bloedsomloop van het kapitalisme” vormt en daadwerkelijke duurzaamheid en rechtvaardigheid realiseren een zaak van de langere adem is, zien de onderzoekers zeker mogelijkheden. In ieder geval pogen zij met deze notitie het - schaarse- debat over de mobiliteit van goederen op een hoger en fundamenteeler niveau te krijgen.

Inhoud

De notitie start met de stand van zaken van vier mobiliteitsthema’s. Deze zijn van groot naar klein: Supply chains, Maritiem transport, Nederland Distributieland en de Lage beladingsgraad. Dit deel sluit af met de rol van kennis en wetenschap.

De Nederlandse logistieke wetenschap is internationaal toonaangevend. Zij excelleert in modellering, netwerkontwerp, corridorontwikkeling en multimodale optimalisatie. Vanuit een ingenieursmatige traditie heeft zij bijgedragen aan de uitzonderlijke efficiëntie van Nederland als distributieland. Die kracht is onmiskenbaar — en tegelijk precies het probleem. Wat opvalt, is dat het grootste deel van het onderzoek zich richt op verbetering binnen het bestaande arrangement. De vraag of dit arrangement — met zijn enorme volumes, lage beladingsgraad, externe kosten en ruimtelijke claims — maatschappelijk wenselijk is, blijft meestal buiten beeld. Niet omdat die vraag onbelangrijk zou zijn, maar omdat zij als ‘niet-logistiek’ wordt beschouwd. De discipline is ook sterk verweven met beleid en praktijk. Veel onderzoekers opereren op het snijvlak van wetenschap, advies en

sectorbelang. Dat levert beleidsrelevantie op, maar dempt normatieve scherpste. Kritiek op het systeem als geheel voelt al snel als kritiek op de eigen bestaansgrond.

Zo ontstaat een kennisveld dat technisch volwassen is, maar normatief wat onvolgroeid. Dat is begrijpelijk, maar niet langer houdbaar. In een tijd van klimaatcrisis, ruimtedruk en sociale spanning volstaat het niet meer om het bestaande systeem slimmer te maken. De vraag naar het waarom, waartoe en voor wie van goederenmobiliteit, dringt zich onontkoombaar op. De uitdaging voor de Nederlandse logistieke wetenschap is daarmee helder: niet minder precisie, maar meer zelfreflectie; niet minder beleidssamenwerking, maar meer intellectuele onafhankelijkheid en bovenal: de moed om het arrangement zelf — en niet alleen zijn economische prestaties — tot object van analyse te maken.

De drie routes richting verandering

Er worden drie routes geïntroduceerd richting verandering naar meer duurzaamheid en grotere rechtvaardigheid. Ook wordt verkend wat de impact van deze routes is op de vier thema's: Supply chains, Maritiem transport, Nederland Distributieland en de Lage beladingsgraad.

Route A; de incrementele route

Deze route morrelt niet aan de kern van de huidige arrangementen, maar probeert de ernstigste en meest nadelige effecten te verzachten en te verminderen. Het is momenteel de favoriete route van de overheden in de Westerse wereld. Tezeldertijd zullen de maatregelen uit deze route geen grote veranderingen richting duurzaamheid en rechtvaardigheid realiseren.

Route B; de route van beprijzen

Er zijn globaal twee methoden in het beprijzen. De eerste is de prijs gelijkstellen aan (een schatting van) externe kosten. Dit is het *internaliseren van externe kosten*. De tweede methode is *beprijzen met verduurzaming als doel*. Voor beide methoden geldt dat ze impact hebben op meerdere aspecten die de totale milieu-impact van een product of dienst beïnvloeden (trias energetica):

- De vraag (volume) = gedrag
- Een verschuiving in de consumptie naar duurzamere alternatieven (structuur) = gedrag en techniek
- De duurzaamheid van het product (efficiency) = techniek

Route C; de fundamentele route

Willen we echt de mobiliteit van goederen binnen grenzen van duurzaamheid en rechtvaardigheid brengen dan moeten we beseffen dat de aarde uiteindelijk al het gesleep met goederen op nog veel grotere schaal niet aan zal kunnen. Het groei imperatief zal vervangen moeten worden door het

paradigma van voldoende voor iedereen. We zullen moeten koersen op een 'decide and supply'-kader waarin eerst normatieve doelstellingen worden vastgesteld, zoals klimaatdoelstellingen of overwegingen op het gebied van levenskwaliteit, en vervolgens transportarrangementen worden ontworpen die in overeenstemming zijn met die doelen. Toegepast op logistiek zou zo'n aanpak de focus verschuiven van het accommoderen van steeds groeiende vrachtvolumes naar het evalueren welke goederenstromen sociaal wenselijk zijn. De toepassing van dit kader zou deze vorm van mobiliteit ook terugbrengen naar de politieke sfeer, waardoor het onderwerp wordt van democratische en collectieve vorming en controle.

De toekomst van logistiek onderzoek

Als logistiek onderzoek en wetenschap hun maatschappelijke relevantie willen behouden, moeten ze verder gaan dan hun traditionele focus op efficiëntieoptimalisatie. In plaats van alleen de snelheid en kosteneffectiviteit waarmee goederen worden geleverd te verbeteren, zouden wetenschappers kritisch de bredere economische structuren moeten onderzoeken die de moderne logistiek in het algemeen en wereldwijd supply chain management in het bijzonder, ondersteunen. Een meer reflexieve logistieke wetenschap zou niet alleen methoden ontwikkelen om goederen efficiënter te vervoeren, maar ook onderzoeken wanneer, waarom en voor wie zulke bewegingen wenselijk zijn, en op welke politiek legitieme manier dergelijke vragen beantwoord kunnen worden. Dit vraagt ook om het expliciet bevragen van aannames die tot nu toe als vanzelfsprekend golden: volumegroei als succesindicator, doorvoer als nationale deugd, en efficiëntie als moreel neutrale categorie. Een volwassen logistieke wetenschap zou niet alleen moeten laten zien hoe goederen slimmer kunnen bewegen, maar ook wanneer, waarom en tegen welke prijs dat wenselijk is. Zij moet niet alleen adviseren binnen bestaande beleidskaders, maar ook zichtbaar maken waar die kaders tekortschieten.

De barrières die geslecht moeten worden

Om aan te geven welke barrières geslecht moeten worden is gekeken naar de barrières binnen de vier thema's. De belangrijkste barrières per thema zijn:

Barriers voor de supply chains

De supply chains zitten in de kern van het kapitalisme. Fundamentele wijzigingen vragen erg veel kracht. Overheden hebben angst voor de consumenten die met hogere prijzen geconfronteerd kunnen worden als de prijs van duurzaamheid en rechtvaardigheid in de producten wordt berekend. Maar de echte tegenhouder is uiteindelijk de machtsketen van inkopers, logistieke hubs, brokers, verwerkers en producenten, die allemaal draaien op lage marges en hoge volumes.

Barrières voor het maritiem transport

De overstap naar nieuwe brandstoffen vereist een complete herinrichting van zowel de schepen als de infrastructuur. Een zeeschip heeft een levensduur van gemiddeld 35 jaar. Daarmee duurt een transitie decennia, tenzij oude schepen vroegtijdig uit de vaart worden genomen. \

Barrières voor Nederland Distributieland

In een liberale markteconomie liggen de schaal en de routekeuze van goederenvervoer bij de marktpartijen. De overheid richt zich traditioneel op het stellen van de randvoorwaarden (infrastructuur, milieu) en niet op het bepalen welke goederenstromen wel of niet wenselijk zijn op basis van hun toegevoegde waarde. Een dergelijke ideologie legt onmiddellijk een barrière voor veel nuttige regelgeving.

Barrières voor de beladingsgraad

De officiële lijn, al decennialang, is dat logistieke efficiëntie een private aangelegenheid is. De overheid zorgt voor infrastructuur, veiligheid en basisregels; de markt zorgt voor optimalisatie. Dat klinkt rationeel, maar het miskent dat de markt alleen binnen haar eigen prikkelstructuur optimaliseert — en die prikkels zijn nu eenmaal gericht op kostenminimalisatie per bedrijf, niet op maatschappelijke efficiëntie.

Conclusie

Vanuit het perspectief van transitie richting duurzaamheid en rechtvaardigheid valt het meest te verwachten van de fundamentele route. Een economie die streeft naar “voldoende” en niet langer naar ‘maximaal’ haalt veel stress uit de huidige arrangementen. Het maakt de supply chains korter en zo beleid mogelijk op regionale schaal. Niet alles hoeft dan meer mondiaal geregeld te worden. Reële prijzen vaststellen en laten betalen (route B) biedt ook impulsen voor een mobiliteit van goederen die blijft binnen grenzen en kaders van duurzaamheid en rechtvaardigheid. Belangrijk is hierbij dat de consument overtuigd raakt dat voor hen goedkope producten veel kosten en leed met zich brengen elders. Met reële prijzen zullen zowel Nederland Distributieland als lage beladingsgraden minder effectief en minder winstgevend worden. Tot slot lijkt het van belang om snel alle initiatieven op het gebied van met name Europese regelgeving uit de incrementele route in te voeren (route A). Hoewel de fundamentele verandering noodzakelijk is, zijn alle aanpassingen uit route A nuttig, zolang die maar niet worden gebruikt om de realisatie van de beide andere routes op afstand te houden.

Bij deze notitie hoort ook een achtergronddocument waarin dieper wordt ingegaan op een aantal vragen.