

Verantwoord transport

TEKST HANS HOOFT

De transportsector verkeert in zwaar weer. Het imago van de branche is slecht, de concurrentie was al moordend maar wordt nóg erger als gevolg van de economische crisis. En dan wordt er ook nog van de moderne transporteur verwacht dat hij maatschappelijk verantwoord onderneemt. Onbegonnen werk, of een mooie uitdaging?

Zonder transport staat alles stil. Deze slogan gebruikt de transportsector om aan te geven dat er weliswaar enkele minder positieve aspecten aan de branche kleven, maar dat het vervoer van goederen over de weg feitelijk onmisbaar is. Begin november dreigde een woordvoerder van de brancheorganisatie VERN echter met het omgekeerde: ze wilden alles stil zetten en zo dus ook het transport onmogelijk maken.

Corset

Die onvrede en de dreiging met actie is best te verklaren: het wordt de transportondernemer steeds moeilijker gemaakt, winst te halen uit zijn bedrijf. Wet- en regelgeving snoert die ondernemer in een steeds strakker wordend corset, de prijzen van brandstof en oliën schieten omhoog, investeren in milieuvriendelijker vrachtwagens is peperduur. Door de economische crisis is het aanbod van goederen die vervoerd moeten worden ook gekrompen, en met name de kleinere transportondernemer merkt dat heel goed – en daar zijn er toch nog zo'n 10.000 van in ons landje.

Communicatie

Om nog enigszins het hoofd boven water te kunnen houden, nemen de ondernemers hun toevlucht tot het inhuren van goedkopere arbeidskrachten. Dat komt dan vaak neer op chauffeurs uit Oost-Europa. Daarmee kunnen ondernemers wel overleven, maar dit heeft grote consequenties op meerdere gebieden. Neder-

landse chauffeurs worden ontslagen omdat ze te duur zijn (voor hen geldt de Hollandse cao). Die Polen, Roemenen, Bulgaren en andere Oost-Europeanen spreken onze taal niet, communicatie tussen werkgever en werknemer, maar ook tussen chauffeur en klant is dus moeilijk, zo niet onmogelijk.

'Vermoeidheid zorgt voor fouten en onoplettenheid, met ongelukken als mogelijk gevolg'

Omdat de Oost-Europese chauffeur gewoonlijk wordt ingezet op internationale ritten, maakt die veel meer rij-uren dan volgens onze wetten is toegestaan. Dat leidt tot zeer gevaarlijke situaties op de wegen – en niet alleen onze, maar door heel Europa. Vermoeidheid zorgt voor fouten en onoplettenheid, met ongelukken als mogelijk gevolg. En stel je maar eens voor wat de gevolgen zijn als een tankauto vol met een gevaarlijke chemische stof op een file inrijdt. Daar wil je even niet aan denken. Vooropgesteld trouwens dat de chauffeur überhaupt de ladingbrieven heeft kunnen lezen, en weet wat hij vervoert. Want die buitenlandse chauffeurs zijn over het algemeen geen talenwonders.

En daarmee is een ander punt aangevoerd: opleiding. In Nederland moet je

allerlei diploma's en speciale certificaten halen om bijvoorbeeld op een tankauto te mogen rijden. In de Oost-Europese landen nemen ze het niet zo nauw met al die voorschriften. Dat maakt het dus extra wrang voor de gediplomeerde, maar relatief dure Nederlandse chauffeur die noodgedwongen – want ontslagen 'wegens reorganisatie' – thuis naar de muur met de ingelijste diploma's zit te staren.

Keten

Terug naar de ondernemer: die krijgt steeds vaker van zijn klanten de vraag of hij wel maatschappelijk verantwoord onderneemt, want die klant wil in zijn communicatie naar zijn klanten kunnen roepen dat hij zijn gehele keten duurzaam heeft ingericht – en dus ook zijn externe vervoer zodanig heeft geregeld. Dat stelt de gemiddelde transportondernemer voor grote problemen. Want MVO is meer dan milieuvriendelijk, veel meer.

Die milieuvriendelijkheid kan de ondernemer wel hebben afgedekt door al zijn vrachtwagens aan de Euro-5 norm te laten voldoen en zijn verpakkingsmaterialen en pallets te laten recyclen. Daarnaast kan hij nog heel veel andere zaken goed regelen, zoals de afvoer van afgewerkte olie.

Maar dan. Die 'M' van MVO wordt vaak geïnterpreteerd als Milieu, maar hij staat voor Maatschappelijk, en dat houdt wel wat meer in. Bijvoorbeeld de zorg voor het personeel door middel van een goed, mensvriendelijk beleid: geen uitbuiting, je houden aan de cao-voorwaarden, enzovoort. Maar ook zorg voor de gemeenschap, zowel in de directe nabijheid als meer verwijderd van de locatie van het bedrijf. Voorbeelden hiervan zijn sponsoring van de plaatselijke sportclub of ondersteuning van een gemeenschapsgebouw (Kulturhus), maar ook van een project in een ontwikkelingsland (SOS



Kinderdorp, om maar wat te noemen) of een stichting die zich inzet voor bijvoorbeeld het opvangen van uitheemse dieren (Stichting AAP). Het is aan de ondernemer, te bepalen waar hij zijn geld aan uitgeeft. Inmiddels is het wel zo in Nederland, dat je er als ondernemer vrijwel niet meer onderuit kunt om één of ander goed doel te steunen, op wat voor manier dan ook. Of je daar nu zoveel goodwill mee kweekt, kun je je afvragen.

Penitentie

En daarmee is de term gevallen waar het feitelijk om draait: goodwill kweken. Een soort boetedoening, penitentie. OK, ik als transportondernemer veroorzaak enige vervuiling door de dieseldampen die mijn trucks uitstoten, maar kijk eens wat ik er voor terugdoe voor de gemeenschap! Op

zich een heel goede zaak dat die ondernemer zich betrokken toont bij zijn gemeenschap, maar het motief klopt dan niet. Er wordt namelijk van uit gegaan dat die transportondernemer bij voorbaat al wat goed te maken heeft. Dat hij door wet- en regelgeving en de gevolgen van de economische crisis wel gedwongen wordt tot het nemen van minder MVO-verantwoorde maatregelen om maar te kunnen overleven, verdwijnt naar de achtergrond. En dat is niet eerlijk.

Wij Nederlanders zijn een handelsvolk, dat blijkt uit onze geschiedenis. We zijn rijk geworden met de handel en dankzij onze strategische ligging vormen onze zee- en luchthavens belangrijks hubs voor het transport van een grote diversiteit aan goederen naar de verschillende

markten. Het transport en de distributie van die goederen vindt nog steeds grotendeels plaats via auto- en waterwegen. Die vormen van transport hebben we in de loop der jaren steeds efficiënter gemaakt, we zijn echte specialisten geworden. Het beroepsgoederenvervoer is een heel belangrijke pijler van onze economie, en daar mogen we best trots op zijn. Maar dat houdt ook in dat we er best wat zorgvuldiger mee om mogen gaan en de transportondernemers wat meer mogen koesteren. Want als hun het leven onmogelijk wordt gemaakt door voorschriften en eisen, kon het wel eens snel bergaf gaan met de gehele branche. En dat heeft zware consequenties voor onze maatschappij. Ofwel: dat is niet maatschappelijk verantwoord. ■