

BRUSSEL - Transportbeleid te versnipperd om vrachtvervoer van de weg te weren



Het regionale binnenvaartbeleid en het federale spoorwegbeleid in ons land zijn onvoldoende op elkaar afgestemd voor een efficiënt intermodaal vervoer, waarbij zoveel mogelijk gebruik wordt gemaakt van alternatieven als spoorweg- en binnenwaterverkeer. Dat blijkt uit de doctoraatsstudie van onderzoeker Ethem Pekin van de Vrije Universiteit Brussel onder begeleiding van zijn promotor prof. dr. Cathy Macharis. De versnippering van het beleid werkt de concurrentie tussen de alternatieve transportmodi onderling zelfs in de hand.

Intermodaal transport is een combinatie van twee of meerdere transportwijzen waarbij het grootste deel van het traject via het spoor of over het water afgelegd wordt. Omdat het wegtransport zo beperkt mogelijk blijft, wordt intermodaal transport door heel wat politici en overheden gepromoot als economisch en ecologisch gunstiger alternatief voor het dichtslibbende wegtransport.

Het marktaandeel van intermodaal transport is in grote mate afhankelijk van beleidsmaatregelen zoals het voorzien van de nodige infrastructuur, onderzoeksinitiatieven, subsidies en fiscaliteit. Op Europees vlak tekent de Europese Commissie de krijtlijnen uit voor een gestructureerd intermodaal goederenvervoer. Maar de lidstaten bepalen zelf hoe ze hun eigen transportbeleid inkleuren. In België is het transportbeleid sterk versnipperd tussen verschillende beleidsniveaus en regio's.

Econoom Ethem Pekin van de Vrije Universiteit Brussel ging na welk stimulerend effect het beleid kan hebben op de groei van het intermodaal transport. Hij gebruikte hiervoor het LAMBIT-model (voluit Locatie analyse Model voor Belgische Intermodale Terminals), een instrument dat enkele jaren geleden werd ontworpen om besluitvormers uit de publieke en de private sector te helpen bij het bepalen van optimale locaties voor intermodale terminals in België. Met behulp van het LAMBIT-model vergeleek Pekin drie transportwijzen: unimodaal wegtransport, spoortransport en binnenwatertransport, en analyseerde hij de impact van enkele beleidsscenario's.

Het onderzoek heeft duidelijk aangetoond dat het regionale binnenvaartbeleid en het federale spoorwegbeleid in ons land beter op elkaar moeten worden afgestemd om tot een vlot intermodaal transport te komen. Door de versnippering van het beleid dreigt de situatie op verschillende vlakken scheef te trekken. Zo verschillen de subsidies voor de binnenvaart bijvoorbeeld per gewest, en liggen ze bovendien ook lager dan de subsidies voor het spoorverkeer, wat een contraproductieve concurrentiesituatie creëert tussen de twee alternatieve transportmodi. Een ander voorbeeld is het probleem dat ieder gewest over eigen terminals wil beschikken. Wanneer deze te dicht bij elkaar komen te liggen, ontstaat er opnieuw een concurrentiestrijd.

Om het transport zoveel mogelijk van de wegen te houden, moeten de verschillende beleidsniveaus niet alleen beter op elkaar afgestemd worden, maar is het bovendien ook aan te raden om de externe kosten van de transportmodi te internaliseren. Dat betekent dat de kosten die een bepaalde transportwijze met zich meebrengt voor de maatschappij, zoals filevorming, emissies, vervuiling en verkeersonveiligheid, op de vervoerder moeten verhaald worden. Met andere woorden: de vervuiler betaalt. Volgens de onderzoeker zou een dergelijke maatregel de voordelen van transport via spoor en over het water ten opzichte van het wegtransport aanzienlijk vergroten.

Ethem Pekin zal zijn doctoraat verdedigen op 23 april om 16u in lokaal E0.11, gebouw E op de campus Oefenplein, Pleinlaan 2 in 1050 Brussel

Meer informatie:

Ethem Pekin (Engelstalig): 02-629 20 87 of 0484-51 65 46

ethem.pekin@vub.ac.be

Prof. dr. Cathy Macharis: 02-629 22 86 of 0479-39 55 49

cathy.macharis@vub.ac.be

Website: www.vub.ac.be

15 apr 2010