

Auteur: Sven Maerivoet  
Laatste wijziging: 9 mei 2008

## **Standpunten TML “Vandaag over parkeerproblematieken nav. vrachtwagens langs snelwegen”**

- **Binnenvaart:**

- De infrastructuur is nog niet toereikend: er zijn niet genoeg laad- en loskaaien voorhanden.
- Flexibiliteit: de sluizen opereren op vaste uren en zijn gesloten in de weekends (just-in-time (JIT) is belangrijk maar niet altijd mogelijk).

- **Vrachtwagens:**

- Meer parkings voor de vrachtwagens (er is duidelijk een vraag naar):
  - Je kan meer parkeerterreinen beschikbaar stellen (eventueel met complete nutsvoorzieningen), mits huur/betaling.
  - Vraag is wie gaat dit betalen: de overheid, de eindgebruikers, of via een publiek/private samenwerking?
  - Laat deze sector dit zelf betalen.
  - Vermits het een vrije markt is, zullen deze dat doorrekenen aan hun klanten.
  - Op korte termijn kan dit een investering van de overheid of private uitbaters zijn, op lange termijn betaalt deze zich terug.
- Het tekort aan parkings situeert zich op twee vlakken:
  - Enerzijds meer parkings verspreid in het wegenlandschap (fijnmazigheid); je moet immers overal kunnen geraken als leverancier.
  - Anderzijds meer parkeerplaatsen per beschikbare parkeerterrein.
- Het aantal kilometers gereden met lege vrachtwagens:
  - 60% tot 70% is begrensd door het volume.
  - 30% tot 40% door het gewicht.
  - Er zijn zeer veel lege ritten, wat verbeterd kan worden door een betere logistieke samenwerking.
- Het voordeel van wegverkeer is te groot versus de kostenverlaging bij het bouwen van spoorweginfrastructuur.
- Vrachtwagens zijn veel betrouwbaarder dan spoorverkeer (cfr. DHL).
- Enkele opmerkingen wat betreft de supertrucks:
  - Een voordeel is dat je minder vrachtwagens nodig hebt, wat ook de veiligheid een stuk ten goede komt.
  - Een nadeel is dat de infrastructuur (voornamelijk bruggen) eronder lijdt.
  - De Europese Commissie is nu aan het uitzoeken of ze dit type vrachtwagens zal toestaan (bv. 25m, 60 ton).

- Spoorverkeer:

- IJzeren Rijn
  - De vervoersprognoses geven geen indicatie van modale shift.
  - Er treedt wel een verandering van routekeuze op.
- Het spoorverkeer voor goederen is enkel interessant op lange afstand (groter dan 300 à 400 kilometer).
- Er is een natuurlijk monopolie: de infrastructuur kan je niet privatiseren (de vaste kosten liggen te hoog).
- Het spoorverkeer is nog niet efficiënt genoeg georganiseerd. Bv., Interbrew doet alles via de weg en hebben hun spoorlijn niet meer in gebruik.
- Bottlenecks aan de grensovergangen (veranderen van locomotief, machinist, ...): men werkt hier wel aan.

- Andere opmerkingen:

- Je hebt alle vervoersmodi nodig:
- Zelfs bij een verdubbeling van spoor- en binnenvaartverkeer, zal het vrachtverkeer op de weg maar een paar procenten minder worden. Met of zonder modal shift, zal vrachtverkeer op de weg evengoed in sterke mate toenemen in de toekomst.
- Hoedanook: voor- en natransport blijft belangrijk en noodzakelijk, en dat is vaak uitsluitend wegverkeer.
- 85% van de goederen wordt vervoerd over een afstand van minder dan 150 kilometer.
- Lessen uit de Duitse Maut:
  - Deze tolheffing had eerder invloed op de laadfactoren en niet zozeer op het aantal vrachtwagens.
  - Men kan dus stellen dat het invoeren van een tol ervoor zorgt dat het transportsysteem efficiënter gebruikt wordt (vermits de kosten toenamen).
  - Als je meer parkeerplaatsen gaat voorzien, dan zou je weer meer vrachtwagens gaan stimuleren.
  - Modal shift was geen effect. Om dit te bereiken, dienen bedrijven te investeren om uit te zoeken hoe hun transport nu effectief goedkoper kan gebeuren.
- Het is belangrijk te voldoen aan de toekomstige transportvraag.

*Extract uit TREMOVE databanken:*

#### **totaal vrachttransport**

	<b>2005</b>	<b>2010</b>	<b>2015</b>	<b>2020</b>	<b>2025</b>	<b>2030</b>
	100%	108%	118%	127%	135%	140%

#### **modal share**

	<b>2005</b>	<b>2010</b>	<b>2015</b>	<b>2020</b>	<b>2025</b>	<b>2030</b>
<b>weg</b>	72%	72%	73%	74%	74%	75%
<b>spoor</b>	16%	15%	15%	14%	13%	13%
<b>iww</b>	12%	12%	12%	12%	12%	12%

#### **per modi**

	<b>2005</b>	<b>2010</b>	<b>2015</b>	<b>2020</b>	<b>2025</b>	<b>2030</b>
<b>weg</b>	100%	108%	119%	130%	139%	145%
<b>spoor</b>	100%	103%	107%	110%	113%	115%
<b>iww</b>	100%	115%	124%	135%	143%	148%