

# Into Intermodaal

AUTEURS Katrien Plasschaert, Elien Van De Vijver, Anneleen De Vos

FOTOGRAFIE Flickr, Laihiu

**Als gevolg van de groeiende interesse in intermodaal vervoer, worden veel studies verricht naar de haalbaarheid en efficiëntie ervan. In deze thema-editie van AGORA worden enkele mogelijkheden onderzocht. Hoe ziet de toekomst van intermodaal vervoer in Vlaanderen en Nederland er uit?**

Het ontstaan van intermodaal vervoer kan teruggebracht worden naar de achttiende eeuw waarin een eerste type container werd gebruikt in de scheepvaart om kolen te vervoeren en deze makkelijker over te laden op paard en kar. De metalen container werd in gebruik genomen in de negentiende eeuw, maar een eerste echte containerrevolutie vond plaats in het begin van de jaren vijftig, toen RoRo-schepen (roll-on-roll-off) in gebruik genomen werden om zowel personen als goederen te vervoeren. Een tweede containerrevolutie kwam in de jaren zestig overgewaaid uit Amerika onder de vorm van intensief trans-Atlantisch containertransport. Om het overladen van containers tussen verschillende transportmodi te vereenvoudigen, werden er ISO normen ontwikkeld waarin onder andere afmetingen werden vastgelegd. Sinds de jaren negentig is er een hernieuwde interesse voor intermodaal goederentransport door onder andere het ontstaan van de Europese interne markt in 1993 en de groeiende aandacht voor de impact van transport op het milieu.

De laatste decennia steeg het goederen- en personenvervoer in Europa aanzienlijk. In 2008 werd 72,9% van het goederenvervoer in België via de weg getransporteerd, 14,3% via binnenwater en 12,8% via het spoor (Tabel 1). In 1998 bedroegen deze aantallen respectievelijk 77,4%, 10,9% en 11,6%. Een duidelijke verschuiving (modal shift) van de weg naar alternatieve vervoerswijzen is dus op te merken. In het personenvervoer is deze trend niet zo duidelijk. In Nederland werd in 2008 nog 86,5% van alle persoonkilometers afgelegd via de weg, wat zelfs een lichte stijging is ten opzichte van 1998 (86%). Het aandeel van het treinverkeer steeg in diezelfde periode licht van 9,4% naar 9,7%. Bijgevolg ondervinden de Belgische en Nederlandse wegen steeds meer congestie, is er een grotere uitstoot van broeikasgassen en nemen levertijden en ongevallen toe. Beleidsmakers, verladers (de vraagkant – personen of bedrijven die iets wensen te vervoeren) en vervoerders (zij die instaan voor het transport zelf) zoeken daarom naar oplossingen. Het stimuleren van multimodaal, intermodaal of gecombineerd vervoer kan hierbij een belangrijke denkpiste zijn. Er bestaat echter vaak begripsverwarring tussen intermodaal transport en andere termen. Daarom geven we eerst en vooral een kort overzicht van de belangrijkste termen en gaan we daarna over tot het beschrijven van een aantal belangrijke beleidsaspecten van intermodaal vervoer.

## What's in a name?

	goederen	2000	2009	personen	2000	2008
België	spoor	11,6%	12,8%	trein	6,6%	7,2%
	weg	77,4%	72,9%	auto	83,4%	78,4%
	water	10,9%	14,3%	OV	10,5%	14,4%
Nederland	spoor	3,7%	4,9%	trein	9,4%	9,7%
	weg	63,4%	63,4%	auto	86%	86,5%
	water	32,9%	31,7%	OV	4,6%	3,8%

Aandeel transportmodi in België en Nederland



Bron: Flickr, Laihiu

Multimodaal vervoer wordt doorgaans gedefinieerd als “vervoer met meerdere modaliteiten (modi) waarbij niet noodzakelijk van een en dezelfde laadeenheid [bijvoorbeeld een container] gebruik gemaakt wordt”. Een voorbeeld hiervan is het uitladen van een container die toegekomen is in de haven en het verdelen van de inhoud over meerdere vrachtwagens. Ook bij personenvervoer kunnen we spreken van multimodaal vervoer als een bepaalde persoon van meerdere modaliteiten gebruik maakt om zich te verplaatsen. Zo pendelen vele werknemers naar het werk met de trein en gebruiken ze hierbij als voortransport de auto en als natransport het openbaar vervoer (OV). Intermodaal vervoer wordt vaak op verschillende manieren gedefinieerd. De definitie die we hanteren in dit themanummer is: “het vervoer van ge-unitiseerde vracht via meer dan één vervoersmodaliteit, waarbij de goederen zelf tijdens de overslag niet worden behandeld”. Het verschil met multimodaal vervoer is dat er slechts van één laadeenheid gebruik gemaakt wordt. Intermodaal transport is dus een specifieke soort van multimodaal transport. Een container komt bijvoorbeeld toe in de haven van Rotterdam, wordt er op een binnenschip geplaatst richting Nijmegen en daar komt de container op een vrachtwagen terecht die de container naar de uiteindelijke klant brengt. Tot slot wordt ook de term gecombineerd vervoer vaak gebruikt. Gecombineerd vervoer is een variant van intermodaal vervoer. In de definitie ervan wordt de nadruk gelegd op het feit dat “het grootste deel van het traject wordt afgelegd per spoor, kust- of binnenvaart en het aanvullend voor- of natransport over de weg zo kort mogelijk is”.

### Ondersteunend beleid

Steun vanuit een lokale of Europese overheid is essentieel in het stimuleren van intermodaal of multimodaal transport. Intermodaal vervoer staat dan ook hoog op de Europese agenda. Zo werd in het Witboek van de Europese Commissie uit 2001 gewezen op een verwachte niet-duurzame stijging van 50% van het goederentransport tussen 1998 en 2010 en de negatieve gevolgen hiervan op onder

andere de weginfrastructuur. In het Witboek werden daarom zestig specifieke maatregelen ontwikkeld die onder meer een verbetering van de spoorwegen en een hogere kwaliteit van wegtransport beogen en aansporen tot het maken van promotie voor transport via waterwegen en de zee. Hierbij is een modale verschuiving van transport via weg naar transport via spoor en waterwegen erg belangrijk. Dit laatste actiepunt wordt specifiek binnen het Europese Marco Poloprogramma verder uitgewerkt. De belangrijkste doelstelling van het Marco Poloprogramma is een duidelijke afname van de congestie op de wegen en een toename in het transport via waterwegen, spoor en kustvaart. Daarnaast wordt ook veel aandacht besteed aan het verbeteren van de milieuprestaties van het vervoerssysteem.

## **Steun vanuit een lokale of Europese overheid is essentieel**

In België wordt intermodaal vervoer gesteund in het beleid op verschillende niveaus. Eerst en vooral streeft de federale overheid onder meer naar de liberalisering van de binnenvaart en bied deze subsidies van € 20/container en € 0,4/km voor containervervoer via het spoor. De Vlaamse overheid tracht intermodaal vervoer te verhogen via het Kaaimuurprogramma (steun bij de aanleg van een kaaimuur) en de verlaging van vaarrechten voor de binnenvaart. Daarnaast zijn er ook nog een aantal projecten zoals VMOS in 2001 en PROMOS in 2002 waarin een aantal bedrijven werden doorgelicht op vlak van transport en werd nagegaan of goederentransport via spoor of binnenvaart mogelijk was.

Het beleid met betrekking tot intermodaal vervoer kent in Nederland een langere geschiedenis. Terwijl de aanpak vóór 2000 top-down gestructureerd was, is het huidige beleid eerder bottom-up georgani-

seerd. Voorbeelden van maatregelen zijn de Tijdelijke Bijdrageregeling voor SpoorwegAansluitingen (ter bevordering van het ontsluiten van bedrijven op het spoor) en de Subsidieregeling Openbare Inland Terminals (met als doel de toename in aantal terminalvoorzieningen).

### Verschillende invalshoeken

In deze thema-editie van AGORA gaan we met de verschillende auteurs na hoe we het modale aandeel van alternatieve vervoerswijzen, of met andere woorden intermodaal vervoer, kunnen stimuleren. Zowel het goederenvervoer als het personenvervoer worden hierbij besproken. In het eerste artikel verkent Casper Stelling de voorwaarden waardoor een reis met het openbaar vervoer (OV) sneller, goedkoper of makkelijker kan verlopen dan een autoreis op een bepaald traject. De auteur verkent de condities waaronder dit gebeurt vanuit een ruimtelijk perspectief en neemt de Park-and-Ride zones (P+R) onder de loep. Hiermee bewijst hij dat de rol van de auto in de multimodale verplaatsing nog lang niet is uitgespeeld.

In het artikel van Cathy Macharis maken we een sprongetje naar het goederenvervoer. Zij presenteert met haar team een instrument om de beleidsvorming rond intermodaal vervoer te ondersteunen op het Belgische niveau. De invloed van maatregelen zoals het oprichten van een nieuwe intermodale terminal of het invoeren van subsidies op de beoogde modal shift wordt onderzocht. In de bijdrage van Tom van Lier wordt hetzelfde pad bewandeld. Aan de hand van het LAMBIT-model berekent hij de impact van olieprijsstijging op het potentiële marktgebied van intermodale terminals in België aan de hand van drie toekomstscenario's. Bovendien vergelijkt hij dit met de effecten van internalisatie van externe kosten op datzelfde marktgebied. Tot slot onderzoekt hij welke van deze twee maatregelen de grootste invloed zal hebben.

Liesbeth van Alphen gooit het over een iets andere boeg, zij richt zich in de eerste plaats niet tot beleidsmakers zoals Cathy Macharis en Tom van Lier, maar wel tot het Midden- en Kleinbedrijf (MKB) in Nederland, vergelijkbaar met de Kleine en Middelgrote Onderneming (KMO) in Vlaanderen. De auteurs stellen twee instrumenten voor om bedrijven enerzijds hun keuze voor een bepaalde modaliteit af te wegen tegenover co-modale alternatieven en om anderzijds meer ondersteuning te krijgen bij het vinden van dat gepaste alternatief. Beide instrumenten betekenen echter niet alleen een toegevoegde waarde voor de private sector, maar ook voor de publieke sector, zoals duidelijk wordt uit het artikel.

Martijn van den Driest onderzoekt aan de hand van een intermodaal vervoerkeuzemodel wat de invloed kan zijn van het aanrekenen van CO<sub>2</sub>-uitstoot in het wegvervoer. Uit zijn studie blijkt dat het aanrekenen van CO<sub>2</sub>-uitstoot een gunstige invloed heeft op het aandeel van het intermodale transport, maar dat niet alle intermodale terminals in eenzelfde mate zullen 'profiteren' van deze CO<sub>2</sub>-prijs.

Deze thema-editie draait niet alleen om intermodaal goederenvervoer, er zijn er ook enkele mogelijkheden om multimodaal personenvervoer te stimuleren. Het artikel van Neeske Abrahamse en Frans Blanker beschrijft een specifieke casestudie van een bedrijventerrein in Lelystad waarin ze nagaan of een uitgebreidere OV-ontsluiting het bedrijventerrein en de werknemers ten goed komt. Dit blijkt echter niet zo

gemakkelijk. In veel gebieden zijn wel degelijk goede kansen aanwezig voor een verbeterde bereikbaarheid van verschillende plaatsen via alternatieve transportmodaliteiten, zoals in de Randstad. Bij concrete ontwikkelingen botst men echter vaak op verschillende visies en meningen van de betrokken partijen. Merten Nefs toont aan hoe SprintStad kan helpen om dergelijke barrières te overwinnen. Aan de hand van deze serious game worden bestuurders, planners en vervoerders op een speelse manier rond de tafel gebracht om nieuwe ontwikkelingen te testen en te onderzoeken.

### Into Intermodaal

Uit dit thema blijkt dat intermodaal vervoer heel wat verschillende facetten heeft: personen- versus goederenvervoer, een blik vanuit de publieke versus private sector, enz.; en een hot topic is in het onderzoeksveld en de actualiteit. Zo kwamen er vorige maand berichten rond wrevel in de havens van Antwerpen en Le Havre over lange wachttijden in intermodale terminals.

**Katrien Plasschaert ([katrien.plasschaert@ugent.be](mailto:katrien.plasschaert@ugent.be)) is werkzaam als onderzoeksassistent bij de onderzoeksgroep Sociale en Economische Geografie (Universiteit Gent). Elien Van De Vijver ([elien.vandevijver@ugent.be](mailto:elien.vandevijver@ugent.be)) en Anneleen De Vos ([anneleen.devos@ugent.be](mailto:anneleen.devos@ugent.be)) zijn als doctoraatstudent verbonden aan de onderzoeksgroep Sociale en Economische Geografie (Universiteit Gent).**

### Literatuurselectie

Blauwens, G. en F. Witlox (2002) Multimodaal Vervoer. Zoektocht naar synergie tussen de modi? Antwerpen-Apeldoorn: Garant.

Van Mierlo, J. en C. Macharis (2005) Goederen- en Personenvervoer.

Vooruitzichten en breekpunten. Antwerpen-Apeldoorn: Garant.

Lowe, D. (2005) Intermodal Freight Transport. Oxford: Elsevier.