

Interview met Dirck Sterckx (Europarlementslid)

Het nieuwe Witboek: Is de Commissie realistischer geworden?

UPTR: De Europese Commissie heeft haar politiek met betrekking tot het transport bijgestuurd: welke zijn de grote lijnen van deze hervorming?

D. Sterckx: Ik weet niet of we kunnen zeggen dat de Commissie haar politiek bijstuurt. Zij heeft namelijk de doelstellingen van het vervoersbeleid niet veranderd. We streven nog altijd naar een concurrentiële, veilige en beveiligde en milieuvriendelijke mobiliteit, die in overeenstemming is met de Lissabon-doelstellingen inzake groei en werkgelegenheid.

De herziening of aanpassing betreft voornamelijk de beleidsinstrumenten om die doelstellingen te bereiken. Die aanpassing was nodig om rekening te houden met de nieuwe context. Namelijk de uitbreiding van de Unie, veranderingen in de vervoerssector zelf, terrorisme, Kyoto-engagementen, globalisering, stijgende olieprijs,...

Volgens mij zijn er wel enkele nieuwe elementen die in het oog springen in deze "mid term review" van het Witboek. In de eerste plaats legt de Commissie het debat over de heffingen op tafel. Zij legt ook de nadruk op de logistiek en doet voorstellen om het vervoer minder afhankelijk te maken van olie. Ze wil ook de discussie over het stedelijk vervoer op de Europese agenda zetten.

UPTR: "De externe kosten" van het wegvervoer zullen binnenkort het voorwerp uitmaken van een Europees mathematisch model. In afwachting hiervan, heeft Commissaris Barrot toegelicht, niet de intentie te hebben om nieuwe taken op te leggen aan het wegvervoer. Dient men dit te interpreteren als een sterk signaal?

D. Sterckx: Het debat over het in rekening brengen van de externe kosten is al lang aan de gang. Het duikt elke keer op in onze debatten of bij de behandeling van Europese wetgeving. Bij de bespreking van de nieuwe Richtlijn over het Eurovignette

was dit ook één van de moeilijkste discussiepunten, een punt dat nog altijd niet is opgelost.

Ik denk dat externe kosten niet automatisch en niet alleen mogen opgelegd worden aan het wegvervoer. Alle vervoersmodi veroorzaken externe kosten. Het wegvervoer isoleren in deze discussie heeft geen enkele zin.

Toch mogen we het debat over "infrastructuurheffingen" (infrastructure charging) niet uit de weg gaan. We stellen vast dat na meer dan 10 jaar, nog maar enkele van de prioritaire transeuropese vervoersprojecten uit de "lijst van Essen" gerealiseerd zijn. Er zijn gigantische bedragen nodig om een aantal "missing links" in te vullen, verbindingen die de Europese economie ten goede zouden komen. Die middelen zijn er nu niet of onvoldoende. Dus moeten we nadenken over nieuwe financieringsbronnen.

Ik kan moeilijk de woorden van Commissaris Barrot gaan interpreteren. Misschien vindt hij ook dat heffingen niet automatisch en uitsluitend op het wegvervoer mogen vallen. Een systeem van heffingen kan alleen dan onze economie ondersteunen als het rechtvaardig de lasten verdeelt en steunt op betrouwbare cijfers. Het Europees Parlement heeft gevraagd dat de Commissie voor alle vervoersmodi met betrouwbare cijfers een voorstel op tafel legt. Nu al een oordeel vellen in het voor- of nadeel van één modus is voorbarig.

UPTR: Het Duitse voorbeeld met de Maut heeft duidelijk aangetoond dat een zwaardere belasting van het wegvervoer, het vervoer via het spoor of de waterwegen niet bevordert. Welke conclusies trekt u uit deze vaststelling?

D. Sterckx: Ik ben ervan overtuigd dat de "markt" voor een groot deel bepaalt welke vervoersmodus een bedrijf gebruikt voor zijn transport. De prijs is een belangrijk element, maar

zeker niet het enige. Ik ben er ook van overtuigd dat het niet verkeerd is de "modal shift" aan te moedigen. Maar, ik ben er helemaal niet van overtuigd dat je mensen met een heffing alleen aanzet om op een economisch verantwoorde manier hun logistiek gedrag aan te passen. We zullen pas een modal shift van weg naar spoor of van weg naar water zien, als elk van die modi beoordeeld wordt op basis van efficiëntie, prijs en kwaliteit van de dienstverlening.

De Duitse Maut heeft tot nog toe geen grote verschuivingen teweeg gebracht - althans volgens de cijfers die ik ken - in het gebruik van de modi. Er is blijkbaar wel een verschuiving naar kleinere vrachtwagens die onder de maut-grens vallen en er blijkt ook dat transporteurs de autowegen proberen te vermijden.

Indien na een langere toepassingsperiode blijkt dat de Maut geen gevolgen heeft voor de modal shift, dan zou ook blijken dat een financiële maatregel alleen niet aangewezen is. Een voorbeeld dat we in dat verband ook goed moeten volgen is het Zwitserse, waar men de modal shift probeert te bereiken met nog veel strengere heffingen op het wegvervoer.

In elk geval vind ik dat men ook moet nagaan in hoe ver een zwaardere belasting op het vervoer onze economische vitaliteit aantast. Zeker in België dat een logistiek centrum is.

UPTR: 1 % groei van het Europees BBP leidt tot een toename van 1 à 2 % van de transportbehoefte. Aan dit tempo zullen de Europese snelwegen weldra verzadigd zijn. Welke oplossingen beveelt u aan?

D. Sterckx: Het is zeer lovenswaardig vanwege de Europese Commissie dat ze het verband tussen economische groei en toename van het transport probeert te doorbreken. In een aantal regio's van de Unie is er geen ruimte om die band onbepaald te laten bestaan. Dat zou onze welvaart in België bijvoorbeeld geen goed

doen. We zien trouwens dat logistieke bedrijven nu al multimodaal denken. Ik denk niet dat er een eenvoudige oplossing is voor dit probleem. Maar ik ben er wel van overtuigd dat bedrijven die in het verzadigde centrum van Europa het best hun logistiek onder controle houden, ook de meest succesvolle bedrijven zullen zijn. Ik denk dat we de prioritaire TEN projecten moeten uitvoeren, dat we de mogelijkheden van kustvaart en binnenvaart beter kunnen gebruiken en dat we vervoerssectoren (zoals het spoor) die nu nog niet geliberaliseerd zijn zo snel mogelijk moeten open stellen voor de wetten van de markt. Voor België pleit ik ervoor dat zo snel mogelijk de lijst van missing links en knelpunten op het wegennet worden aangepakt. Uitstel op dat punt kan zware gevolgen hebben voor onze logistieke sector in het algemeen.

UPTR: Het vervoer via het spoor is slechts complementair aan het wegvervoer. Europa en de lidstaten geven nochtans de voorkeur (dit is het minste wat men kan zeggen ...) aan investeringen in het spoor boven investeringen in het wegvervoer. Waarom?

D. Sterckx: Omdat de spoorinfrastructuur op een aantal belangrijke assen niet voldoet aan de eisen. Het gaat dan vooral over verbindingen in de Alpen en de Pyreneeën en over hoge snelheidslijnen. Voor het vrachtvervoer is de eerste groep projecten van groot belang. Geen enkel Alpenland wil grote wegentunnels aanleggen, alle aandacht gaat naar spoortunnels. De hoge snelheidslijnen lijken mij vooral van belang voor vervoer van personen. Het grote probleem vind ik dat de rendabiliteit van grote spoorverbindingen tot nog toe relatief klein was. Maar als de spoorwegmaatschappijen in open concurrentie gaan met de weg en het water op een gelijk speelveld, dan denk ik dat elk van die modi zijn eigen voordelen kan gebruiken en dat we een betere samenwerking tussen de modi zullen krijgen. We zien in Vlaanderen bijvoorbeeld nu al een betere samenwerking tussen binnenvaart en wegvervoer dan een tiental jaar geleden. Dat was zeker niet in het nadeel van de weg.



Dirck Sterckx: Infrastructuur is belangrijk, maar dienstverlening, kwaliteit, flexibiliteit zijn minstens even belangrijk.

UPTR: Bepaalde mensen (Onder andere het parlementslid Ari Vatanen) zijn de mening toegedaan dat het Europees geld dat bestemd is voor projecten met betrekking tot vervoer via het spoor, weggesmeten geld is. Wat denkt u hierover?

D. Sterckx: Ik denk dat het geld voor spoorinfrastructuur weggesmeten geld is indien de spoorwegmaatschappijen er niet in slagen hun klanten beter te bedienen. Er is nog heel veel werk om tot een betere organisatie van de Europese spoorwegmarkt te komen. Liberalisering van het Europese spoor is dringend nodig. De taken van regulator, infrastructuurbeheerder en dienstverlener moeten gesplitst worden en we moeten meer inzicht krijgen in de subsidies die naar het spoor gaan. Spoorwegondernemingen moeten moderne bedrijven zijn die in een open Europese markt commerciële antwoorden geven op de vragen van hun klanten. Als ze dat niet kunnen zullen de investeringen in spoorinfrastructuur inderdaad voor een groot deel nutteloos zijn.

Het wettelijke kader voor het verwezenlijken van een goed functionerende Europese spoorwegmarkt is al ver gevorderd. We werken nu aan een derde spoorwegpakket dat het spoor verder liberaliseert. Ik wou dat er daarvoor meer politieke steun

bestond in België.

Maar ik stel toch vast dat ook onze spoorwegmarkt verandert. Ik las deze week nog dat het Limburgse transport- en logistiek bedrijf Essers naast de reeds bestaande verbinding met Italië nu ook treinen zal laten rijden naar Roemenië.

UPTR: Voor anderen blijft het spoor een valabel alternatief voor zover de dienstverlening en de efficiëntie zouden verbeterd worden. Dit zou kunnen bewerkstelligd worden door een versnelde liberalisering. Wat is uw mening hierover?

D. Sterckx: Zie mijn antwoord op de vorige vraag. Ik denk dat dit in elk geval zo is. En laten we niet vergeten dat voor het vrachtvervoer de Europese spoormarkt volledig open gaat op 1 januari van 2007.

Stel je voor dat we een prachtig netwerk van autowegen hebben over heel Europa, dat er geen missing links meer zijn, maar dat het wegvervoer niet geliberaliseerd zou zijn: geen cabotage, de grenzen niet afgeschaft, tijdrovende douanecontroles, weinig investeringen in informatica of gps... Wat zou dan het resultaat zijn?

Infrastructuur is belangrijk, maar dienstverlening, kwaliteit, flexibiliteit zijn minstens even belangrijk.