



Vlaams
Parlement

stuk **1241** (2010-2011) – Nr. 1
ingediend op 17 augustus 2011 (2010-2011)

Gedachtewisseling

over het Witboek

‘Stappenplan voor een interne Europese vervoersruimte
– werken aan een concurrerend en zuinig vervoerssysteem
(witboek Vervoer 2050)

van de Europese Commissie

en over het standpunt van de Vlaamse Regering daarover

Verslag

namens de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken
uitgebracht door de heren Jan Roegiers en Dirk Peeters

Samenstelling van de commissie:

Voorzitter: de heer Jan Peumans.

Vaste leden:

mevrouw Karin Brouwers, de heer Dirk de Kort, mevrouw Griet Smaers, de heer Marc Van de Vijver;
de heren Pieter Huybrechts, Jan Penris, mevrouw Marleen Van den Eynde;
de heren Marino Keulen, Sas van Rouveroi;
de heren Steve D'Hulster, Jan Roegiers;
mevrouw Lies Jans, de heer Jan Peumans;
de heer Peter Reekmans;
de heer Dirk Peeters.

Plaatsvervangers:

de heren Ludwig Caluwé, Carl Decaluwe, Ward Kennes, Johan Sauwens;
mevrouw Agnes Bruyninckx-Vandenhoudt, de heer Johan Deckmyn, mevrouw Katleen Martens;
de heer Jean-Jacques De Gucht, mevrouw Annick De Ridder;
mevrouw Michèle Hostekint, de heer Bart Martens;
de heer Bart De Wever, mevrouw Tine Eerlingen;
de heer Lode Vereeck;
de heer Luckas Van Der Taelen.

INHOUD

I.	Toelichting door de heer Sandro Santamato, head of unit van het Directoraat-Generaal voor Mobiliteit en Transport van de Europese Commissie.....	4
1.	Uitdagingen.....	4
1.1.	Competitiviteit in een geglobaliseerde economie.....	4
1.2.	Uitstoot van broeikasgassen	4
1.3.	Stijgende brandstofprijzen en aanhoudende olieafhankelijkheid.....	4
1.4.	Toenemende congestie	5
1.5.	Conclusie	5
2.	Een visie	5
3.	Tien doelstellingen.....	6
4.	De vier ‘I’s’ en veertig acties.....	7
II.	Het standpunt van de Vlaamse Regering door mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken	8
1.	Situering.....	8
2.	Standpunt van de Vlaamse Regering	8
2.1.	Wat betreft de visie.....	8
2.2.	Wat betreft de strategie	9
III.	Bespreking	10
1.	Vragen en opmerkingen van de leden.....	10
2.	Antwoorden van de heer Sandro Santamato	12
3.	Antwoorden van minister Hilde Crevits	14
4.	Aanvullende vragenronde	14
	Gebruikte afkortingen	16
	Bijlagen	
	Bijlage 1: Presentatie van de heer Sandro Santamato	17
	Bijlage 2: De Vlaamse standpuntbepaling over het witboek Transport.....	27

De Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken hield op 9 juni 2011 een gedachtewisseling over het Witboek ‘Stappenplan voor een interne Europese vervoersruimte – werken aan een concurrerend en zuinig vervoerssysteem’ (witboek Vervoer 2050) van de Europese Commissie¹. Het document werd toegelicht door de heer Sandro Santamato, head of unit van het Directoraat-Generaal voor Mobiliteit en Transport van de Europese Commissie. Mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, ontvouwde het standpunt van de Vlaamse Regering ten opzichte van het witboek.

Als bijlage aan dit verslag zijn opgenomen: de presentatie waarmee de heer Santamato zijn betoog illustreerde, en de Vlaamse standpuntbepaling over het witboek Transport, zoals aangenomen door de Vlaamse Regering op 27 mei 2011.

I. TOELICHTING DOOR DE HEER SANDRO SANTAMATO, HEAD OF UNIT VAN HET DIRECTORAAT-GENERAAL VOOR MOBILITEIT EN TRANSPORT VAN DE EUROPESE COMMISSIE

De heer *Sandro Santamato* noemt het witboek Vervoer 2050 een strategisch document dat om de tien jaar wordt opgesteld. Het tekent een langetermijnvisie uit voor transport en ook de strategie en het beleid voor de volgende tien jaar. In eerste instantie worden in het document de toekomstige uitdagingen voor transport handeld. Daarop gebaseerd is een visie uitgewerkt voor het vervoerssysteem tegen 2050. Eén specifiek doel wordt gesteld: de vermindering met 60% van de uitstoot. Tien indicatieve doelstellingen moeten daarbij leiden tot een duurzaam transport. Hoe die doelstellingen moeten worden nagestreefd, wordt geconcretiseerd in ‘I’-items en veertig acties die de Commissie gevoerd wil zien in de vooropgestelde periode.

1. Uitdagingen

1.1. Competitiviteit in een geglobaliseerde economie

Een eerste uitdaging behelst het concurrentiële niveau in de wereldeconomie. De economie van de EU is een open economie en die heeft nood aan een efficiënte transportsector. Die staat voor tien miljoen jobs in Europa en ongeveer vijf percent van het bbp. Binnen de Europese lidstaten bewegen zich bovendien bedrijven-marktleiders en die leidende positie wil men koste wat het kost behouden.

1.2. Uitstoot van broeikasgassen

De klimaatverandering en de uitstoot van broeikasgassen baren Europa zorgen omdat de transportsector verantwoordelijk is voor maar liefst een vierde van alle emissies. Tegen 2050 wil Europa een vermindering van die uitstoot bewerkstelligen met 80 tot 95 percent. Volgens berekeningen zou de kost om dat te doen voor de transportsector hoger oplopen dan voor andere sectoren. De transportsector zelf zou eraan moeten bijdragen. Het zou mogelijk moeten zijn om op een efficiënte manier tot een vermindering te komen van 60 percent van de emissies.

1.3. Stijgende brandstofprijzen en aanhoudende olieafhankelijkheid

Het verminderen van uitstoot impliceert meteen ook een vermindering van het gebruik van fossiele brandstoffen. Vanuit het oogpunt van de beschikbaarheid is dat ook belangrijk, stelt de spreker; Transport is voor 96 % afhankelijk van olie, die in de toekomst steeds schaarser zal worden. De cijfers die de heer Santamato aanhaalt met een grafiek, geven de voorspelde hoeveelheid productie aan in de heden al producerende olievelden (zie bijlage, p. nnn). Ze zijn donkerblauw gekleurd en er is een sterke daling merkbaar. De licht gekleurde zones zijn de productieszones die nog moeten worden ontwikkeld of nog moe-

¹ < [http://ec.europa.eu/transport/strategies/doc/2011_white_paper/white_paper_com\(2011\)_144_en.pdf](http://ec.europa.eu/transport/strategies/doc/2011_white_paper/white_paper_com(2011)_144_en.pdf) >

ten worden ontdekt. Er ligt een bijzonder grote uitdaging in het omgaan met olieconsumptie, besluit de heer Santamato.

Er rijden ongeveer 750 miljoen wagens wereldwijd. Dat zou nog toenemen tot 2,2 miljard tegen 2050, vooral in sterke groei landen zoals India en China. De prijs voor de grondstof zal dan ook alleen maar sterk toenemen.

1.4. Toenemende congestie

Ook de capaciteit van het transportnetwerk is een knelpunt. Er is meer en meer verzadiging en congestie binnen de steden en bepaalde regio's. De perifere regio's, die in rood aangegeven zijn in de presentatie van de spreker (bijlage 1, p. 21), zullen met een steeds stijgende kostprijs van transport geconfronteerd worden.

1.5. Conclusie

Alle uitdagingen op een rijtje gezet, is het voor de sector zelf onontbeerlijk een beter gebruik te maken van de diverse grondstoffen en bronnen: energie, ruimte, infrastructuur.

Behalve een vermindering van het energieverbruik moet men ook streven naar schonere energie en naar een zo optimaal mogelijk gebruik van de infrastructuur. IT moet een hulpmiddel zijn voor een goed beheer van het transport.

2. Een visie

De visie die in het witboek wordt uitgetekend, presenteert de spreker in een tabel met zes vakken waarin geanalyseerd wordt hoe transport op lange, middellange en korte afstanden kan worden georganiseerd (zie bijlage 1, p. 22). De onderverdeling is enigszins artificieel, geeft de spreker toe, omdat transport als systeem goed moet kunnen functioneren in een samenspel van alle actoren. Transport behelst ook het gebruik van dezelfde infrastructuur door vrachtvervoer en personenvervoer. Langeafstandsreizen van passagiers gebeuren vooral met de luchtvaart. Er zijn minder alternatieven. Het belangrijkste is te zorgen voor voldoende capaciteit, een grotere efficiëntie bij vliegtuigen, een beter beheer van het luchtverkeer en te streven naar meer schone brandstof.

Voor vrachtvervoer over lange afstand gaat het vooral om maritiem transport, een wereldwijde sector. Men probeert om normen op dat niveau vast te leggen voor maritiem transport zonder het concurrentievermogen uit het oog te verliezen. Een goede verbinding tussen havens en hinterland is daarbij essentieel.

Voor het transport over middellange afstand zijn er diverse opties van transportwijze: weg, spoorvervoer, luchtverkeer, maar ook qua technologie zelf. Volgens de Commissie is het cruciaal om multimodaliteit te ontwikkelen. Dat betekent dat men de optimale combinatie moet vinden van diverse transportwijzen voor een bepaalde reisweg. Zoveel mogelijk consolideren is daarbij de boodschap, stelt de heer Santamato: zo veel mogelijk mensen of vracht samen vervoeren.

Voor vrachtvervoer is een verbetering nodig van de logistieke aspecten, van wegen, faciliteiten voor overschakeling op andere transportvormen. Bij vervoer van passagiers is het zaak van zo veel mogelijk alternatieven voor de auto te stimuleren. Het moet eenvoudiger worden om multimodale reizen te boeken, zowel qua informatie als het boeken van tickets en de rechten van passagiers.

Ook de efficiëntie van de weg te verbeteren en te streven naar minder ongevallen en slachtoffers vormen een belangrijk onderdeel van het witboek.

Het stedelijk transport biedt nog heel wat ruimte voor aanpassingen en veranderingen, stelt de spreker. Het gaat om kleinere afstanden en dan zijn er veel meer mogelijkheden. Nieuwe technologieën kunnen worden ingezet, zoals de elektrische wagen en hybride wagens. Die laatste zijn vooral voor korte afstanden beter. In steden is de bevolkingsdichtheid veel groter en kan men beter het openbaar vervoer benutten. De opties zijn legio als het gaat om wat men zacht transport zou kunnen noemen.

Ook inzake logistiek kan nog heel wat verbeteren aan beleving in de steden zelf. Consolidatiecentra voor vrachtvervoer kunnen mooie resultaten voorleggen, oppert de heer Santamato. Het zijn centra waar de goederen samenkomen en die dan zorgen voor de verdeling binnen de steden met kleinere transportmodaliteiten, zoals kleinere vrachtwagens of ook elektrisch aangedreven vervoer. Dat maakt het mogelijk te differentiëren. De ruime marge voor verbetering beslaat niet alleen de werking zelf en de planning, maar tevens het gebruik van nieuwe technologieën.

3. Tien doelstellingen

Algemeen heeft men geprobeerd alles te vertalen in tien doelstellingen, die niet bindend zullen zijn, maar een indicatie moeten geven van wat men wil bereiken om tot een duurzaam transportsysteem te komen.

Een eerste doelstelling behelst een halvering in de stad van transportmodi met klassieke brandstoffen tegen 2030 en uiteindelijk een verbod tegen 2050. Dat er reeds heel wat nieuwe technologieën in gebruik zijn genomen, maakt dat de doelstelling niet eens zo onmogelijk is. Het is in elke geval essentieel om minder afhankelijk te worden van de klassieke brandstoffen.

Voor wat logistiek transport wil men erop toezien dat de fleets zoveel als mogelijk op andere middelen werken. Daarin ligt ook het grootste potentieel voor de introductie van nieuwe technologieën. Het gebruik van duurzame brandstoffen in luchtvaart en maritieme sector ligt moeilijker, stelt de spreker, omdat er weinig alternatieven zijn. De technologie zelf moet eerst geperfectioneerd en verbeterd worden en er zal een tweede en zelfs derde generatie biobrandstoffen nodig zijn om dat te verwezenlijken, veronderstelt de heer Santamato.

Voor vrachtvervoer over middellange afstanden voorziet men in een grote groei bij het goederenvervoer, tot bijna 80 % tegen 2050. Dat lijkt de Europese Commissie niet houdbaar. Het legt een te grote druk op de infrastructuur, ook van de wegen. Het betekent ook een stijging van de uitstoot en druk op de chauffeurs zelf. De helft van de groei moet omgeschakeld worden naar andere transportmodi zoals over water of spoor (30% van het vrachtvervoer over meer dan 300 km).

Het is belangrijk te zorgen voor een grotere duurzaamheid van transport zowel als voor een efficiëntere infrastructuur over de weg. Het spoor is over langere afstanden veel competitiever, maar dat betekent niet dat er voor kortere afstanden geen inspanningen moeten worden geleverd. Ook voor die trajecten wil men streven naar minder wegvervoer voor goederentransport.

Voor personenvervoer moet het streven zich vooral richten op minder wagengebruik. Alternatieven zijn het spoor en bussen. Er zullen volgens de spreker inspanningen nodig zijn om de capaciteit van de spoorwegen te verhogen, vooral de hst, die een goed alternatief biedt voor luchtvaart op middellange afstand. Dat zou ook een besparing opleveren inzake emissies.

De aanpak van het trans-Europees netwerk, het TEN-T, wil de Commissie herzien. Het is de bedoeling om naar een echt Europees netwerk te evolueren in plaats van een handvol

projecten die eigenlijk niet bij elkaar passen. De ruggengraat van het systeem wordt nader onderzocht en de aanpak zou steunen op multimodale corridors die door verschillende landen lopen en waarover het vervoer efficiënt kan gebeuren zonder problemen met onder meer grenzen en technische normen.

Een andere cruciale doelstelling is het spoorverkeer zoveel mogelijk te verbinden met binnenvaart, havens en passagiersverkeer.

De laatste doelstellingen spitsen zich in eerste instantie toe op een beter gebruik van informatietechnologie, van het beheer van verkeer. Er bestaan verschillende systemen van verkeersbeheer voor verschillende soorten transport. Ze moeten verder ontwikkeld en toegepast worden, maar de informatie dient ook samengebracht te worden en moet uitwisselbaar zijn. Ze moeten multimodaal vervoer faciliteren.

Ook het aantal ongevallen op de weg en de slachtoffers zijn opgenomen in de doelstelling. Ondanks de grote vooruitgang in de laatste tien jaar, wil de Commissie het aantal van bijna 40.000 doden per jaar gereduceerd zien tot het absoluut best mogelijke resultaat, namelijk geen enkele dode op de weg. Al is dat bijzonder moeilijk, toch meent de heer Santamano dat ambitieuze doelstellingen ter zake essentieel zijn. Tegen 2050 moet er volgens hem een technologie beschikbaar zijn voor communicatie tussen de verschillende partners en infrastructuren en voor preventie van ongevallen. Vooralsnog moet het risico-element bij wegvervoer in de mate van het mogelijke beperkt worden.

Uiteindelijk is ook het belang van betere prijszetting en belastingheffing niet vergeten. De overheidsbudgetten staan onder druk en de vergrijzing van de bevolking heeft een weerslag op de pensioenen. Het vinden van voldoende financiële middelen voor infrastructuur, zal niet eenvoudig blijken, stelt de spreker. De sector zal zichzelf in grotere mate moeten financieren. Het lijkt daarom aangewezen om het principe van de gebruiker betaalt te hanteren en ook dat van de vervuiler betaalt toe te passen. De betalingen van gebruikers zouden gelinkt worden aan de tijdstippen van gebruik, tijdens spitsuren of niet, aan het type van wagen, veroorzaakte lawaaihinder enzovoort. Factoren en middelen moeten gecombineerd signalen uitzenden die naar beter gedrag leiden.

4. De vier 'I's' en veertig acties

Binnen de strategie die wordt vooropgesteld om de doelstellingen te bereiken, worden veertig acties voorgesteld. De acties betreffen alle vier thema's die beginnen met een letter 'I': interne markt, innovatie, infrastructuur en internationaal. Zo zijn er maatregelen inzake de eenheidsmarkt. Vooral bij de spoorwegen wil men de barrières tussen de verschillende systemen van landen wegwerken. Het is belangrijk dat de kwaliteit van de dienstverlening van de spoorwegen verbeterd wordt.

Inzake innovatie loopt er heel wat research bij auto- en spoorwegindustrie. Het moeilijke daar is de toepassing. Onderzoek en innovatie samenbrengen is cruciaal. Er is infrastructuur nodig voor het opladen van elektrische wagens en er moet aangepaste wetgeving zijn voor het gebruik van privégegevens voor de managementsystemen. Het gaat om alle factoren die het onderzoek voor toepassing vatbaar moeten maken.

Met betrekking tot de infrastructuur is de herziening van het TEN-T-netwerk bezig. Het internationale aspect van transport op zich vergt tot slot ook een voortdurende dialoog met andere landen over de hele wereld.

De heer Santamato toont ten slotte een dia die leert dat er al een witboek was in 2001, met als hoofdthema de modal shift. In 2006 is het thema verfijnd tot co-modaliteit. Het ging vooral om de verbetering van de doeltreffendheid en het belang daarvan. Het Witboek Vervoer dat voorligt, moet een stap verder veronderstellen, om tot een volledige integratie

te komen tussen transportwijzen, infrastructuur, ticketing, informatiediensten en het verkeersbeheer.

II. HET STANDPUNT VAN DE VLAAMSE REGERING DOOR MEVROUW HILDE CREVITS, VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

1. Situering

Minister *Hilde Crevits* laat weten dat het witboek op de Europese Transportraad van 16 juni 2011 uitvoerig besproken wordt. Het Hongaarse voorzitterschap plant een debat aan de hand van vragen. Het raadsvoorzitterschap wil naar aanleiding van eerdere besprekingen en aangeleverde schriftelijke bijdragen een ontwerp-papier opstellen. Dat toont het belang van het witboek aan, stelt de minister. Het document heeft voor al de Europese en ook regionale overheden een belangrijke signaalfunctie. Op basis van het richtinggevend document zal de Europese commissie allicht ook regelgevende initiatieven nemen die een impact kunnen hebben op het Vlaamse beleid en de lokale besturen.

Er is een link met een aantal ViA-doorbraken, met name de hoofdstukken ‘Slimme draaischijf van Europa’ en ‘Groen stedengewest’, die logistiek en milieuvriendelijk vervoer als actieterrein kennen². Innovatie, onderzoek en ontwikkeling spelen op beide terreinen een cruciale rol.

Het witboek heeft tevens een aanzienlijke impact op het in behandeling zijnde Mobiliteitsplan Vlaanderen. Het belang van het witboek is bovendien vervoersmodus- en beleidsdomeinoverschrijdend. De Vlaamse Regering heeft derhalve een eigen standpunt ingenomen ten aanzien van de white paper. Binnen het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken en samen met het Departement Leefmilieu, Natuur en Energie, Ruimtelijke Ordening en Onroerend Erfgoed is over de gepaste reactie nagedacht. Op 27 mei 2011 nam de Vlaamse Regering een standpunt in dat aan iedereen is bezorgd³. Ook de federale staatssecretaris voor mobiliteit heeft het ontvangen ter voorbereiding van de Belgische standpuntbepaling.

2. Standpunt van de Vlaamse Regering

De minister onderstreept een aantal conclusies (zie bijlage 2, p. 27-37). Algemeen wordt gewaardeerd dat het witboek een aantal maatschappelijk gedragen duurzaamheidsdoelstellingen scherpstelt. De meeste van de doelstellingen slaan op een tijdshorizon die van 2030 tot 2050 strekt. Vlaanderen heeft echter nog enkele punten van kritiek en suggesties voor bijsturing.

2.1. Wat betreft de visie

Er worden wel doelstellingen met een afgebakende tijdshorizon gesteld, maar er zijn geen actieplannen over hoe die te bereiken zijn. Ook concrete tussentijdse doelstellingen ontbreken. Het baart de Vlaamse Regering zorgen dat er een onevenwicht is tussen de doelstellingen die tegen 2030 gehaald moeten worden en die tegen 2050 zijn voorzien. Na 2030 wordt een te grote inhaalbeweging verwacht, meent de Vlaamse Regering. Men vraagt om meer concretisering.

Vlaanderen vindt het enerzijds een sterkte dat de focus op de klimaatproblematiek wordt gelegd op de CO₂-uitstoot, maar tegelijk vragen ook heel wat andere zaken aandacht, stelt de minister. Naast het ruimtegebruik, de biodiversiteit en de luchtverontreiniging spelen ook een aantal economische wetmatigheden, zoals de behoefte aan en de meerwaarde van mobiliteit en de effecten van congestie.

² Verslag van de Vlaamse Regering. Vlaanderen in Actie: Doorbraken 2020 (*Parl. St.* Vl. Parl. 2008-09, nr. 2058/1).

³ Zie bijlage 2.

Moeite heeft de Vlaamse Regering met de ongenueanceerde stelling dat mobiliteit beperken geen optie is. Sommige vormen van mobiliteit moeten beperkt worden wegens overbodige verplaatsing, oppert minister Crevits. Dat transportmodi efficiënter moeten gemaakt worden, klopt, maar alleen dat sluit het gedrag van overbodige verplaatsingen maken niet uit, stelt ze. Ook gedragsbeïnvloedende en ruimtelijke maatregelen moeten overwogen worden.

De visie inzake de integratie van de modi, onderschrijft de Vlaamse Regering wel. Multi-modaliteit is belangrijk, beaamt de minister. Ook de overstap naar grotere volumes voor vervoer over lange afstand, of de bundeling, vindt bijval in de Vlaamse Regering. Het kan de efficiëntie in transport verhogen.

Goederenvervoer over kleinere afstanden kan voor de Vlaamse Regering ook door de binnenvaart en niet alleen over de weg, zoals het witboek insinueert voor afstanden tot 300 kilometer. De formulering in het witboek ter zake ligt moeilijk.

2.2. Wat betreft de strategie

Vlaanderen focust sterk op integratie van de logistieke ketens, omdat het de logistiek draaischijf van Europa wil zijn en blijven. Men betreurt wel dat het thema duurzame logistiek niet apart in het witboek wordt behandeld. De binnenvaart kan in combinatie met andere vervoersmodi gelden als een volwaardig milieuvriendelijk alternatief en vervult een cruciale rol in die logistieke ketens. Vlaanderen kan bogen op heel wat expertise ter zake. In de aanloop naar zeehavens kan de binnenvaart drukke wegenknooppunten ontlasten.

Ander knelpunt voor Vlaanderen is dat het stedelijk openbaar vervoer te weinig aan bod komt. De paragrafen ter zake zijn veeleer vaag of beperkt tot een enge of zeer specifieke invalshoek. De focus ligt op de invoering van duurzame aandrijfsystemen en brandstoffen. Voor de Vlaamse Regering worden de mogelijkheden voor openbaar vervoer op het intermediaire, landelijke niveau te weinig belicht.

Het witboek spitst zich heel erg toe op mobiliteit en vervoer in de stedelijke context zonder voldoende stil te staan bij de aanzienlijke financiële en maatschappelijke druk op de steden om al de uitdagingen te realiseren. De Vlaamse Regering deelt wel de mening dat er de volgende jaren belangrijke inspanningen nodig zijn om intelligente transportsystemen operationeel te maken voor alle transportmodi. Dat moet mobiliteitssturing mogelijk maken alsook een optimale benutting van de transportcapaciteit, dat met het oog een grotere verkeersveiligheid.

Een ander element is duurzaam menselijk gedrag. Dat wordt vermeld, maar wordt te eng opgevat, stelt de minister. De Europese Commissie legt te veel nadruk op technologische ontwikkelingen en vergeet de mental shift die ter zake nodig is. De Vlaamse Regering verzoekt om aandacht voor het opzetten van campagnes in dat verband.

De doelstelling over de internalisering van externe kosten om tot een wetenschappelijk gefundeerde vergelijking te komen waarbij voor de meest efficiënte vervoermodus wordt gekozen, onderschrijft Vlaanderen volkomen. Daarbij merkt de minister op dat er nog wel een draagvlak gecreëerd moet worden voor duurzame mobiliteitskeuzes. De inkomsten van een internalisering moeten aangewend kunnen worden voor het globale mobiliteitssysteem, onder meer voor transportondersteunende maatregelen, infrastructuurprojecten en voor het stimuleren van duurzamere transportmodi. De Vlaamse Regering vindt het geen probleem om voor de diverse transportmodi te onderzoeken in welke mate de internalisering van externe kosten in aanmerking genomen kan worden. Er wordt wel gevraagd naar een integrale berekening over alle vervoersmodi heen.

Het financiële plaatje voor de realisering en omzetting van de geformuleerde doelstellingen, die niet altijd stapsgewijs duidelijk uitgewerkt zijn, loopt zwaar op, stelt de minis-

ter. Ze vindt het daarom belangrijk een debat te starten over wat kan, hoe dat dan moet gebeuren en wat daarvoor nodig is. Voorts wil ze ook weten welke budgetten Europa ter beschikking denkt te stellen om de doelstellingen uit het witboek waar te maken. De Europese Commissie zal zelf zonder meer ook een financieel ondersteunend beleid moeten voeren om bepaalde ambities te realiseren, stelt minister Crevits.

III. BESPREKING

1. Vragen en opmerkingen van de leden

Mevrouw *Karin Brouwers* vindt de doelstelling voor steden zeer extreem: er zouden geen fossiele brandstoffen meer toegestaan worden tegen 2050. Dat zou haalbaar zijn omdat er al heel wat technologie beschikbaar is, die hopelijk nog goedkoper wordt in de toekomst. Wat verstaat de EU onder steden? Vlaanderen telt namelijk steden die bij vergelijking naar Europese maatstaven allicht slechts een dorp zijn, stelt het lid.

Ze leest heel weinig over het beheersen van de mobiliteitsvraag in het document, al is er vaag wel sprake van gedragsbeïnvloeding. Een recent onderzoek wees uit dat ongeveer de helft van de werkgevers geen voorstander is van telewerk. Mevrouw Brouwers vraagt zich af in welke mate de Europese Commissie dat concept kan helpen promoten.

Het Europees Parlement heeft zich intussen uitgesproken over de beprijzing van vrachtovervoer. Is het plan om tot algemene normering te komen binnen Europa? Tegen wanneer mag men die dan verwachten? Als elke lidstaat een eigen systeem van kilometerheffing of beprijzing gaat toepassen, wordt het een complexe zaak voor de transportsector. Hoever staat het daarmee?

Mevrouw *Griet Smaers* beaamt het gebrek aan een onderdeel rond een visie over duurzame logistiek en vooral slimme en toegevoegde waardelogistiek. Kan in dat verband nog een deel worden toegevoegd aan het witboek of zal er een apart document worden opgesteld inzake logistiek?

De Europese commissie verwijst volgens het lid terecht naar de steden waar het voor personenvervoer gaat over duurzame energie en CO₂-neutrale transporten. De doelstelling is ambitieus en vergt een keuze voor hernieuwbare energie en welke daarvan het meest geschikt is voor respectievelijk goederen- en personenvervoer. Maakt Europa ter zake een keuze of niet? Kunnen de lidstaten dat zelf invullen? Het lid acht het aangewezen, met het oog op standaarden en een geharmoniseerd systeem, dat Europa in dat verband een visie meegeeft.

Het lijkt mevrouw Smaers ook essentieel dat er aan Europese standaarden wordt gewerkt. Ze verwijst naar de discussie in de commissie over elektrische voertuigen en het stimuleren daarvan door innovatief onderzoek en het opnemen van de voorbeeldrol door de overheid en zelf elektrische voertuigen aan te schaffen. Dat impliceert ook het plaatsen van laadpunten op diverse plaatsen. Het probleem blijkt altijd weer het ontbreken van een Europese standaard, stelt het lid. Dat belet een snelle respons op de vraag. Hoe denkt de Europese Commissie aan die noodkreet gevolg te geven?

Er is sprake van doelstellingen voor infrastructuur en het TEN-T-netwerk, net als voor innovatie. Hoe zal Europa financiële middelen verbinden aan acties en doelstellingen? Welke inspanningen worden van uit de regio's of lidstaten zelf gevraagd? Wordt daar werk van gemaakt in de volgende jaren?

Mevrouw *Marleen Van den Eynde* stelt de zorg om duurzame mobiliteit te ondersteunen, vooral ook met het oog op de luchtkwaliteit. Gaat Europa echter niet te ver, vraagt ze zich af. Er is ook nog het subsidiariteitsbeginsel dat elke lidstaat in staat zou moeten stellen

hoe duurzaam transport en vervoer in eigen land georganiseerd moet worden. Dat hangt volgens het lid immers samen met de specificiteit en structuur van een land en regio. Voor Vlaanderen als uitermate verstedelijkte entiteit en als transitregio gaat het witboek zeer ver.

Over welke nieuwe technologieën heeft de heer Santamato het? Hij vermeldt alleen de hybride wagens. Hoe duurzaam is die nieuwe technologie?

Het zou nodig zijn om de uitstoot met zestig percent te verminderen, maar dat impliceert dat het aanboren van nieuwe bronnen moet opgedreven worden. In diverse landen van de EU rijden al wagens op CNG of aardgas. In Vlaanderen staat dat nog in de kinderschoenen. Het pleidooi voor schonere energie past echter helemaal in dat verhaal. Hoe staat Europa tegenover voertuigen op CNG? Hoe wil het het gebruik van dergelijke schonere brandstoffen stimuleren?

De heer *Marino Keulen* vraagt naar meer concrete duiding bij het begrip ‘clean energy’, dat intussen een containerbegrip is geworden.

De Europese Commissie erkent in het witboek eigenlijk de emanciperende rol van mobiliteit, stelt de heer Keulen, als motor van individuele en maatschappelijke ontwikkeling en verrijking. De Vlaamse Regering reageert daar genuanceerder op en heeft het over overbodige verplaatsingen. Die zouden beperkt moeten worden. Hoe definieert de Vlaamse Regering dat begrip?

Respecteert de Europese Commissie in het witboek voldoende het subsidiariteitsbeginsel, wil ook de heer Keulen weten. Kan de Europese Commissie afdwingbare doelstellingen formuleren op het vlak van stadsvervoer binnen de lidstaten? Het vertegenwoordigt een kwart van de CO₂-uitstoot uit transport, geeft het lid mee.

Wat stelt de Vlaamse Regering voorop als het earmarking-percentages dat van de geplande kilometerheffing geïnvesteerd zal worden in vervoersinfrastructuur?

Het Mobiliteitsplan Vlaanderen zou er eind 2011 moeten zijn. Toch is er intussen sprake van een Europese visie terwijl dat er nog steeds niet is.

De heer *Steve D’Hulster* stelt in grote lijnen de standpunten van de Vlaamse Regering te kunnen volgen.

Hij stelt vast dat hoe verder doelstellingen in de tijd liggen, hoe ambitieuzer ze zijn. Tegelijk vraagt het lid zich af hoe men de beoogde doelstellingen denkt te realiseren. Op welke manier zullen er actieplannen ontwikkeld worden in dat verband? Hoe realistisch is het om in 2050 inzake verkeersveiligheid echt tot een nulscore te komen voor doden in het verkeer, vraagt het lid zich af. Hij houdt dan ook een pleidooi voor een coherente opvolging van de doelstellingen.

Het moet de bedoeling zijn anders te leren omgaan met goederentransport in de stedelijke context. Daarbij speelt het overschakelen op andere transportmodi vooraleer men in de stad komt een grote rol. Dat heeft echter grote ruimtelijke consequenties, zeker in de Vlaamse context, stelt de heer D’Hulster. Hoe ziet men dat?

De heer *Dirk Peeters* merkt op dat het witboek de stijgende vervoersvraag erkent en zelfs tegelijk verwijst naar het witboek van 2001, waar dat punt ook belicht is in het licht van de modal shift. Die overgang is vooralsnog niet geslaagd, stelt het lid vast. Dat concept zou volgens hem doorgezet moeten worden in het witboek.

Moet Europa niet als doel opnemen in dialoog te treden met de BRIC-landen? De vervoersvraag zou daar immers het meest toenemen, en met name in India en China. Met het oog op de klimaatverandering moet Europa volgens het lid zich vooral niet beperken tot de achtertuin. Zijn er in die zin al contacten gelegd vanuit Europa? Dialoog kan voorkomen dat die landen dezelfde fouten maken, oppert de heer Peeters nog.

Mevrouw *Tine Eerlingen* geeft aan ook de grote lijnen van de visie van de Vlaamse Regering te onderschrijven. De nadruk ligt vooral op de emissieproductie en vergeet andere belangrijke aspecten, beaamt ze.

Hoe ziet men de beperking van de mobiliteit waarvan sprake? Bepaalde zaken kan men ontmoedigen, maar werkgevers zijn niet altijd te vinden voor telewerken, en er is niet altijd een keuzemogelijkheid, stelt het lid. Ze meent dat er meer moet worden ingezet op openbaar vervoer en een modal shift.

Mevrouw Eerlingen heeft vraagtekens bij de haalbaarheid van de logistieke centra buiten de stad. Ze verwijst naar het project dat in Hasselt loopt met een depot buiten de stad waar goederen worden afgezet. Nog maar twee winkeliers hebben op het concept ingeschreven.

Is het de bedoeling dat Europa de intermodaliteit oplegt? Het lid stelt dat men vaak een vliegtuig neemt als ook de trein een optie is. Zal men verplicht worden de op alle niveaus voordeligste transportmodi te gebruiken of wordt die keuze aan de maatschappijen overgelaten? De lidstaten zelf kunnen daarop moeilijk wegen, meent mevrouw Eerlingen.

De heer *Marino Keulen* verwijst naar dia 4 in de presentatie van de heer Santamato (zie bijlage 1, p. 20 onder) waar gewag wordt gemaakt van het terugdringen van de emissies en hoe dat substantieel wordt afgebouwd in de diverse sectoren. Voor transport blijft dat vrij stabiel en is de reductie veel geringer. Hoe komt dat, vraagt hij zich af.

2. Antwoorden van de heer Sandro Santamato

De heer *Sandro Santamato* legt uit dat de doelstellingen niet moeten worden omgezet in wetgeving. Het gaat om een indicatie van wat er in de vervoersector moet gebeuren. Daarom is de formulering ook minder juridisch of concreet.

Als men het heeft over de 300 kilometermarge, dan betekent dat niet dat er niets kan gebeuren onder die range. Bij steden denkt men aan kortereafstandsvervoer en dat kan op een andere manier aangepakt worden.

Het witboek is een samenvatting op een vijftiental bladzijden van een veel uitgebreider document dat alles meer in detail bespreekt. Een van die items is gedrag. Bij nieuwe technologieën gaat het er niet noodzakelijk om dingen die al gebeuren op een meer doeltreffende manier te doen. Ook nieuwe technologieën vergen een aanpassing van het gedrag aan de nieuwe mogelijkheden, zoals elektrische auto's die over kortere afstanden efficiënt zijn. Mensen dienen alternatieven te vinden voor langere afstanden. Gedrag is daarom belangrijk, stelt de spreker, maar staat niet lijnrecht tegenover technologie. Er moet sprake zijn van een andere houding ten aanzien van mobiliteit.

Ook de Europese Commissie is niet wild van te verschillende systemen van prijsbepaling binnen Europa. Dat voedt onbegrip en zorgt voor problemen, stelt de heer Santamato, ook voor toepassing van ICT-applicaties. Europa wil het liefst algemene, geharmoniseerde principes invoeren, die dan eventueel aan de lokale situatie aangepast worden. De Commissie ziet in dat verband heil in het opstellen van richtlijnen.

Logistiek wordt niet als specifiek onderdeel van het witboek behandeld maar transport is logistiek, stelt de spreker. In die zin staat er juist heel veel in het witboek. Veel van

de logistieke veranderingen zijn te plaatsen in steden, waar de leveringen op een andere manier geregeld kunnen worden, net als het delen van de openbare ruimte door privé-wagens en commerciële functies. Om ervoor te zorgen dat de consolidatiecentra effectief gebruikt worden, zijn incentives nodig. Zo kunnen schonere vervoersmiddelen die de voorkeur genieten op bepaalde uren wel en andere niet. Dat trekt operatoren aan.

Valabele alternatieven voor olie zijn biobrandstoffen, elektriciteit en waterstof. De eerste twee zijn energiedragers. De vraag is dan met welke soort grondstof de energie geproduceerd wordt. Die keuze is aan de lidstaten, stelt de heer Santamato. De productie kan met zonne- of windenergie of andere mogelijkheden. De vermelde energiedragers bieden vooral de mogelijkheid om elektriciteit op een schonere manier te laten produceren. Dat lijkt de spreker een cruciale stap.

Technische normen en standaarden zijn belangrijk, beaamt de spreker. Hij refereert aan onder meer de stopcontacten bij laadinstallaties. Dat zal deel uitmaken van een initiatief van de Commissie in verband met onderzoek en toepassing.

Met betrekking tot de subsidiariteit merkt de heer Santamato op dat vervoer een systeem is waarvan alle aspecten in elkaar moeten passen. Bepaalde daarvan zullen een bredere coördinatie nodig hebben dan andere, zoals de technische normering die op Europees niveau moet gebeuren. Dat is belangrijk voor producenten. Tegelijk zijn er ook handelingen die zich op een regionaal niveau situeren. Het witboek moet een document zijn dat een visie aanbrengt, in de hoop dat alle niveaus – lokaal, regionaal, nationaal – ertoe zullen bijdragen. Sommige doelstellingen zijn op een zeer open wijze geformuleerd stelt de spreker. Als er staat dat het aantal traditionele wagens teruggebracht moet worden tot een veel kleiner aantal, dan is het aan de overheden om alternatieven aan te reiken zoals fietsen en wandelen, bussen, trams. De marge voor andere overheden is groot.

Is het mogelijk de mobiliteit als dusdanig te verminderen? Ja, stelt de heer Santamato. Bepaalde aspecten van vervoer zijn overbodig volgens de spreker. Het witboek stelt echter dat het verminderen van de mobiliteit niet de belangrijkste strategie is. Er is het probleem van de emissies, de economie, het welzijn van de burgers, en vele andere elementen die een plaats hebben in het debat. De strategie om de emissies te verminderen spitst zich voornamelijk toe op een efficiënt transportsysteem, en moet tegelijk de behoefte van de economie en de burgers in acht nemen. Dat impliceert dat er wordt gezocht naar meer duurzame manieren van mobiliteit. Telewerken en video-conferencing kan daarin kaderen, als het een betere oplossing biedt. Uit onderzoek blijkt echter dat het gebruik van internet de mobiliteit helemaal niet heeft doen afnemen, wel integendeel, stelt de spreker. Het is zaak van alle mogelijkheden aan te wenden, zonder dat er een ultieme oplossing hoeft te zijn.

De doelstellingen op de lange termijn zijn bijzonder ambitieus, terwijl dat op korte termijn minder het geval is, bevestigt de heer Santamato. Er moet echter wat tijd overgaan om bijvoorbeeld de fleets aan te passen. Alle begin is moeilijk en moeizaam, stelt de spreker. Er moet echter een perspectief zijn op lange termijn voor wie wil investeren.

De BRIC-landen zijn belangrijk, zegt ook de heer Santamato. Daarom ook is de technologische ontwikkeling zo belangrijk als sleutel voor beïnvloeding van de evolutie elders. Onderhandelen is soms moeilijker. Andere plaatsen in de wereld en zeker megasteden in de opkomende economieën hebben er meer last van. Er zijn dus technische toepassingen nodig die ook daar valabel zijn en die daar verkocht kunnen worden.

Voor de intermodaliteit wil de Europese Commissie het gebruik van onder meer de trein inderdaad aansporen. De Commissie kan echter niet te veel haar wil opleggen over de te nemen transportmodus. Wat ze wel kan, is de instrumenten vastleggen.

3. Antwoorden van minister Hilde Crevits

Minister *Hilde Crevits* erkent dat het begrip ‘overbodig’ bij verplaatsingen allicht enigszins misplaatst is want een persoonlijke interpretatie. De Vlaamse Regering is het er vooral niet mee eens dat mobiliteit beperken sowieso geen optie is. In de tekst van het witboek vindt ze ter zake tegenstrijdigheden. De visie van de Vlaamse Regering behelst een performant transportbeleid dat tegelijk rationaliseert en verplaatsingen die niet strikt noodzakelijk zijn, ook niet laat gebeuren. De minister geeft het voorbeeld van een vrachtwagen die van A naar B rijdt met volle lading en dan leeg terugrijdt. Dat is wat men met als ‘overbodig’ beschouwt. Met de stelling van het witboek worden heel wat dingen uitgeschakeld en dat kan niet, stelt de minister. Ze meent ook dat net dat niet de bedoeling is van de Commissie omdat ze ook leest dat verkeersvolumes wel beperkt kunnen worden door een beter beheer van het verkeer en een slimmere ruimtelijke ordening.

Het Mobiliteitsplan Vlaanderen moet klaar zijn tegen eind 2012. Dat schema wordt aangehouden. Er kan een invloed spelen, maar de minister stelt dat er ook op Europees niveau nog werk aan de winkel is. Ze refereert daarbij aan de discussie van 16 juni 2011.

De opbrengsten van heffingen moeten besteed worden aan mobiliteitsinfrastructuur, verklaart minister Crevits. Dat strookt volgens haar volledig met wat het witboek ter zake aangeeft. Hoe dat wordt toegewezen, is nog niet duidelijk.

4. Aanvullende vragenronde

De heer *Marino Keulen* vraagt nog naar de emissieverschuiving in de tabel op dia vier, die bij transport lang niet zo drastisch is als voor andere sectoren.

De heer *Sandro Santamato* legt uit dat de grafiek de toestand toont als men doorgaat zoals men bezig is. Er wordt een reductie in de transportsector getoond met zestig percent. De blauwe zone geeft aan dat voor transport in 2050 tegenover 1990 de emissies met zestig percent gedaald zullen zijn. Zelfs in dat geval blijft de reductie in de transportsector lager liggen dan voor andere sectoren. In het kader van de algemene strategie voor emissiereductie van 80 tot 95 percent, zijn er sectoren die een emissiereductie moeten realiseren van meer dan negentig percent, zoals de energieproducenten. Transport en landbouw moeten slechts zestig percent verminderen. Dat vergt van de transportsector een grote inspanning, maar andere sectoren moeten zelfs meer doen.

De heer *Marino Keulen* vindt het vreemd dat andere sectoren daar blijkbaar in slagen en transport niet.

De heer *Sandro Santamato* repliceert dat het effect van de kosten daarin speelt. In transport is emissiereductie duurder. Om zo goedkoop mogelijk een algemene reductie te bekomen, moet er in bepaalde sectoren meer en in transport met zestig percent verminderd worden. Dat is logisch, licht hij toe, omdat het grote voordeel van olie net de energiedichtheid is, die bij uitstek van belang is in mobiele toepassingen, dus transport.

Mevrouw *Marleen Van den Eynde* vraagt of er binnen Europa geen kennis aanwezig is over CNG, of aardgas als brandstof. Of is er een gebrek aan interesse? Het lid refereert aan de studie van de K.U.Leuven die met blik op de toekomst aardgas als overgangsbrendstof aanwees. De brandstoffen die de spreker aanwees, zijn nog niet als optimaal alternatief te beschouwen en het verbaast mevrouw Van den Eynde dan ook dat de heer Santamato niets zegt over aardgas.

De heer *Sandro Santamato* stelt dat aardgas een zinvol alternatief is. Hij stelt dat er inderdaad lidstaten zijn die er breed gebruik van maken. Zo ook zijn er al gunstige takstarieven voor het gebruik van aardgasaangedreven voertuigen. Het is al beschikbaar. De spreker stelt dat een differentiatie in de brandstofbronnen voor transport hoe dan ook positief is.

De winst inzake emissiereductie is niet fenomenaal te noemen met aardgas, voegt hij nog toe. Het voordeel schuilt voornamelijk bij de uitstoot van andere vervuilende elementen en in stillere voertuigen. Aardgas kan als brug naar de toekomst fungeren, beaamt hij. Het zal echter geen langetermijnalternatief zijn, aangezien het ook een emissiegehalte heeft.

Mevrouw *Griet Smaers* merkt nog op dat ze het niet eens is met de stelling dat logistiek integraal in het witboek vervat zit in het kader van transport. Slimme en toegevoegde waardelogistiek moet een slimme meerwaarde opleveren in de activiteit logistiek. Het lid begrijpt dat dit concept allicht meer thuishoort in de economische facetten en dat het witboek zich beperkt tot het zuivere vervoersluik. Toch meent ze dat het concept zijn plaats moet krijgen in het witboek.

Het lid wil graag weten hoe het Belgische standpunt wordt meegenomen en wat er daarna gebeurt. Komt er een vervolg nadat alle lidstaten hun standpunten hebben toegevoegd en worden die dan in het witboek geïntegreerd?

Minister *Hilde Crevits* herhaalt dat het witboek uitvoerig wordt besproken op de Europese Transportraad van 16 juni 2011. Het standpunt van de Vlaamse Regering dat op 27 mei 2011 is goedgekeurd wordt intussen op Belgisch niveau behandeld en geïntegreerd in een Belgisch standpunt dat meegenomen wordt in de discussie van de Transportraad. Het Hongaars voorzitterschap heeft een debat gepland op basis van vragen die toelaten om elk standpunt toe te lichten. Uit alle besprekingen en eerdere schriftelijke bijdragen wil men dan een ontwerp-papier distilleren die dan op grond van debat tot een synthesesedocument wordt verwerkt. De Europese Commissie moet dan het witboek evalueren en analyseren in aansluiting op de EU2020-strategie.

Mevrouw *Joke Bamps*, Vlaams transportattaché bij de Permanente Vertegenwoordiging van België bij de Europese Unie, merkt tot slot op dat er al een Belgische bijdrage overgezonden is. Het Vlaamse standpunt is daarin meegenomen. Er wordt nog een speaking note voor federaal staatssecretaris voor Mobiliteit en Noordzee Etienne Schouppe uitgewerkt. De *minister* merkt nog op dat nadien verslag wordt uitgebracht in de commissie.

Dirk DE KORT,
waarnemend voorzitter

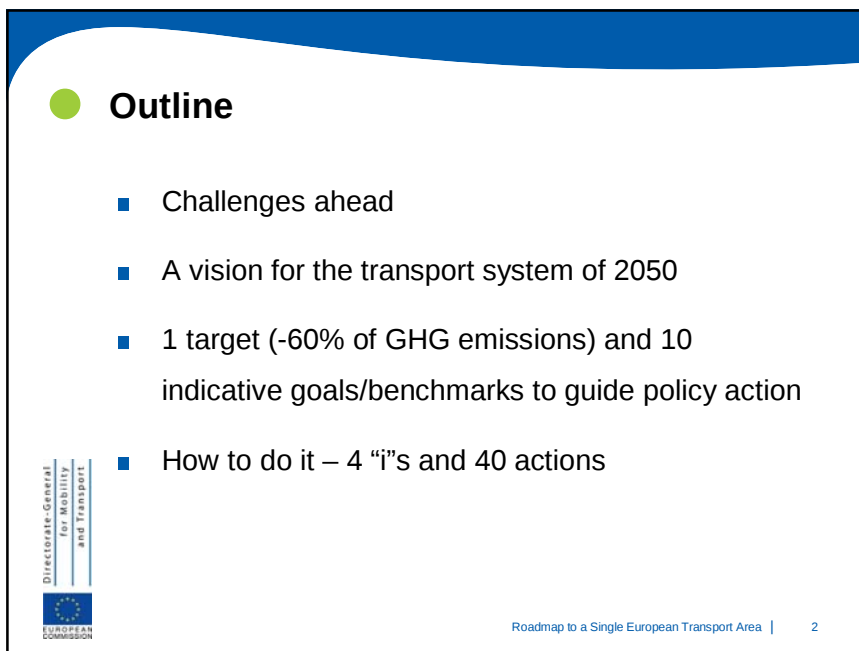
Jan ROEGIERS
Dirk PEETERS,
verslaggevers

Gebruikte afkortingen

bbp	bruto binnenlands product
BRIC	Brazilië, Rusland, India, China
CNG	Compressed Natural Gas
CO ₂	koolstofdioxide
EU	Europese Unie
ICT	informatie- en communicatietechnologie
IT	informatietechnologie
K.U.Leuven	Katholieke Universiteit Leuven
TEN-T	Trans-Europees Netwerk voor Transport
ViA	Vlaanderen in Actie

Bijlage 1:

Presentatie van de heer Sandro Santamato



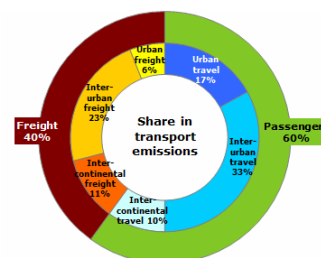
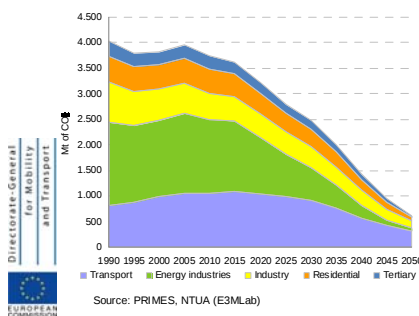
● Competitiveness in the global economy

- The EU economy is one of the most open in the world. The future prosperity of our continent will depend on the ability of all of its regions to remain part of a fully integrated world economy
- The transport industry is an important part of the economy: in the EU it directly employs around 10 million people and accounts for about 5% of GDP
- Many European companies are world leaders in infrastructure, logistics, manufacturing of transport equipment and traffic management systems



● A tight carbon budget for the transport sector

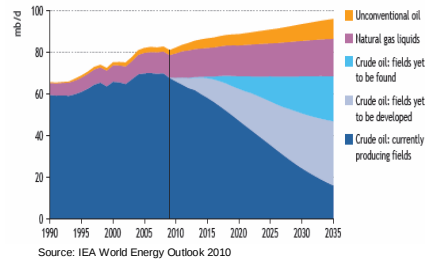
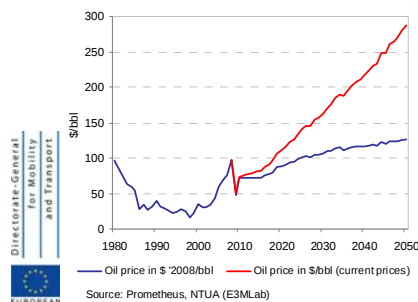
- In October 2009, the European Council showed support for the objective of reducing GHG emissions in the EU by 80 to 95% by 2050 compared to 1990 levels



- Transport accounts for about one fourth of GHG emissions: 60% comes from passenger transport, one quarter is urban, less than one quarter is inter-continental and over half is medium-distance

● Increasing oil price and persistent oil dependency

- Transport depends on oil for about 96% of its energy needs. The transport sector accounts for almost 90% of the projected increase in global oil use.

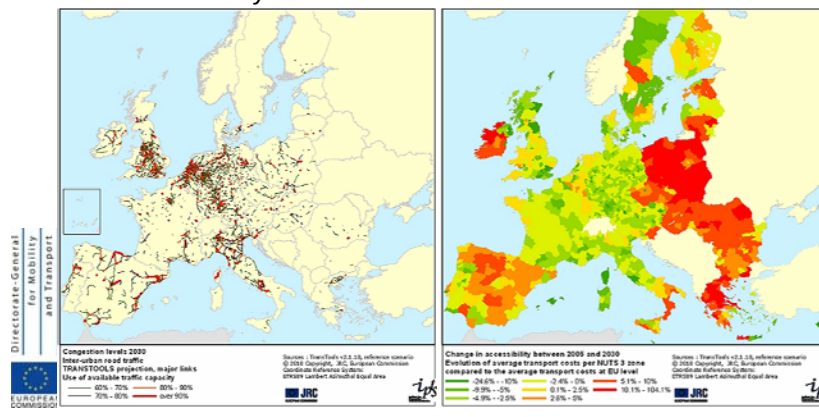


- The depletion of reserves and growing global demand would lead to ever higher oil prices. The number of cars in the world is projected to increase from around 750 million today to more than 2.2 billion by 2050.

Roadmap to a Single European Transport Area | 5

● Growing congestion and poorer accessibility

- Fuel costs and congestion levels are expected to rise significantly by 2030, leading to further divergences in accessibility



● Meeting the challenge

■ To meet the challenges, transport has to:

- Use less energy
- Use cleaner energy
- Exploit efficiently a multimodal, integrated and 'intelligent' network



Directorate-General for Mobility and Transport
EUROPEAN COMMISSION

Roadmap to a Single European Transport Area | 7

● The vision

	Passengers	Freight
Long-distance travel and intercontinental freight	• Adequate capacity and improved overall travel experience (non-intrusive security checks; better connections rail/airports...) • Efficient aircraft and operations • Cleaner fuels	• High global maritime standards • More efficient hinterland connections for ports • Modern vessels and cleaner fuels for shipping
Intercity travel and transport	• Seamless multimodal travel (online multimodal info and ticketing, multimodal hubs...) • Quality service and enforced passengers' rights • Near-zero casualties for road	• Paperless logistics • Multimodal long-distance freight corridors • No barriers to maritime transport • Cleaner trucks on shorter distances
Urban transport and commuting	• Non-fossil mobility (Clean and efficient cars; Higher share of public transport; Alternative propulsion for urban buses and taxis; Better infrastructure for walking and cycling)	• Better interface between long distance and last-mile • Freight consolidation centres and delivery points • ITS for better logistics • Low-noise and low-emission trucks for deliveries

EUROPEAN COMMISSION

Roadmap to a Single European Transport Area | 8

● **Ten Goals** for competitive and resource efficient transport (I)

New and sustainable fuels and propulsion systems

- Halve the use of 'conventionally-fuelled' cars in urban transport by 2030; phase them out in cities by 2050; achieve essentially CO₂-free city logistics by 2030
- 40% of low-carbon sustainable fuels in aviation and 40% (if feasible 50%) less emissions in maritime by 2050



Roadmap to a Single European Transport Area | 9

● **Ten Goals** for competitive and resource efficient transport (II)

Optimising the performance of multimodal logistic chains, including by making greater use of more energy-efficient modes

- 30% of road freight over 300 km should shift to other modes by 2030, and more than 50% by 2050
- Triple the length of the existing high-speed rail network. By 2050 the majority of medium-distance passenger transport should go by rail
- A fully functional and EU-wide multimodal TEN-T 'core network' by 2030
- By 2050, connect all core network airports to the rail network; all seaports to the rail freight and, where possible, inland waterway system



Roadmap to a Single European Transport Area | 10

● **Ten Goals** for competitive and resource efficient transport (III)

Increasing the efficiency of transport and of infrastructure use with information systems and market-based incentives

- Deployment of SESAR by 2020 and completion of the European Common Aviation Area. Deployment of ERTMS, ITS, SSN and LRI, RIS and Galileo
- By 2020, establish the framework for a European multimodal transport information, management and payment system
- 2050, move close to zero fatalities in road transport
- Move towards full application of “user pays” and “polluter pays” principles



Roadmap to a Single European Transport Area | 11

● **How to do it – 4 “i”s and 40 actions**

Internal market: Create a genuine Single European Transport Area by eliminating all residual barriers between modes and national systems.

Innovation: EU research needs to address the full cycle of research, innovation and deployment in an integrated way.

Infrastructure: EU transport infrastructure policy needs a common vision and sufficient resources. The costs of transport should be reflected in its price in an undistorted way.

International: Opening up third country markets in transport services, products and investments continues to have high priority.



Roadmap to a Single European Transport Area | 12

● The 2011 White Paper

- WP 2001 → Modal shift
- MR 2006 → Co-modality
- WP 2011 → Full modal integration

A Single European Transport Area in which all residual barriers – between modes and between borders – are eliminated



Roadmap to a Single European Transport Area | 13

● Thank you for your attention!

http://ec.europa.eu/transport/strategies/2011_white_paper_en.htm



Bijlage 2

De Vlaamse standpuntbepaling over het witboek Transport

VLAAMSE STANDPUNTBEPALING OVER HET WITBOEK TRANSPORT**1. INLEIDING: grote uitdagingen voor het toekomstig transportbeleid**

Het Vlaamse Gewest is tevreden dat de Europese Commissie met het Witboek *Stappenplan voor een interne Europese vervoersruimte – werken aan een concurrerend en zuinig vervoerssysteem* uitpakt met een strategisch document waarin een integrale aanpak en langetermijnvisie voor het mobiliteits- en transportbeleid tot 2050 wordt uitgestippeld.

Het Vlaamse Gewest is akkoord met de Commissie dat de beoogde hervorming van het Europese vervoerssysteem alleen mogelijk is door een **modusoverschrijdende mix van maatregelen**. Deze maatregelenmix veronderstelt nauwe samenwerking tussen verschillende bestuursniveaus en beleidsdomeinen.

Het Vlaamse Gewest onderschrijft de visie met betrekking tot een duurzame integratie van netwerken en erkent de voordelen van multimodale oplossingen.

De optimale combinatie van vervoerswijzen kan het systeem efficiënter en duurzamer maken. Het Witboek oogt op dit punt ambitieus, maar blijft voor de concrete uitvoering ervan eerder algemeen en vaag. In het Vlaams gewest wordt daarom sterk ingezet op het STOP-principe waarbij de vervoergebruikers worden aangemoedigd de juiste mobiliteitskeuze te maken voor het af te leggen traject.

Het is positief dat, gezien de schaarser en duurder wordende olie, de urgentie om in te grijpen in het olieafhankelijke mobiliteitssysteem ook in richtinggevende beleidsdocumenten begint door te dringen. In dit opzicht heeft het Witboek een belangrijke signaalfunctie voor zowel overheden, de industrie als de burger. Niettemin blijft men vaag over de manier waarop ingegrepen moet worden. Er wordt niet of slechts zeer beperkt ingegaan op het gebruik van hernieuwbare energiebronnen. Er wordt ook te weinig stil gestaan bij de beheersing van de mobiliteitsvraag.

Voor het Vlaamse Gewest situeren de belangrijkste **uitdagingen** voor het vervoerssysteem zich in een oplossing voor de congestieproblematiek, de verkeersveiligheid en in het terugdringen van de uitstoot van broeikasgassen en andere polluenten. In dit kader dient ook het realiseren van de doelstellingen met betrekking tot logistieke ketens op een slimme en alomvattende manier te gebeuren. Dit kan onder andere door de inzet van alternatieve modi, een efficiënter verkeers- en vervoersmanagement, het optimaliseren van de infrastructuur, en een betere afstemming van ruimtelijke planning, mobiliteitsplanning en het economisch beleid.

2. VISIE: een concurrerend en duurzaam vervoerssysteem**2.1. *Het hoofddoel: toename van vervoer en mobiliteit verzoenen met een emissiereductie van 60%***

Het Witboek oogt **ambitieus**, zeker wat het hoofddoel betreft. Het is nochtans reëel dat tegen 2050 meer dan 60% reductie aan broeikasgasemissies nodig is ten opzichte van de situatie in 1990. Dit impliceert nog zwaardere inspanningen ten opzichte van het emissieniveau in 2011. Anderzijds ligt de klemtoon nogal eenzijdig op de **klimaatproblematiek** (CO₂-reductiemaatregelen), hoe urgent deze ook dient aangepakt te worden. Het hoofddoel wordt derhalve eenzijdig vanuit één bepaalde invalshoek verwoord.

Naar analogie met de doelstellingen van het op til zijnde **Mobiliteitsplan Vlaanderen** en de doelstellingen van duurzame ontwikkeling moet het vervoerssysteem betaalbaar, sociaal rechtvaardig, efficiënt en veilig worden uitgebouwd.

Er is ook aandacht nodig voor het vermijden van barrièrevorming door infrastructuur, ruimte-efficiëntie van vervoerssystemen, leefbaarheid, bodemafdekking door wegenis en parkeerplaatsen in relatie tot waterinfiltratie, natuur (o.a. versnippering, biodiversiteit), gezondheid, enzovoort. Omgevingskwaliteit, luchtkwaliteit en hinder worden beperkt behandeld binnen het stedelijk perspectief, maar deze problematiek bestaat ook buiten de steden en moet ook daar aangepakt worden.

Het Vlaamse Gewest wijst er de Commissie op dat de grensoverschrijdende milieuproblematiek die door vervoer veroorzaakt wordt (bv. luchtkwaliteit), geen specifieke aandacht krijgt in het Witboek, terwijl de EU daarvoor het meest geschikte niveau is.

Er ontbreekt tot slot een duidelijke link tussen de doelstelling om 60% emissiereductie te realiseren in de transportsector tegen 2050 en de doelstellingen om het multimodale netwerk efficiënter te maken, de diverse modi beter op elkaar aan te sluiten en het hinterland beter te verbinden met de zeehavens en de luchthavens. De net opgesomde doelstellingen zullen allen bijdragen tot het behalen van de eerstgenoemde doelstelling om 60% CO₂ te reduceren tegen 2050.

De stelling “*De mobiliteit beperken is geen optie*” vraagt om **nuancering**. Om tot een concurrerend en duurzaam transportbeleid te komen is niet enkel een verhoging van de performantie van het vervoerssysteem en een rationalisering van het gebruik ervan noodzakelijk, maar moet ook de overbodige verplaatsingen gereduceerd worden.

Er moet gestreefd worden naar het meest efficiënte gebruik van de vervoersmodi.

Het wegtransport (aantal afgelegde kilometers en aantallen verplaatsingen) moet doelmatig worden ingezet, transport over water moet gepromoot worden, in de steden en voor bepaalde verplaatsingen moet het gebruik van de fiets, te voet gaan en het openbaar vervoer gestimuleerd worden. Deze stelling wordt niet steeds doorgetrokken in het Witboek: enerzijds wordt gesteld dat mobiliteit beperken geen optie is, anderzijds wordt gesteld dat de verkeersvolumes wel degelijk kunnen beperkt worden door een beter beheer van het verkeer en door een slimme ruimtelijke ordening. Een **beperking van de verplaatsingen** (of op zijn minst van een bepaald type van verplaatsingen) kan in bepaalde gevallen wel degelijk een legitieme doelstelling zijn.

Het Vlaamse Gewest zal, gezien haar ruimtelijke structuur, belangrijke gedragsbeïnvloeden en ruimtelijke maatregelen, moeten nemen teneinde de CO₂ reductiedoelstellingen van de Roadmap 2050 te kunnen halen. Een meer ruimtelijk verbonden en brongerichte aanpak, zoals een sterke focus op de nabijheid van voorzieningen, kan overbodige verplaatsingen helpen uitsluiten.

Om de ambitieuze doelstellingen rond transport en milieu te halen is het noodzakelijk het mobiliteitsbeleid en het ruimtelijk beleid op elkaar af te stemmen.

Een richtinggevend kader over aspecten gaande van ruimtelijke ordening (locatiebeleid) tot en met de inrichting van de ruimte, alsook over de wenselijke synergiën tussen ruimtelijke concentraties en duurzame mobiliteit is aangewezen. Hier wordt in het Witboek niet op ingegaan.

Tot slot dient bij het nastreven van de reductiedoelstelling de totale transportsector in rekening gebracht te worden. Een modal shift naar duurzame modi doet mogelijk de absolute emissies van een bepaalde modus stijgen, maar deze modus mag daar niet op afgerekend worden. De **absolute daling van de emissies** dient daarom **over de gehele vervoerssector** gemeten te worden.

2.2. *Integratie van vervoersnetwerken op korte, middellange en lange afstand*

Het **openbaar (stedelijk) vervoer** komt onvoldoende aan bod. Voor de combinatie van stads- en streekvervoer worden geen concrete maatregelen uitgewerkt. Ook de **fietsers en de voetgangers** worden op dit punt onderbelicht.

De **fiets** wordt in het Witboek als alternatieve modus voor het stedelijk vervoer vermeld, maar er worden geen concrete maatregelen geformuleerd. Meer aandacht voor de fiets is wenselijk.

Het Witboek besteedt terecht aandacht aan het **stedelijk vervoer** en het **langeafstandsvervoer**, maar het intermediaire niveau van interstedelijk en interregionaal openbaar vervoer blijft onderbelicht. Voor de activering van dit intermediaire niveau zijn nochtans grote opportuniteiten weggelegd voor duurzame modi zoals trein, tram, sneltram, light rail en snelbussen maar ook de binnenvaart voor goederenvervoer.

Dit intermediaire niveau speelt ook een onmisbare rol als “feeder” naar het hiërarchisch hogere niveau van de lange afstandsverbindingen (HSL). Naar analogie met de hogesnelheidslijnen voor het langeafstandsvervoer zouden voor dit intermediaire niveau ook verifieerbare EU-doelstellingen moeten vastgesteld worden.

Het Vlaamse Gewest kan zich vinden in de stelling dat voor vervoer over lange afstanden overgeschakeld moet worden naar grote(re) volumes. Bundeling is nodig om de efficiëntie van het transport te verhogen. De stelling dat tot 300 km goederenvervoer veelal met vrachtwagens zal blijven gebeuren, dient binnen een Vlaamse context evenwel genuanceerd te worden.

Het uitgangspunt dat **binnenvaart** enkel voor afstanden langer dan 300 km in aanmerking komt, wordt **niet** gedeeld. Trafieken en vervoersafstanden op het Vlaamse waterwegen-net bewijzen de economische haalbaarheid hiervan. Zo kan de binnenvaart bijvoorbeeld ingeschakeld worden om drukke wegenknooppunten te ontlasten in de aanloop naar zeehavens. Hoewel de binnenvaart als alternatief naar voor wordt geschoven voor de lange afstand (> 300 km), worden er geen concrete integratiemaatregelen uitgewerkt in het Witboek.

2.3. *10 doelstellingen: stappen op weg naar het bereiken van het doel*

Om één Europese vervoersruimte te creëren die het vooropgestelde emissiereductiedoel kan halen, worden **tien doelstellingen** vastgesteld waarvoor actie aan de hand van over alle vervoersmodi heen in het vooruitzicht wordt gesteld. Deze **40 prioritaire maatregelen** tien doelstellingen dienen opgevat te worden als benchmarks waaraan de evolutie van het transportsysteem kan worden afgemeten.

Het merendeel van de doelstellingen heeft als tijdshorizon 2030 of 2050. Vooralsnog ontbreken specifieke actieplannen voor het bereiken van deze doelstellingen. Concrete, tussentijdse doelstellingen worden niet geformuleerd. Er moet verder worden vastgesteld dat de doelstellingen voor 2030 relatief bescheiden zijn, wat betekent dat een grote inhaalbeweging vooropgesteld wordt na 2030.

3. **STRATEGIE: 40 maatregelen**

Het is positief dat in de lijst van maatregelen soms verder wordt gegaan dan in de begeleidende tekst, alhoewel we toch een timing met concrete uitvoeringsdata voor de prioritaire maatregelen missen.

THEMA 1: interne markt (maatregelen 1 t/m 7)

De Europese transportmarkt is nog te veel gefragmenteerd op basis van nationale en lokale grenzen. Gelet op haar ligging in het hart van de EU is deze fragmentatie in het bijzonder voor het Vlaamse Gewest een belangrijk pijnpunt dat zich laat gevoelen in verschillende domeinen van het transportbeleid zoals in de interoperabiliteit van technologische vervoerstoeppingen en de grensoverschrijdende handhaving van de regelgeving.

De maatregelen die betrekking hebben op de **luchtvaart** worden positief geëvalueerd, met name de verbetering van de concurrentiepositie maar het beperkte aantal concrete maatregelen die specifiek gericht zijn op de promotie en aanmoediging van de **binnenvaart** wordt betreurd.

De maatregel ‘een geïntegreerde aanpak ontwikkelen voor het beheer van goederencorridors, met inbegrip van de toegang tot het net’ wordt enkel gepland in het kader van de realisatie van een reële interne markt voor spoorvervoersdiensten terwijl dit evenzeer van toepassing is voor de binnenvaart. Concreet pleit het Vlaamse Gewest daarom voor een vervoliprogramma op NAIADES en stelt het voor om deze maatregel ook na te streven als onderdeel van de creatie van een aangepast kader voor de binnenvaart.

THEMA 2: de sociale aspecten van transport (maatregelen 8 t/m 11)

De sociale dimensie van het Europese vervoersbeleid wordt onvoldoende uitgediept en er worden geen concrete doelstellingen vastgelegd.

Het sociale aspect is sterk gericht op banen en arbeidsomstandigheden en verliest op die manier het belang van een verzekerde ‘**toegankelijkheid**’ van het vervoerssysteem uit het oog, dat kunnen individuele vaardigheden zijn maar ook juridische, ruimtelijke (spreiding van het aanbod aan infrastructuurvoorzieningen), fysieke of financiële beperkingen.

THEMA 3: beveiliging (maatregelen 12 t/m 15)

Het verbeteren van het beveiligingssysteem met het oog op de realisatie van de veiligste burgerluchtvaart ter wereld, mag er niet toe leiden dat **luchthavens**, inzonderheid de kleinere regionale luchthavens, met onnodig hoge kosten worden opgezadeld.

THEMA 4: veiligheid (maatregelen 16 t/m 20)

Voor de **scheepvaart** wordt benadrukt dat de finaliteit van SafeSeaNet (SSN) erin bestaat om via de opvolging van de scheepvaart de veiligheid te vergroten en milieu-schade te voorkomen.

Het *go for zero-idee voor verkeersslachtoffers* is een ambitieuze en lovenswaardige doelstelling die een drijvende kracht kan zijn achter een brede waaier aan verkeersveiligheidsmaatregelen. Vlaanderen is er voorstander van dat er een doelstelling voor ernstig gewonde verkeersslachtoffers wordt geformuleerd, waarbij een eenvormige definitie van ‘slachtoffer’ noodzakelijk.

Het Vlaams Gewest onderstreept het belang van een versneld operationaliseren van **intelligente transportsystemen** en wenst ook dat er maatregelen voorgesteld worden voor sociale veiligheid op openbaar vervoer.

THEMA 5: dienstverlening en betrouwbaarheid (maatregelen 21 t/m 23)

Kwaliteit en betrouwbaarheid van de dienstverlening houden verband met de infrastructuur. Het Vlaamse Gewest kiest resoluut voor de uitbouw van dynamische verkeersinformatie en routeplanners, het invoeren van standaard kwaliteitscriteria voor het openbaar vervoer en de ontwikkeling van multimodale passagierstrajecten met geïntegreerde tickets.

THEMA 6: innovatie, onderzoek en technologie (maatregelen 24 t/m 26)

Het Vlaamse Gewest deelt de mening van de Europese Commissie dat de volgende jaren belangrijke inspanningen moeten worden geleverd om **intelligente transportsystemen** te operationaliseren om mobiliteitsturend te kunnen optreden en de transportcapaciteit ten volle te benutten, maar ook in functie van meer verkeersveiligheid.

Het Vlaamse Gewest is dan ook tevreden met de aandacht die in het Witboek uitgaat naar de **uitbouw van verkeersbeheer- en informatiesystemen**, waaronder RIS, ERTMS, SESAR, ITS, ... en drukt op de noodzaak om voldoende financiële middelen vrij te maken om hierin te blijven investeren. In dat verband wordt het belang van **interoperabiliteit** benadrukt tussen de voornoemde toepassingen die door de verschillende modi gebruikt worden om enerzijds de efficiëntie van de logistieke keten te optimaliseren en anderzijds de beschikbare middelen optimaal in te zetten.

Het Witboek zou echter een visie en daaruit voortvloeiende strategie moeten formuleren waarin keuzes worden gemaakt. Er kan daarbij worden verder gebouwd op de EU-strategie uit 2010 m.b.t. milieuvriendelijke en energie-efficiënte voertuigen.

Inzake **biobrandstoffen** ontbreekt in het Witboek de link met de richtlijn 'hernieuwbare energie' en wordt niet gerefereerd naar het duurzaamheidsaspect van deze brandstof. Inzake '**elektrische voertuigen**' wordt in het Witboek geen visie en strategie ontwikkeld met het oog op een coherent, richtinggevend en geharmoniseerd Europees kader. Het was dan ook aangewezen dat het Witboek hierop dieper inging.

In het Witboek wordt tot slot ook onvoldoende visie ontwikkeld met betrekking tot normen voor de **uitstoot van broeikasgassen door verbrandingsmotoren** voor de periode na 2020 en voor alle modi (ook vrachtwagens). Het huidige beleid bevat terzake een reductiepad tot 2020 voor personenwagens en lichte vrachtwagens. Een ambitieus reductiepad voor de periode daarna is noodzakelijk, alsook een aanvulling voor andere voertuigen. De focus mag hierbij niet enkel op CO₂ liggen, maar moet ook op de andere verontreinigende gassen liggen.

THEMA 7: duurzaam gedrag (maatregelen 27 t/m 30)

Technologische ontwikkelingen alleen kunnen de exponentiële groei van de vervoersvraag niet inperken. Een **mentaliteits- en gedragswijziging** van de individuele gebruiker van het vervoersaanbod kan een belangrijke bijdrage leveren tot een oplossing van de mobiliteits- en congestieproblematiek.

Zo is ook in het kader van de zero-visie inzake verkeersveiligheid, naast de technologische evoluties inzake veiligheid van voertuigen, een **mental shift** nodig.

De maatregelen m.b.t. dit thema spitsen zich op de eerste plaats toe op het passagiersvervoer terwijl goederenvervoer nagenoeg onbesproken blijft. Het gebruik van duurzame brandstoffen en het efficiënter gebruik van hulpbronnen kan enkel aangemoedigd worden.

THEMA 8: stedelijke mobiliteit (maatregelen 31 t/m 33)

Het Witboek legt de link tussen de mobiliteitsplannen en de stedelijke ontwikkelingsplannen. Het is belangrijk dat bij deze mobiliteitsplanning ook de **link** gelegd wordt, en afstemming gezocht wordt, met de ruimtelijke beleidsplannen.

Dit Witboek focust sterk op mobiliteit in een stedelijke context, met als doelstelling het halveren van fossiele brandstoffen in steden tegen 2030 en zelfs verbieden tegen 2050.

Vlaanderen wil als sterk verstedelijkte regio ook maximaal inzetten op **innovatieve vervoerstechnologieën** en systemen om de verkeersleefbaarheid van de steden te verhogen.

Het Vlaamse Gewest is tevreden dat in de lijst van maatregelen m.b.t. ‘geïntegreerde stedelijke mobiliteit’ ook aandacht is voor de mogelijkheden van de **binnenvaart** inzake stedelijk goederenvervoer.

Voor het **goederenvervoer** moet verder de interface tussen goederenvervoer over lange afstand en de laatste kilometers efficiënter te worden georganiseerd. In de **stad** kan het vervoer gebeuren door stedelijke vrachtwagens of alternatieven met een lage uitstoot. Elektrische, hybride- en waterstofvoertuigen zullen bovendien het geluid verminderen waardoor ook tijdens de nacht of in de dagrand kan worden geleverd (cf. piekproject in Vlaanderen). Er wordt wel erkend dat goederenvervoer op korte en middellange afstand nog veelal met vrachtwagens zal gebeuren, niettegenstaande de binnenvaart en het spoor mogelijk volwaardige alternatieven zijn. De organisatie dient echter efficiënter te gebeuren.

THEMA 9: infrastructuur / TEN-T (maatregelen 34 t/m 36)

In de lopende herziening van het TEN-T-beleid wordt uitgebreid aandacht besteed aan het **wegwerken van missing links** en flessenhalzen, zowel in het toekomstige kernnetwerk als in het uitgebreide netwerk. Daarbij moet er voldoende aandacht gaan naar alle vervoersmodi. Naast studies, blijft ook Europese financiering voor werken noodzakelijk. Aangezien Vlaanderen sterk onderhevig is aan doorgaand Europees vervoer, heeft het wegwerken van flessenhalzen op Vlaams niveau zeker ook een Europese meerwaarde.

Verder heeft de Europese Commissie in haar tussentijdse herziening terecht opgemerkt dat er in het huidige TEN-T-beleid geen sprake is van een echt netwerk. De **grensoverschrijdende secties** zijn hierbij het grootste zorgpunt. Het is in het belang van alle 27 EU-lidstaten dat de Commissie in gevoelige dossiers stelling neemt en de missing links mee helpt realiseren.

Aansluitend hierbij dient het TEN-T beleid van de toekomst **transnationale standaarden en interoperabiliteit** verder uit te werken.

Het is duidelijk dat in West-Europa de grootste efficiëntiewinsten kunnen gerealiseerd worden via het beter en zo optimaal mogelijk benutten van bestaande infrastructuur. Daarom dient de Commissie blijvend in te zetten op **intelligente transportsystemen**, voor alle modi. Naast de hoger aangehaalde voorbeelden is ITS voor de weg in Vlaanderen een belangrijk aandachtspunt. Bij congestie kan het tijdig informeren en sturend optreden via dynamisch verkeersmanagement immers vele verliesuren besparen. Daarenboven lijkt het aangewezen dat een deel van de inkomsten van internalisering uit externe kosten terugvloeit naar de Europese vervoersinfrastructuur, bij voorkeur naar TEN-T.

De investeringen die nodig zijn in de **binnenvaart** om het netwerk te moderniseren, verder operationeel te houden en dezelfde hoeveelheden te vervoeren zijn – in vergelijking met het spoor – veel lager. En toch werd in deze modus in het verleden te weinig geïnvesteerd. Er moet rekening gehouden worden met het feit dat het waterwegennet niet zo fijnmazig is als het wegnennet, en dus alle waterwegen (ook lager dan klasse IV) van groot belang zijn binnen het netwerk.

In het Witboek wordt geen enkele relatie gelegd tussen vervoersinfrastructuur en het vestigingsbeleid voor grote, transportintensieve bedrijven, die zich best lokaliseren in de buurt van grote verkeersassen, zoals de waterwegen, of nabij multimodale terminals om de logistieke en mobiliteitsproblemen efficiënt te kunnen voorkomen of te remediëren. Hierbij wordt de Commissie verzocht het belangrijke aansluitingsvervoer niet uit het oog te verliezen.

Tot slot moet bij het TEN-T-beleid niet enkel rekening worden gehouden met energie-efficiëntie en klimaat, maar moet de bredere milieuproblematiek (alle emissies, geluid, leefbaarheid, biodiversiteit, ...) worden meegenomen.

THEMA 10: financiering / TEN-T (maatregelen 37 en 38)

Het uitwerken van de voorgestelde beleidsopties maakt een significant bedrag aan investeringen noodzakelijk. Zowel van overheden (bv. infrastructuur), industrie (bv. innovatief onderzoek) als burgers (bv. aankoop van milieuvriendelijke auto's) worden bijzondere inspanningen verwacht.

De **financiële inspanningen** nodig voor de realisatie en omzetting van de doelstellingen zijn echter **zeer groot**.

De uitbouw van een nieuwe methodologie voor TEN-T is een stap in de goede richting, maar moet ondersteund worden door voldoende werkingsmiddelen. De Commissie moet hierover in nauw overleg treden met de Europese Investeringsbank en de EU-lidstaten zodat de noodzakelijke aanpassingen aan het Europees transportnetwerk daadwerkelijk doorgevoerd worden.

Gezien de eindigheid van de (publieke) budgetten, dienen **nieuwe financieringsmogelijkheden** verder onderzocht te worden.

Publiek-private samenwerking (PPS) – onder meer via projectobligaties – wordt als deel van de oplossing naar voor geschoven. Mits voldoende engagement en promotie van de Europese instellingen kan dit instrument een mogelijke uitkomst bieden voor het TEN-T-kernnetwerk, gezien de schaafeffecten en uitstraling de private investeerders sneller over de streep kunnen trekken. Aangezien PPS geen oplossing is voor alle infrastructuurprojecten, moet het gebruik ervan goed worden afgewogen en enkel worden ingezet wanneer een duidelijke meerwaarde kan aangetoond worden.

THEMA 11: beprijzing en internalisering van externe kosten (maatregel 39)

Het Vlaamse Gewest onderschrijft de principes van de vervuiler/de gebruiker betaalt en is voorstander van een internalisering van externe kosten, zodat de verschillende opties op een eerlijke manier kunnen worden afgewogen voor de verschillende aspecten (emissies, geluid, congestie, trillingen en ongevallen). Het recht op toegang tot het vervoerssysteem mag daarbij niet uit het oog verloren worden.

Een belangrijk aspect van het Witboek betreft de **correcte prijszetting en het vermijden van concurrentievervalsingen**. Zo moeten de energieheffing (wegtransport) en de emissiehandel (vaste installaties en luchtvaart) op elkaar afgestemd zijn zodat er geen marktverstoringen optreden. Sectoren moeten 'belast' worden naar verhouding van hun uitstoot en op een vergelijkbare manier.

De **inkomsten** van de internalisering moeten kunnen worden aangewend voor het globale vervoerssysteem, ondermeer voor transportondersteunende maatregelen, voor infrastructuurprojecten en voor een integratie van netwerken naar duurzamere transportoplossingen

De **opbrengsten** van de internalisering van de externe kosten moeten ook gebruikt kunnen worden voor projecten die een duurzame mobiliteit bevorderen.

Op die manier zullen de effecten (milieuwinst, schonere voertuigen, ...) van de internalisering van externe kosten en de voordelen voor de maatschappij die hieruit voortvloeien het grootst zijn.

Het Witboek geeft ook geen prioriteit aan de noodzakelijke harmonisatie van de transportfiscaliteit in de verschillende EU-lidstaten. Hierbij dient niet enkel naar CO₂-emissies gekeken te worden, maar ook naar alle verontreinigende gassen.

4. VOORNAAMSTE CONCLUSIES

Het is positief dat een aantal maatschappelijk gedragen duurzaamheids-doelstellingen in dit Witboek scherp worden gesteld. Het merendeel van de doelstellingen heeft als tijdshorizon 2030 of 2050. Vooralsnog **ontbreken specifieke actieplannen** voor het bereiken van deze doelstellingen. Concrete, tussentijdse doelstellingen worden niet geformuleerd. Er moet verder worden vastgesteld dat de doelstellingen voor 2030 te bescheiden zijn, wat betekent dat een te grote inhaalbeweging vooropgesteld wordt na 2030.

Er wordt een **te eenzijdige focus** gelegd op de **klimaatproblematiek in de vorm van CO₂-uitstoot**. Aandacht moet daarnaast ook uitgaan naar luchtverontreiniging, ruimtegebruik en biodiversiteit maar ook naar economische wetmatigheden als de behoefte aan en de meerwaarde van mobiliteit en congestieproblemen.

Met de stelling dat mobiliteit beperken geen optie is, gaat de Commissie te kort door de bocht. Sommige vormen van mobiliteit kunnen en moeten beperkt worden, zoals overbodige verplaatsingen. Enkel het efficiënter maken van de diverse transportmodi en van het gebruik ervan zal niet leiden tot de gewenste effecten. Ook **gedragsbeïnvloedende en ruimtelijke maatregelen** zijn onontbeerlijk.

Het Vlaamse Gewest onderschrijft de visie met betrekking tot **de volledige integratie van de modi** en erkent de voordelen van **multimodale oplossingen**. Bovendien kan het Vlaamse Gewest zich vinden in de stelling dat voor vervoer over lange afstanden overgeschakeld moet worden naar grote(re) volumes. Bundeling is nodig om de efficiëntie van het transport te verhogen.

De stelling dat tot 300 km goederenvervoer veelal met vrachtwagens zal blijven gebeuren, dient binnen een Vlaamse context echter genuanceerd te worden. De binnenvaart geldt zeker ook als potentieel alternatieve modus voor de kleinere afstanden.

Vlaanderen – als logistieke draaischijf – focust sterk op geïntegreerde logistieke ketens. In dit kader is het te betreuren dat het thema duurzame **logistiek** niet als een apart thema werd behandeld in het Witboek. De binnenvaart vervult een cruciale rol in deze logistieke ketens en kan in combinatie met andere modi als een volwaardig milieuvriendelijk alternatief gelden. Zo kan de binnenvaart in Vlaanderen bijvoorbeeld ingeschakeld worden om drukke wegenknooppunten te ontlasten in de aanloop naar zeehavens. Concrete en geïntegreerde maatregelen voor de binnenvaart komen in dit Witboek te weinig aan de orde.

Ook het **stedelijk openbaar vervoer** komt onvoldoende uit de verf. Paragrafen m.b.t. het openbaar vervoer blinken uit in vaagheid of worden vanuit een te enge en/of specifieke invalshoek belicht, met name de ‘invoering van duurzame aandrijfsystemen en brandstoffen’. Daarnaast worden ook de mogelijkheden voor het openbaar vervoer op het intermediaire (landelijke) niveau onderbelicht.

Dit Witboek focust sterk op mobiliteit en vervoer in een **stedelijke context**, zonder voldoende stil te staan bij de aanzienlijke financiële en maatschappelijke druk die op de steden wordt gelegd om al deze uitdagingen te realiseren.

Het Vlaamse Gewest deelt de mening van de Europese Commissie dat de volgende jaren belangrijke inspanningen moeten worden geleverd om **intelligente transportsystemen** te operationaliseren voor alle modi, teneinde mobiliteitsturend te kunnen optreden en de transportcapaciteit ten volle te benutten, ook in functie van meer verkeersveiligheid.

De factor **duurzaam menselijk gedrag** wordt vermeld, maar te eng opgevat. De Commissie legt de focus te sterk op de technologische ontwikkelingen en onderkent het belang van een *mental shift*. Het Vlaamse Gewest vraagt daarom met aandrang dat de Commissie werk maakt van het opzetten van *mental shift*-campagnes voor duurzaam gedrag.

Het Vlaamse Gewest onderschrijft de doelstelling van **de internalisering van de externe kosten** om tot een wetenschappelijk gefundeerde vergelijking te komen waarbij het besef om de meest efficiënte vervoersmodus in te schakelen, zal toenemen. Een maatschappelijk draagvlak voor duurzame mobiliteitskeuzes moet gecreëerd worden. De inkomsten van de internalisering moeten kunnen worden aangewend voor het globale mobiliteitssysteem, ondermeer voor transportondersteunende maatregelen, voor infrastructuurprojecten én voor de stimulering van duurzamere transportmodi

Het Vlaamse Gewest is voorstander van een internalisering van externe kosten voor alle modi waarbij de verschillende aspecten (emissies, congestie, trillingen, ongevallen) in aanmerking worden genomen. De Europese Commissie wordt aangespoord om voorrang te geven aan deze integrale berekeningen over alle vervoersmodi heen.

Tot slot moet worden vastgesteld dat de financiële inspanningen nodig voor de realisatie en omzetting van de doelstellingen heel groot zijn. Het genoemde bedrag aan benodigde **financiële middelen** doet vragen rijzen met betrekking tot de realiseerbaarheid van al deze ambitieuze doelstellingen.

Het Vlaamse Gewest wil er in dat verband de aandacht op vestigen dat **de realisatiegraad** van al deze doelstellingen sterk afhankelijk zal zijn van de budgetten die ter beschikking kunnen worden gesteld en van de specifieke mix van maatregelen uit dit Witboek die Vlaanderen – een sterk verstedelijkte regio – zal vooropstellen. Het is duidelijk dat de Europese commissie een financieel ondersteunend beleid zal dienen te voeren om de haalbaarheid van de ambities uit het witboek te verzekeren.