

MEDEDELING VAN DE COMMISSIE

Een duurzame toekomst voor het vervoer: naar een geïntegreerd, technologiegeleid en gebruiksvriendelijk systeem

BIJDRAGE VAN WATERWEGEN EN ZEEKANAAL NV IN HET DEBAT

INLEIDING

Met deze nota wenst Waterwegen en Zeekanaal NV (W&Z) een bijdrage te leveren in het debat naar aanleiding van de oproep van de Europese Commissie om te reageren op haar mededeling “Een duurzame toekomst voor het vervoer: naar een geïntegreerd, technologiegeleid en gebruiksvriendelijk systeem”.

W&Z is een Vlaams overheidsagentschap dat 731 km waterweg in Vlaanderen beheert.

W&Z is verheugd over deze mededeling van de Commissie en kan instemmen met de grote lijnen ervan.

In Vlaanderen werkt W&Z momenteel mee aan de voorbereiding van een Vlaams Mobiliteitsplan Horizon 2020 - 2040.

In dit plan zullen ook dezelfde invloedsfactoren op het toekomstige mobiliteitsbeleid worden meegenomen zoals daar zijn:

- toename en veroudering van de bevolking
- toenemende migratie en mobiliteit
- schaarste van fossiele brandstoffen
- toename van het goederenvervoer
- milieu-uitdagingen
- sterk verstedelijkte gebieden

In dit plan wordt er ook op gewezen dat het transport (zowel goederen- als personenvervoer) nog zal toenemen en dat een verbetering van de milieuperformantie een belangrijke sleutel is om de klimaatsverandering op te vangen.

W&Z onderschrijft de stelling van de Europese Commissie dat er fors moet ingezet worden op de verdere ontwikkeling van duurzame vervoersmodi, vergroening van de transportsector en comodaliteit.

Waterwegen en Zeekanaal NV is ook van mening dat de internalisering van externe kosten kan bijdragen tot het bereiken van die doelstellingen en spoort Europa er dan ook toe aan verder werk te maken van een correcte prijsberekening en het invoeren van het principes ‘de vervuiler betaalt’ en ‘de gebruiker betaalt’. Gelet op de lopende initiatieven tot internalisering van de externe kosten voor het wegvervoer moet de internalisering van deze externe kosten zo snel mogelijk, gelijktijdig, volledig en op een uniforme basis voor al de alternatieve modi tot stand komen.

Om het gebruik van duurzame transportmodi te stimuleren is ook een ‘mental shift’ nodig, daarom onderschrijft W&Z de noodzaak aan educatie-, informatie- en bewustmakingscampagnes.

Net als in de Mededeling wordt ook in het boven vernoemd Mobiliteitsplan benadrukt dat de doelstelling van een duurzaam transportsysteem enkel mogelijk is wanneer de verschillende modi beter geïntegreerd worden en dat de ontwikkelingen op technologisch vlak moeten versnellen om de efficiëntie en duurzaamheid van transport te verbeteren zonder daarbij aan kwaliteit of comfort in te boeten. W&Z is dan ook tevreden dat de Europese Commissie de nadruk legt op de nood aan een volledige integratie en interoperabiliteit en inter-connectie van de verschillende modale netwerken en de bevordering van intermodale en overslagplatforms.

Toch is W&Z van mening dat in de Mededeling te weinig aandacht besteed wordt aan de promotie van duurzame vervoersmodi en het belang van de binnenvaart, dit zowel bij de uiteenzetting van de recente ontwikkelingen, de trends en uitdagingen, de beleidsdoelstellingen als het onderdeel ‘beleid voor duurzaam vervoer’. Daarom wil W&Z nog volgende bemerkingen formuleren:

BEMERKINGEN VAN WATERWEGEN EN ZEEKANAAL NV:

- Het Europese vervoersbeleid in het eerste decennium van de 21^e eeuw en Trends en uitdagingen

Bij het overzicht van de recente ontwikkelingen wordt de binnenvaart buiten beschouwing gelaten. Binnen deze sector zijn echter ook een aantal belangrijke ontwikkelingen te vernoemen:

In het kader van de vergroening van de transportsector dient verwezen te worden naar het meerjarig actieprogramma NAIADES dat de Europese Commissie geïntroduceerd heeft op 17 januari 2006, en dat tot doel heeft de binnenvaart in Europa te promoten.¹

Ook is er vooruitgang geboekt wat betreft het verminderen van luchtverontreiniging in de binnenvaartsector. De binnenvaartsector maakt er zelf werk van om zijn positie als groene modus te behouden en nog verder te versterken.

Zo is beslist dat vanaf 2011 het zwavelgehalte van de brandstof voor binnenvaartschepen verlaagd van 1000 mg naar 10 mg per kg. Deze overgang gebeurt op aanvraag van de sector in één keer en niet in fasen. Zwavelarme

¹ Het Naiadesplan levert een bijdrage tot de Europese strategie voor groei en werkgelegenheid. Voor de uitvoering van dit programma werd het “PLatform for the implementaTion of NAIADES” (PLATINA) opgericht. PLATINA is de invulling van Europees beleid op het gebied van binnenvaart dat tussen 2008 en 2012 door de Europese Unie, de lidstaten en andere betrokken partijen zal worden uitgevoerd. Het bevat maatregelen in vijf strategische binnenvaartdomeinen: markt, vloot, werkgelegenheid en vaardigheden, imago en infrastructuur. Op 16 en 17 juni 2009 vond de tweede stuurgroep plaats waar de resultaten van het project voorgesteld werden.

brandstof zorgt ervoor dat de binnenvaart milieuvriendelijker wordt en de uitstoot van zwaveldioxide (SO₂) en fijn stof (PM) vermindert.

Daarnaast is er door de Centrale Commissie voor Rijnvaart (CCR) een normering uitgewerkt in fasen voor CO, VOS (Vluchtige Organische Stoffen), NO_x en PM.

Ook op Europees niveau worden er emissiegrenswaarden opgelegd. Het is belangrijk om op korte termijn werk te maken van een verstrenging van deze emissienormen waarbij een afstemming tussen EU en CCR (met CCR-III norm) dient nagestreefd te worden. W&Z is er voorstander van deze normen ambitieus genoeg te maken waarbij zowel naar mogelijke verbeteringen in motortechnologie als de emissiereductie tengevolge van nabehandelingssystemen in rekening wordt gebracht.

Om de vergroening van het transport en de klimaatsdoelstellingen te bereiken is het van uitermate groot belang dat de binnenvaartcorridors worden opgenomen in het prioritaire netwerk.

- Beleidsdoelstellingen voor duurzaam vervoer en Beleid voor duurzaam vervoer

W&Z is van mening dat het bevorderen van duurzaam transport kan bijdragen tot het verminderen van het aantal verkeersongevallen. De binnenvaart is namelijk de meest veilige transportmodus, de externe kost van ongevallen in de binnenvaart is verwaarloosbaar. Hiervoor is te weinig aandacht in de Mededeling.

Ook dient benadrukt te worden dat het promoten van modal shift naar duurzame transportmodi als de binnenvaart een van de maatregelen is met als doel het bereiken van milieuvriendelijker vervoer. De binnenvaart is de properste en zuinigste vervoersmodus die bovendien weinig geluidshinder veroorzaakt en weinig ruimte in beslag neemt. Indien het toekomstig transportbeleid een bijdrage wil leveren aan het bestrijden van de klimaatverandering en het verbeteren van de verkeersveiligheid en congestie moet er dan ook voldoende worden ingezet op duurzame transportmodi, ook wat de verdeling van de middelen betreft. In het verleden is daartoe te weinig geïnvesteerd in de binnenvaart

Technische innovaties zullen inderdaad belangrijk zijn om de vervoersuitdagingen te kunnen aangaan. Daarbij spelen, naast ITS in het wegvervoer, ERTMS in het spoorvervoer en SESAR in de luchtvaart, ook de River Information Services (RIS) in de binnenvaart een belangrijke rol.

Deze worden momenteel in overeenstemming met de Europese RIS-richtlijn uitgebouwd. Het RIS is erop gericht om alle betrokkenen maximaal te informeren en om de waterwegbeheerder de elementen te bezorgen om de scheepvaart vlot en veilig te organiseren o.a. via tracking en tracing. (traffic management). Het RIS is in die zin een belangrijke component in de ontwikkeling van een intermodale vervoersketen. Bij het uittekenen en de implementatie van ITS in het wegvervoer is het dan ook aangewezen voldoende rekening te houden met deze RIS-realisaties en de daar gebruikte technologieën om integratie, interfacing en multi-modaliteit in een later stadium niet te bemoeilijken.

Zoals hierboven reeds vermeld is W&Z zeer tevreden met de initiatieven van de Commissie om over te gaan tot een correcte weerspiegeling van alle transportkosten

in de prijzen. W&Z spoort Europa er dan ook toe aan om dringend werk te maken van de internalisering van de externe kosten voor alle vervoermodi waardoor een meer gediversifieerd goederenvervoer kan tot stand komen.

Daarbij dient deze internalisering aan volgende vier voorwaarden te voldoen:

- internalisering zo snel mogelijk invoeren. Het uitstellen van de internalisering en het uitstellen van de daaruit voortvloeiende positieve duurzame effecten is niet langer veroorloofd.
- gelijktijdigheid. Om elke distorsie en om negatieve effecten tussen de alternatieve modi onderling te vermijden is gelijktijdige invoering een vereiste.
- volledigheid. Alle externe effecten dienen volledig in rekening gebracht te worden. Enige selectie of niet aanrekening van bepaalde factoren zoals geluidshinder is te vermijden.
- uniformiteit. Een externe factor wordt in alle modi met dezelfde impact op zijn omgeving aangerekend.

W&Z is de mening toegedaan dat naast de totale emissies van de verschillende transportmodi het ook nuttig zou kunnen zijn om een tabel te maken van de relatieve emissies (cfr. vervoerde vracht per km) waar de binnenvaart relatief gunstig scoort ten opzichte van het vrachtverkeer over de weg.

W&Z is de mening toegedaan dat de inkomsten die resulteren uit het internaliseren van externe kosten kunnen gebruikt worden om alternatieve vervoersmodi te financieren.

W&Z is het bijgevolg ook eens met de stelling van de Commissie dat congestieheffingen een infrastructuurschaarste weergeven en daarom gebruikt kunnen worden om alternatieve vervoersoplossingen te financieren. De binnenvaart kan bijdragen aan de vermindering van de congestie op de wegen op voorwaarde dat er voldoende overslagcapaciteit aanwezig is op de belangrijkste knooppunten. Aangepaste ontsluitingen zijn daartoe een noodzaak.

Met het voorzien van extra capaciteit op de wegen moet voorzichtig omgesprongen worden. Bottlenecks moeten inderdaad opgelost worden maar systematisch voorzien van extra capaciteit voor de wegen zal meer wegverkeer creëren, mogelijk ten koste van de duurzame transportmodi, en met als gevolg meer luchtvervuiling, ongevallen, geluidsoverlast, ruimtebeslag en op termijn weer congestie.

ir. Leo Clinckers
gedelegeerd bestuurder
Waterwegen en Zeekanaal NV

Oostdijk 110
B 2830 Willebroek
Tel: + 32 3 860 62 11