



Permanente vertegenwoordiging
van België bij de Europese
Unie

Axel Buyse
Algemeen Vertegenwoordiger van de Vlaamse Regering bij de
EU

Wetstraat 61-63, 1040 BRUSSEL
Tel. +32 2 553 62 02 - Fax + 32 2 553 62 00
e-mail: VLAAMSEGMS.belgoeurop@diplobel.fed.be

European Commission

TREN-FUTURE-OF-TRANSPORT@
ec.europa.eu

uw kenmerk

ons kenmerk
AXB/nv

Bijlagen
*

Vragen naar / e-mail

Axel BUYSE
axel.buyse@diplobel.fed.be

Telefoonnummer

02 233 21 81

Datum

29/09/2009

Betreft: België/Vlaams Gewest

COM(2009)279 - "Een duurzame toekomst voor het vervoer. Naar een geïntegreerd, technologiegeleid en gebruiksvriendelijk systeem"
Vlaamse standpunt

Geachte mevrouw,
Geachte heer,

Hierbij vindt u namens de Vlaamse autoriteiten, afdeling Algemeen Beleid, Departement Mobiliteit en Openbare Werken, de Vlaamse standpuntbepaling met betrekking tot 'Een duurzame toekomst voor het vervoer; Naar een geïntegreerd, technologiegeleid en gebruiksvriendelijk systeem'.

Met de meeste hoogachting,

Axel Buyse
Algemeen Vertegenwoordiger van de Vlaamse Regering bij de EU
Permanente Vertegenwoordiging van België

MEDEDELING VAN DE COMMISSIE “ EEN DUURZAME TOEKOMST VOOR HET VERVOER/ NAAR EEN GEÏNTEGREERD TECHNOLOGIEGELEID EN GEBRUIKERSVRIENDELIJK SYSTEEM

STANDPUNTBEPALING VLAAMSE OVERHEID DEPARTEMENT MOBILITEIT EN WERKEN

INLEIDING

Vlaanderen is verheugd over deze Mededeling van de Commissie en kan instemmen met de grote lijnen ervan.

Vlaanderen werkt momenteel eveneens 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 goederen- en passagiersvervoer
- milieu-uitdagingen
- sterk verstedelijkte gebieden

Bovendien wordt er op gewezen dat het transport (zowel goederen- als personenvervoer) nog zal toenemen en dat een verbetering van de milieuproductie een belangrijke sleutel is om de klimaatsverandering, alsook de luchtverontreiniging en de geluidshinder, op te vangen. De groei van de transportsector zorgt er immers voor dat transport meer dan andere sectoren verantwoordelijk is voor de toename van de emissies van schadelijke stoffen en broeikasgassen.

Vlaanderen 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.

Het vervoersbeleid moet in de toekomst gericht zijn op de behoefte aan efficiënte goederen- en passagiersvervoersdiensten die op comodale basis zijn gestructureerd en die gebruik maken van innoverende technologieën.

Om te kunnen evolueren naar zulk een duurzaam vervoersysteem onder andere via innovatie, intelligente technologieën en betere integratie van de vervoersmodaliteiten zijn de hierna vermelde topics voor Vlaanderen, een sterk verstedelijkte regio, van uitermate groot belang enerzijds om Vlaanderen als logistieke draaischijf blijvend op de kaart te plaatsen en om de concurrentiepositie te kunnen handhaven; anderzijds om het openbaar vervoer in Vlaanderen te optimaliseren en op een comodale basis te stoelen.

VLAAMSE BEKOMMERNISSEN

- Integratie en verknoping van de netwerken

Een duurzaam transportsysteem is enkel mogelijk als de verschillende modi beter op elkaar afgestemd en geïntegreerd zijn.

Er is nog te weinig vooruitgang geboekt wat de overschakeling naar duurzame transportmodi betreft. Daarom vindt Vlaanderen dat er in de Mededeling te weinig aandacht wordt besteed aan de promotie en het sensibiliseren van duurzaam transport.

Er dienen hoe dan ook duidelijke criteria met betrekking tot prioritaire netwerken opgesteld te worden met bijzondere en ruime aandacht voor inter-modale knooppunten. Het werken met een netwerk kan er toe leiden dat comodaliteit meer verankerd wordt.

In dit prioritaire netwerk moeten dan alle transportmodi inter-operabel aan elkaar kunnen gelinkt worden. Standaardnormen voor overslag van goederen tussen de verschillende transportmodi zullen absoluut nodig zijn.

Op basis van performante meetindicatoren en betrouwbare statistieken onder meer over de vervoerstromen van het goederenvervoer binnen Europa moet het mogelijk zijn om kernnetwerken uit te bouwen met maximale aandacht voor comodaliteit en oog voor milieuvriendelijk en duurzaam transport.

Vlaanderen dringt er nogmaals op aan dat de Europese Commissie dringend werk zou maken van deze meetindicatoren en statistieken.

Daarnaast vraagt Vlaanderen meer aandacht en ondersteuning voor de toepassing van ICT-applicaties in het openbaar vervoer (bv. 'real time' vervoersinformatie). Dit zou immers een geoptimaliseerde verknoping van verschillende vervoersnetwerken kunnen bewerkstelligen.

Europa zou een proeftraject van een dergelijk kernnetwerk kunnen uitwerken en via een overlegplatform met de lidstaten "best practices" concepten kunnen uitwerken met het oog op de vereenvoudiging van de vervoersketen en het versneld invoeren van tracking en tracing van het goederenvervoer.

- Slimme logistieke ketens

Vlaanderen wil immers fors inzetten op slimme logistiek, die een toegevoegde waarde creëert. Deze sterk versnipperde sector moet intensiever gaan samenwerken. Om duurzaam transport te genereren moet het containervervoer in de eerste plaats zoveel mogelijk worden versast naar duurzame transportmodi. Hiervoor dient ook een prijsbeleid ingezet te worden dat voldoende flexibel is zodat lidstaten op specifieke problemen (congestie, milieu, veiligheid) kunnen inspelen. Internalisering van de externe kosten voor alle vervoersmodi hoort één van de fundamenten van zulk prijsbeleid te zijn.

Wanneer - gelet op de economische groei - het containervervoer in de havens nog zal worden uitgebreid moet de functie van het hinterland wel overwogen worden. Centrale verzamelpunten in het hinterland waar goederen kunnen worden gebundeld naar binnenvaart en spoor toe zijn een must. Nieuwe bedrijven moeten op de juiste plaats (bij logistieke knooppunten) worden opgericht.

Ook een streven naar een geïntegreerd vervoersnetwerk waar vooral geïnvesteerd wordt in inter-modale terminals en knooppunten is op termijn een noodzakelijke conditio sine qua non om de vervoersgroei te sturen. Er moet bovendien meer werk worden gemaakt van een flexibelere bepaling van het reismoment (e-overheid, telewerken...)

Vlaanderen dringt er zoals hierboven al vermeld bij de Europese Commissie op aan om werk te maken van gemeenschappelijke gegevens en indicatoren over en voor het goederenvervoer om zo tot een uniform Europees inzicht te komen. Globale oplossingen kunnen op die manier meer doordacht uitgewerkt worden.

Europa bewaart het overzicht van de goederenstromen en is daarom ook best geplaatst om verder werk te maken van groene corridors in het totale netwerk.

De recente ontwikkelingen rond tracking en tracing van goederen zijn van wezenlijk belang voor een efficiënt infrastructuurbeheer

- Belang van de binnenvaart

De binnenvaart verdient meer aandacht. Indien het toekomstig transportbeleid een bijdrage wil leveren aan het bestrijden van de klimaatverandering, luchtverontreiniging, geluidshinder, congestie en het verbeteren van de verkeersveiligheid moet er 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.

De opsomming van de beleidsmaatregelen, resultaten en doelstellingen lijken voornamelijk toegespitst op het wegverkeer.

De binnenvaart kan nochtans 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.

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

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

Vlaanderen 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.

Europa moet daarom verder werk maken van een correcte prijsberekening en internalisering van de externe kosten. 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.

Vlaanderen pleit voor een transparante en eenvoudige berekeningswijze ter zake met voldoende flexibiliteit om lokale milieuproblemen mee te kunnen nemen.

- Zeehavens en de hinterlandverbindingen

De definitie van een prioritair netwerk gebaseerd op goederenstromen zal de rol van de zeehavens in het Europese goederentransport beter benadrukken. Momenteel maken zeehavens wel deel uit van het uitgebreide netwerk, doch er zijn relatief weinig financieringsmogelijkheden voor de havens voorhanden, hoewel de Europese zeehavens instaan voor 80% van de Europese in- en export. Hopelijk kunnen dan ook meer Europese middelen vrijgemaakt worden voor hinterlandverbindingen met de zeehavens.

Middels Flanders Port Area ondersteunt de Vlaamse overheid nu al de vier Vlaamse havens, in samenwerking met deze havens zelf en de hele sector. Zij doet dit door de gemeenschappelijke aspecten en de onderlinge samenwerking tussen de havenbesturen, de overheid en de privésector te bevorderen en te versterken. De invloed van Flanders Port Area stopt niet in de havens maar reikt tot in het gemeenschappelijke hinterland.

- Openbaar Vervoer

Standaardnormen zijn niet alleen nodig bij overslag van goederen van een modus naar een andere, maar moeten ook geconcipeerd worden om binnen het passagiersvervoer de overstap tussen verschillende transportmodi te vergemakkelijken.

Daarbij moet gedacht worden aan het inkorten van overstaptijden in trein/bus stations, door beter op elkaar afgestemde dienstregelingen en efficiënter gebruik van de beschikbare infrastructuur.

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 binnenvaardomeinen: markt, vloot, werkgelegenheid en vaardigheden, imago en infrastructuur. Op 16 en 17 juni 2009 vond de tweede stuurgroep plaats voor de resultaten van het project voorgegesteld

De interoperabiliteitsvereiste mag daarbij niet worden verengd tot louter technische criteria, maar moet ook toepassing vinden in het domein van ticketing en informatieverstrekking aan de passagiers.

In stedelijke gebieden moet de EU ook de uitbreiding van tramnetwerken en systemen van light rail financieel stimuleren.

Ook het medegebruik van tramnetwerken door het goederenvervoer (“cargotrams”) dient financieel en organisatorisch aangemoedigd te worden.

Ook wenst Vlaanderen te wijzen op de noodzaak aan duidelijke Europese statistieken over openbaar vervoer (bv. reizigersaantallen, aantal ongevallen, lengte van vervoersnet, ...).

- Sterk verstedelijkte gebieden vragen een aparte aanpak

Er is nood aan een Europees kader waarbinnen de territoriale samenhang en het Europese transportnetwerk wordt bekeken. Hieruit zou kunnen blijken dat vanuit een Europees perspectief er mobiliteitsknelpunten zijn rond belangrijke verstedelijkte en vervoergenererende gebieden en dat hier ook andere Europese oplossingen dan puur infrastructurele nodig zijn (financiële middelen voor vraagbeheersing/ wegbeprijzing...). Vraagbeheersing en het optimaal benutten van de bestaande infrastructuur mogen hierbij niet uit het oog verloren worden. Een belangrijk aandachtspunt hierbij is ook een goed locatiebeleid, een beleid dat er op gericht is nieuwe verkeersgenererende activiteiten te voorzien op die locaties waar de capaciteit en kwaliteit van het vervoerssysteem (langzaam verkeer inbegrepen) dit toelaten. Met locatiebeleid wordt aldus het mobiliteitsprofiel van de activiteit afgestemd op het bereikbaarheidsprofiel van de locatie. Zo impliceert duurzame mobiliteit een locatiebeleid dat verplaatsingen over korte afstanden en multimodaal vervoer bevordert.

Een meer uitgesproken territoriaal cohesiebeleid kan er voor zorgen dat de veranderende vervoerstromen beter worden gecoördineerd. Het Groenboek territoriale cohesie (oktober 2008) is hiervoor een eerste stap in de goede richting.

Het Vlaamse Gewest vindt ook dat er vanuit de cohesie- en structuurfondsen onvoldoende wordt geïnvesteerd in de problemen van sterk verstedelijkte gebieden.

Voor de uitstoot van NOx en fijnstof PM10 baart een sterk verstedelijkt gebied als Vlaanderen extra zorgen om de milieudoelstellingen te halen. Vlaanderen dringt er bij de Europese Commissie dan ook op aan om de inzet van de financiële middelen uit cohesie- en structuurfondsen op de aanpak van deze problematiek op Europees niveau (via ESF en EFRO verordeningen en guidelines) meer afdwingbaar te maken. Eén van de mogelijkheden voor de Europese Commissie is een coördinerende rol opnemen of het bieden van een kader voor het instellen van emissiearme zones (LEZ), zonder hierbij aan de soevereiniteit te raken. In een aantal landen worden reeds initiatieven genomen.

Om oplossingen voor de congestie van de stedelijke gebieden te kunnen aanreiken moet er een gestructureerde beleidscoördinatie tussen verschillende instanties en beleidsniveaus tot stand worden gebracht en moet er efficiënte

planning van het goederenvervoer in de stadsregio's op punt worden gesteld. Vlaanderen kijkt uit naar het Europees actieplan ter zake.

- Milieuproblematiek

Er is nood aan het formuleren van concrete milieudoelstellingen voor het Europese vervoersbeleid (smart geformuleerd). Deze dienen afgeleid uit de veronderstellingen inzake de milieuperformanties van het vervoersysteem opgenomen in de luchtkwaliteitsnormen, emissieplafonds en, voor de reductie van de broeikasgassen, de doelstellingen voor de niet-ETS sectoren. Het definiëren van een doelstelling voor PM10, of zelfs PM2,5, geeft nog onvoldoende een doelstelling voor de gezondheidsimpact weer voor het vervoersbeleid. Aanvullende doelstellingen zoals doelstellingen voor ultrafijne deeltjes of elementair koolstof of bv. doelstellingen in verband met de nabijheid van verkeer verdienen de aanbeveling.

De kans dat verschuivingen naar milieuvriendelijke voertuigtechnologie aanvullend op het mobiliteitsbeleid dat streeft naar een beheersing van de kilometers en een verschuiving naar alternatieve modi, onvoldoende is om de milieudoelstellingen te bereiken, is reëel. Dit betekent dat het vervoersbeleid meer sturend moet zijn. De voorgestelde aanpak geeft onvoldoende garantie dat het Europees vervoersbeleid er in zal slagen om de groei van het vrachtvervoer te ontkoppelen van de groei van het BNP en dat het personenvervoer verder geoptimaliseerd zal worden.

Gelet de groeiverwachtingen van de transportsector en de daaraan gekoppelde schadelijke milieueffecten zal de transportsector een belangrijke bijdrage moeten leveren om de klimaatdoelstellingen te helpen realiseren. Vlaanderen onthaalt de goedkeuring van de richtlijn met betrekking tot de opname van de luchtvaartsector in het Europese emissiehandelssysteem dan ook erg positief.

Innovatieve ontwikkelingen betreffende koolstofarme brandstoffen moeten verder worden ontwikkeld. Wetenschappelijk onderzoek naar duurzaam transport en duurzame projecten moeten via gerichte subsidiëring verder worden gestimuleerd.

Vlaanderen vraagt rekening te houden met de luchtkwaliteit in sterk verstedelijkte gebieden, in het bijzonder moet fijn stof en NO₂ worden bedwongen. Ook de geluidsimpact van het wegverkeer moet verder worden gereduceerd.

Vlaanderen vraagt dringend werk te maken van de nodige aanpassingen aan de richtlijnen zodanig dat de voertuignormen de werkelijke voertuigemissies beter weerspiegelen en de werkelijke voertuigemissies ook (beter) gemeten worden. Dit moet er toe leiden dat de vigerende richtlijnen ook in de praktijk tot een emissiereductie leiden.

De schadelijke emissies van de scheepvaart dienen weggewerkt te worden door fasegewijze aanpassingen van de schepen en een gericht investeringstraject voor nieuw te bouwen schepen.

Nu al maakt de binnenvaartsector zelf er ook werk van om zijn positie als groene modus te behouden en nog verder te versterken.

Zo wordt 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 brandstof zorgt ervoor dat de binnenvaart milieuvriendelijker wordt en de uitstoot van zwaveldioxide (SO_2) 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), NOx 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. Vlaanderen is er voorstander van deze normen ambitieus genoeg te maken waarbij zowel mogelijke verbeteringen in motortechnologie als de emissiereductie tengevolge van nabehandelingssystemen in rekening worden gebracht.

De strategie van de Europese Unie ter beperking van atmosferische emissies door zeeschepen dateert reeds van 2002 en zou moeten herzien worden.

In haar strategie geeft de Europese Commissie aan dat er in een aantal landen initiatieven worden genomen voor economische instrumenten (gedifferentieerde haventaksen, gedifferentieerde aanmeerrechten ea.) De Europese Unie zou hierin een actieve rol moeten spelen zodat meer lidstaten en meer havens deze maatregelen invoeren zonder het risico van concurrentievervalsing van de havens ten opzichte van elkaar. Mogelijk kan de EU een richtlijn aannemen die alle lidstaten verplicht om taksen in te voeren gerelateerd aan emissies.

De aanbeveling van de Europese Commissie ter bevordering van het gebruik van walstroom (2006) is een eerste stap maar is nog niet voldoende. De Europese Unie zou een voortrekkersrol kunnen spelen voor de opstelling van standaardnormen voor walstroom in IMO-verband. Het ontbreken van deze standaardnormen is immers een struikelblok om walstroominfrastructuur voor de internationale zeevaart te voorzien. Deze infrastructuur (aan walzijde en aan scheepszijde) is pas zinvol en efficiënt als het veelvuldig kan gebruikt worden.

Regelgeving is belangrijk. Deze regels moeten echter ook nageleefd worden. De Europese Unie kan mogelijk een rol vervullen om een correcte naleving van de reglementering te bevorderen.

Wat de problematiek van de broeikasemissies van internationale scheepvaart betreft, ondersteunt Vlaanderen een internationale aanpak, meer bepaald binnen het kader van IMO. Vlaanderen is dan ook verheugd over de recente ontwikkelingen in IMO wat het ontwikkelen van technische maatregelen betreft. In de toekomst hoopt Vlaanderen dat de discussies over marktgebaseerde instrumenten binnen IMO tot een globaal en effectief regime zullen leiden voor de aanpak van broeikasemissies van de internationale scheepvaartsector.

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

Ook met de effecten van de klimaatsveranderingen moet rekening worden gehouden (cfr. stijging van de zeespiegel – integraal waterbeleid).

- Slimme kilometerheffingen en internalisering van externe kosten

Met het oog op een doorvoering van een slimme kilometerheffing vraagt Vlaanderen aan Europa om tegelijkertijd de verkeersbelasting in beeld te brengen en na te gaan of die laatste op termijn niet sterk verminderd kan worden. Dienaangaande dient wel gesteld dat de vermindering van de verkeersbelasting niet mag raken aan het principe “de vervuiler betaalt” en “de gebruiker betaalt” en de daaruit voortvloeiende internalisering van de externe kosten. Anders wordt het gewenste effect in het bijzonder de vermindering van de congestie en vervuiling teniet word gedaan. De intentie van een verlaging van de verkeersbelasting moet dus het doorvoeren van bovengenoemde principes zijn en niet het voorzien van een financiële compensatie voor de weggebruikers.

Europa moet ook durven werk te maken van het invoeren van congestieheffingen waarbij sluipverkeer op parallelle verkeersnetwerken moet worden vermeden.

Vlaanderen spoort Europa er toe aan om dringend werk te maken van de internalisering van de externe kosten voor alle vervoermodi waardoor een meer gediversifieerd goederen- en personenvervoer kan tot stand komen.

- Investeren in kwalitatieve opleidingen in de transportsector

De opleidingen in de sector van de binnenvaart moeten attractiever en kwaliteitsvoller worden uitgewerkt zodat meer mensen kiezen voor een job in de waterwegsector. De nieuwe uitdagingen - indien goed begeleid - zorgen immers voor meer tewerkstelling.

Ook de opleidingen in de logistieke transportsector moeten via een geïntegreerde benadering tussen logistiek en transport worden ingevuld.

Innovatie en het verstevigen van de concurrentiepositie spelen hierbij een belangrijke rol.

- Intelligente transportsystemen

Gelet het initiatief van de Europese Commissie met betrekking tot het actieplan en ontwerprichtlijn betreffende intelligente transportsystemen kunnen de lidstaten meer proactief samenwerken met de privé sector en innovatieprojecten voor Onderzoek en Ontwikkeling van nieuwe ITS toepassingen stimuleren. Vlaanderen beklemtoont de noodzaak aan ‘open ITS-systemen’ met oog voor de problematiek van de bescherming van de gegevens.

Vlaanderen vraagt dat de Europese Commissie bij het verder uittekenen en de implementatie van ITS in het wegvervoer voldoende aandacht zou besteden aan de interfaces tussen alle transportmodi inzonderheid wat de inter-modale knooppunten betreft. Voor het vervoer te water wordt het RIS (River Information Services) in overeenstemming met de Europese RIS-richtlijn uitgebouwd. Het RIS is er op 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.

Vlaanderen ondersteunt de Commissie in haar actieplan voor Intelligente Transportsystemen als aanvulling of alternatief van soms zeer dure infrastructuurvoorzieningen.

- Aantal verkeersslachtoffers verder verminderen

Vlaanderen betreurt dat er in de tekst van de Mededeling nergens wordt verwezen naar het feit dat binnenvaart en openbaar vervoer een stuk veiliger zijn dan wegverkeer.

Het terugdringen van het aantal dodelijke verkeersslachtoffers blijft Europa en Vlaanderen zorgen baren. Vlaanderen ziet heil in het resoluut inschakelen van innovatieve technologieën om de veiligheid op de weg aan te sturen (o.a. door de voertuigtechnologie adequaat te optimaliseren via open standaardisatie, interoperabiliteit ...)

Ook door verkeersopvoeding (rijgedrag, verkeersveiligheid.) kan een optimalisatie van het wegvervoer worden bewerkstelligd, het aantal verkeersslachtoffers worden verminderd (cfr Vlaamse standpuntbepaling betreffende de rijopleiding) en het energieverbruik worden teruggedrongen.

Verder dient er versneld werk te worden gemaakt van een uniformisering en standaardisering van verkeersborden in de EU.

Vlaanderen vindt het spijtig dat de ontwerprichtlijn met betrekking tot de grensoverschrijdende verkeershandhaving niet zal worden behandeld onder het Zweeds voorzitterschap.

- Financiële middelen

Voor projecten die zich op het prioritaire Europees netwerk bevinden zou een meer bindend kader voor realisatie door de Europese Commissie kunnen uitgewerkt worden en het engagement van de lidstaten met betrekking tot deze

Een gestandaardiseerde projectmethodologie zou eveneens bijdragen tot meer gefaseerde en duidelijke omschreven projecten die grensoverschrijdend (cfr. missing links) worden opgezet. Europa kan hiertoe een faciliterende rol betrachten.

Ook transnationale infrastructuurmanagers (cfr. rol TEN coördinatoren) kunnen bijdragen tot een betere financiële verankering.

Door gebruik te maken van een meer efficiënte projectmethodologie, kunnen de financiële verplichtingen ook duidelijker worden vastgelegd.

Constructies voor alternatieve financiering onder de vorm van PPS ter realisatie van TEN-V infrastructuur moeten verder ontwikkeld en verbeterd worden.

Ook de mogelijkheden via de Europese Investeringsbank (Wereldbank) moeten beter benut worden. Er kan voorgesteld worden om de gehanteerde drempelbedragen voor het in aanmerking nemen door deze financieringsbronnen te verlagen. Ook kunnen meer garanties ingebouwd worden door de overheid voor financieringssystemen via de commerciële banken.

Een heroriëntatie van de Europese structuurfondsen dringt zich op zoals ook aangekondigd in de Mededeling van de Europese Commissie over de financiële vooruitzichten na 2013.

Tot slot wil Vlaanderen benadrukken dat de verdere vereenvoudiging van de administratieve documenten en procedures ook kan bijdragen tot een efficiëntere logistieke vervoersketen.