
Coördinatiegroep WG Sust Road Transport
Groupe de coordination GT Sust Road Transport

“A sustainable future for transport: Towards an integrated, technology-led and user friendly system”

CCIM STANDPUNTBEPALING
dd 30/09/09

De coördinatiegroep *sustainable transport* binnen het coördinatiecomité internationaal milieubeleid verwelkomt de Mededeling van de Commissie. Om te kunnen evolueren naar een duurzaam vervoersysteem, zijn Europese initiatieven nodig. Globaal genomen steunen wij de opgenomen stellingen. Toch zien wij nog enkele verbeterpunten, die wij hierbij graag meegeven.

Algemeen

La communication est très générale, ne se centre ni sur les transports urbains ni sur l'écologisation du transport des particuliers. D'autres communications l'avaient fait précédemment.

België staat voor grote uitdagingen om NEC doelstellingen en luchtkwaliteitsdoelstellingen te halen. Ook de geluids- en de klimaatproblematiek vormen een grote uitdaging. Hoewel de Mededeling deze uitdagingen duidelijk erkent (zie punten 7, 10, 15, 17, 18 en 3.3), ontbreekt het verder in de tekst aan oplossingen voor deze problematiek.

De Mededeling gaat in op de verdere ontwikkeling van duurzame vervoersmodi, vergroening van de transportsector en comodaliteit, maar bevat weinig aangrijpingspunten om in te grijpen op de verplaatsingsbehoeften. Men gaat uit van een toename van het verkeer zonder even stil te staan bij de noodzaak van elke verplaatsing. Een grotere betrokkenheid van het publiek is daarom niet enkel nodig om beslissingen beter te doen aanvaarden, maar ook om de verplaatsingskeuze te beïnvloeden.

De Mededeling heeft veel aandacht voor individueel vervoer. Wij vinden het een gemiste kans dat er niet meer ingegaan wordt op de alternatieven voor individueel vervoer.

Duidelijke doelstellingen formuleren

Er is nood aan het opnemen van concrete doelstellingen, smart geformuleerd. Het voorgaande Witboek nam concrete doelstellingen op inzake modale verdeling. Naast doelstellingen zowel inzake vervoerswijzen als vervoersintensiteit is er nood aan het opnemen van concrete milieudoelstellingen voor het vervoersbeleid. De luchtkwaliteitsnormen en emissieplafonds zijn gebaseerd op veronderstellingen inzake de milieuperformanties van het vervoerssysteem. Het is dan ook logisch dit als doelstellingen op te nemen. Analooch werden ook voor de reductie van de broeikasgassen doelstellingen opgesteld voor de niet-ETS sectoren waaronder de transportsector.

Naast emissie- en luchtkwaliteitsdoelstellingen dient er aandacht te gaan naar doelstellingen die de impact op de gezondheid beter weergeven. Hoe kleiner de deeltjes in het fijn stof, hoe negatiever de gezondheidsimpact. De uitlaatemissies in de transportsector zijn vooral zeer kleine deeltjes. Het definiëren van een doelstelling voor PM10, of zelfs PM2,5, geeft nog onvoldoende een doelstelling voor de gezondheidsimpact weer voor het vervoersbeleid. Vandaar het nut van aanvullende doelstellingen voor bvb. ultrafijne deeltjes of elementair koolstof.

Openstelling van de markt met ene duidelijk kader (5.4)

De Mededeling geeft aan dat er in de EU een proces van openstelling van de markt is begonnen dat zijn doeltreffendheid al heeft bewezen daar waar het verder gevorderd was. Nous ne pouvons pas soutenir la libéralisation à outrance des transports. Dit leidt immers in een aantal gevallen tot negatieve effecten (voir les effets sur le rail en UK par exemple). Liberalisering met een duidelijk kader en afspraak en een sterke regulator is wel een nuttige zaak.

Le point 5.6 est le corollaire où la défense de l'interopérabilité à tout prix, waarbij wij dezelfde bemerkingen wensen te maken.

Luchtkwaliteit en klimaat beter integreren in de voorgestelde maatregelen

Wij ondersteunen een betere integratie tussen het beleid inzake ruimtelijke ordening en het vervoersbeleid. Ruimtelijke ontwikkelingen bepalen in grote mate het verplaatsingspatroon de route- of zelfs de moduskeuze. Naarmate plaatsen beter bereikbaar zijn, worden zij aantrekkelijker als locatie voor activiteiten, hetgeen op zijn beurt de locatiebeslissingen en op termijn de ruimtelijke structuur beïnvloedt. Een betere afstemming van ruimtelijke ordening en het vervoersbeleid in beide richtingen moet mee een oplossing bieden aan de impact van het uitdijen van steden (punt 32). Deze relatie is ook belangrijk bij het uitwerken van een optimaal netwerk (4.2 en 5.1).

Gezien de blijvende koppeling tussen de groei van het goederenvervoer en het BNP (punt 16), dient voldoende aandacht te gaan naar het optimaliseren van het goederenvervoer. Ondermeereen betere prijszetting moet er voor zorgen dat de logistieke keten geoptimaliseerd wordt (5.2).

Specifieke maatregelen opnemen om een antwoord te bieden aan de milieu uitdagingen

Aanvullend op de bijdrage van milieuvriendelijke voertuigtechnologie aan het mobiliteitsbeleid dat streeft naar een beheersing van de kilometers en een verschuiving naar alternatieve modi dient het vervoersbeleid meer sturend te 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 op 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. De goedkeuring van de richtlijn met betrekking tot de opname van de luchtvaartsector in het Europese emissiehandelssysteem is dan ook erg positief.

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

Er dient aandacht te gaan naar 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.

De CCIM 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. Er 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. Wij zijn 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.

In haar strategie ter beperking van atmosferische emissies door zeeschepen 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, is een internationale vlagneutrale aanpak essentieel, meer bepaald uitgewerkt binnen het kader van IMO. Wij zijn dan ook verheugd over de recente ontwikkelingen in IMO wat het ontwikkelen van technische maatregelen betreft. In de toekomst hopen wij 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.