

A LOOK@MOBILITY BY RAIL

Aanbevelingen voor een duurzame mobiliteit

Kelly van Bladel



A LOOK@MOBILITY BY RAIL

Aanbevelingen voor een duurzame mobiliteit

Transport is van essentieel belang voor onze economie, onze bedrijven en onze welvaart. Tegelijkertijd moeten we streven naar het verduurzamen van onze maatschappij om de aarde leefbaar te houden voor toekomstige generaties. De voorbije jaren is het besef gegroeid dat een duurzame mobiliteit niet alleen een noodzakelijke voorwaarde is voor een duurzame maatschappij, maar ook een belangrijke bijdrage kan leveren tot het ontwarren van de mobiliteitsknoop die België is of dreigt te worden.

Daarom hebben de spoorwegen een globale visie over duurzame mobiliteit ontwikkeld, waaruit zes aanbevelingen voortvloeien. Dit artikel geeft een gedetailleerd overzicht van deze aanbevelingen die in *Look@Mobility*, de mobiliteitsmonitor van de NMBS-Holding, al beknopt voorgesteld werden.

1. Hervorming van de vervoersfiscaliteit

Een eerste en erg belangrijke stap richting duurzame mobiliteit bestaat uit de hervorming van de vervoersfiscaliteit. Dit beleidsinstrument heeft veel potentieel om mensen duurzamere transportalternatieven te laten kiezen. Jammer genoeg is de huidige vervoersfiscaliteit in België (die gebaseerd is op het fiscale vermogen, de cilinderinhoud en de maximaal toegelaten massa van een voertuig) sterk verouderd.

De verschillende gewestregeringen in België zijn zich hiervan echter wel bewust en hebben de vervoersfiscaliteit dan ook op de politieke agenda – en in hun regeerakkoorden voor de periode 2009-2014 – gezet. In eerste instantie wordt er naar een groenere vervoersfiscaliteit gestreefd, waarbij de hoogte van de verkeersbelastingen afhankelijk is van milieukeurmerken van het voertuig, zoals CO₂-uitstoot en Euronormen. Concreet betekent dit dat voertuigen die minder vervuilen, minder zwaar worden belast. Deze maatregel moet aanzetten tot een snellere vernieuwing van het wagenpark en technologische innovaties in de transportsector (zoals efficiëntere motoren, hybride wagens en alternatieve brandstoffen) verder stimuleren.

Een tweede maatregel in de hervorming van de vervoersfiscaliteit is een slimme kilometerheffing voor vrachtvervoer op de weg. Wallonië is op dit vlak het meest ambitieuze gewest van België en heeft 2012 vooropgesteld als streefdatum voor de invoering van deze kilometerheffing. Vlaanderen vermeldt 2013 als implementatiedatum in het regeerakkoord, maar wil wel rekening houden met de ontwikkelingen in de andere gewesten en in Nederland¹. De maatregel is noodzakelijk om duurzame transportmodi een eerlijke concurrentiebasis te bieden ten opzichte van het wegvervoer, dat

¹ Nederland heeft besloten om vanaf 2012 de kilometerheffing geleidelijk in te voeren, eerst enkel voor vrachtwagens en vanaf 2014 ook voor personenwagens. De heffing zal in 2012 gemiddeld 3 cent per gereden kilometer bedragen en stijgen tot gemiddeld 6,7 cent in 2018. De wegen- en aanschafbelasting zullen bij de invoering van de kilometerheffing verdwijnen. (*Akkoord over kilometerheffing*. De Standaard Online, 14 november 2009)

onder het huidige fiscale systeem te weinig betaalt in vergelijking met de maatschappelijke kosten die het veroorzaakt.

Het uiteindelijke doel van de hervorming van de vervoersfiscaliteit is de internalisering van alle externe kosten voor zowel het personen- als het goederenvervoer. De vervoersfiscaliteit is dan niet enkel afhankelijk van het type voertuig en de milieukeurmerken, maar ook van de plaats en het tijdstip van de verplaatsing. Dit is echter een politiek gevoelige maatregel, omdat vooral de invoering van een kilometerheffing voor personenwagens vaak op weinig maatschappelijk draagvlak kan rekenen. Toch zijn er meer en meer landen die kiezen voor een hervorming van de vervoersfiscaliteit (nationaal of regionaal) om hun mobiliteitsproblemen aan te pakken. De tolheffing voor vrachtwagens in Duitsland en de stedelijke tol in Londen en Stockholm zijn hiervan de meest bekende voorbeelden. De inkomsten van de (hervormde) vervoersbelasting zouden eerst en vooral moeten terugvloeien naar de transportsector en ten goede komen van de efficiëntie van de mobiliteit, onder andere door investeringen in infrastructuur.

Een verdere hervorming van de vervoersfiscaliteit voor bedrijfswagens is ook wenselijk in België. Zowel voor werkgevers als voor werknemers zijn bedrijfswagens fiscaal erg voordelig en ze vormen een heel aantrekkelijke alternatieve verloning gegeven de hoge lasten op arbeid in België. Maar in het kader van een duurzame mobiliteit zijn bedrijfswagens niet altijd gewenst, onder andere door hun nadelige invloed op congestie².

2. Afstemming ruimtelijke ordening op duurzame mobiliteit

Een duurzame mobiliteit moet ondersteund worden door een beleid van ruimtelijke ordening dat eveneens inzet op verduurzaming.

Eén van de bekendste voorbeelden van een belabberde afstemming tussen ruimtelijke ordening en mobiliteit is het fenomeen van lintbebouwing. Lintbebouwing leidt niet enkel tot geluidsoverlast en extra kosten voor de aanleg van nutsvoorzieningen, maar heeft ook nadelen op het vlak van mobiliteit. Lintbebouwing geeft problemen voor de verkeersafwikkeling en voor de verkeersveiligheid door de combinatie van (traag) lokaal en (snel) doorgaand verkeer. Daarenboven kan het openbaar vervoer niet efficiënt opereren, omdat de bevolking te verspreid woont.

Vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid is er al langer aandacht voor mobiliteit in de ruimtelijke ordening van onder andere wegen en kruispunten, maar om een efficiënt en duurzaam transportsysteem te realiseren, moet de afstemming tussen beide domeinen nog versterkt worden.

Bij de inplanting van woonkernen, grote werkzetsels en dienstencentra zou meer rekening moeten gehouden worden met bereikbaarheid via het (bestaande) openbaar vervoernetwerk. Nog te vaak worden grote mobiliteit-

² Ruim 1 op 4 werknemers in België beschikt over een bedrijfswagen en onderzoek toont aan dat bedrijfswagens veel intensiever gebruikt worden dan private voertuigen. (*Promoco Onderzoek*, FUNDP – VUB – Universiteit Hasselt, 2007-2009)

genererende centra ingeplant zonder goede ontsluiting via trein, tram, bus of metro. Nadien blijkt dan vaak dat dit toch noodzakelijk is, bijvoorbeeld omdat de voorziene parking te klein wordt, het vervoer over de weg overlast creëert voor de omwonenden of omdat de bereikbaarheid naar of van de gekozen locatie ondermaats is voor bepaalde (doel)groepen. Zo zijn er een aantal grote bankzetels gevestigd langs de ring rond Brussel die erg slecht bereikbaar zijn via het openbaar vervoer, zodat de werknemers aangewezen zijn op de wagen om (met het nodige fileleed) op het werk te geraken. Een ander voorbeeld zijn grote winkelcentra, zoals onder meer het Wijnegem en het Waasland Shopping Center, die zoveel verkeer aantrekken dat invalswegen soms volledig dichtslibben en (fout) geparkeerde wagens voor overlast zorgen in omliggende woonwijken.

Het goederenvervoer is eveneens gebaat bij een betere afstemming van ruimtelijke ordening en mobiliteit. Spoorvervoer en binnenvaart zijn erg geschikt voor massatransport van goederen, maar kunnen vaak moeilijk concurreren met het wegvervoer door tijdrovend en duur voor- en natransport. De inplanting van industriële en commerciële centra op locaties die al bi- of trimodaal ontsloten zijn, zorgt ervoor dat bedrijven veel meer mogelijkheden hebben om hun logistiek proces te optimaliseren. Ook met het oog op de toekomst is het uitermate belangrijk om de bereikbaarheid van grote bedrijven te verzekeren via het spoor en de binnenvaart, omdat het vervoer over de weg de komende jaren steeds meer onder congestie zal lijden³.

3. Optimalisering van de intermodaliteit

De derde aanbeveling stelt dat intermodaliteit verder geoptimaliseerd moet worden, zowel voor het personen- als voor het goederenvervoer.

In het personenvervoer is het essentieel om *door-to-door* verplaatsingen als uitgangspunt te nemen. Mensen zullen pas verplaatsingen met de trein overwegen, als het station gemakkelijk bereikbaar is. De verdere uitbouw van stations als intermodale knooppunten is daarom erg belangrijk. De NMBS-Groep geeft het goede voorbeeld door aanzienlijk in de stations te investeren, waarbij aandacht wordt geschonken aan alle vervoermiddelen die in het voor- en natransport gebruikt kunnen worden: het openbaar vervoer en de fiets, maar ook de wagen. Naast voldoende, veilige fietsenstallingen en een goede ontsluiting met de bus, tram of metro, moeten er voldoende parkeerplaatsen voorzien worden voor reizigers die het station niet met het openbaar vervoer of de fiets kunnen bereiken. Het is evident dat een goede afstemming van het aanbod van trein, tram en bus (vooral op het vlak van uurregelingen) ook zal bijdragen tot de optimalisering van de intermodaliteit, terwijl real-time informatie over onder andere vertrek- en reistijden een vlotte verplaatsing van deur tot deur mogelijk maakt. De voorbije maanden zijn op dit vlak al heel wat initiatieven genomen door de

³ De voorziene stijging van het aantal voertuigkilometer tussen 2005 en 2030 bedraagt 37% voor vrachtwagens, 67% voor bestelwagens en 38% voor auto's. Als gevolg daarvan zal de gemiddelde snelheid in de spitsuren circa 31% lager liggen in 2030 dan in 2005. (*Langetermijnvooruitzichten voor transport in België*. Federaal Planbureau, 25 februari 2009)

spoorwegen, zoals de website www.railtime.be waarop de meest actuele informatie over het treinverkeer gebundeld wordt.

Een belangrijke stap in het stimuleren van duurzaam, intermodaal vervoer is de ontwikkeling van een geïntegreerd elektronisch vervoersbewijs voor het openbaar vervoer, de zogenaamde smartcard. De betalingssystemen van alle collectieve vervoermiddelen worden vervangen door een uniform ticketsysteem, waarmee reizigers in heel België van trein, tram, metro en bus gebruik zullen kunnen maken en waarin bijvoorbeeld ook collectieve fietsverhuur geïntegreerd kan worden.

Dezelfde redenering kan ook op het goederenvervoer toegepast worden. Binnenvaart en spoorvervoer zijn uitermate geschikt voor massatransport en deze vervoermiddelen kunnen nog efficiënter ingezet worden als goederenstromen gebundeld worden van in het begin van de logistieke keten. Dit kan onder meer gestimuleerd worden door in te werken op ruimtelijke ordening en inplanting van logistieke centra en industriële vestigingen. Grote bedrijven zullen hun goederenstromen vanuit economisch oogpunt dikwijls zelf al bundelen, maar voor kleine bedrijven kan het concentreren van goederenstromen eveneens voordelig zijn. Door samen te werken met andere bedrijven kunnen belangrijke schaalvoordelen gerealiseerd worden die de logistieke keten efficiënter maken en transportkosten verminderen. Voor gebundelde goederenstromen zijn spoor en binnenvaart competitieve alternatieven voor het wegvervoer waardoor het intermodale transport geoptimaliseerd kan worden, op voorwaarde dat er verder in multimodale overslagterminals geïnvesteerd wordt. Vooral aan de locatie en inrichting van de overslagterminals moet voldoende aandacht besteed worden. Zolang de internalisering van de externe kosten niet volledig gerealiseerd is, is een verdere ondersteuning van het gecombineerd vervoer eveneens aangewezen in het kader van een duurzaam mobiliteitsbeleid. Daarnaast zou de ondersteuning van het verspreid vervoer per spoor in overweging genomen moeten worden.

4. Intelligente mobiliteit ondersteund door ICT

Als vierde aanbeveling wijzen we op de mogelijkheden die de technologie – en meerbepaald ICT – biedt om de mobiliteit efficiënter en duurzamer te maken. De huidige tendens tot informatisering in onze maatschappij biedt opportuniteiten op het vlak van transport die een decennium geleden niet denkbaar waren.

Eenzijds kan ICT gebruikt worden om mobiliteit efficiënter te maken. Een eerste voorbeeld is de ontwikkeling van geïntegreerde routeplanners, die verschillende transportmodi vergelijken qua reistijd en overstappen, maar ook extra informatie aanreiken zoals de ecologische voetafdruk van alternatieve transportwijzen. Dynamisch verkeersmanagement kan de reiziger *tijdens* de reis op alternatieve – kortere of snellere – routes wijzen, zodat ze in real-time hun gedrag kunnen aanpassen.

Verder kan ICT helpen bij het verzamelen van mobiliteitsdata, die noodzakelijk zijn om een efficiënt mobiliteitsbeleid te kunnen voeren. Gedetailleerd cijfermateriaal over files, ongevallen, reizigersaantallen, enz. biedt

een waaier aan informatie waarmee mobiliteitsbeslissingen rekening zouden moeten houden.

Anderzijds kan ICT ook gebruikt worden als instrument om de mobiliteit te verduurzamen, in het bijzonder door het verkeer te verminderen. Zo zijn er al verschillende initiatieven genomen op het vlak van telewerken, teleconferenties en satellietkantoren, waarbij ICT ervoor zorgt dat gegevens verplaatst worden in plaats van mensen. Hoewel sommige ondernemingen duidelijk op de goede weg zitten, zijn er nog veel inspanningen nodig om meer werkgevers te overtuigen van de voordelen van deze maatregelen.

ICT kan duurzame mobiliteit echter ook in het gedrang brengen. Mensen kunnen tegenwoordig via het internet van thuis uit producten bestellen bij bedrijven aan de andere kant van de wereld en ook B2B wordt meer en meer een globaal gegeven. Gezien de extra vraag naar transport die hieruit volgt, kunnen we ons de vraag stellen of deze evolutie altijd verenigbaar is met het streven naar een duurzame maatschappij.

5. Sturen en sensibiliseren

Een vijfde belangrijke pijler voor een duurzaam mobiliteitsbeleid is het sensibiliseren van mensen, zodat ze hun mobiliteitsgedrag aanpassen en meer duurzame transportkeuzes maken. Hierbij is een heel belangrijke rol weggelegd voor de overheid, maar ook bedrijven kunnen werknemers (en eventueel ook klanten) sensibiliseren.

Het meest voor de hand liggende instrument om het verplaatsingsgedrag van mensen te sturen, is de beprijzing van het vervoer. Zoals eerder in dit document aangehaald, is een hervorming van de vervoersfiscaliteit nodig om mensen voor milieuvriendelijke vervoermiddelen te laten kiezen.

Informatie- en sensibiliseringscampagnes zijn instrumenten die al relatief veel gebruikt worden, maar die nog frequenter ingezet kunnen worden. Een goede campagne kan veel bijval oogsten en een mentaliteitswijziging veroorzaken. "BOB" is bijvoorbeeld een begrip geworden in eigen land en deze campagne heeft ertoe geleid dat de maatschappelijke afkeuring van rijden onder invloed de laatste jaren aanzienlijk toegenomen is. Omwille van zijn grote succes is de campagne trouwens door verschillende andere Europese landen overgenomen. Om mensen aan te zetten om te variëren in het verkeer – en dan vooral om hen voor duurzame transportmodi te doen kiezen – zijn de 'Heen-en-weer-week', de 'Aardig-op-weg-week' en de campagne 'Met belgerinkel naar de winkel' (www.komimo.be) in het leven geroepen. De autoloze zondagen in Brussel, Antwerpen, Gent, enz. kaderen perfect in een beleid dat wil inzetten op duurzame alternatieven voor de wagen.

Ook campagnes die eco-driving stimuleren, dragen bij tot een duurzamere mobiliteit. De meeste mensen weten dat een verminderd brandstofgebruik het grote voordeel van eco-driving is, maar weten niet wat het concept juist inhoudt. Omdat zuinig rijden niet enkel financieel voordelig is, maar ook in een aanzienlijke daling van de CO₂-uitstoot resulteert, zou eco-driving als module in de rijopleiding ingebouwd moeten worden. Overtuigd

van de voordelen van eco-driving, biedt de NMBS haar treinbestuurders al aangepaste rijlessen aan in hun opleiding.

Mensen verplaatsen zich vaak zonder rekening te houden met de milieukosten die ze veroorzaken, omdat ze deze kosten dikwijls moeilijk kunnen inschatten. Voor bedrijven is het ook niet altijd gemakkelijk om te becijferen wat de milieuconsequenties van hun transportbeleid zijn. Daarom zijn websites zoals www.ecopassenger.org en www.ecotransit.org interessant. Voor elk traject berekenen deze websites het energieverbruik en de uitstoot van schadelijke stoffen voor verschillende transportalternatieven. Als bedrijven en individuen duidelijke informatie over de milieukosten van transport tot hun beschikking hebben, is het veel eenvoudiger om hen te overtuigen voor een duurzamere oplossing te kiezen.

Mobiliteitsmanagers hebben ook een belangrijke taak bij het sensibiliseren van mensen. Zowel bij de overheid als bij bedrijven kunnen ze mensen meer bewust maken van de impact van hun mobiliteitsbeslissingen en hen op beschikbare alternatieven wijzen. De potentiële meerwaarde van een mobiliteitsmanager voor een bedrijf of overheid is erg groot en de functie vindt dan ook meer en meer ingang in het bedrijfsleven en bij overheidsinstellingen.

Desondanks zijn er nog veel organisaties waar mobiliteit pas op de agenda gezet wordt als er zich problemen voordoen of als er een expliciete vraag of klacht komt van werknemers, werkgevers, bedrijfsfederaties, buurtbewoners, enz. De overheid kan hier wel sturend optreden door middel van initiatieven die uitgaven voor duurzame mobiliteit deels compenseren, zoals het derdebetalerssysteem en het systeem van mobiliteitscheques ter bevordering van het openbaar vervoer.

6. Investeren in duurzaam vervoer

Tenslotte zijn verdere investeringen in duurzame transportmodi essentieel om de toekomstige groei van het personen- en goederenvervoer op een duurzame wijze op te vangen.

Aangezien openbaar vervoer in veel gevallen het duurzaamste transportmiddel is voor personenvervoer, moet in voldoende en kwalitatief rollend materieel voor trein, bus, tram en metro geïnvesteerd worden. Daarnaast zijn er een aantal grote mobiliteitsprojecten gepland en/of in uitvoering, waarvan de realisatie noodzakelijk is om de voorziene mobiliteitsgroei op te vangen. Voorbeelden zijn het GEN, de stationsprojecten, de ontsluiting van de nationale luchthaven, de uitdieping van de Westerschelde, enz. Hoewel het belang van deze en toekomstige investeringen in duurzaam vervoer erg duidelijk is, zorgt de economische crisis ervoor dat niet alle belangrijke mobiliteitsprojecten onmiddellijk uitgevoerd kunnen worden. Daarom kan de prioriteit van deze projecten het best op basis van objectieve criteria en door middel van maatschappelijke kosten-baten analyses berekend worden.



b-mobility@b-holding.be
www.b-mobility.eu

Verantwoordelijke uitgever :
Alex Migom, Directeur-generaal Strategy & Coordination
NMBS-Holding – Frankrijkstraat 58 – 1060 Brussel