

**GREENING
TRANSPORT
MEMORANDUM**

2009



1. DE NOODZAAK VAN DUURZAME MOBILITEIT

Mobiliteit is essentieel en vitaal voor de Belgische economie en maatschappij. Het gegenereerde transport heeft ook een impact op milieu en klimaat en gaat gepaard met ongevallen en tijdsverliezen door de toenemende congestie. Net omwille van dit duale karakter is een doordachte strategie naar duurzame mobiliteit van cruciaal belang. Verschillende initiatieven om die negatieve randeffecten te reduceren, werden reeds genomen door de verschillende overheden en actoren binnen de transportsector. Deze inspanningen moeten van lange termijn zijn en vertaald worden in structurele maatregelen.

De transportvooruitzichten volgens het Federaal Planbureau geven aan dat het goederen- en personenvervoer in België met respectievelijk 47% en 22% zullen toenemen tussen 2005 en 2030. Bij gelijkblijvend beleid zal de stijging leiden tot een verdere druk op het verkeer in België. Op Europees niveau wordt het belang van duurzame mobiliteit reeds lang benadrukt, en op 17 december 2008 nam het Europese Parlement het wetgevend pakket klimaatverandering aan, met als belangrijkste doelstellingen het verminderen tegen 2020 van de uitstoot van broeikasgassen met 20%, het optrekken van het aandeel hernieuwbare energiebronnen tot 20%, en het reduceren van het energieverbruik met 20% (t.o.v. 1990).

2. HET GREENING TRANSPORT MEMORANDUM

Het is essentieel dat de aanpak van de problemen en het zoeken naar oplossingen in gemeenschappelijk overleg gebeurt tussen alle transportactoren (de automobielsector, de personenvervoersector (publiek en privé), de goederenvervoersector, en de federale en regionale overheden) om de groei van de mobiliteit te blijven verzoenen met de leefbaarheid en het welzijn van de burger. Ook de burger draagt een belangrijke verantwoordelijkheid door zijn gedrag en mobiliteitskeuze. Kortom, het transportsysteem moet de samenleving zowel op economisch, sociaal als milieuvlak vooruithelpen. De oplossingen moeten gecoördineerd en op meerdere domeinen toegepast worden: het optimaal beantwoorden van de vraag naar transport, betere technische uitvoeringen van de verschillende vervoersmodi, het sterk aansporen tot een rationeler verplaatsingsgedrag en het bevorderen van alternatieve oplossingen. "Greening Transport" vergt zowel maatregelen te treffen door de overheid als acties te ondernemen door de diverse transportactoren zelf. Het voorliggende Greening Transport memorandum wil hiermee een bijdrage leveren.



3. MAATREGELEN GEVRAAGD AAN DE OVERHEID

- 3.1** Het op termijn streven naar gelijke concurrentievoorwaarden tussen de diverse vervoersmodi binnen het Europese kader. Op korte termijn dient hiervoor de bestaande vervoersfiscaliteit meer rekening te houden met milieu-aspecten (op basis van o.a. de CO₂- en Euronormen). Op termijn dient op BeNeLuX-niveau een kilometerheffing voor het goedertransport te worden ingevoerd via een intelligent communicatiesysteem.
- 3.2.** Verder dient de vergroening van voertuigparken en bedrijfsploeten fiscaal te worden aangemoedigd (bv. het verjongen van het wagenpark fiscaal aanmoedigen, het zwaarder belasten van vervuilende voertuigen, subsidies voor wagens die reeds voldoen aan de toekomstige Euronormen, ...).
- 3.3** Het ontwikkelen en herinrichten van de ruimtelijke ordening met als doel een afname van de mobiliteitsbehoeften en een verhoging van de transportefficiëntie.
- 3.4** Het sensibiliseren om duurzamer om te springen met mobiliteit via informatie- en bewustmakingscampagnes.
- 3.5** Het uitwerken en implementeren van concrete maatregelen op basis van de federale enquête woon-werkverkeer ter stimulering van duurzame mobiliteit (financiële en fiscale stimuli ten gunste van duurzame verplaatsingsmethodes, het promoten van carpoolen,...).
- 3.6** Het aanmoedigen van telewerk (thuiswerk en satellietkantoren).
- 3.7** Het bevorderen van een optimale complementariteit van alle personenvervoersmodi: informatie over de complementariteit tussen privaat en publiek transport (uurregelingen, tarieven, real time info over alternatieve routes of modi), een gezamenlijk vervoersticket voor de publieke transportmodi, voldoende parkeermogelijkheden voor auto en fiets, aangepaste parkeertarieven geïntegreerd met openbare vervoersbewijzen, voordelige tarieven voor de combinatie trein-bus-tram-fiets-gedeelde auto,....
- 3.8** Het verder ondersteunen van het binnenlandse gecombineerd vervoer.
- 3.9** Het integreren van een ecologische rijstijl in de rijopleiding en examens als verplicht onderdeel, zowel voor personenwagens, vrachtwagens, autobussen en autocars. Het fiscaal ondersteunen van bedrijven voor voortgezette rijopleidingen ter bevordering van een ecologische rijstijl.
- 3.10** Het versneld invoeren van duurzame alternatieve brandstoffen (bv. het ondersteunen van bijkomende uitrusting in tankstations voor alternatieve brandstoffen, het creëren van een wettelijk kader voor duurzame alternatieve brandstoffen,...).
- 3.11** Het ondersteunen na kosten/baten analyse van het openbaar vervoer op alternatieve aandrijving.
- 3.12** Het voeren van een actief tweewielersbeleid om het aandeel van de tweewieler in de korte enkelvoudige verplaatsingen te verhogen.
- 3.13** Het verder stimuleren van de vlotte doorstroming van het verkeer, bijvoorbeeld door het groeperen van de buslijnen op een as om het gebruik van de weginfrastructuur te verbeteren, en door de optimalisering van de sturing van de verkeerslichten.
- 3.14** Het promoten en ondersteunen van start/stop systemen en recuperatieve remsystemen.

4. DE INBRENG VAN DE VOERTUIGINDUSTRIE

4.1 Introductie

De voorbije 20 jaar heeft de automobiellindustrie op milieuvlak een spectaculaire vooruitgang geboekt. Nieuwe technologieën en de verfijning van bestaande, hebben ervoor gezorgd dat de uitstoot van vervuilende emissies door een voertuig met meer dan 80% is verminderd. Ook op vlak van CO₂ werd belangrijke vooruitgang geboekt, met een brandstofverbruik en CO₂-uitstoot die vandaag zo'n 15% lager liggen dan 10 jaar geleden. Naast het verbeteren van de klassieke verbrandingsmotor, investeert de automobiellindustrie jaarlijks miljarden euro's in de ontwikkeling van alternatieve aandrijftechnologie met veelbelovende emissie-reducties.

4.2 Verdere engagementen van de voertuigindustrie

- 4.2.1** Energiezuiniger koop-, verplaatsings- en rijgedrag marketen en aanmoedigen (autoreclame, eco-driving, rationeler autogebruik).
- 4.2.2** "Car leasing" formules vergroenen, "mobility leasing" formules aanbieden mits vrije keuze voor werkgevers en werknemers en rekening houdend met hun bedrijfs- en beroepsbehoeften.
- 4.2.3** Implementatie van milieuvriendelijkere productiemethodes in voertuigproductie en –assemblage.
- 4.2.4** Voertuigen en technologieën op de markt brengen die voldoen aan de wettelijke CO₂-eisen (120 g/km in 2015) en de strengere Euronormen (EURO 5 vanaf 2009, EURO 6 en EURO VI (vrachtwagens) in 2014).
- 4.2.5** Voertuigen en technologieën op de markt brengen die alternatieve brandstoffen kunnen gebruiken.

5. DE INBRENG VAN DE SPOORWEGEN

5.1 Vervoer per spoor: veilig, energie-efficiënt en milieuvriendelijk

Het personen- en goederenvervoer per spoor is niet enkel een energiezuinige en veilige transportmodus, bovendien is de impact op het milieu relatief beperkt. Binnen de huidige tendens tot het creëren van een duurzamer vervoer, vervult het goederen- en personenvervoer per spoor dan ook een grote rol. Ter ondersteuning van de groei van het spoorvervoer (i) worden belangrijke investeringen gerealiseerd, (ii) wordt het treinaanbod aantrekkelijker gemaakt, en (iii) worden interessante tariefmaatregelen doorgevoerd (bv. het derde betalerssysteem en de reducties voor ouderen en jongeren).

5.2 Verdere engagementen van de spoorwegsector

Wat betreft de impact op milieu en samenleving (emissies, congestie, ongevallen, etc.), scoort de spoorwegsector reeds zeer goed t.o.v. verschillende andere transportmodi. Toch staat de spoorwegsector niet stil en neemt zij verdere initiatieven teneinde het vervoer per spoor nog duurzamer te maken. De NMBS-Groep engageert zich tot volgende acties:

- 5.2.1** De NMBS-Groep zal het gebruik van tractie-energie beperken door (i) het beter afstemmen van de trein-capaciteit op de vraag om de gemiddelde bezettingsgraad te verhogen, (ii) treinbestuurders op te leiden voor een energie-efficiëntere rijstijl, (iii) hogere energie-eisen te stellen bij de aanschaf van rollend materieel, (iv) de rittijden en de opvolging van de rijpaden te optimaliseren als compromis tussen commerciële snelheid en energieverbruik, (v) het gebruik van de tractiemiddelen beter aan te passen aan de reële last van de treinen, en (vi) het mogelijk inschakelen van lightrail als zuinig spoorvervoer verder te onderzoeken.
- 5.2.2** De NMBS-Groep zal het overige energie-verbruik reduceren door (i) de nieuwe gebouwen op de meest energiezuinige wijze te ontwerpen, (ii) bij de renovatie van bestaande gebouwen de meest energie-efficiënte toestellen aan te wenden en (iii) de medewerkers attent te maken op hun verantwoordelijkheid om zuinig om te springen met energie via een bestendige sensibiliseringscampagne en het leveren van concrete tips.

- 5.2.3 De NMBS-groep staat achter het voorstel van de Commissie om tegen 2015 het rolgeluid van goederenwagons te verminderen. Gezien de hoge kostprijs hiervan, en aangezien externe kosten onvoldoende worden geïnternaliseerd bij andere transportmodi, is overheidstussenkomst vereist.
- 5.2.4 De NMBS-Groep zal de aanwending van hernieuwbare energiebronnen verhogen door het plaatsen van zonnepanelen op haar gebouwen, die daarvoor geschikt zijn, en te participeren in windmolenparken.

6. DE INBRENG VAN DE REGIONALE OPENBARE VERVOERSMAATSCHAPPIJEN:

De Lijn (Vlaams Gewest), TEC (Waals Gewest) en MIVB (Brussels Hoofdstedelijk Gewest)

6.1 Introductie

De drie regionale openbare vervoersmaatschappijen hebben belangrijke inspanningen geleverd om het energieverbruik en de uitstoot van broeikasgassen en andere schadelijke emissies te verminderen:

- via het verbeteren van hun voertuigvloot: (i) door de ingebruikname van autobussen die beantwoorden aan de strengste milieunormen, (ii) door retrofitting van oudere bussen met roetfilters, (iii) door de progressieve invoering van een ecologische rijstijl, en (iv) door het gebruik van nieuwe technologieën voor trams en metro die het elektrisch energieverbruik sterk reduceren;
- via het verbeteren van infrastructuur en verbindingen, zowel in grootstedelijk, (rand)stedelijk als landelijk gebied, zodat het gemeenschappelijk vervoer in stijgende mate een geloofwaardig alternatief wordt voor de wagen;
- via het aantrekkelijker maken van het openbaar vervoer: (i) door het ter beschikking stellen van nieuw, comfortabeler rollend materieel, (ii) door een verhoging en verbetering van het aanbod, en dit vooral door het nemen van adequate doorstromingsmaatregelen voor het bovengronds vervoer en de uitbreiding van de tram- en metrolijnen, (iii) door het aanbieden van multimodale oplossingen die verschillende schakels van de transportketting versterken,

6.2 Verdere engagementen van de regionale openbare vervoersmaatschappijen

6.2.1 Het verbeteren van de samenwerking tussen de openbare vervoersmaatschappijen

Een samenwerking tussen De Lijn, de TEC en de NMBS-Groep werd opgezet, en zal nog worden verbeterd in de toekomst. Het doel bestaat vooral uit het bevorderen van de intermodaliteit.

6.2.2 Ecologische rijstijl

De toepassing sinds februari 2008 van een ecologische rijstijl (Eco-Drive) in de Brusselse metro laat toe 13% van de elektrische energie te besparen met slechts een zeer kleine verhoging van de reistijd. DE MIVB, De Lijn en TEC zullen voor al hun chauffeurs Eco-drive in de opleiding integreren.

6.2.3 Onderzoek naar alternatieve energiebronnen en diversificatie van de energiebronnen

De regionale openbare vervoersmaatschappijen zullen deelnemen aan diverse onderzoeksprojecten ter vermindering van het energieverbruik. Zij zullen van nabij de ontwikkelingen op het vlak van aandrijftechnieken en duurzame alternatieve brandstoffen monitoren en waar mogelijk aan proefprojecten meewerken.

6.2.4 Het aanpassen van het vervoersaanbod teneinde beter de vraag te beantwoorden

Dit zal gebeuren door verbetering en voortdurende kwaliteitsverhoging van het aanbod en door het aanbieden van oplossingen in het kader van duurzaam mobiliteitsmanagement.

6.2.5 Het wijzigen van het imago van het publiek transport

De drie regionale vervoersmaatschappijen zetten sterk in op een verbetering van het imago van het openbaar vervoer. De TEC Groep stelde een nieuw type van externe en interne communicatie in, jong en innovatief, waarmee het de burgerzin, de ethiek, en het respect voor het milieu wil bevorderen. De MIVB voerde verschillende communicatiecampagnes waarin de voordelen werden belicht van trams, bussen, en de metro op vlak van de klimaatsopwarming en de bescherming van het milieu in het algemeen. De Lijn beklemtoont in haar recente communicatiecampagnes het feit dat openbaar vervoer een slimme en duurzame mobiliteitsoplossing biedt voor dynamische mensen.

7. DE INBRENG VAN HET VERBOND VAN BELGISCHE ONDERNEMINGEN

7.1 Introductie

Om de aantrekkingskracht van België als Europees distributiecentrum te versterken en om de ontwikkeling van de werkgelegenheid verder te zetten, is het belangrijk om een goede mobiliteit van goederen en personen te verzekeren rekening houdend met het milieu, de energie-efficiëntie, en de competitiviteit van de ondernemingen.

Een dergelijke mobiliteitspolitiek moet dus verbonden zijn met een alomvattend beleid inzake energie-efficiëntie. Die stoelt voornamelijk op drie pijlers: energiezuinigere gebouwen, industrie en transport. Zo'n beleid zal de grootste bijdrage leveren tot de reductie van de CO₂-uitstoot. Het VBO werkt samen met haar leden en partners momenteel aan een door McKinsey onderbouwde beleidsvisie voor ons land op die drie domeinen met als horizon 2020/30. De beleidsvisie zal beschikbaar zijn tegen einde april 2009.

Los van de resultaten van deze studie over de energie-efficiëntie, neemt het VBO reeds volgende engagementen teneinde een duurzamer en groener vervoer te stimuleren.

7.2 Verdere engagementen van het Verbond van Belgische Ondernemingen

- 7.2.1 Samenwerken met de overheden bij de uitwerking van een Master Plan dat – op nationaal en gewestelijk niveau – de prioriteiten vastlegt voor de ontwikkeling en hernieuwing van de transport netwerken.
- 7.2.2 De transportactoren aanmoedigen te kiezen voor de meest gepaste modus, rekening houdend met de resultaten van bovenvermelde studie over energie-efficiëntie. Anders gesteld, een mental shift teweegbrengen die leidt tot een gedragsverandering zodat de meest gepaste modus wordt gekozen rekening houdend met bedrijfseconomische behoeften, de af te leggen afstand, het tijdstip van verplaatsing en de energie-efficiëntie over het hele traject. Belangrijke elementen bij de realisatie van dit engagement zijn: het informeren en opleiden van de transportactoren en transportgebruikers en een voldoende aanbod van de alternatieve vervoersmodi.
- 7.2.3 Het ontwikkelen en stimuleren van een intelligente logistiek van personen en goederen. Hiervoor zal verzekerd worden dat financiële middelen beschikbaar zijn voor Onderzoek en Ontwikkeling van technologieën op gebied van informatie en communicatie.
- 7.2.4 Samenwerken met de federale en regionale overheden bij het ontwikkelen van een sturend fiscaal beleid ter bevordering van een goed gedrag van de transportactoren en gebruikers.

Jannie Haek
Gedelegeerd bestuurder
NMBS-Holding

Marc Descheemaeker
Gedelegeerd bestuurder
NMBS

Luc Lallemand
Gedelegeerd bestuurder
Infrabel

Luc Bontemps
Gedelegeerd bestuurder
FEBIAC

Rudi Thomaes
Gedelegeerd bestuurder
VBO

Jean-Marc Vandenbroucke
Algemeen bestuurder
SRWT/TEC

Alain Flausch
Bestuurder-Directeur-generaal
MIVB

Ingrid Lieten
Directeur-generaal
De Lijn