



## Workshop “Transport en mobiliteit”

### Maatregelengroep 2: Promotie van alternatieve en duurzamere vervoerswijzen in de sector van het goederentransport

Deze titel wordt op voorstel van de werkgroep gewijzigd als volgt:

#### **Werkgroep 2: het bevorderen van het duurzaam karakter van het goederentransport**

De initiële tekst met voorstellen vanuit deze werkgroep kwam tot stand in de vergadering van donderdag 22 mei 2008 en werd op vrijdag 23 mei 2008 rondgemaild met verzoek om eventuele tekstaanpassingen in te dienen. De ingediende tekstaanpassingen zijn op dinsdag 27 mei 2008 in de werkgroep besproken en hebben geleid tot één tekst met voorstellen. Alle voorstellen zijn dus unaniem goedgekeurd.

De leden van de werkgroep worden bedankt voor hun constructieve inbreng bij het voorbereiden van de voorstellen en voor de bereidheid om tot een gezamenlijke tekst te komen.

#### **Algemene, voorafgaandelijke opmerking**

Alle hierna volgende voorstellen hebben betrekking op de bevordering van het duurzame karakter van de huidige en trendmatige kwantitatieve vraag naar goederentransport. **De werkgroep vestigt niettemin de aandacht op het feit dat** de belangrijkste wijze om de impact van het goederentransport op het leefmilieu te verminderen erin bestaat de transportvraag zo veel mogelijk beperken rekening houdend met de economische realiteit.

## A. De voorstellen die vanuit een vooroverleg aan de werkgroep werden voorgelegd

<b>Stimuli voorzien voor het versneld vernieuwen van het vrachtwagenpark.</b>
-------------------------------------------------------------------------------

### 1. De toegang aan het Belgische grondgebied verbieden voor de meest schadelijke vrachtwagencategorieën .

Een verbod treft uiteraard ook de eigen vloot. Er is niet geweten over hoeveel Belgische vrachtwagens het dan gaat. Het zullen overigens vooral de occasionele transporteurs zijn (bijvoorbeeld de middenstand) die getroffen worden. Het is ook helemaal niet geweten wat de impact van hun occasioneel transport op het leefmilieu is. De vraag werd ook gesteld maar niet beantwoord of de keuring daar ook geen rol in te spelen heeft.

**De vergadering is van oordeel dat daarom in deze context geen maatregel wordt voorgesteld.** Niettemin wordt de mogelijkheid weerhouden dat bevoegde instanties op een gecoördineerde wijze de toegang op hun netwerk kunnen beperken in functie van milieukarakteristieken van de voertuigen (dus in functie van de Europese normen ter zake).

### 2. Het verbieden van de herverkoop voor export van voertuigen wiens uitstoot de vast te leggen normen voor broeikasgassen en andere vervuilende stoffen overschrijden.

**De vergadering wenst hier, bij gebrek aan concrete gegevens, geen stelling in te nemen.**

### 3. Het verdedigen van de meest veeleisende standpunten (op vlak van kalender en doelstellingen) voor de invoering van de EU-VI norm op het niveau van de permanente vertegenwoordiging bij de EU.

**De vergadering wenst dat België het actueel voorliggende voorstel van de Europese Commissie voor de timing ondersteunt:**

- 1 april 2013 voor de homologatie van de nieuwe types van vrachtwagens
- 1 oktober 2014 voor alle vrachtwagens die in het verkeer gebracht worden

De vergadering pleit ook voor voldoende ruimte tussen opeenvolgende EU-normen.

### 4. Een premie om een snellere vernieuwing van de vloot te bevorderen.

**De vergadering is het eens om, binnen een globaal kader, federale fiscale stimuli te voorzien om de vrachtvloot sneller én met milieu winst te vernieuwen.**

**Het behoud van de subsidiëring van het gecombineerd weg-spoorvervoer, rekening houdend met een eventuele impact op de binnenvaart.**

**De vergadering onderschrijft die stelling**, maar stelt dat:

- er rekening moet gehouden worden met de nog lopende evaluatie van de maatregel over de voorbije periode. Er wordt gevraagd om op basis hiervan eventueel de nodige bijstellingen te doen;
- de binnenvaart heeft moeten vaststellen dat 'globaal gesproken' gelijktijdig met deze maatregel de stijging van de trafiek voor het spoor ten koste van de binnenvaart is gegaan. Deze sector stelt dan ook voor dat de twee modi, spoor én binnenvaart, in overleg tussen de federale overheid en de gewesten, naar een systeem evolueren van 'gelijke behandeling in de stimuli'. Zie verder "Marco Polo België".

## **Het spoor**

Het bevorderen van een jaarlijkse groei met 5% van het aantal ton/km vervoerd in de periode 2006-2012.

**De vergadering is akkoord met de vooropgestelde initiatieven** die zich vooral op het vlak van de spoorinfrastructuur situeren.

Essentieel gaat het over:

1. de verhoging van de spoorcapaciteit ;
2. het gebruik van het spoor op een coherente wijze in functie van de lokalisatie van de economische polen en de ruimtelijke ordening.

**De vergadering stelt dat** voor het uitvoeren van een aantal van de voorgestelde maatregelen Europese coördinatie strikt noodzakelijk is en dat de planning van grote spoorinfrastructuurprojecten in sterke mate wordt beïnvloed door de timing van de aflevering van de nodige (bouw)vergunningen hetgeen een gewestelijke bevoegdheid is.

De jaarlijkse groei van 5% (in ton/km) zal nodig zijn om aan de verwachte groei inzake goederentransport te beantwoorden maar deze doelstelling blijft onvoldoende om een reëel alternatief voor de weg te bieden en hun marktaandeel (in %) te verlagen.

## **Binnenscheepvaart**

Aan de hand van een wetenschappelijke studie wordt bepaald welke maatregelen en technische aanpassingen het rendement van de binnenschepen kunnen verhogen en/of hun uitstoot van broeikasgassen en andere verontreinigende stoffen kunnen verminderen. Om deze maatregelen dan ook effectief geïmplementeerd te zien kunnen fiscale stimuli of premies of een systeem van voorfinanciering door "derde partij investeerders" aangewezen zijn. Voor de uitvoering van dit laatste dient de overheid een gepast kader te creëren.

**De vergadering onderschrijft deze stelling.**

## **Het opstellen van een fiscaal systeem en een efficiënte samenhangende heffing voor het wegvervoer van goederen.**

### **Algemene, voorafgaandelijke opmerking**

Rekeningrijden is geen maatregel die op geïsoleerde wijze kan geïmplementeerd worden. De invoering van rekeningrijden moet bekeken worden in functie van de globale vervoersfiscaliteit (accijnzen, belasting op inverkeersstelling, verkeersbelasting, BTW, ...) teneinde elk cumulatief effect te vermijden en de concurrentiepositie van de bedrijven te vrijwaren. De vervoersfiscaliteit moet tevens herbekeken worden in functie van de principes van "de vervuiler betaalt" en "de gebruiker betaalt".

Er wordt gevraagd dat, alvorens het rekeningrijden een feit wordt, het ganse verhaal bekend is. Dit betekent dat:

- de doelstellingen duidelijk vastgelegd zijn (minder vervuiling, minder CO<sub>2</sub> uitstoot, minder congestie ...) ,
- de effecten vooraf gekwantificeerd zijn (o.m. naar de modale verschuiving),
- de besteding van de opbrengsten er van bekend is : terugvloei naar (onderhoud van) infrastructuur, mobiliteit en projecten met het doel te werken aan de oorzaak van de externe kost en aan het herstel van het leefmilieu en de volksgezondheid
- er zicht is op alle randvoorwaarden,
- het desbetreffende beleid stabiel in de tijd is
- een duidelijk afgelijnd en verankerd tijdspad zou uitgezet worden voor de trapsgewijze invoering van de kilometerheffing voor vracht- en bestelwagens, de personenwagens en de andere modi (spoor en waterweg).

De impact van de stijging van de transportkosten moet aandachtig bestudeerd worden m.b.t. enerzijds de economische consequenties voor de wegtransportsector en anderzijds m.b.t. de competitiviteit van de Belgische ondernemingen.

De kilometerheffing moet voldoende slim zijn zodat de diverse parameters (de tijd, het soort weg, de plaats, het motortype ...) maximaal in rekening kunnen gebracht worden.

De invoering ervan moet gelijktijdig met de ons omringende landen gebeuren, liefst maximaal, maar minimaal in BENELUX verband, en dit om te vermijden dat de concurrentiepositie van de Belgische economie en van de havens in het bijzonder in het gedrang komt.

Het kan tevens niet zijn dat er binnen de Benelux verschillende systemen worden ingevoerd. De bevoegde overheden in België moeten streven naar één systeem binnen de Europese Unie (met één factuur).

De dienst die zich bezig houdt met de homologaties van uitrustingen (die onder federale bevoegdheid valt) zou binnen dit kader een coördinerende rol kunnen spelen t.o.v. de gewesten.

**Onder deze voorwaarden is de vergadering akkoord met deze maatregel.**

<b>De voorraden niet meer belasten</b>
----------------------------------------

**De vergadering wenst hier, bij gebrek aan concrete gegevens, geen stelling in te nemen.**

De vergadering is toch van oordeel dat dit item verder moet uitgewerkt worden en in een vervolgtraject opnieuw aan bod moet komen.

Zie binnen dit kader ook de fiscaliteit inzake onroerende goed voor logistiek (opslagplaatsen) en mobiliteitsimpactstudies van deze investeringen.

o o o o

## **B. Andere voorstellen**

### **Belgisch Marco Polo**

Het opzetten van een Belgisch Marco Polo programma is noodzakelijk, of, m.a.w.:

“Het ondersteuningssysteem uitbreiden tot alle transportsectoren: spoor, waterwegen maar ook de weg. Dit systeem is niet uitsluitend bestemd om modale verschuiving te bevorderen maar moet ook bestemd zijn voor andere acties waaronder deze van het Europees Marco Polo programma, namelijk:

#### **Actie met katalysator effect: een werkelijk proces op gang brengen**

Elke innoverende actie die de belangrijke structurele obstakels op de goederenmarkt overstijgt. Onder “structureel obstakel op de markt” wordt elke niet reglementaire belemmering bedoeld, feitelijk en tijdelijk, voor de goede werking van de goederentransportketen.

Het obstakel moet helder gedefinieerd zijn. Nadien moet een sterk innoverende oplossing voorgesteld worden dat het principe van co-modaliteit in zijn echte betekenis integreert.

#### **Actie om transport te vermijden**

Elke innoverende actie die transport integreert in de productielogistiek teneinde een belangrijk percentage wegtransport te vermijden terwijl de globale productiecapaciteit en de werkgelegenheid op het grondgebied behouden blijft.

#### **Actie voor een gemeenschappelijk leerproces**

*“het hoofd bieden aan een logistieke en transportmarkt die complexer en complexer wordt”*

### **Een ambitieuze politiek bevorderen inzake pijpleidingen**

### **Projecten inzake eco-driving doorvoeren (zowel weg, binnenvaart en spoor)**

#### **De vergadering vraagt:**

- dat eco-driving binnen de rijopleiding wordt opgenomen
- dat de overheid een kader zou creëren waarbij entiteiten ondersteuning krijgen om de bedrijfscultuur en andere noodzakelijke ondersteuningselementen op te zetten en te continueren. Eco-driving is immers niet alleen een kwestie van attitude en gedrag van de chauffeur maar ook van de ganse bedrijfscultuur ter zake.

### **Aanbrengen van spoilers op vrachtwagens**

Een recente Nederlandse studie toont aan dat dit tot 5 % besparing oplevert. Op basis van die studie **stelt de vergadering voor** de implementatie van een dergelijke maatregel te flankeren met ondersteunende maatregelen (bv. vrijstelling BTW op de spoilers).

### **Een studie over de algemene verlaging van de snelheid op de autowegen**

Deze studie gaat over de algemene verlaging van de snelheid op de autowegen (die bestaat al voor vrachtwagens maar een globale studie waarbij ook de personenwagens zijn opgenomen ontbreekt). Dergelijke studie moet toevertrouwd worden aan een wetenschappelijke instelling en moet begeleid worden door een stuurgroep waarin de betrokken sectoren zitting hebben. De resultaten van een dergelijke studie zijn in hun geheel te nemen of te laten. **De vergadering is akkoord dat onder die voorwaarden de studie wordt uitgevoerd.**

### **Het plaatsen van roetfilters op reeds in circulatie zijnde vrachtwagens, en het fiscaal stimuleren of subsidiëren**

De vergadering is voorstander om hiervoor bijkomende federale stimuli te voorzien.

#### **Voor de spoorwegen:**

- **Vrachtwagens op de trein**
- **Het bevorderen van beperkt goederenvervoer via personentreinen**
- **Het stilleggen van dieseltreinen bij stilstand**

Deze drie voorstellen werden niet weerhouden omwille van onvoldoende kennis en impact. De vergadering vraagt aan de spooroperatoren om deze drie voorstellen nader te onderzoeken.

- **Subsidiëring van het verspreid spoorvervoer**

Het verspreid spoorvervoer is sterk verlieslatend omdat het verzamelen van individuele wagens afkomstig van de diverse laadpunten in een vormingsstation en het aldaar samenstellen voor vervoer op lange afstand van volle treinen een zeer dure operatie is. Naar analogie van de subsidiëring van het gecombineerd vervoer, wordt gevraagd om een subsidie van de antennetreinen van het verspreid vervoer te overwegen.

**De vergadering gaat hiermee akkoord op voorwaarde dat** de economische en ecologische impact hiervan voldoende wordt onderbouwd. Deze problematiek geldt ook voor de binnenvaart. Deze maatregel moet dus ook bekeken worden vanuit deze transportmodus.

### **Voor de binnenvaart:**

België heeft in vergelijking met de voornaamste concurrenten relatief veel oudere en kleinere eenheden. De huidige fiscale vrijstellingsregeling bij herinvestering van de meerwaarde is te stringent, zeker voor kleinere schepen, en dient dringend verfijnd te worden teneinde ecologisch performante schepen in te lijven in het vlootbestand. Dit vergt een aanpassing van artikel 44ter van het WIB (Wetboek Inkomstenbelasting)

Een uitbreiding van het toepassingsgebied van de verhoogde investeringsaftrek zou moeten toelaten dat ook milieuvriendelijke aanpassingen aan bestaande schepen (energiebesparende investeringen, inbouw/retrofit van emissiereducerende technologieën,..) gestimuleerd worden door deze regeling van investeringsaftrek.

**De vergadering gaat met dit voorstel akkoord.**

**Voor de scheepvaart worden ook nog volgende maatregelen voorgesteld:**

- De herziening van richtlijn brandstofkwaliteit voorziet een lager zwavelgehalte van de brandstoffen voor de binnenvaart. Deze richtlijn treedt mogelijk einde 2009 in werking. Het zou zinvol zijn om stimulansen te voorzien om deze brandstof al eerder te gebruiken (door de vloot van de verschillende overheden als voorbeeldfunctie, door andere schepen mits bepaalde stimuli...).
- De inzet van roetfilters in de binnenvaart is zinvol als gevaren wordt met laagzwavelige brandstof: subsidies of andere stimuli voor de inzet van roetfilters of andere emissiereducerende technologieën in de scheepvaart is aangewezen.
- Recent kwamen nieuwe bepalingen van kracht i.v.m. scheepsbrandstoffen. Brandstof geleverd door bunkermaatschappijen en brandstof gebruikt in de scheepvaart moet gecontroleerd worden. Controle is essentieel en bijkomende controles zijn wenselijk. Hierover zou tussen de verschillende overheden (federaal, gewestelijk en havens) beter overleg en afstemming moeten gebeuren. Er moet dus uitgeklaard worden wie voor welke controles kan ingezet worden.
- Schepen aan de kade kunnen walstroom gebruiken i.p.v. hun hulpmotoren. Hierdoor zullen minder emissies uitgestoten worden in de havens (vaak ook dichtbevolkte gebieden). Er is nood aan internationale standaarden voor walstroom-voorzieningen voor de maritieme scheepvaart. België moet Europees en internationaal (in de Internationale Maritieme Organisatie) pleiten voor het uitwerken van deze standaarden.

**De vergadering gaat akkoord met al deze voorstellen.**

### Voor de wegtransportsector :

- Een verruiming van de venstertijden voor laad- en losverrichtingen. Uit een nog op te zetten studie moet nagegaan worden welke de voor- en nadelen zijn op ecologisch, sociaal en economisch vlak van een systeem waarbij de laad- en losverrichtingen ook buiten de 'normale' werkuren kunnen uitgevoerd worden.

Milieuvoordeel: er zal (mogelijk) veel transport buiten de filegevoelige uren kunnen plaatshebben

#### **De vergadering gaat akkoord met dit studievoorstel.**

- Cabotagesysteem. België onderneemt stappen om elke belemmering voor weg- én voor waterwegtransport in het thans vigerende cabotagesysteem op te heffen.

Milieuvoordeel: het maximaal verminderen van leegretour

#### **De vergadering gaat akkoord met dit voorstel.**

- Oneigenlijk gebruik van landbouwvoertuigen. De transportsector vraagt dat de overheid maatregelen neemt om het groeiend fenomeen van oneigenlijk gebruik van landbouwvoertuigen voor regulier transport tegen te gaan. Meer en meer worden landbouwtractoren (loonwerkers!) aangewend voor diverse grond- en andere transporten in bijvoorbeeld de aannemerij.

Milieuvoordeel. Het is evident dat dit lokale transport gebeurt met voertuigen die qua milieuvriendelijkheid, qua fiscalisering van KWS-gebruik ... ondermaats zijn ten overstaan van het reguliere vrachttransport dat in België de hoogste milieuklasse inhoudt.

#### **De vergadering gaat akkoord met de vraag naar maatregelen ter zake.**

o o o o o o

#### **Tenslotte!**

1. In deze workshops werd het goederentransport over de weg, de waterweg en de spoorweg behandeld. Maar er zijn nog andere modi met min of meer belangrijk transport van goederen: de luchtvaart, de maritieme sector met de short sea shipping en de pijpleidingen.

De bevoegde overheden worden gevraagd zeker ook het luchttransport en het vervoer via de maritieme wegen op hun gevolgen voor het leefmilieu te beoordelen en in de gepaste fora voor maatregelen te pleiten die hun negatieve invloed op het leefmilieu milderden.

2. Tevens wordt de aandacht bevestigd op de budgettaire implicaties van verschillende maatregelen die hier werden voorgesteld. Hierbij aansluitend stelt de werkgroep dat zij de vraag open laat op welk politiek niveau financiële stimuli moeten/kunnen worden genomen.

## Bijlage

De Belgische context kan gepreciseerd worden met de vermelde cijfers tijdens de vergadering van 21 mei 2008.

### TRANSPORT DE MARCHANDISES: PRINCIPAUX MODES DE TRANSPORT SUR LE TERRITOIRE BELGE

Mode de transport en chiffres absolus	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
<b>Quantités transportées (en 1.000 tonnes)</b>	<b>684.235</b>	<b>668.561</b>	<b>676.655</b>	<b>680.077</b>	<b>691.841</b>	<b>696.078</b>	<b>713.589</b>
Navigation intérieure	120.944	128.561	135.115	137.755	147.765	168.093	166.447
Chemin de fer	61.279	57.050	57.198	55.732	58.454	60.976	62.189
Transport routier (a) (b)	502.012	482.950	484.342	486.590	485.621	467.008	484.953
- trafic intérieur	320.494	297.596	306.290	299.199	274.580	271.903	281.229
- entrées	74.905	74.092	72.710	73.317	78.828	75.234	76.298
- sorties	90.556	92.740	87.936	86.836	88.977	81.568	86.922
- transit sans transbordement	16.057	18.521	17.406	27.237	43.236	38.303	40.504
<b>Tonnes-kilomètres prestées (en million tkm)</b>	<b>65.754</b>	<b>67.296</b>	<b>66.646</b>	<b>66.743</b>	<b>64.778</b>	<b>63.463</b>	<b>65.797</b>
Navigation intérieure	7.313	7.732	8.150	8.302	8.459	8.720	8.973
Chemin de fer	7.674	7.080	7.298	7.293	7.691	8.130	8.572
Transport routier (a) (b)	50.767	52.484	51.198	51.147	48.628	46.613	48.252
- trafic intérieur	23.539	24.681	24.491	23.038	23.200	23.272	23.829
- entrées	11.236	11.114	10.906	10.998	7.883	7.523	7.630
- sorties	13.583	13.911	13.190	13.025	8.898	8.157	8.692
- transit sans transbordement	2.409	2.778	2.611	4.086	8.647	7.661	8.101

Source: Direction générale Statistique et Information économique et SNCB

Mode de transport en %	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
<b>Quantités transportées (en 1.000 tonnes)</b>							
Navigation intérieure	17,7%	19,2%	20,0%	20,3%	21,4%	24,1%	23,3%
Chemin de fer	9,0%	8,5%	8,5%	8,2%	8,4%	8,8%	8,7%
Transport routier (a) (b)	73,4%	72,2%	71,6%	71,5%	70,2%	67,1%	68,0%
- trafic intérieur	63,8%	61,6%	63,2%	61,5%	56,5%	58,2%	58,0%
- entrées	14,9%	15,3%	15,0%	15,1%	16,2%	16,1%	15,7%
- sorties	18,0%	19,2%	18,2%	17,8%	18,3%	17,5%	17,9%
- transit sans transbordement	3,2%	3,8%	3,6%	5,6%	8,9%	8,2%	8,4%
<b>Tonnes-kilomètres prestées (en million tkm)</b>							
Navigation intérieure	11,1%	11,5%	12,2%	12,4%	13,1%	13,7%	13,6%
Chemin de fer	11,7%	10,5%	11,0%	10,9%	11,9%	12,8%	13,0%
Transport routier (a) (b)	77,2%	78,0%	76,8%	76,6%	75,1%	73,4%	73,3%
- trafic intérieur	46,4%	47,0%	47,8%	45,0%	47,7%	49,9%	49,4%
- entrées	22,1%	21,2%	21,3%	21,5%	16,2%	32,3%	15,8%
- sorties	26,8%	26,5%	25,8%	25,5%	18,3%	108,4%	18,0%
- transit sans transbordement	4,7%	5,3%	5,1%	8,0%	17,8%	93,9%	16,8%

Source: Direction générale Statistique et Information économique et SNCB

De Europese groeiperspectieven:

Deze cijfers geven de context aan en illustreren volgende aspecten:

1. De groeiambities van het spoortransport inzake goederen (5% per jaar)
2. Het wegtransport verliest marktaandeel (van 73,4 en 2000 naar 68 % en 2006)

De verschillende transportmodi voor goederen (spoor, water, weg) zijn complementair eerder dan concurrenten.