

BIJLAGE 2 – WAAIER VAN BELEIDSMAATREGELEN OM MILIEUVERVUILING DOOR VERKEER TERUG TE DRINGEN

(Erik Grietens)

Inhoud:

Inleiding	p. 1
1 Financiële maatregelen - de vervuiler betaalt	p. 2
a. Kilometerheffing	p. 2
b. Stadstol	p. 3
c. Accijnzen op diesel	p. 3
d. Jaarlijkse verkeersbelasting	p. 4
e. Bedrijfswagens	p. 4
2 Alternatieven voor autoverkeer versterken	p. 5
a. Voorstedelijk openbaar vervoer	p. 5
b. Fietsnetwerken	p. 5
c. Autodelen en carpoolen	p. 6
d. Telewerken	p. 6
e. De vergeten weg = de waterweg	p. 6
3 Verkeertechnische maatregelen	p. 7
a. Snelheidsverlaging en trajectcontrole	p. 7
b. Routing vrachtverkeer	p. 7
c. Parkeerbeleid, park and ride	p. 7
d. Lage emissie zones	p. 8
e. Stadsdistributie	p. 8
4 Alternatieve technieken en brandstoffen	p. 8
a. elektrische mobiliteit en hybrides	p. 8
b. Auto's met start/stop-systeem	p. 9
c. Groen openbaar vervoer	p. 10
5 Een volwaardig ruimtelijke ordeningsbeleid	p. 10
6 Vergroenen van de industrie in plaats van meer logistiek	p. 10
Besluit - noodzakelijk structureel beleid en meest beloftevolle maatregelen	p. 11

Inleiding

In 2010 werden op Belgische wegen maar liefst 98 miljard autokilometers afgelegd en die afstand neemt nog elk jaar toe. Het vele auto- en vrachtverkeer in ons land zorgt voor te veel fijn stof en roet in de lucht, smog in winter, ozonpieken in de zomer en te veel lawaai. Elke Belg verliest gemiddeld één gezond levensjaar door die luchtvervuiling en dat kost de samenleving handen vol geld.

Dit probleem oplossen vraagt om een beleid dat het totale volume aan wegverkeer terugdringt. De luchtvervuiling en de geluidsoverlast door verkeer is in hoofdzaak een gevolg van de voortdurende groei van het wegverkeer, het wagenpark zelf wordt door de strengere euronormen immers milieuvriendelijker. Ook het te grote aandeel dieselwagens speelt een belangrijke rol. Een dieselwagen stoot immers tot drie keer meer NO₂ en elementair koolstof uit dan een benzinewagen. Tegelijk moeten de alternatieven voor het auto- en vrachtverkeer veel sterker uitgebouwd worden, in de eerste plaats het openbaar vervoer en de (elektrische) fiets. Aanvullend zijn maatregelen nodig om alternatieve brandstoffen of technieken te promoten.

De overtuiging van het tot nu toe gevoerde beleid blijft dat verkeer vooral vlotter moet doorstromen. Het verminderen van het autoverkeer is geen doelstelling. Daarom moet de Brusselse ring worden

verbreed, moet de Oosterweelverbinding aangelegd worden, komen er spitsstroken en moeten er nieuwe missing links gerealiseerd worden in de Kempen, de Vlaamse Ardennen, de regio rond Aalst, in Limburg,.... De afgelopen tien jaar nam de afgelegde afstand op ons wegennet toe met meer dan 10%. En die groei gaat nog steeds door. Het voorzien van extra capaciteit kan op korte termijn wel enige verlichting brengen, maar op langere termijn zorgen dergelijke ingrepen vooral voor nog meer verkeer. Die extra capaciteit werkt de groei van het wegverkeer juist in de hand. Daardoor zal de druk van het wegverkeer op het milieu de volgende jaren verder blijven toenemen. Enkel inzetten op een betere doorstroming is vooral symptoombestrijding. De patiënt wordt op de been gehouden, maar blijft ziek.

Hieronder wordt een waaier aan mogelijke maatregelen geschetst. Bij wijze van besluit worden achteraan vijf beloftevolle voorbeelden van maatregelen in het bijzonder naar voren geschoven omdat ze zeer effectief zijn, omdat ze een globaal gunstig effect hebben, omdat er reeds een ruim draagvlak voor bestaat en/of omdat ze relatief snel, gemakkelijk en budgetneutraal ingevoerd kunnen worden..

1 Financiële maatregelen - de vervuiler betaalt

Om mensen minder met de auto laten rijden, zijn vooreerst financiële instrumenten nodig. In het tweeverjaarsrapport van de Organisatie voor Economische Samenwerking en Ontwikkeling (Oeso) over België, staat te lezen dat een kilometerheffing de files in ons land kan oplossen. Volgens de Oeso is mobiliteit in België gewoon te goedkoop, vooral in de spitsuren. Onder meer door het systeem van bedrijfswagens worden mensen niet aangespoord om dicht bij het werk te gaan wonen, wat de verkeersknoop in de hand werkt, aldus de Oeso. Dit vraagt om het inperken van het gebruik van bedrijfswagens en tankkaarten, het verhogen van belastingen om autoverkeer te ontmoedigen, bv. via een stadstol of een kilometerheffing, het minstens gelijkstellen van belastingen op diesel en benzine, ...

a. Kilometerheffing

Een kilometerheffing zet de principes 'de gebruiker betaalt' en 'de vervuiler betaalt' in de praktijk om. Daarbij kan gebruik worden gemaakt van goed onderbouwde parameters als uitstoot, tijdstip van rijden, krachtbron. Door te betalen per afgelegde kilometer – met hogere tarieven in de spits en voor meer vervuilende (diesel)wagens – zullen mensen rationeler omgaan met mobiliteit. Er zal minder met de auto gereden worden, sneller gezocht worden naar alternatieven, minder in de spits gereden worden, minder met dieselwagens gereden worden en sneller overgestapt worden naar een milieuvriendelijkere wagen. Wie veel met de auto rijdt en daardoor externe kosten afwentelt op de samenleving, zal meer betalen dan vandaag. Wie weinig de auto gebruikt zal minder betalen. Een kilometerheffing kan globaal budget- of lastenneutraal worden doorgevoerd, door de huidige vaste belastingen op het bezit van een personenauto evenredig te verminderen en om te zetten in een variabele heffing per kilometer. Een kilometerheffing zorgt zo voor een eerlijker fiscaliteit en een efficiënter en duurzamer mobiliteitssysteem.

Uit modelonderzoeken blijkt dat een kilometerheffing op korte termijn zorgt voor een afname van 2-6% van het aantal autokilometers, op lange termijn bedraagt de afname naar schatting 7-15%. Onderzoek uit Nederland becijferde dat een kilometerheffing van 3,4 cent per kilometer buiten de spitsuren zorgt voor een afname van het gewone verkeer met 20% en in de spits met circa 17%. Het woon-werkverkeer is minder prijsgevoelig en laat dan ook een kleinere afname zien van 11% buiten de spits en 7% in de spits.

Volgens tegenstanders is een kilometerheffing asociaal. Mensen die geen alternatief hebben om op het werk te geraken, zullen op kosten gejaagd worden. Dat een kilometerheffing heel wat autogebruikers meer zal kosten, is correct. Maar dat is dan ook de bedoeling: door per kilometer te betalen zal een autogebruiker aangespoord worden om te zoeken naar alternatieven. Belangrijk is wel dat een kilometerheffing zodanig wordt ingevuld dat (schoon) autorijden voor iedereen toegankelijk blijft.

Deze heffing zou meer globaal moeten passen in een algemene vergroening van de fiscaliteit, met een verschuiving van belasting op arbeid naar belasting op milieuvervuiling. Laten we niet vergeten dat we in België geëvolueerd zijn naar een situatie waar de belastingen op arbeid hoger liggen dan het gemiddelde in Europa, en de belastingen op milieuvervuiling een pak lager dan gemiddeld. Door de externe kosten van autoverkeer – onder meer de gezondheidskosten - door te rekenen via een kilometerheffing, kan deze scheve situatie recht getrokken worden. De opbrengsten kunnen mee gebruikt worden om de belasting op arbeid te verminderen. Eindresultaat is een hoger netto loon, maar wel meer kosten voor autoverplaatsingen. Daardoor zullen mensen rationeler omgaan met mobiliteit.

Er bestaat een politiek akkoord tussen de gewesten om in 2016 een kilometerheffing voor vrachtwagens in te voeren. In een tweede fase moet ook een kilometerheffing ingevoerd worden voor personenwagens. Voor personenwagens wordt wel nog dit jaar gestart met een proefproject in de regio rond Brussel. Of er vervolgens ook echt een kilometerheffing komt voor personenwagens, zal de inzet vormen van de regeringsonderhandelingen na de verkiezingen van 2014.

In Zwitserland is er al sinds 2001 een elektronische kilometerheffing van kracht voor vrachtverkeer. Deze heffing zorgde voor een duidelijke afname van het aantal voertuigbewegingen. In 2005, vier jaar na de invoering, lag het aantal voertuigkilometers van vrachtwagens circa 23% lager. Het transportvolume per spoor verhoogde in dezelfde periode met circa 10%. De heffing leidde dus tot een modal shift van de weg naar het spoor.

b. Stadstol

De stad Stockholm – qua omvang en bevolkingsaantal goed vergelijkbaar met Brussel – voerde in 2007 een stadstol voor het centrum in, waarbij men tijdens de spitsuren een taks betaalt om met de auto naar de stad te rijden. De maatregel zorgde in Stockholm voor een pak minder files en een gezondere luchtkwaliteit. Vijf jaar na de invoering daalde het verkeer met 20% en verminderden de filetijden met 30% tot 50%. Verder werden er 10% tot 14% minder schadelijke uitlaatgassen gemeten in de binnenstad. Nochtans liggen de tarieven niet zo hoog, het maximumtarief bedraagt 2 euro. Ondertussen is de maatregel zo goed ingeburgerd, dat hij niet meer ter discussie staat. De stadstol staat nu op gelijke hoogte met zoiets als geld in een parkeermeter steken. De opbrengst (vorig jaar ongeveer 70 miljoen euro) wordt voornamelijk geïnvesteerd in beter openbaar vervoer.

Ook in Londen werd een congestieheffing ingevoerd, die van kracht is voor alle voertuigen die in het centrum rijden tussen 07u00 en 18u00. Deze congestion taks leidde tot een substantiële afname van het verkeer. In het jaar na invoering daalde het aantal inkomende voertuigen met 18%, terwijl het aantal voertuigkilometers in het centrumgebied met 15% afnam. Het aantal reizigers dat het centrumgebied inkwam per bus steeg met circa 37%. Dit is voor de helft te wijten aan de invoering van de congestieheffing, de andere helft is te wijten aan de verbetering van het openbaar vervoersysteem. Het fietsgebruik nam in Londen sinds de congestieheffing toe met circa 50%.

c. Accijnzen op diesel

Vlaanderen telt ongeveer 3,2 miljoen personenwagens. Het aandeel dieselwagens daarbinnen is in de periode 1990-2010 nagenoeg verdrievoudigd en bedraagt nu meer dan 60%. Dit komt ondermeer doordat diesel goedkoper is dan benzine, omwille van lagere accijnzen.

In de federale begroting blijven de accijnzen op diesel lager dan op benzine. Nochtans hebben dieselwagens een veel hogere uitstoot van fijn stof en stikstof. Er is al wel meermaals gewezen op de noodzaak om dieselwagens niet langer te bevoordelen, maar in de praktijk is dit nog niet aangepast. De Belgische accijnzen op diesel behoren nog steeds tot de laagste van Europa, terwijl de fijn stof uitstoot van dieselwagens veel hoger ligt, zeker op korte afstanden.

In 2011 besliste de federale regering de omgekeerde Cliquet opnieuw in te voeren. Het verlagen van de accijnzen op benzine en diesel, via het systeem van de omgekeerde Cliquet, bevoordeelt dieselwagens nogmaals en werkt de groei van het autoverkeer in de hand, samen met het fijn stof. Voor diesel geldt er immers een lagere grenswaarde (150 cent) dan voor benzine (170 cent). Het systeem moet dan ook worden afgeschaft. Vervolgens moeten de accijnzen op diesel en benzine minstens gelijk worden getrokken.

d. Jaarlijkse verkeerbelasting

Een hervorming van de jaarlijkse verkeersbelasting voor particulieren en vennootschappen kan mee zorgen voor een vergroening van het wagenpark en voor minder autokilometers. Deze belasting moet gedifferentieerd worden afhankelijk van het vermogen en van de uitstoot van de wagen. Tevens kan gedifferentieerd worden naar brandstofsoort (diesel, benzine, gas,...). Dit moet weliswaar gebeuren in overleg met andere gewesten.

e. Bedrijfswagens

Ook de fiscale gunstpositie van bedrijfswagens blijft nagenoeg onveranderd. Bedrijfswagens worden slechts voor een zeer beperkt deel ook echt gebruikt voor noodzakelijke professionele verplaatsingen naar klanten en dergelijke meer. Het merendeel van de bedrijfswagens wordt professioneel enkel gebruikt voor woon-werk verkeer, met andere woorden: in de spitsuren. Ongeveer 50% van de wagens in de files op de Brusselse ring zijn bedrijfswagens. Het systeem leidt tot een verdieseling en een overdimensionering van ons wagenpark, vermits meer dan 80% van de bedrijfswagens dieselwagens zijn.

Meer algemeen is het probleem dat bedrijfswagens niet aanzien worden als een middel om zich te verplaatsen, maar vooral als een extra motivatie voor werknemers bovenop het loon. Om dit recht te trekken is een algemene belastingshervorming nodig, waarbij het systeem van bedrijfswagens wordt afgeschaft en de loonlasten evenwaardig worden verlaagd.

Een andere optie is bedrijfswagens vervangen door een mobiliteitsbudget, waarmee werknemers zelf kunnen kiezen hoe ze hun woon-werk verkeer invullen. Uit een proefproject van Bond Beter Leefmilieu, Mobiel 21 en Voka Halle-Vilvoorde in 5 ondernemingen - Artoos (Kampenhout), Boss Paints (Waregem), KBC (Leuven), Kluwer (Mechelen) en Your Mover (Vilvoorde) – bleek dat een mobiliteitsbudget met een brede waaier aan vervoersmogelijkheden in plaats van enkel de bedrijfswagen, het autogebruik met 37 procent deed dalen tijdens de woon-werkverplaatsingen. Werknemers kregen de mogelijkheid zelf een pakket samen te stellen dat kon bestaan uit een (bedrijfs)wagen, het openbaar vervoer (trein, bus en tram), een lease- of bedrijfsfiets. Door het aanbod van alternatieve vervoermiddelen daalde het aandeel autoverplaatsingen in het woon-werkverkeer met 37 procent (50% i.p.v. 80% autoverplaatsingen). Het aandeel van de fiets stijgt van 10% naar 22%, dat van de trein verdriedubbelt van 8% naar 24%. De deelnemers maakten voor het woon-werkverkeer veel meer dan vroeger de keuze om vervoermiddelen te combineren.

Door het gebruik van diverse mobiliteitsalternatieven voor de bedrijfswagen kregen de deelnemers aan het proefproject in de bedrijven een positiever beeld van duurzame vervoersmiddelen. Daarnaast gingen de deelnemers bewust nadenken over mobiliteit, woon-werkverkeer en de verschillende verplaatsingsmogelijkheden. Verder blijkt dat het proefproject ook invloed heeft op het algemene mobiliteitsgedrag van de deelnemers. Na het proefproject met het mobiliteitsbudget blijft

60 procent zich nog steeds volledig of gedeeltelijk anders verplaatsen. Dit proefproject bewijst dat bedrijven niet moeten kiezen voor de bedrijfswagen om hun werknemers aantrekkelijk te belonen. Meer vervoersopties aanbieden is voordelig voor werkgever en werknemer én heeft ook nog positieve effecten op het klimaat, de files en gezondheid.

2 Alternatieven voor autoverkeer versterken

a. Voorstedelijk openbaar vervoer

Een vlot functionerend en frequent bediend voorstedelijk spoorwegnet kan zorgen voor een concurrentieel alternatief voor de autopendel naar grote steden. Het zorgt er tevens voor dat kleine stations rond de stedelijke agglomeraties worden opgewaardeerd. En de grote autostroom wordt vóór de stad opgevangen. Met uiteindelijk minder luchtvervuiling en meer verkeersveiligheid voor de steden als gevolg.

Die voorstadsnetten bestaan in feite al. Er moet alleen terug frequenter op gereden worden, oude en nieuwe stations dienen geopend te worden. Het Gewestelijk Expresnet (GEN) in en rond Brussel is het bekendste voorbeeld en is momenteel in ontwikkeling. Dit expresnet wordt uitgebouwd in een straal van 30 kilometer rond de hoofdstad, een zone met 3 miljoen inwoners. Het omvat 8 lijnen en 120 stations. In de toekomst zullen light trains om het kwartier uur een vlotte verbinding met Brussel voorzien, in de daluren om het half uur. Zeker in de spits zal je als pendelaar sneller zijn met de trein dan met de auto. Dit GEN moet het grote kader worden van een aansluitend uitgebreid tram- en busnet. Ook in Antwerpen en Gent moeten de bestaande lijnen maximaal ingezet worden voor het stadsvervoer.

Hierbij moet vertrokken worden van de bestaande hiërarchie van stations en stopplaatsen. Nabij kleine stations in het buitengebied kan de auto als voor- en natransport gebruikt worden. Voor grote stations in stedelijke gebieden moeten de fiets en het openbaar vervoer prioriteit krijgen. Het gaat niet op dat massaal geïnvesteerd wordt in ondergrondse parkeergarages, terwijl De Lijn zwaar investeert in stadsnetten. We vragen dat bij de herinrichting van stations het STOP-principe wordt toegepast: eerst de stappers, dan de trappers, vervolgens het openbaar vervoer en pas personenwagens. Aan de in- en uitgang van stations moeten voetgangerszones komen, de tweede laag is die van de fiets en het openbaar vervoer. Aansluitend komen zones voor Kiss and Ride en het verst van het station – of liefst nabij kleine stations in een voorstedelijk netwerk – liggen de parkings voor langparkeerders.

b. Fietsnetwerken

Een fijnmazig functioneel fietsroutenetwerk tussen de steden en de sterk verstedelijkte randgemeenten biedt heel wat kansen om mensen uit de auto te halen. In combinatie met de toenemende populariteit van elektrische fietsen heeft dergelijk voorstedelijk fietsroutenetwerk een enorm potentieel, zeker in een straal van 10 à 15 kilometer rond de stad. Inspiratie kan opgedaan worden bij het grote succes van het (recreatieve) fietsknooppuntenetwerk. De filosofie hierachter – waarbij mensen op een zeer gebruiksvriendelijke manier zelf hun route kunnen uitstippelen tussen knooppunten en niet verplicht zijn om van punt A naar punt B te fietsen – moet ook het uitgangspunt vormen voor een functioneel fietsroutenetwerk.

Naast fietsnetwerken kan ook werk gemaakt worden van 'stap'netwerken. Dat kan door allerlei doorsteekjes, binnenwegen, buurtwegen, ... met elkaar in een netwerk te verbinden, om zo te voet gaan te promoten. Op vlak van gezondheid zit je met stappen en trappen dubbel goed: beweging is immers goed de gezondheid en veroorzaakt geen luchtvervuiling.

c. Autodelen en carpoolen

Om autosolisme tegen te gaan, kan het gezamenlijk gebruik van de wagen op verschillende manieren ondersteund worden. Door te carpoolen wordt samen met collega's in één wagen naar het werk gereden. Naast carpoolen bestaat er ook schoolpoolen en eventpoolen. Al deze poolmogelijkheden zijn goed ontwikkeld op de website van Taxistop, daar vindt men alle nodige info en poolservices waar men partners kan zoeken om samen mee te rijden.

Naast carpoolen is er het autodelen. Cambio is een commerciële autodeelorganisatie en biedt een wagenpark aan met verschillende modellen op verschillende plaatsen in België. Ook kunnen burgers zelf het initiatief nemen om een autodeelgroep op te starten in hun gemeente of woonwijk. Hierbij kan men hulp krijgen van Autopia, dit is het Vlaamse steunpunt voor particulier autodelen. Bij particulier autodelen is de wagen eigendom van één particulier persoon. Autodelen is vooral een goede oplossing voor mensen die hun auto weinig gebruiken of die overwegen om een tweede auto aan te kopen.

Autodelen en carpoolen zorgt voor minder autogebruik, minder autokilometers en dus ook minder emissies. Autodelen leidt bij de gebruikers gemiddeld tot 12 procent minder autokilometers (sommige bronnen spreken van zelfs gemiddeld 30 procent minder autokilometers), ofwel een besparing van gemiddeld 900 kilometer per gebruiker per jaar. Verder blijkt dat autodelers de auto veel bewuster gebruiken dan de gemiddelde autogebruiker. Dat komt vooral omdat de autodelers niet voor het bezit betalen, maar wel voor iedere rit en het aantal kilometer moeten betalen. Hierdoor worden ze gestimuleerd om per rit af te wegen of ze de auto nemen of een alternatief kiezen.

d. Telewerken

Afstandswerken of telewerken is een steeds belangrijker alternatief voor het dagelijks woon/werkverkeer. Dankzij alle moderne communicatiemiddelen hoef je niet meer op kantoor aanwezig te zijn om voor iedereen bereikbaar te blijven. Telewerken kan bovendien zorgen voor minder stress, een betere tijdsindeling voor de combinatie werk/gezin,...

e. De vergeten weg = de waterweg

Vlaanderen beschikt over een fijnmazig net van waterwegen, die de belangrijkste steden met mekaar verbinden. Momenteel loopt er een (niet zo milieuvriendelijk) proefproject met een waterbus Vilvoorde-Brussel. Met relatief kleine aanpassingen aan de waterweg, een aangepast beheer en het inzetten van gespecialiseerde vaartuigen, in combinatie met beter uitgewerkte lokale infrastructuur, kan openbaar vervoer via de rees beschikbare waterwegen bijdragen tot minder congestie van verkeer en schonere lucht.

Helaas is de huidige binnenvaart (zowel plezier- als beroepsvaart) ook een vervuilende factor. De meeste motoren zijn immers niet alleen op basis van dieselbrandstof. Heel veel schepen maken nog altijd gebruik van vervuilende en verouderde technologie. Stimulerende maatregelen ter vervanging van deze vervuilende motoren waren tot op heden ontoereikend.

3 Verkeerstechnische maatregelen

a. Snelheidsverlaging en trajectcontrole

Onderzoek heeft uitgewezen dat verkeer rijdend met een lage constante snelheid minder uitstootemissies veroorzaakt dan verkeer met hoge variatie in snelheid of aan snelheden boven 120 km/h. Het doorvoeren van snelheidsverlagingen is een effectieve manier om de emissies van het autoverkeer te verminderen. Uit een studie van TML in opdracht van BBL blijkt dat indien op alle snelwegen max. 100 km/h gereden zou worden, dit zorgt voor een derde minder fijn stof (PM10) in Vlaanderen. Ook de verkeersveiligheid zou er gevoelig op verbeteren.

De optimale snelheid met de minste uitstoot bedraagt 70 à 80 km/h (zie figuur). Op een aantal drukke ringwegen in Nederland werd de snelheid beperkt tot 80 km/h. Dit bleek vooral een positieve invloed te hebben op de NOX-concentraties en in mindere mate op de PM10-concentraties. Gemiddeld zorgde de snelheidsverlaging voor een vermindering van 10 à 20% van de NOX-verkeersbijdrage.

Deze maatregel heeft pas een goed effect indien er een trajectnelheidscontrole aan gekoppeld wordt, waardoor de bestuurders de maximum aangegeven snelheid veel beter handhaven en meer constant houden.

Om aan te tonen dat een snelheidsverlaging effectief is, kan men als voorbeeld de SMOG-maatregel nemen. Tijdens smogperiodes wordt de snelheid op snelwegen verlaagd naar 90 km/u. Studies wijzen uit dat door deze snelheidsverlaging de uitstoot van elementair koolstof in de omgeving van snelwegen met 30% daalt. Deze maatregel voor smogperiodes heeft vooral een lokaal effect, in de omgeving van snel- en ringwegen. Voor heel Vlaanderen zijn de reducties kleiner.

b. Routering vrachtverkeer

De Vlaamse regering werkt al enkele jaren aan zgn. vrachtroutenetwerken. In dit netwerk worden de ideale rijroutes voor vrachtwagens van en naar bedrijventerreinen uitgestippeld, zodat stads- en dorpskernen kunnen worden ontzien. Het is de bedoeling om de definitieve versie ook te kunnen uploaden in een gps-systeem.

In 2010 werd een methodiek voor het uitwerken van vrachtroutenetwerken uitgewerkt in een studie van TRITEL. Op basis hiervan werd een draftversie voor een vrachtroutenet in Limburg uitgetekend. Er blijven nog onopgeloste vragen over het juridisch statuut van het netwerk, de implementatie van het netwerk, meer bepaald naar bewegwijzering, aanvullende reglementen inzake gewicht-, hoogte- of lengtebeperking, handhaving en de noodzakelijke infrastructurele aanpassingen van de wegen en het parkeervraagstuk.

Dit betreft enkel het vrachtroutenetwerk in Limburg. Voor de andere provincies zijn de plannen nog veel minder concreet. Voor de pilootregio Zuidoostrand Antwerpen kon er tot nu toe zelfs geen consensus bereikt worden tussen de Vlaamse overheid en de betrokken gemeentebesturen.

c. Parkeerbeleid, park and ride

Inzetten op park-and-ride-systemen gecombineerd met een restrictief parkeerbeleid in de stadscentra, kan meer autoverkeer uit de centra houden. Automobilisten worden zo aangemoedigd om de auto op een randparking achter te laten en vervolgens met het openbaar vervoer naar de stad te reizen. Dit leidt tot minder wagens in het centrum en minder emissies. Belangrijk is dan wel dat het aantal parkeerplaatsen dat er bij komt in park & rides, evenredig wordt afgebouwd in het centrum (stand still principe aantal parkeerplaatsen).

Dit kan gecombineerd worden met het verhogen van de parkeertarieven voor bezoekers, met oplopende parkeertarieven in concentrische cirkels vanuit het centrum. Een verhoging van de parkeertarieven met 10% zorgt voor een daling van 1 tot 3% van het aantal voertuigkilometers in het gebied waar betaald parkeren geldt.

Een voorbeeld waar recent een tariefsverhoging werd doorgevoerd is Utrecht. Het parkeertarief werd verhoogd met gemiddeld 75%, wat leidde tot een daling van het aantal parkeerders in de binnenstad met 13,7% en een daling van de parkeerduur met 12% tot 31%. In Amsterdam was er een verhoging van de parkeertarieven met gemiddeld 27%, wat zorgde voor een daling van het aantal parkeerders met 3,8%. Dit is een daling van circa 70.000 autokilometers in het kerngebied.

Een parkeerplan kan ingebed worden in een meer algemeen wijkcirculatieplan, wat voor de lokale luchtkwaliteit een hoge impact kan hebben.

d. Lage emissie zones

De stadskernen zijn een punt van bezorgdheid. Door het vele verkeer in vaak smalle straten en door de dichte concentratie van bewoners, is de gezondheidsimpact van verkeer in de stad groot. Hier kunnen milieudoelstellingen gebiedsgericht toegepast worden door de invoering van een lage emissie zone. Er zijn ondertussen reeds meer dan 200 Europese steden die een milieuzone hebben ingevoerd, waardoor bepaalde vervuilende wagens of vrachtwagens het centrum niet meer in mogen. In België is er geen enkele stad met een milieuzone, dit ondanks het feit dat wij een hoger aandeel dieselwagens hebben dan de rest van Europa en de gezondheidsimpact hier dus groter is.

Het probleem is dat er nog steeds geen wettelijk kader is om een milieuzone te kunnen invoeren. Daarvoor moet er een speciaal verkeersbord komen, een uniform kader voor toelatingscriteria, de uitzonderingen, de wijze van handhaving, de boetebedragen,... Dat wettelijk kader bestaat nu gewoon niet in België. Uit een onderzoek van Transport & Mobility Leuven blijkt nochtans het gehalte aan elementair koolstof in een milieuzone zou dalen met 30%.

Zoals de studies aangeven is een milieuzone geen wondermiddel om de Europese normen voor fijn stof of stikstof te halen. Een lage emissie zone moet daarom kaderen in een algemeen mobiliteitsbeleid dat autoverkeer zoveel mogelijk inperkt en uit de stad houdt (zie hierboven).

e. Stadsdistributie

Om zwaar vrachtverkeer zoveel mogelijk uit de stad te houden, kunnen systemen van duurzame stedelijke distributie worden opgezet. Met D-via werd een studie uitgewerkt en pilootprojecten opgestart in Hasselt en Gent. Het proefproject in Hasselt, 'city depot' voorziet een stedelijk distributiedepot van waaruit winkels in de stad bevoorrad kunnen worden met een elektrische vrachtwagen of cargofiets. Op zich is dit een interessant proefproject, maar de resultaten zijn zeer mager. In mei 2011 waren er slechts 10 deelnemende handelszaken. Het proefproject in Gent is een stille dood gestorven wegens gebrek aan draagvlak bij handelaars. Stadsdistributie verdient daarom veel sterkere ondersteuning van de overheid.

4 Alternatieve technieken en brandstoffen

a. Elektrische mobiliteit en hybrides

Een elektrische wagen stoot geen stikstofoxiden en geen fijn stof uit. Als ook rekening gehouden wordt met de uitstoot van de elektriciteitsproductie, wordt het plaatje iets complexer. Een elektrische wagen op windenergie vergroot zijn voordeel tegenover een wagen met een klassieke verbrandingsmotor. Een elektrische wagen op basis van fossiele energiebronnen verliest een groot

stuk van zijn voordeel, maar scoort globaal nog steeds beter, omdat een elektriciteitscentrale efficiënter omgaat met fossiele energie dan een verbrandingsmotor van een auto. Bovendien veroorzaakt een elektrische wagen geen motorgeluid, enkel rolgeluid.

Ook hybridewagens verbruiken en vervuilen minder dan een klassieke wagen, al is het effect sterk afhankelijk van het type hybride. Afhankelijk van de grootte van de batterij en andere kenmerken van de auto kan een plug-in hybride tientallen kilometers rijden op elektriciteit en daarna overschakelen op fossiele brandstof. De 'klassieke' hybride auto beschikt wel over een batterij, maar de verbrandingsmotor laadt deze op, niet het elektriciteitsnet. De batterij zorgt er enkel voor dat de auto de verbrandingsmotor zo optimaal mogelijk gebruikt en zo weinig mogelijk brandstof verbruikt. Door de toepassing van de batterij kan de motor lichter (zuiniger) uitgevoerd worden. Dergelijke hybride kan hoogstens enkele kilometers elektrisch rijden.

Een grootschalige invoering van elektrische wagens is echter niet voor morgen. Dit vereist nog grote investeringen in onderzoek en ontwikkeling, in de eerste plaats in batterijtechnologie, zodat de actieradius van elektrische wagens gevoelig kan toenemen. Om elektrische wagens te laten doorbreken zullen ook grote investeringen nodig zijn in infrastructuur (oplaadpalen e.d.). Dit zal nog jaren in beslag nemen. Op korte termijn zou alvast gestart kunnen worden met een verplichting en/of stimulansen naar type bedrijfswagens toe. Zodoende dat deze op zijn minst hybride voertuigen zouden moeten zijn met specifieke milieunormen.

Op korte termijn biedt elektrische mobiliteit vooral perspectieven voor lichte elektrische voertuigen, met in de eerste plaats brommers en scooters. Volgens recent Nederlands onderzoek stoten bromfietsen en scooters meer fijn stof uit dan een doorsnee wagen. Bovendien veroorzaken brommers en scooters heel wat geluidshinder. Ongeveer 19% van de klachten over geluidshinder gaan over bromfietsen. Het is dan ook een goed idee om brom- en snorfietsen uit het verkeer te halen en ze zo veel mogelijk te vervangen door elektrische exemplaren.

Een andere interessante nieuwe ontwikkeling is het ontstaan van een hele reeks nieuwe vormen van lichtere elektrische voertuigen. Er komen steeds meer 'mengvormen' tussen een elektrische fiets, scooter of auto op de markt. Het gaat dan om ultralichte één-, twee- of zelfs vierpersoonsvoertuigen, al dan niet overdekt, waarbij de elektrische aandrijving al dan niet wordt gecombineerd met 'menselijke' aandrijving (zoals bij de elektrische fiets). Deze innovatieve vormen van mobiliteit kunnen afhankelijk van hun vermogen en snelheid gebruik maken van het gewone wegennet of van fietspaden. Zeker in een stedelijke omgeving zijn de potenties van deze nieuwe elektrische voertuigen groot. Ze verdienen daarom extra ondersteuning.

b. Auto's met start/stop-systeem

Naast fundamentele aanpassingen zoals het overschakelen van fossiele brandstoffen naar elektriciteit, zijn ook heel wat kleinere ingrepen aan voertuigen mogelijk die een belangrijk effect kunnen hebben op de uitstoot van de wagen. Zo zorgt een start/stop-systeem ervoor dat de wagen geen vervuilende stoffen uitstoot bij stilstand. Het zorgt er voor dat de motor automatisch afslaat wanneer de auto stopt (bijvoorbeeld voor een rood verkeerslicht). Het systeem is vooral efficiënt in stadsverkeer, waar veel gestopt moet worden wegens bijvoorbeeld verkeerslichten of files. De aanwezigheid van een start-stopsysteem in de wagen kan leiden tot een brandstofbesparing en een vermindering van de CO₂-uitstoot tot 8% in stadsverkeer. Ook heel wat andere optimalisaties of end-of-pipe maatregelen zoals driewegkatalysatoren of roetfilters kunnen bijdragen aan meer milieuvriendelijke wagens.

Technologische innovatie m.b.t. luchtverontreiniging kan vanuit de overheid sterker gestimuleerd worden, bijvoorbeeld met extra fiscale steun voor de 'groene industrie'.

c. Groen openbaar vervoer

Hoewel het aandeel van de bus emissies in de totale voertuigemissies relatief beperkt is, is het toch van belang de emissies van het openbaar vervoer te verlagen. Lokaal kan dit immers wel een belangrijke impact hebben op de luchtkwaliteit. Bovendien heeft het openbaar vervoer een voorbeeld functie.

Hierbij kan enerzijds gedacht worden aan retrofit-maatregelen zoals het plaatsen van roetfilters en SCR op oudere bussen. Anderzijds kan gedacht worden aan de aankoop van nieuwe bussen die moeten voldoen aan de EEV-norm, die strenger is dan de wettelijke Euro 5 norm en aan de aankoop van elektrische bussen, trolleybussen of waterstofbussen. Een andere maatregel is de vertramming van de drukst gebruikte buslijnen in de steden.

Het aankopen van nieuwe bussen en het aanleggen van nieuwe tramlijnen vergt echter dure investeringen. In het kader van de besparingen werd beslist om het budget van De Lijn met 51 miljoen euro te verminderen. Rekening houdend met de huidige budgettaire en economische situatie is het duidelijk dat de ambitieuze plannen voor vertramming van het openbaar vervoer in alle provincies ('De Lijn 2020') onmogelijk op korte termijn kunnen doorgevoerd worden.

5 Een volwaardig ruimtelijke ordeningsbeleid

Onze ruimtelijke ordening, of beter het gebrek daaraan, speelt een belangrijke rol in de groei van het autoverkeer. Omdat we zo versnipperd wonen en werken zijn veel mensen volledig afhankelijk van de auto op het werk te geraken, kinderen naar school te brengen of naar de winkel te gaan. Een betere ruimtelijke ordening die inzet op wonen in stads- en dorpscentra die vlot bereikbaar zijn met het openbaar vervoer, is een eerste en meest structurele vereiste om de auto-afhankelijkheid te kunnen verminderen.

Het maken van locatiekeuzes en toewijzen van bestemmingen is een kerntaak van de ruimtelijke planning. Door kantoren en handelscentra nabij knooppunten van openbaar vervoer in te planten en nieuwe bedrijventerreinen maximaal te enten op multimodale locaties (spoor, water) wordt het bij komend autoverkeer beperkt.

In de praktijk doet de Vlaamse overheid echter het omgekeerde. Er zijn diverse voorbeelden van nieuwe kantoorontwikkelingen langs ring- en invalswegen, van nieuwe bedrijventerreinen die enkel via de weg ontsloten zijn en van nieuwe shoppingcentra die niet gelegen zijn aan knooppunten van openbaar vervoer maar op pure autolocaties. Het meest gekende voorbeeld is het shoppingcentrum van Uplace in Machelen, naast het viaduct van Vilvoorde. Dit shoppingcenter is gelegen op een locatie met aandeel van 80 à 85% voor de auto. Het shoppingcenter zal naar verwachting 25.000 autoverplaatsingen per dag veroorzaken. Volgens de winkelnota van de Vlaamse regering horen winkels thuis in de stadskernen.

6 Vergroenen van de industrie in plaats van meer logistiek

Ook blijft de vraag of Vlaanderen verder moet inzetten op het aantrekken van nieuwe logistieke activiteiten. Het voorzien van een nieuw containerdok in de Antwerpse haven, zal een enorme extra stroom aan vrachtwagens naar het achterland veroorzaken. Het nieuwe Saeftinghedok dat de haven wil bouwen, zal een capaciteit hebben van ongeveer 8 miljoen containers per jaar. Dat zorgt volgens het mobiliteitsonderzoek voor meer dan 13.000 vrachtwagens extra, per dag. De al ernstige congestie en de verkeersproblemen op de Antwerpse ring en op alle toekomstige snelwegen - E19,

E17, E34, A12, E313... - zullen alleen maar groter worden. Voor verschillende hoofdwegen komt het mobiliteitsrapport tot de bevinding dat meer dan 100% van de capaciteit nodig is – lange files dus. Door die verder toenemende congestie zal bovendien enorm veel sluipverkeer op het secundaire wegennet ontstaan, waardoor de gemeenten rond het havengebied met ernstige bereikbaarheids- en leefbaarheidsproblemen te kampen krijgen.

De beschikbare ruimte in de haven moet in de eerste plaats ingezet worden om nieuwe hoogwaardige productiebedrijven aan te trekken. Zo zijn er duidelijk groeikansen voor de groene industrie: investeringen in milieutechnologie, recycling van afvalstoffen tot grondstoffen, groene chemie in plaats van petrochemie,... . Dergelijke activiteiten zorgen voor een hoge toegevoegde waarde en veel werkgelegenheid. Afhandeling van containers daarentegen zorgt voor een beperkte toegevoegde waarde, minder werkgelegenheid en veel verkeersoverlast.

Besluit: noodzakelijk structureel beleid en meest beloftevolle maatregelen

Niet alle maatregelen uit deze lijst kunnen op korte termijn worden doorgevoerd. Investeren in nieuwe tramverbindingen of werk maken van een betere ruimtelijke ordening vraagt vele jaren tijd. Toch blijft een structurele aanpak fundamenteel vereist. Er is nood aan een daadkrachtig beleid gericht op:

- **een omslag naar duurzame mobiliteit door alternatieven voor autoverkeer te versterken;**
- **een volwaardig ruimtelijke orderingsbeleid, ook gericht op het realiseren van milieu- en mobiliteitsdoelstellingen.**

Dit proces vraagt tijd en moet daarom gepaard gaan met maatregelen die ook op korte termijn de omvang van de verkeersverontreiniging terugdringen. Vijf beloftevolle voorbeelden van maatregelen worden in het bijzonder naar voren geschoven omdat ze zeer effectief zijn, omdat ze een globaal gunstig effect hebben, omdat er reeds een ruim draagvlak voor bestaat en/of omdat ze relatief snel, gemakkelijk en budgetneutraal ingevoerd kunnen worden:

- **accijnzen op diesel aanpassen**
Het gelijk trekken van de accijnzen op diesel en benzine is een loutere begrotingsmaatregel, die vooral politiek wil vergt.
- **snelheidsbeperkingen, liefst gecombineerd met trajectcontrole**
Snelheidsbeperkingen kunnen op zeer korte termijn ingevoerd worden. Het milieueffect van een snelheidsverlaging is groot, dit kan zorgen voor een kwart minder fijn stof. Zeker op autosnelwegen en ringwegen bij de steden kan op deze manier snel resultaat geboekt worden.
- **omvormen van het systeem bedrijfswagens naar een mobiliteitsbudget**
Het aandeel van de bedrijfswagens tijdens de spits op onze wegen is groot. Het gebruik van de wagen wordt door het huidige systeem van bedrijfswagens gestimuleerd. Een mobiliteitsbudget is neutraal ten aanzien van de vervoerswijze en blijkt in de praktijk het wagengebruik aanmerkelijk terug te dringen.
- **Parkeerbeleid**
Parkeertarieven aanpassen vraagt geen investeringen, maar kan een groot sturend effect hebben op het verminderen van autoverkeer in woonwijken.
- **kilometerheffing, zowel voor vrachtwagens als personenwagens**

Uit diverse onderzoeken komt een kilometerheffing als meest efficiënte milieumaatregel uit de bus. Een kilometerheffing zorgt er immers zowel voor dat minder met de auto wordt gereden, als met minder vervuilende wagens. Aangezien er reeds beslist is om vanaf 2016 een kilometerheffing in te voeren voor vrachtverkeer, kan hier op verder gebouwd worden voor personenwagens.