

## WITBOEK Tegenstellingen tussen verschillende modi komen bovendrijven

De Europese Commissie bestempelt zelf het Witboek voor Transport als revolutionair en waarschuwt van te voren dat er tegenstanders zouden zijn. Dit blijkt onder meer uit de reacties, hoewel er ook heel wat positieve geluiden zijn.

Zoals verwacht kon worden, heeft het Witboek van de Europese Commissie over de nieuwe transportpolitiek op brede schaal reacties uitgelokt. En zoals evenzeer verwacht kwamen de meeste reacties uit de meest geïnteresseerde sector: die van het wegvervoer. Een overzicht per sector

### Maritieme industrie en binnenvaart

De maritieme industrie reageert algemeen gesproken vrij positief op het nieuwe Witboek, maar alle sectoren zeggen onmiddellijk meer tijd nodig te hebben om het document met verstrekkende gevolgen (tot in 2050!) te bestuderen.

De Europese havenorganisatie ESPO is in het algemeen erg tevreden met de stellingen van het Witboek en in het bijzonder met de intentie van de



# Niet iedereen gelukkig met nieuw Europees transport

Commissie om de planning voor infrastructuurwerken van Europees belang te stroomlijnen met het doel tot een aanvaardbare timing te komen bij het doorlopen van de benodigde procedures. Daarbij wil de Commissie ook een communicatiekader dat in lijn ligt met de implementatie van het project en het opnemen in de planning in het vroegst mogelijke stadium van de milieuaspecten.

Tegen 2050 moeten dan alle havens die in het kernnetwerk opgenomen zijn volledig aangesloten zijn op het spoornetwerk voor vrachtvervoer en waar mogelijk op het binnenvaartnetwerk.

Een aantal initiatieven met betrekking tot havens zaten al in de pijplijn, aldus secretaris-generaal van ESPO Patrick Verhoeven. Dat geldt in het bijzonder voor het transparanter maken van overheidssteun aan havens, de wil om havendiensten - meer specifiek havenarbeid en loodsdiens - verder te liberaliseren en het opzetten van Blue Lanes voor de ontwikkeling van short-seaverbindingen. Het zijn allemaal maatregelen waar havens zullen kunnen van profiteren om hun rol als draaischijf in het TEN-T-netwerk te vervullen.

Waar havens ook nog rekening zullen moeten mee houden, zijn de plannen van de Commissie om ook in havens de externe kosten (pollutie en geluidshinder) te internaliseren. Ze kunnen er ook op rekenen dat er strengere maatregelen komen van de Commissie om de veiligheid van goederen te verzekeren.

ECSA, de Europese vereniging van reders, wil het document van de Commissie eerst verder analyseren maar ziet uiteraard de groeiende rol van vervoer over zee in het intermodale concept van Europa wel zitten. Het vraagt niet te vergeten dat de sector inherent evolueert in een globale markt, wat ook bevestigd wordt in de mededeling van de Commissie over haar 'Maritieme Transportstrategie 2018'.

"Er wordt veel tijd gestoken in een verloren zaak"

De European Barge Union (EBU), de European Skippers Organisation (ESO) en Inland Navigation Europe (INE) zeggen blij te zijn met de doelstelling van het Witboek om de emissies tegen 2050 met 60% terug te dringen, maar de doelstelling wat koolstofuitstoot betreft, vinden ze niet ver genoeg gaan.

De organisaties betreuren ook dat de modal shift-doelstellingen van de Commissie voor het spoor en de binnenvaart beperkt zijn tot afstanden van meer dan 300 km, terwijl het toenemende congestieprobleem zich op kortere afstand concentreert. "En dat is waar het grootste deel van het binnenvaartvervoer plaatsvindt", aldus de organisaties. Ze willen dan ook dat actoren die de stap naar het water zetten, ook onder de 300 km door het EU-beleid gesteund worden.

De binnenvaartsector kijkt tevens uit naar een nieuw ontwerp van trans-Europees netwerk dat het vervoer op een duurzame manier in goede banen kan leiden, aldus nog de organisaties.

Tot slot zeggen ze verheugd te zijn dat het voorbereidend werk voor een nieuw EU-kader voor binnenvaartvervoer bevestigd wordt. Ze zijn bereid met de Europese Commissie samen te werken aan een ambitieus binnenvaartbeleid.

### Logistiek- en bouwsector

ECG, de vereniging van autologistiek, legt de nadruk op een efficiënte co-modaliteit in plaats van een modal shift. Zeker nu de sector van de voertuiglogistiek het zeer moeilijk heeft door de economische crisis. Costantino Baldissara, voorzitter van ECG, vindt dat taksen op transport moeten worden gebruikt om transport efficiënter en duurzamer te maken. Hij is voor een harmonisering van de lengte van voertuigen met een minimum van 20,75 m en vraagt de Commissie het aantal beveiligde parkings snel te verhogen.

FIEC, dat de Europese bouwindustrie vertegenwoordigt, steunt het Witboek want de organisatie verwacht een grote inspanning inzake nieuwe transportinfrastructuur. Toch stelt ze zich vragen over de doelstelling om transporten over meer dan 300 km van de weg naar het spoor of de binnenvaart over te hevelen. Begeleidende maatregelen zullen nodig zijn om die alternatieve transportmodi te financieren.





Het promoten van multi-modaal transport is een moeilijke oefening.

# met portbeleid

Bovendien gaat meer dan 75% van het wegvervoer in Europa over afstanden van minder dan 200 km.

FIEC vindt ook dat het voorstel om innovatieve financiële instrumenten te gebruiken om de TEN-T te realiseren (zoals publiek-private samenwerkingen of infrastructuurobligaties) slechts een aanvulling op een ambitieuze Europese en nationale openbare financiering kan zijn.

## Spoor

CER, EIM en UNIFE steunen volledig de visie van een concurrerend en duurzaam transportsysteem zoals dat in het Witboek beschreven staat. De organisaties vrezen echter dat er te veel vertrouwen bestaat in de mogelijkheden van de techniek om de broeikasgassen te verminderen. Een studie van CE Delft voor de Europese Commissie heeft immers bewezen dat dat vertrouwen misplaatst is. De drie spoorverenigingen wachten daarom op de concrete uitwerking van de voorgestelde maatregelen.

Ook de SNCF verwelkomt het Witboek en steunt de doelstellingen daarin. De spoormaatschappij vindt het wel spijtig dat er, naast de versterking van de rol van het Europese Spooragentschap, geen Europese regulator voorzien wordt. Ze vindt het ook goed dat het Witboek duidelijk voor de structurele splitsing infrastructuur/beheer gekozen heeft.

De UIRR van haar kant vindt dat de beoogde groei van 87% van het spoorvervoer over 45 jaar eigenlijk aan de

lage kant is. Het gecombineerd spoor-wegvervoer kan veel meer doen en zonder steun. De UIRR vindt ook dat er bij de herziening van de Spoorpakketten een duidelijke hiërarchie van de treinen (reizigers tegenover goederen) moet komen.

## Wegvervoer

Diverse wegvervoerorganisaties hebben het Witboek met eerder gemengde gevoelens onthaald. Ze zien er een aantal positieve punten in, maar vooral de terugkeer naar de modal shift ligt hen zwaar op de maag. De bedoeling van de Europese Commissie om tegen 2050 het transport efficiënter en groener te maken wordt door de wegvervoerders gesteund. Maar de methodiek om die doelstelling te bereiken, nemen ze op de korrel.

Transport en Logistiek Nederland vindt dat het maatregelenpakket van de Commissie te weinig samenhang heeft en "volstrekt ontoereikend is om de ambitieuze CO2-doelstelling te halen". De IRU vreest dat het Witboek de competitiviteit van de Europese transportsystemen en de economie in het gedrang brengen. Transport en Logistiek Vlaanderen waarschuwt voor de zware financiële en operationele gevolgen voor de wegvervoerders en voor een algemene inflatie als de voorstellen uit het Witboek worden gerealiseerd.

Met name het opgeven van het principe van comodaliteit voor transporten boven 300 km is de federaties in het verkeerde keelgat geschoten. Febetra

vindt het "teleurstellend" dat er wordt teruggegrepen naar de modal shift. "De Europese Commissie weet blijkbaar niet goed meer van wat hout pijlen maken want er is reeds duidelijk gebleken dat een verplichte modal shift niet werkt", aldus Febetra. De beroepsorganisatie zegt dat er "veel tijd wordt gestoken in een verloren zaak".

De IRU benadrukt dat het spoor helemaal niet klaar is om de verschuivende goederenstromen ten gevolge van een modal shift op te vangen. Om groen transport mogelijk te maken, is het volgens de IRU nodig om efficiënte transportoplossingen aan te bieden op korte, middellange en lange afstand, zelfs boven 300 km.

ACEA, de vereniging die de Europese auto-industrie groepeerd, zit op dezelfde golflengte. "Een oproep om minder motorvoertuigen in te zetten is niet zo eenvoudig als het lijkt, want de vraag naar de flexibele oplossingen die het wegvervoer biedt ten overstaan van andere modi, zal niet afnemen", meent Ivan Hodac, secretaris-generaal van ACEA.

## Beleidsmakers

Ook uit de hoek van de Vlaamse beleidsmakers is er reraactie gekomen op het Witboek. Zo vindt Europees parlementslid Dirk Sterckx het Witboek "een interessant document". "Het geeft een goed overzicht van alles wat moet gebeuren om tot een duurzaam Europees transportbeleid te komen." Sterckx hoopt dat Vlaanderen een open discussie gaat voeren over het Witboek en nu al maatregelen neemt en plant om voorstellen uit het Witboek om te zetten.

Voor Jos Dings van Transport & Environment betekent het Witboek een stap vooruit. Toch moeten volgens hem nog binnen het huidig mandaat een resem maatregelen worden genomen en moeten de EU-investeringen dringend op een groenere leest geschoeid worden. "De enorme subsidies voor luchtvaart en bedrijfswagens moeten verdwijnen – die kunnen we ons echt niet meer permitteren. Vertrouwen in biobrandstoffen is misplaatst zonder bijbehorende grondige hervorming van het Europese beleid dat nog steeds de foute soorten stimuleert."

Europees Parlementslid Saïd El Khadraoui ziet het Witboek als een goede oplistijng van zowel uitdagingen als mogelijke maatregelen. Hij hamert wel op snelle actie. "Liever vandaag dan morgen moet hier werk van gemaakt worden", zegt El Khadraoui. "Wie de uitdagingen kent, beseft dat we niet kunnen wachten tot 2016 of 2030 om in actie te schieten. Het is aan deze Commissie om dat te doen. De uitdagingen zijn groot en ik verwacht ook heel veel tegenstand vanwege de industrie en sommige lidstaten."