

Info



IN DIT NUMMER :

- Memorandum met 15 krachtlijnen* - **2**
- Mobilys-Rail meets Road: een groener en duurzamer vervoer* - **7**
- Elektrische auto's: de toekomst van België?* - **9**
- Vrachtwagens en verkeersveiligheid* - **18**

Geachte lezer,

Met de verkiezingen in aantocht, hebben Touring, het VBO en FEBIAC 12 voorzitters en kopstukken van politieke partijen rond de tafel gebracht voor een debat over mobiliteit. Uitgangspunt was een omstandige vragenlijst die de partijen op voorhand hadden ingevuld. Klare taal wilden wij horen, over het beleid dat zij ambiëren voor meer en betere mobiliteit voor de automobilist, of, integendeel, de beperking ervan.

Uit het debat zijn in elk geval opmerkelijke conclusies te trekken. Over een heel aantal beleidsopties zijn alle partijen het eenvoudigweg eens. De capaciteit van het bestaande wegennet moet geoptimaliseerd worden, op- en afritten van snelwegen verdienen aanpassing om de verkeersstroom op de snelweg minder te verstoren, het fietspadennet moet uitgebreider, thuis- en telewerken verdienen promotie, het potentieel van ICT, meer verkeersopleiding in het onderwijs, en zo zijn er nog meer punten die unisono klonken, over de politieke ideologieën heen.

Waarom zijn deze akkoorden, deze gedeelde visies dan nog geen acties geworden? Waarom staat mobiliteitsbeleid vaak nog steeds synoniem met kurieren am Symptom en het beperken of verhinderen van autoverkeer? Waarom worden van investeringen in individuele mobiliteit enkel de kosten en niet de baten genoemd? Durf ik het een gebrek aan visie en het stellen van verkeerde prioriteiten noemen. Ik verwacht meer durf, meer initiatief. Elke slimme actie betaalt zichzelf immers terug. Een groene autofiscaliteit, al zo vaak aangekondigd maar nog steeds dode letter, levert snel en meetbaar milieuvoordeel; optimalisatie van de infrastructuur bestrijdt files en hun enorme maatschappelijke kost; dynamische verkeersregeling aan kruispunten heeft een massale reductie van CO₂-uitstoot tot gevolg... Het terugverdieneffect dat aan deze maatregelen verbonden is, is groter dan de investering, zeker wanneer ook de baten voor onze economie en haar logistieke ambities in rekening worden genomen.

Deze editie van FEBIAC INFO opent met ons politiek memorandum: de 15 belangrijkste pistes om onze mobiliteit, individueel en collectief, toekomst te geven. Moge het u inspireren tot een beleid ten dienste van onze maatschappij en haar burgers.

Tot slot nog dit, zal België nog werkelijk het allerlaatste land van de Europese unie zijn dat een slooppremie voor oude auto's invoert? Over heel Europa implementeren regeringen deze steunmaatregel om de automarkt de nodige zuurstof te geven en om tegelijk een groot deel van de meest vervuilende auto's te ontmantelen en te recyclen. Alleen België blijft achter in lethargie. Dat is niet ernstig!



Pierre Alain De Smedt,
Voorzitter



Edito

(Noot: de volledige vragenlijst en de antwoorden en standpunten van de politieke partijen kunt u nalezen op onze website: www.febiac.be/poll2009/nl/)

Memorandum met 15 krachtlijnen

In het licht van de gewestelijke en Europese verkiezingen van 7 juni, stelt FEBIAC aan de politieke partijen in ons land een memorandum voor met 15 krachtlijnen. Zij zetten tevens enkele bakens uit voor de toekomstige beleidsmakers om samen met alle stakeholders te streven naar een meer mobiele, milieuvriendelijke en verkeersveilige samenleving.

Mobiliteit, milieu en verkeersveiligheid: een terugblik en vooruitblik

Met 5,1 miljoen auto's, 560.000 bestelwagens, 380.000 motorfietsen, 150.000 vrachtwagens en 16.000 bussen werd in België vorig jaar bijna 100 miljard km afgelegd, 10% meer dan in het jaar 2000. Het **autoverkeer** groeit minder sterk dan vroeger: het groeiritme van het autopark daalde tot +1,5% per jaar, terwijl een auto al sinds 2000 gemiddeld niet meer dan 15.000 km aflegt per jaar. Het **vrachtvervoer** houdt naar gewoonte gelijke tred met de economische groeivoeten. Het **openbaar vervoer** zit in de lift: sinds 2000 zou het aantal trein-tram-metro-busgebruikers volgens de vervoermaatschappijen met 70% gegroeid zijn.

Globaal verwacht het Planbureau een groei in het personen- en vrachtvervoer van respectievelijk 30% en 60% tegen 2030.

Sinds 2000 daalde de uitstoot van **vervuilende uitlaatgassen** zoals fijnstof en stikstofoxiden met 15% tot 30%, terwijl de groei van de **CO₂-uitstoot** door het wegverkeer sinds kort zou gestopt zijn; vandaag zouden we de trendbreuk beleven. Bovendien is recent een Europese kalender vastgelegd om de emissies van nieuwe voertuigen verder te beperken: de gemiddelde CO₂-uitstoot van nieuwe auto's -180 g/km 10 jaar geleden, 150 g/km vandaag- mag nog slechts 120 g/km bedragen in 2015. In datzelfde jaar zullen de EURO-6 milieunormen van kracht zijn: nieuwe vrachtwagens en auto's zullen dan nog slechts een kwart tot de helft van de huidige emissieniveaus van fijnstof en stikstofoxiden mogen uitstoten. Dalingen die veel sterker zijn dan de groei van het verkeer. Dit betekent dat we de luchtvervuiling door het wegverkeer onder controle krijgen.

België stelde zich tot doel om het aantal **verkeersdoden** met de helft te reduceren: van 1.500 in 2000 tot 750 tegen 2010. Die doelstelling ligt vandaag binnen handbereik: vorig jaar vielen iets meer dan 900 verkeersdoden, er rest ons 2 jaar om dat getal nog eens met 150 te verminderen. Daarna stopt het uiteraard niet: er wordt

gestreefd naar een derde of 250 minder verkeersdoden in 2015. Het blijft echter gissen naar de oorzaken van de daling van de voorbije jaren: kwam het door veiligere voertuigen, veiligere wegen (aanpak van zwarte punten), meer en/of gerichtere controles en boetes? Zonder **ongevallenanalyse** wordt het moeilijk om beleid en middelen voor verkeersveiligheid efficiënt te oriënteren richting 500 verkeersdoden in 2015.

Deze cijfers laten zien dat het wegverkeer de voorbije jaren globaal een stuk schoner en veiliger is geworden, maar nog niet echt CO₂-zuiniger. Gelukkig lijkt hier een keerpunt bereikt: rond deze tijd zou een daling van de CO₂-uitstoot door het wegverkeer inzetten: de nieuw verkochte auto's zijn op 1 jaar tijd alvast 3,3% zuiniger geworden. Aanhoudende inspanningen van alle stakeholders -industrieën, overheden, wegbeheerders en burgers- kunnen de CO₂-uitstoot jaar na jaar betekenisvol verlagen.

Naast CO₂ is mobiliteit onze hoofdprioriteit. De verkeerscondities zijn er, in tegenstelling tot het milieu en de verkeersveiligheid, sinds 2000 sterk op achteruit gegaan. Investerings in ons wegennet bleven veelal uit. Het wegverkeer dikte aan met 10%, de filelengte en -duur met 45% (!), en dit ondanks massale investeringen en subsidies voor het openbaar vervoer, met een sterke groei van het aantal vervoerde reizigers tot gevolg. Voor heel wat mensen blijft eigen vervoer de enige optie. Het wordt tijd dat de overheid leert leven met en aandacht schenkt aan deze realiteit door resoluut te investeren in verkeersinfrastructuur en verkeersmanagement.

15 krachtlijnen om de uitdagingen inzake economie, milieu, mobiliteit en veiligheid met elkaar te verzoenen.

1 | Globale problemen vragen om een gecoördineerde aanpak

Economie, fiscaliteit, milieu, mobiliteit, veiligheid... de kern dossiers die betrekking hebben op de automobielsector laten zich niet binden aan de grenzen van onze gewesten of van ons land. Er zijn tal van voorbeelden: automobielsector en -markt, infrastructuur, vervoer- en verkeersmanagement, hervorming van de autofiscaliteit, luchtkwaliteit... De economische crisis en de mobiliteits- en milieuproblemen vereisen, tegen de achtergrond van regionalisering en Europeanisering van bevoegdheden, meer dan ooit **coördinatie en daadkracht** van diverse beleidsinstanties: inter-gewestelijk, federaal, Europees en tussen lidstaten. Vooral het **Europese perspectief** en **systematisch overleg met de automobielsector** zijn essentieel om duurzame regels op te stellen met het oog op een gezonde, competitieve automobielsector en op een duurzame mobiliteit in de toekomst.

2 | Naar een stabiel wetgevend kader voor de automobielsector in België en in de EU

Europese, gewestelijke en lokale overheden nemen heel wat beleidsinitiatieven om de mobiliteit, de verkeersveiligheid en het milieu te verbeteren. De omzetting van die initiatieven in regelgeving moet voorafgegaan worden door een duidelijke **probleemstelling** en **-omvang**, waaruit de prioriteiten en een langetermijnvisie kunnen ontwikkeld worden. De vertaling naar maatregelen moet systematisch gepaard gaan met **kosten/baten- en effectenonderzoek** die de haalbaarheid, betaalbaarheid en doeltreffendheid afdelen. Hun invoering moet **gefa-seerd en gecoördineerd** gebeuren tussen de betrokken beleidsinstanties. Realistische invoeringstermijnen moeten voorkomen dat de automobielsector wordt opgeza-deld met extra kosten, wat voertuigen onnodig duur maken voor hun kopers.

3 | De auto is niet langer dé grote vervuiler

Elke nieuwe generatie auto's scoort een heel stuk beter op milieuvlak. Dankzij continue technologische ontwikkeling stoten nieuwe wagens vandaag zo'n **80 à 95% minder vervuilende emissies** uit dan 15 jaar geleden: reducties die vele malen groter zijn dan de vervoersgroei.

Ook in de toekomst zet de dalende milieu-impact zich door: de constructeurs testen en ontwikkelen een waaiër aan **alternatieve brandstoffen en aandrijvingen**, die in een aantal gevallen amper rijemissies tot gevolg hebben. De overheid moet dan ook dringend inzien dat de auto, die door 80% van de bevolking wordt verkozen en gebruikt, niet langer het probleem is, maar een deel van de oplossing.

4 | Schonere en zuinigere wagens: de overheid is aan zet

Dankzij de grote technologische vooruitgang behoren de voertuigen beschikbaar op de Europese markt tot de **schoonste en zuinigste ter wereld**. Elke vervanging van een oude, vervuilende wagen –waarvan er in ons land nog 1 miljoen rondrijden– door een recente levert de grootste milieuwinst. Ondermeer een **groene autofiscaliteit** moet ervoor zorgen dat het vervangingsritme van het autopark minstens op peil blijft. Maar ons land kan meer doen: tal van constructeurs brengen al een tijd voertuigen op de markt die alternatieve brandstoffen gebruiken en in het buitenland gemakkelijk verkrijgbaar zijn en verkocht worden. Binnenkort komen heel wat elektrische toepassingen op de markt. Wil ook ons land vooruitstrevend zijn en de uitstoot van het wegtransport sneller aanpakken, dan is een tweesporenbeleid nodig: enerzijds een beleid dat de **oudste, meest vervuilende voertuigen sneller uit het park krijgt**, anderzijds een vooruitziend beleid dat de **nieuwe technologieën omarmt en sneller in het wagenpark brengt**.

5 | Een groene autofiscaliteit: de tijd dringt

De principes van de huidige autofiscaliteit zijn achterhaald en niet langer in lijn met de maatschappelijke objectieven en de technologische vooruitgang. In afwachting van de invoering van een slimme kilometerheffing, dient de autofiscaliteit zo snel mogelijk vergroend. Daarom moeten de aankoopbelasting (BIV) en jaarlijkse verkeersbelasting vervangen worden door een jaarlijkse **'eco-belasting'** die rekening houdt met de alom aanvaarde en toegepaste Europese **EURO-normen** en de **CO₂-uitstoot** van de wagen. Deze **'eco-belasting'** zal zorgen voor een versnelde vervanging van de oudste voertuigen door recentere, schonere wagens en een bewuste keuze voor CO₂-armere wagens.

6 | Autorecyclage in België: een voorbeeldige leerling, maar hoe lang nog?

De verwerking van afgedankte voertuigen in België behaalt met 90% recyclage en valorisatie de beste resultaten in Europa, beduidend beter dan de Europese opgelegde norm van 85% en goed op weg om de 95% te halen in 2015. Toch willen onze gewestelijke overheden eisen opleggen die in vele gevallen verder gaan dan de Europese regelgeving. Deze extra verplichtingen drijven de kosten van het recyclageproces de hoogte in, wat het hele Belgische verwerkingssysteem –dat uniek is in Europa want gebaseerd op vrije marktwerking en grotendeels gefinancierd door de materiaalopbrengsten van afgedankte voertuigen– in gevaar brengt. Vaak zijn de milieubaten van dergelijke verplichtingen minimaal. Eerder dan een van de best werkende systemen voor autorecyclage in Europa op de helling te zetten, vragen wij aan de overheden maatregelen die deze sector ondersteunen, zoals de aanpak van de vele niet-erkende centra die in ons land nog steeds actief zijn.

7 | Rationeel en zuinig autogebruik: naar een groener autobewustzijn

Chauffeurs hebben diverse mogelijkheden om de CO₂-uitstoot van hun voertuig te beperken: een aangepaste rijstijl –'e-positief rijden'–, regelmatig onderhoud van het voertuig, maar ook rationeler omgaan met de auto, waarbij korte afstanden meer met de fiets of te voet gebeuren en woon-werkverkeer vaker met moto, scooter of openbaar vervoer.

FEBIAC vraagt daarom de overheid gerichte informatie- en sensibiliseringscampagnes te voeren die de burger bewust maken hoe hij kan bijdragen aan de reductie van de CO₂-uitstoot. Bovendien moet de complementariteit tussen de vervoerwijzen meer en beter gepromoot worden. Onze mobiliteit is niet gediend met een conflict tussen individueel en gemeenschappelijk vervoer, wél met het versterken van elkeen specifieke troeven en van de wisselwerking op de raakvlakken van beide vervoermarkten: co-modaliteit.

8 | De gebruiker betaalt: naar een slimme kilometerheffing

Op termijn moet de overstap worden gemaakt van de hiervoor beschreven eco-belasting naar een vorm van rekeningrijden volgens het principe van de 'gebruiker betaalt'. Wie buiten de spits en in landelijk gebied

rijdt, betaalt vandaag meer dan de kosten die hij/zij veroorzaakt –via diverse autobelastingen en brandstofaccijnzen–; in de spits en in stedelijk gebied betaalt men soms te weinig. Een juistere prijszetting kan bekomen worden via een slim, transparant en accuraat kilometerheffingssysteem. Dit rekent elk voertuig een prijs per gereden kilometer aan die varieert naar tijd en plaats en die rekening houdt met de EURO-norm en CO₂-uitstoot van het voertuig. Dit moet een bewuster en rationeler autogebruik in de hand werken. Met dit nieuwe beprijzingsstelsel wordt rijden in landelijk gebied en buiten de spits goedkoper; in stedelijk gebied en in de spits gemiddeld wat duurder.

FEBIAC koppelt echter een hele reeks voorwaarden aan de invoering van een dergelijk systeem: de invoering moet minstens landelijk gebeuren en op het ganse wegennet; de invoering van een kilometerprijs dient gecompenseerd door de afbouw van de autobelastingen en brandstofaccijnzen (principe van budgetneutraliteit); volwaardige vervoeralternatieven moeten voorhanden zijn; de wegen moeten, op basis van de hen toegewezen functie en categorie, aan minimum kwaliteitsnormen voldoen inzake ontwerp, inrichting en doorstromingscapaciteit; de weggebruiker moet accurate pre- en on-trip vervoers-, verkeers- en reistijdinformatie kunnen raadplegen; de geschatte reistijden en tarieven voor een traject moeten vooraf gekend zijn; bij incidenten onderweg worden weggebruikers vrijgesteld van betaling. De opbrengsten uit de kilometerheffing moeten gaan naar een wegenfonds dat instaat voor een kwalitatief, performant en veilig wegennet.

9 | Gericht multimodaal: de sleutel tot een duurzame en betaalbare mobiliteit

De auto is basismobiliteit: direct en overal beschikbaar deur-tot-deur vervoer dankzij een fijnmazig wegennet. De auto spaart tijd uit, maar is vaak ook de enige optie om de vele kriskrasverplaatsingen binnen een beperkt tijdbudget rond te krijgen –zeker voor een (twee)verdienerhuishouden (met kroost). Een realiteit waar het beleid onvoldoende rekening mee houdt.

Door de uitdijende ochtend- en avondspits wordt wel steeds vaker uitgekeken naar alternatieven. De tweewielerssector pikt hierop in, met succes: steeds meer mensen kiezen voor de motor, scooter of fiets: deze

bieden immers de grootste vrijheid en flexibiliteit over korte afstanden en in de file.

Openbaar vervoer is haast per definitie een massavervoerder. Bijgevolg moet de vervoervraag geconcentreerd zijn in tijd en plaats opdat openbaar vervoer zou renderen en betaalbaar blijven. Daarnaast moet deze vervoermarkt het vooral hebben van voorspelbare en gestructureerde verplaatsingen die veelal plaatsvinden in en rond stedelijk gebied en in de ochtend- en avondspits. Hier moet het openbaar vervoer ingezet worden. Echter, (voor)stedelijk openbaar vervoer kan pas succesvol zijn als, naast een snelle, stipte en frequente bediening, vlotte overstap- en parkeerfaciliteiten voor twee- en vierwielers voorzien worden.

10 | Naar een vergroening van het vrachtvervoer

Goederentreinen en -schepen zijn in principe geschikt voor het langeafstandsvervoer tussen grote stedelijke en economische gebieden en kunnen de vervoersgroei deels absorberen. Echter, ruim 95% van de bedrijven ligt niet aan het spoor of water: het voor- en natransport moet nog steeds via de weg gebeuren, vandaar de nood aan multimodale overslagterminals.

Alleszins zal de vervoersgroei deels ook via de weg moeten opgevangen worden. Treinen beschikken immers niet over een dicht, en evenmin Europees, spoornet. Een mobiliteitsbeleid moet daarom aandacht hebben voor de inzet van moduleerbare eco-combi's naar en vanuit de economische poorten in ons land. Praktijkervaringen in Scandinavië en Nederland met dergelijke voertuigen doen het aantal vrachtritten en gereden kilometers dalen met 10% tot 15% zonder bijkomend veiligheidsrisico. Twee lange trucks vervoeren immers evenveel vracht als drie gewone. Daarnaast optimaliseren ze vooral bestaande goederentrafieken over de weg, die veelal geen alternatief zijn voor spoor of binnenvaart. Bovendien kunnen ze ontkoppeld worden tot kleinere distributietrucks in een stedelijke context.

Vorig jaar bracht het federale niveau, via het indienen van een ontwerp van KB, de opstart van een praktijktest een stap dichterbij. Op gewestelijk niveau mag men niet meer talmen om dit van de grond te krijgen. De Belgische transportsector heeft inmiddels een enorme ervaringsachterstand ten opzichte van Nederland.

11 | Ongevallen- en mobiliteitsanalyse: meten is weten

Om een doeltreffend verkeersveiligheidsbeleid te voeren, is het registreren en analyseren van ongevalfactoren essentieel. Verkeersongevallen gebeuren door een samenloop van omstandigheden: zowel mens, voertuig als infrastructuur dragen in meer of mindere mate bij aan het ontstaan, de omvang en de ernst van het ongeval. Wetenschappelijk en veldonderzoek kan de ondersteuning, (bij)sturing en geloofwaardigheid van het verkeersbeleid alleen maar ten goede komen. BART, het Belgian Accident Research Team, moet daarom zo snel mogelijk operationeel worden.

Daarnaast is het verplaatsingsgedrag van de Belgische bevolking sinds enkele jaren een blinde vlek in het mobiliteitsbeleid. Het eerste –en meteen ook laatste– onderzoek op Belgisch niveau dateert van 1999... Mobiliteit mag veelal gewestelijke materie zijn, een uniform en periodiek verplaatsingsonderzoek op Belgisch niveau kan een schat aan informatie opleveren over trends, evoluties, gelijkenissen, verschillen en interacties in verplaatsingspatronen binnen en tussen de 3 gewesten in ons land.

Tot slot dienen ook de mobiliteits- en verkeersproblemen nauwkeuriger in kaart gebracht. Het sturen van verplaatsings-, vervoers- en verkeerspatronen binnen en tussen de gewesten kan immers doeltreffender met kennis en analyse van deze cijfers.

12 | Meer geld voor betere verkeersinfrastructuur

Het wegennet in België scoort slecht op het gebied van verkeersveiligheid. Dat heeft veel te maken met het gebrek aan kwaliteit, uniformiteit en leesbaarheid. De achterstand ten opzichte van de top in Europa is recent wat ingehaald, maar ons land maakt nog te weinig middelen vrij voor de modernisering en beveiliging van ons wegennet. Nederland, dat wel goed scoort, investeert jaarlijks 3 keer meer. Willen wij de doelstellingen op het gebied van verkeersveiligheid halen –500 verkeersdoden in 2015–, de capaciteit van onze wegen optimaliseren om filelengte en -duur te reduceren en tegelijk de logistieke ambities van ons land waarmaken, dan is een verdrievoudiging van de budgetten voor de verkeersinfrastructuur nodig.

13 | Naar een opwaardering van de hoofd- en regionale verkeerswegen

Het regionale autoverkeer –over afstanden van 20 à 30km– groeide de laatste decennia fors. De laatste jaren was het beleid erop gericht om dat verkeer te verleggen van het regionale naar het autosnelwegennet –dat op zijn beurt vooral het doorgaand en langeafstandsverkeer moet verwerken. Daartoe werd de verkeersfunctie van het regionale wegennet ondergeschikt gemaakt aan de veilige inrichting ervan, vaak met capaciteitsreducties tot gevolg. De autosnelwegcapaciteit is niet berekend op dit extra regionale verkeer, waardoor er vandaag bij het minste incident congestie optreedt, zonder dat het onderliggende regionale wegennet over voldoende reservecapaciteit beschikt.

Daarom dient een deel van de regionale wegen (opnieuw) opgewaardeerd tot een regionaal verkeerswegennet, zodanig ingepast en ingericht dat het enige reservecapaciteit kan bieden in geval van incidenten of werken op autosnelwegen.

Daarnaast blijven nog steeds ontbrekende schakels bestaan in het hoofdwegennet. Vooral in verkeersdrukke gebieden rond onze lucht- en zeehavens dienen die dringend weggewerkt. Dit komt zowel de personen- als de goederenmobiliteit ten goede, niet in het minst in en rond Antwerpen en Brussel.

14 | Op weg naar een echte verkeersmanagementcultuur

De weginfrastructuur heeft niet alleen een invloed op de doorstroming, maar ook op de CO₂-emissies en vervuiling door het verkeer. Een voertuig vervuult en verbruikt merkbaar minder wanneer het gelijkmatig rijdt dan wanneer het gedurig moet vertragen en versnellen. Dit stop&go-verkeer kan worden beperkt via een doordachte inrichting en betere benutting van het bestaande wegennet: instelling van groene golven (synchronisatie opeenvolgende verkeerslichten); variabele kruispuntregeling in functie van verkeersdrukke en rijrichting; (her)aanleg van verkeersdrempels zodat ze aan de geldende snelheidslimiet comfortabel overgereden kunnen worden, aanduiding van adviessnelheden in functie van verkeersdrukke, aanduiding van accurate verkeersinformatie, wachttijden, alternatieve routes, snelle pechverhelping bij calamiteiten... op tal van domeinen zijn nog enorme milieuwinsten te boeken door resoluut te investeren in verkeersmanagement.

15 | Méér talent aantrekken in het beroeps- en technisch onderwijs en in de automobiel-sector

Met het initiatief 'www.toekomstopwielen.be' reikt de hele automobielsector het onderwijs de hand om de kloof tussen leren en werken te dichten. De inspanningen van Educam, Federauto en FEBIAC om de razendsnel evoluerende automobieltechnologie tot in de scholen te brengen, moeten maximale steun krijgen van de overheid. Samen kunnen we immers meer jongeren motiveren en opleiden tot competente vaklui. Vooral Vlaanderen heeft dringend nood aan een echt sectoraal competentiecentrum voor de auto-, motor- en trucksector. ▀



Mobilys-Rail meets Road: naar een groener en duurzamer vervoer

Het mobiliteitsforum Mobilys – Rail Meets Road werd al voor de vijfde keer georganiseerd en vond plaats op 10 en 11 maart in het Dexia Congress Center te Brussel. Nieuw dit jaar was dat de oorspronkelijke initiatiefnemers FEBIAC, het VBO en de NMBS-holding, het gezelschap kregen van de vervoermaatschappijen De Lijn, MIVB en TEC bij de organisatie van het evenement. Duurzaamheid was het centrale thema van deze editie en kreeg de titel: “Greening Transport”.

Op de ochtend van de eerste dag werd de economische, ecologische en sociale invalshoek van transport belicht door een aantal wetenschappers, waarna de Europese Commissie haar Greening Transport Package voorstelde. 's Namiddags kwam de openbaarvervoersector aan bod met een reeks toespraken en een debat tussen de diverse vervoermaatschappijen die ons land rijk is.



De tweede dag 's ochtends illustreerde het bedrijfsleven en de automobielsector hoe duurzaamheid in de praktijk wordt gebracht. FEBIAC had daartoe drie van haar leden uitgenodigd om samen met FEBIAC uiteenzettingen te geven over de visie, initiatieven en acties om de ecologische voetafdruk van hun onderneming, hun activiteiten en hun producten te reduceren: auto- en vanbouwer General Motors, auto-, bus- en truckbouwer Volvo Group en bus- en trailerbouwer Van Hool.

In zijn inleiding benadrukte Luc Bontemps de reeds gedane inspanningen van de automobielsector om vervoer duurzamer te maken: de voorbije 20 jaar werd op milieuvlak grote vooruitgang geboekt. Optimalisering

van bestaande en nieuwe technologieën hebben de uitstoot van vervuilende emissies door een voertuig met meer dan 80% verminderd. Ook het brandstofverbruik en de CO₂-uitstoot van nieuwe auto's ligt zo'n 20% lager dan 10 jaar geleden. Naast het verbeteren van de klassieke verbrandingsmotor, investeert de automobielsector jaarlijks miljarden euro's in de ontwikkeling van alternatieve aandrijftechnologie met veelbelovende emissiereducties.



Deze inspanningen moeten volgens Frédérique Biston, Vice President van de Volvo Group EU office, uiteindelijk uitmonden in een klimaatneutraal transport, voorwaar een enorme uitdaging. De Volvo Groep wil hierin een voortrekkersrol spelen om een duurzame samenleving op te bouwen zonder de toekomstige generaties te belasten. Tijdens haar presentatie kreeg het publiek zicht op de strategie van de Volvo Groep om het hoofd te bieden aan de klimaatverandering en om minder afhankelijk te worden van olie. Speerpunten van deze strategie zijn samenwerken met de overheden om duurzame emissienormen op te nemen in toekomstige milieuwetgeving, de geleidelijke overgang naar hernieuwbare brandstoffen en grotere energie-efficiëntie in alle domeinen, ook in de productieprocessen: Volvo is dan ook trots om de eerste CO₂-neutrale productievestiging te hebben in ons land.

Freddy De Mulder, Managing Director van General Motors Benelux, stipte aan dat de automobielsector al een breed spectrum aan milieuvriendelijke technologieën heeft ontwikkeld en ingevoerd bij benzine- en dieselmotoren. Ze biedt tevens nieuwe aandrijfsystemen aan en de mogelijkheid om op alternatieve brandstoffen te rijden.

Mobiliteit

Vandaag zien we een groeiende vraag van overheid en consument naar auto's met een lagere CO₂-uitstoot en een streven naar minder afhankelijkheid van aardolie. Een constructeur als General Motors werkt op alle fronten aan deze doelstellingen en is in het bijzonder aan de spits van de ontwikkeling inzake de elektrificatie van de auto met "range extender"/batterijtechnologie en met brandstofcel/waterstof technologie.

Ir. Heli Boterdaele van bus- en trailerbouwer Van Hool gaf in zijn toespraak een overzicht van de verschillende ontwikkelingen van alternatieve aandrijving voor bussen voor het openbaar vervoer. Enkele recente ontwikkelingen rond gasbussen en trolleybussen werden voorgesteld. Verder werd uitvoerig ingegaan op de recente toepassingen van dieselelektrische hybride aandrijving en hybride brandstofcelaandrijving.

Het evenement sloot de tweede dag af met een synthese van de werkzaamheden door de wetenschappelijke begeleiders, de professoren Bart Jourquin en Frank Witlox, gevolgd door de voorstelling en ondertekening van een gemeenschappelijk memorandum en als kers op de taart een boeiend mobiliteitsdebat tussen de kopstukken van acht politieke partijen, in goede banen geleid door Christophe Deborsu, journalist bij de RTBF en tevens één van de slimste mensen ter wereld...

Het forum kon dit jaar rekenen op de belangstelling van meer dan 300 beleidsmensen en overheidsadministraties, bedrijfsleiders, transport- en logistieke bedrijven, universiteiten, studie bureaus en de gespecialiseerde media.

Meer info? De presentaties van deze en andere sprekers zijn beschikbaar op www.greeningtransport.eu

Eveneens uniek dit jaar was dat de privé- en openbaarvervoersector een gemeenschappelijk memorandum hebben voorgesteld waarin de sectoren hun engagementen onderschrijven op het vlak van vervoer en duurzame ontwikkeling. Het memorandum geeft een overzicht van maatregelen die het bedrijfsleven, de automobielsector en de openbaarvervoerbedrijven zullen nemen ten voordele van het milieu, de economie en de sociale integratie.

De volledige tekst is beschikbaar op <http://smooz4your.net/rmr-mobilys/files/MemorandumNL.pdf>

Mobiliteit



Elektrische auto's : de toekomst voor België ?

De laatste maanden kan men er moeilijk naast kijken: de elektrificatie maakt opnieuw opmars in de automobielsector. We hoeven maar naar de salons van Detroit of Genève te kijken, om te zien dat nieuwe prototypes steeds meer elektrisch gestuurde componenten bevatten, en dat de elektrische aandrijving, die een tijdje uit het zicht verdwenen was, nu weer helemaal terug is.

Goed nieuws voor het milieu, dus. Elektrische auto's hebben immers geen uitlaatemissies, en ook well-to-wheel doen ze het een pak beter dan de klassieke verbrandingsmotoren. Bovendien maken ze bijzonder weinig lawaai, en zijn ze zeer energiezuinig. Een elektrisch voertuig haalt rendementen van 1,76 MJ/km well-to-wheel (op basis van de Belgische elektriciteitsmix), tegenover zo'n 2,62MJ/km voor klassieke benzinemotoren¹. Dit cijfer verbetert sterk naarmate meer hernieuwbare energie gebruikt wordt.

Waarom deze technologie, die duidelijke voordelen biedt, nog niet op grote schaal werd gecommercialiseerd, is u ongetwijfeld bekend. Met de oude generatie batterijen hadden elektrische voertuigen een zeer beperkte actieradius (van de orde van enkele tientallen kilometers), en daarbovenop extreem lange herlaadtijden (meerdere uren). Dankzij ontwikkelingen in lithium-ion en lithium polymeer batterijen, maken producenten van elektrische voertuigen zich nu sterk dat ze meer dan 150 km actieradius kunnen bieden, en met de juiste hoog-voltage laadinfrastructuur kunnen herlaadtijden bekomen worden van 30 à 45 minuten. Ook de levensduur van de batterijen verlengt, en in sommige modellen evenaart deze al de levensduur van de loodstartbatterijen in klassieke voertuigen. Geen geringe prestatie gezien het grote aantal gebruikscycli.

Naast ontwikkeling van nieuwe batterijtechnologie, werden ook andere pistes onderzocht om de voordelen van elektrische aandrijving te gebruiken. Microhybrides hebben een volledig klassieke verbrandingsmotor, maar gebruiken de technologie van de elektromotor om remenergie terug te winnen als elektriciteit, die gebruikt wordt om boordapparatuur aan te drijven. Hybride wagens combineren een elektrische motor met een verbrandingsmotor, zodat de energie-efficiëntie van de ene wordt gecompenseerd door de actieradius en snelle tankeigenschappen van de andere.

Nog een stap dichterbij het batterijelektrisch voertuig liggen de zogenaamde plug-in hybrides, hybride voertuigen met een uitgebreide batterijcapaciteit en de mogelijkheid om deze op te laden aan een stopcontact. Zo krijgen deze voertuigen een volledig elektrische actieradius (typisch een 50-tal kilometer), en daarna rijden ze verder als zuinige hybridewagens. Ook brandstofcelvoertuigen gebruiken elektrische motoren, waarbij de brandstofcel in het voertuig zelf elektriciteit produceert uit waterstof om de motor aan te drijven.



Elektrische aangedreven wagens zijn een van de wegen die ons hoop bieden op een toekomst van individueel transport met een geringe impact op mens en milieu. Toch moeten we ook hier, net als bij alle andere alternatieven die de automobielsector in de voorbije jaren ontwikkeld heeft, rekenen op de overheid om van dit product een succes te maken. Elektrische wagens zijn, op dit moment, dure producten met een technologie die zich in de ogen van de mensen nog niet bewezen heeft. Er is dus ondersteuning nodig, zowel van de voertuigen, maar ook van industrie en onderzoek en ontwikkeling in ons land. Daarnaast moet ook worden gezorgd voor de nodige infrastructuur, die kan garanderen dat deze wagens optimaal kunnen worden gebruikt.

Het aankooprijverschil dat de burger moet betalen voor een elektrische wagen is significant, vaak van de orde van meerdere duizenden euros. Wil men de potentiële koper over de streep trekken, dan zullen *overtuigende subsidies* van groot belang zijn. Ook het aanbieden van infrastructuur voordelen, zoals toegang tot busstroken en gereserveerde parkeerplaatsen kan een belangrijke incentive vormen, zeker voor gebruikers in stedelijk milieu, waar de elektrische wagen op zijn best is.

¹ Milieuvriendelijke Voertuigen, Edition: Vlaams Wetenschappelijk Economisch Congres, 19-20 October 2006, Brussels, Belgium, 2006, Joeri Van Mierlo, Jean-Marc Timmermans, Julien Matheys, Peter Van Den Bossche

Een gunstig investeringsklimaat voor industrie en onderzoek en ontwikkelingsactiviteit kunnen ons land op de kaart brengen als een van de voorvechters van elektrische voertuigen. Met onze centrale ligging zowel geografisch als politiek in Europa, is België uitermate geschikt om een dergelijke rol te spelen.

Wil ons land een significant aantal elektrische voertuigen op haar wegen, dan moet erover gewaakt worden dat de infrastructuur hieraan aangepast is. Het Belgische elektriciteitsnetwerk moet worden voorzien op het extra verbruik dat deze voertuigen met zich mee zullen brengen, met leidingen met voldoende capaciteit en een voldoende productie van elektriciteit. Bovendien beschikken veel mensen niet over een garage, waarin zij hun voertuig zouden kunnen opladen. Een voldoende dicht netwerk van oplaadpunten voorzien, is dus van groot belang.

We willen ook niet nalaten erop te wijzen dat naast het opkomende gamma elektrische personenwagens en lichte bedrijfsvoertuigen, ook het aanbod elektrische tweewielers niet mag worden vergeten. Ook deze voertuigen hebben een belangrijke rol te spelen in de mobiliteit van de toekomst.

Toch willen we ook vragen om niet te vergeten dat elektrische auto's slechts een deel van de toekomst vormen.

Gezien de grote aanpassingen nodig in elektriciteitsproductie en distributie, is het weinig waarschijnlijk dat op korte termijn het grootste deel van ons wagenpark zal kunnen omschakelen naar elektrische aandrijving. Het is daarom van het grootste belang dat ook de andere alternatieven, zoals aardgas en biobrandstoffen, en de klassieke verbrandingsmotoren (die steeds schoner worden) verder ontwikkeld en ondersteund worden.



Elektrische voertuigen worden langzaam wereldwijd beschikbaar. Wil ons land ook de vruchten plukken van deze schone, energie-efficiënte technologie, dan wordt het hoog tijd dat werk wordt gemaakt van een ondersteunend kader, dat de Belgische markt aantrekkelijk maakt voor de verkoop van deze voertuigen. Een milieuvriendelijk alternatief voor individueel wegtransport zal onze beloning zijn. ▶



Milieu

Trends in de automarkt vandaag

2015 is het moment waarop voor de Europese instanties nieuwe auto's niet meer dan 130 gram CO₂ per kilometer meer mogen uitstoten. Maar de jacht op CO₂ is nu al volop aan de gang. De overgang die de autoconstructeurs moeten maken betreffende de uitstoot van hun voertuigen, is bijzonder streng. In 2012 zal 65% van de voertuigen deze limiet moeten respecteren; in 2013 75%; in 2014 is dat 80% en in 2015 dus 100%. En om het belang van deze maatregel te benadrukken zijn er sancties voorzien voor ieder die de te respecteren normen niet ernstig zou nemen: 20 euro per gram overschrijding in 2012 en 95 euro vanaf 2015.

In talrijke Europese landen is een autofiscaliteit gebaseerd op de CO₂-uitstoot ingevoerd, vaak zelfs versterkt door maatregelen zoals een slooppremie. Heel vaak met succes. Maar hoe zit het in ons land, waar door gebrek aan akkoorden tussen de regionale politieke instanties, een 'groene' autofiscaliteit nog steeds op zich laat wachten. En waar we bovendien recent vernomen hebben dat er geen recyclagepremie voor oude voertuigen komt. De bevoegde overheden hebben het idee naast zich neergelegd; blijkt immers dat er eenvoudigweg geen budget is om deze maatregel te bekostigen.

Vermindering van de CO₂-uitstoot = "downsizing" ?

► Inschrijvingen van nieuwe personenwagens per segment

		2007		2008		ytd 2009	
A	Kleine stadswagens	15.550	3,0%	21.992	4,1%	8.020	4,9%
B	Kleine polyvalente	42.976	8,2%	37.536	7,0%	10.458	6,4%
C	Kleine familiale	142.087	27,1%	141.960	26,6%	44.503	27,3%
D	Medium familiale	33.596	6,4%	32.995	6,2%	9.177	5,6%
E	Grote familiale	16.408	3,1%	18.591	3,5%	7.139	4,4%
F	Limousines	6.494	1,2%	5.262	1,0%	1.565	1,0%
G	Kleine breaks	33.833	6,5%	40.578	7,6%	12.475	7,7%
H	Medium breaks	35.356	6,7%	43.350	8,1%	13.708	8,4%
I	Grote breaks	24.222	4,6%	24.822	4,6%	7.157	4,4%
J	Coupes	7.136	1,4%	8.512	1,6%	3.232	2,0%
K	Cabrio's	12.890	2,5%	11.862	2,2%	2.440	1,5%
L	Roadsters	2.024	0,4%	1.601	0,3%	418	0,3%
M	Ultra sportive	1.845	0,4%	1.869	0,3%	510	0,3%
N	Kleine monovolumes	10.176	1,9%	8.832	1,7%	2.922	1,8%
O	Medium monovolumes	50.032	9,5%	43.294	8,1%	11.247	6,9%
P	Grote monovolumes	41.214	7,9%	41.447	7,8%	10.629	6,5%
Q	Combi's	5.286	1,0%	5.393	1,0%	1.264	0,8%
R	Jeeplike	41.537	7,9%	43.578	8,2%	16.029	9,8%
X	Andere	1.751	0,3%	954	0,2%	134	0,1%
	Som:	524.413	100,0%	534.428	100,0%	163.027	100,0%

Bron: FEBIAC

Markt

De tabel hiervoor herneemt de evolutie van de verscheidene marktsegmenten van personenwagens tijdens de voorbije twee jaar en voor begin 2009. We stellen meteen vast dat het segment van kleine stadswagens vrij uitgesproken groeit, net zoals dat van de kleine breaks. Dit gaat ten koste van grote breaks en grote monovolumes. We kunnen nog steeds een groei noteren bij de 'jeeplike' (SUV's), maar het is duidelijk dat in dit trendy segment de

constructeurs een enorme vooruitgang hebben geboekt op het vlak van brandstofverbruik. De gemiddelde CO₂-uitstoot situeert zich nu rond de 190 gr/km; hetzij ongeveer 7 liter brandstof per 100 km.

Laten we nu de CO₂-gemiddelden in de diverse segmenten en hun evolutie bekijken sinds 2006 tot en met de meest recente beschikbare gegevens.

Gemiddelde CO₂ -uitstoot van nieuwe auto's per segment

		2006	2007	2008	ytd 2009	% 2008-2009
A	Kleine stadswagens	123	120	119	114	-4,2%
B	Kleine polyvalente	131	131	129	127	-1,6%
C	Kleine familiale	168	167	158	127	-19,6%
D	Medium familiale	157	155	147	144	-2,0%
E	Grote familiale	171	166	159	157	-1,3%
F	Limousines	202	197	197	189	-4,1%
G	Kleine breaks	144	144	141	143	1,4%
H	Medium breaks	149	147	141	138	-2,1%
I	Grote breaks	170	166	161	156	-3,1%
J	Coupes	158	158	149	149	0,0%
K	Cabrio's	168	167	158	155	-1,9%
L	Roadsters	175	167	156	148	-5,1%
M	Ultra sportive	288	294	291	271	-6,9%
N	Kleine monovolumes	136	136	134	134	0,0%
O	Medium monovolumes	150	149	148	145	-2,0%
P	Grote monovolumes	177	169	167	163	-2,4%
Q	Combi's	216	215	215	215	0,0%
R	Jeeplike	216	209	201	193	-4,0%
	TOTALE MARKT	153	152	148	145	-2,0%

Bron: FEBIAC

De verscheidene marktsegmenten zijn de voorbije jaren vrij stabiel gebleven qua marktaandeel, maar we merken wel een gevoelige daling van de gemiddelde CO₂-uitstoot binnen de segmenten. Deze belangrijke, en voor sommige segmenten zelfs spectaculaire evolutie, kent de volgende oorzaken:

- De belangrijke vooruitgang die de constructeurs geboekt hebben, lijkt zijn vruchten af te werpen in alle marktsegmenten. Vooral binnen de marktsegmenten

die bekend staan voor hun groot brandstofverbruik (en dus grote CO₂-uitstoot) valt de daling op.

- In het algemeen, en voor alle segmenten, geldt een grotere bewustwording van de consument voor de milieuproblematiek en voor de fiscale incentives die er op regionaal (in Wallonië) en op federaal vlak bestaan. Ze constateren we in Wallonië in alle segmenten een gemiddelde CO₂-uitstoot die lager ligt dan het nationale gemiddelde.

Dit komt doordat er meer kleine wagens met lichte motorisatie worden gekocht dan elders in België.

- Van de kant van de vlootbeheerders wordt er meer en meer stilgestaan bij de keuze van het wagenpark. De variabilisering van de fiscale aftrekbaarheid en ook de verschuldigde solidariteitsbijdrage beïnvloeden, zeker in deze tijd van crisis, de keuze.
- De verdieseling. Meer dan 75% van de auto's die in België worden ingeschreven, rijdt met diesel. Een dieselmotor verbruikt gemiddeld 15 à 20% minder dan een vergelijkbare benzinemotor.
- De "downsizing" in brede zin zet zich door, zowel op gebied van modelkeuze als motorisatie.

Tal deze elementen maken van België een van de beste leerlingen van de Europese klas. Deze positie zou zonder twijfel nog versterkt kunnen worden mits een toekomstgericht fiscaal beleid. Een herziening van de automobiel-fiscaliteit, rekening houdend met de algemeen erkende

milieucriteria zoals de EURO-normen en de CO₂-uitstoot, blijft in onze ogen een absolute prioriteit.

Het effect van de federale aankoopkorting

Het voorbije jaar hebben meer dan 31.000 mensen genoten van een korting op factuur die door de federale overheid wordt toegekend aan kopers van auto's die minder dan 105 en 116 gram CO₂ per kilometer uitstoten. Dat is meer dan dubbel zoveel als het jaar voordien. Vooral in de categorie van auto's van minder dan 105 gram is de vooruitgang spectaculair: + 455%! In de klasse van minder dan 116 gram bedraagt de groei 61%. Het moet gezegd dat het aantal modellen dat wordt aangeboden in deze categorieën, flink gegroeid is de voorbije twee jaar: van 6 naar 12 modellen (met onder andere de zeer populaire VW Polo en Mini) bij de auto's van minder dan 105 gram en van 20 tot bijna 40 modellen in de andere categorie.

▮ Inschrijvingen van nieuwe wagens op naam van een particulier, begunstigde van de kortingen (15% en 3%) 2005-2006-2007-2008

	2005		2006		2007		2008	
	x < 105 g CO ₂	105 g =< x =< 115 g CO ₂	x < 105 g CO ₂	105 g =< x =< 115 g CO ₂	x < 105 g CO ₂	105 g =< x =< 115 g CO ₂	x < 105 g CO ₂	105 g =< x =< 115 g CO ₂
	350	13.914	340	15.641	1.742	13.357	9.665	21.451
TOTAAL =< 115 g CO₂/km	14.264		15.981		15.099		31.116	
TOTAL CAR MARKET	480.088		526.141		524.795		535.946	
Aandeel van de <= 115g in de totale markt	3,0%		3,0%		2,9%		5,8%	

▮ Inschrijvingen van ALLE nieuwe wagens met een CO₂-uitstoot <= 115g 2005-2006-2007-2008

	2005		2006		2007		2008	
	x < 105 g CO ₂	105 g =< x =< 115 g CO ₂	x < 105 g CO ₂	105 g =< x =< 115 g CO ₂	x < 105 g CO ₂	105 g =< x =< 115 g CO ₂	x < 105 g CO ₂	105 g =< x =< 115 g CO ₂
	802	26.700	883	27.668	2.895	21.450	13.923	30.184
TOTAAL =< 115 g CO₂/km	27.502		28.551		24.345		44.107	
TOTAL CAR MARKET	480.088		526.141		524.795		537.436	
Aandeel van de <= 115g in de totale markt	5,7%		5,4%		4,6%		8,2%	

Wij kunnen ook vaststellen dat, over alle eigenaars heen (bedrijven inbegrepen), de auto's die minder dan 116 gram CO₂ per kilometer uitstoten – hetgeen, voor alle duidelijkheid, overeenstemt met een verbruik van minder dan 4,5 liter per 100 kilometer! – eind 2008 al 8,2% van de markt uitmaakten. Een jaar eerder was dat 4,6%. Deze trend bevestigt zich begin 2009. Tijdens de eerste vier maanden van dit jaar werden al bijna 5000 auto's van minder dan 105 gram en 11.000 van minder dan 116 gram ingeschreven. En dit ondanks de algemene daling van de markt.

De meest populaire auto's in België

Alle regio's en alle eigenaars (bedrijven, zelfstandigen, privépersonen) samen, is het de VW Golf die het haalt, gevolgd door de Polo. Deze laatste geniet in zijn BlueMotion versie van niet te verwaarlozen fiscale voordelen op het gebied van premies (1000 euro in het Waals Gewest) en op gebied van aankoopkorting (15% op federaal niveau); dit dankzij een uitstoot van koolstofdioxide die lager is dan 105 gram/km.

► Top 10 van de meest verkochte modellen in België – 2008 – Alle eigenaars

				België	Marktaandeel
VW	GOLF		Diesel	10.889	2,0%
VW	POLO		Diesel	7.340	1,4%
OPEL	ZAFIRA		Diesel	7.177	1,3%
AUDI	A3		Diesel	6.576	1,2%
PEUGEOT	308	5D/P	Diesel	6.541	1,2%
CITROEN	BERLINGO		Diesel	6.403	1,2%
PEUGEOT	207	5D/P	Diesel	6.136	1,1%
AUDI	A4	AVANT	Diesel	5.943	1,1%
CITROEN	C4	GRAND PICASSO	Diesel	5.517	1,0%
MERCEDES	C	BERLINE	Diesel	5.467	1,0%
				535.946	100%

Elk van deze auto's heeft een dieselmotor. Meer zelfs, de eerste auto op benzine vinden we pas op de 23ste plaats, het is opnieuw de Polo.

► Top 10 van de meest verkochte modellen in België – 2008 – Bedrijven

				Bedrijven	Marktaandeel
VW	GOLF		Diesel	5.774	2,5%
AUDI	A4	AVANT	Diesel	4.934	2,2%
BMW	SERIE-3	TOURING	Diesel	3.811	1,7%
VW	PASSAT	VARIANT	Diesel	3.807	1,7%
AUDI	A3		Diesel	3.730	1,6%
PEUGEOT	308	5D/P	Diesel	3.579	1,6%
FORD	S-MAX		Diesel	3.507	1,5%
AUDI	A4		Diesel	3.447	1,5%
CITROEN	C4	GRAND PICASSO	Diesel	3.322	1,5%
BMW	SERIE-1	HATCH	Diesel	3.255	1,4%
				227.259	17,2%

Wat de bedrijven betreft, is het gebruiksgemak en de veelzijdigheid van het voertuig doorslaggevend. We vinden er dus meer breaks en monovolumes bij de 10 best verkochte modellen. En ook hier kunnen we, in tegenstelling tot alle vooroordelen, vaststellen dat bedrijfsauto's – en dat staat niet synoniem met salaris-auto's ! – niet tot de hoogste marktsegmenten behoren. De vlootbeheerders zijn, zoals we reeds be-

nadrukten, meer dan ooit gevoelig voor het zuinige karakter van de voertuigen.

In Vlaanderen is bij de particuliere autokopers de Citroën Berlingo het meest populair, gevolgd door de Citroën C3 (in benzineversie). In Wallonië is het eens te meer de Polo die (net als in Brussel) de eerste plaats inneemt, gevolgd door de Seat Ibiza.

► Top 10 van de meest verkochte modellen in België Top – 2008 – Particulieren

				Privé personen	Marktaandeel
VW	POLO		Diesel	4.898	2,2%
VW	GOLF		Diesel	4.742	2,1%
CITROËN	BERLINGO		Diesel	4.526	2,0%
SEAT	IBIZA		Diesel	4.210	1,9%
NISSAN	QASHQAI		Diesel	3.779	1,7%
OPEL	ZAFIRA		Diesel	3.682	1,6%
CITROËN	C3		Benzine	3.624	1,6%
CITROËN	C3		Diesel	3.601	1,6%
PEUGEOT	207	5D/P	Diesel	2.778	1,2%
PEUGEOT	308	5D/P	Diesel	2.742	1,2%
				280.497	17,0%

Besluit

Op gebied van CO₂-reductie is België op de goede weg. Blijft nog de politici te overtuigen dat het huidige fiscale beleid voorbijgestreefd is en dat het niet meer overeenstemt met de doelstellingen van onze samenleving, noch met de technologische vooruitgang. FEBIAC spant zich al erg lang in om deze boodschap over te brengen, en hoopt dat de komende verkiezingen en de resultaten ervan de gelegenheid zullen bieden tot constructieve discussies hierover. Zodat er, eindelijk, concrete verwezenlijkingen komen op het gebied van fiscale hervorming. ►

Markt

Het motorrijbewijs in België

Binnen Europa gelden heel verschillende regels in verband met de rijbewijzen. Daarom heeft het Europees Parlement (EP) beslist om de ganse regelgeving daaromtrent te stroomlijnen en werd in december 2006 de "3DL motorcycle licence categories, minimum access ages, progressive access training/testing and options (Directive 2006/126)" gestemd. Deze richtlijn moet uiterlijk in januari 2011 naar de nationale wetgeving getransponeerd worden om ten laatste tegen januari 2013 in voege te treden.

De hoofdbekommernis van het EP was om, in lijn met de doelstelling om het aantal verkeersdoden binnen Europa tegen 2011 met 50% te verminderen en om specifiek voor de tweewielers, de progressieve toegang te promoten. Het EP wil zoveel mogelijk vermijden dat jonge, beginnende rijders meteen met een zware motorfiets de baan op gaan zonder eerst de nodige ervaring op te doen met een minder krachtige machine. Voor elke stap wordt er een minimum leeftijd voorgesteld die door de verschillende deelstaten wel bevestigd moeten worden. Pas na minstens 2 jaar ervaring kan en mag de motorrijder overstappen naar een hogere categorie.

Eerst en vooral worden de verschillende types van voertuigen bepaald:

1. **Categorie AM** – bromfietsen en scooters die maximaal 45km/uur kunnen rijden en met een cilinderinhoud van minder dan 50cc.
2. **Categorie A1**, lichte motorvoertuigen waarvan de cilinderinhoud 125cc niet mag overschrijden. Het maximum vermogen wordt tevens beperkt tot 11kW.
3. **Categorie A2** zijn motorvoertuigen met een cilinderinhoud die groter is dan 125 cc en waarvan het vermogen meer dan 11 kW bedraagt maar minder dan 35 kW en met een kW/gewicht verhouding onder de 0,20 kW/kg.
4. **Categorie A** motoren tenslotte hebben een vermogen hoger dan 35 kW en een kW/gewicht verhouding van meer dan 0,20 kW/kg.

De deelstaten moeten binnen een al vastgelegd kader, toch nog een aantal belangrijke beslissingen nemen zoals: wat is de minimumleeftijd waarop iemand met een bepaalde categorie van voertuig rijden mag?

Welke eisen worden aan motorrijders gesteld wanneer ze naar een hogere categorie willen overstappen?

1. Voor de **AM** (bromfietsen) wordt de minimumleeftijd vastgelegd op 16 jaar. De lidstaten mogen hiervan afwijken en kiezen voor een leeftijd tussen 14 en 18 jaar. Er moet minimaal een theoretisch examen afgelegd worden en een houder van een B rijbewijs (autorijbewijs) mag automatisch met een AM rijden (equivalentie). De instapleeftijd voor een AM voertuig staat onafhankelijk van de andere rijbewijzen. FEBIAC kan leven met het behoud van de minimumleeftijd zoals bepaald door het EP.
2. Voor **A1** motoren en scooters staat de minimumleeftijd op 16 jaar. De lidstaten mogen hiervan afwijken en kiezen voor 17 of 18 jaar. Vermits dit een categorie is waar tot nu toe in België geen specifiek rijbewijs voor bestaat, vraagt FEBIAC dat België deze instapleeftijd volgt. Daar zijn een aantal zeer gegronde redenen voor. In Frankrijk waar het A1 rijbewijs al jaren bestaat en toegankelijk is vanaf 16 jaar, tonen de ongevallencijfers over 2007 een 2x kleiner risico voor motoren tot 125cc dan voor zwaardere tweewielers. Jammer genoeg is er binnen de Europese Unie nog geen verkeersveiligheidsstudie beschikbaar die de parameters leeftijd en cilinderinhoud van de motorfiets opneemt. We kunnen dus niet stellen dat rijden met een 125cc gevaarlijker is voor wie 16 is dan voor wie 18 jaar is. De Franse en Duitse statistieken tonen ook geen verhoogd risico aan voor de bestuurders van voertuigen van meer dan 50cc en een leeftijd tussen 16 en 18 jaar. Daarentegen geeft het besturen van een 125cc wel een aantal onmiskenbare voordelen tov een bromfiets:
 - Een betere integratie in het andere verkeer.
 - Het geeft het fietspad terug aan fietsers en bromfietzers zonder extreem snelheidsverschil wat vooral de veiligheid van fietser bevordert.
 - Het verhoogt het verantwoordelijkheidsgevoel van ouders en jongeren via inschrijving en nummerplaat wat ook de controle en eventuele sancties bij overtredingen vergemakkelijkt en de straffeloosheid tegen gaat. Het is een extra stimulans om het opvoeren van bromfietsen tegen te gaan: wil een jongere sneller rijden dan kan hij het A1 rijbewijs afleggen en is hij niet meer geneigd om zijn bromfiets op te voeren.

- Het voertuig is beter aangepast aan het dagelijks verkeer door bv zijn verhoogde remcapaciteit en acceleratievermogen.
 - Het betreft een recent voertuigpark met alle technische kwaliteiten die daarmee gepaard gaan.
 - Deze maatregel schrijft zich in in de noodzaak voor een progressieve opleiding en het regelmatig toetsen van de bestuurderskwaliteiten van een bestuurder. Hoe vroeger men goede gewoontes aanleert hoe beter. FEBIAC staat volledig achter deze doelstelling. Het is een feit dat, hoe vroeger jongeren geconfronteerd worden en leren omgaan in en met het verkeer, hoe betere bestuurders ze worden.
 - Een instapleeftijd van 16 jaar voor een A1 voertuig kan de verkeersveiligheid enkel ten goede komen. Dit is trouwens van primordiaal belang voor de volgende leeftijdscategorieën.
3. Voor de **categorie A2** wordt de minimumleeftijd vastgelegd op 18 jaar met een toegestane afwijking naar 19 of 20 jaar. Indien België dus zou opteren om de toegang tot het A1 rijbewijs pas vanaf 18j te stellen, verschuift dit de toegang tot de A2 met 2 jaar naar achter! Bij rechtstreekse toegang (Direct Access) tot een A2, wordt uiteraard een theoretisch en praktisch examen gevraagd. Heeft de bestuurder echter gekozen voor een progressieve toegang, maw indien hij al een A1 rijbewijs heeft, moet hij minstens 2 jaar wachten en kan de overstap gebeuren door middel van een test of een training van minimaal 7h. FEBIAC pleit voor een training in plaats van opnieuw een examen. We zijn van mening dat het verkeer zo complex geworden is dat meer training een noodzaak wordt. Bestuurders moeten leren omgaan met hun voertuig in het verkeer en niet getraind worden om een test af te leggen. Dit mag voor ons best meer zijn dan de 7 vooropgestelde uren, indien de prijs natuurlijk redelijk blijft. Daarom pleiten we om groepslessen mogelijk te maken. Drie leerlingen per instructeur is perfect haalbaar en beperkt in aanzienlijke mate de kosten voor de opleiding. Niet alleen is het kostefficiënter maar het verbetert ook de training: leerlingen leren van de beste van de klas.

4. **Categorie A.** Dit rijbewijs kan men bekomen na minstens 2 jaar ervaring opgedaan te hebben met een A2 voertuig EN weerom na het afleggen van een test of een training van minstens 7h. Ons standpunt is hier hetzelfde als voor de overstap van A1 naar A2.

Dit is in het kort het kader dat het EP geschapen heeft, en waar de lidstaten keuzes moeten maken. Laat ik nog even oplijsten welk scenario FEBIAC gerealiseerd zou willen zien:

- Toegang tot A1 op 16 jaar, A2 op 18 en A op 22, wat trouwens al een jaar later is dan nu.
- Overstappen naar een volgende categorie door middel van training en geen extra examens.
- De mogelijkheid om deze training in groep te geven.
- Direct Access tot de categorie A vanaf minimaal 24 jaar (21 jaar vandaag) uiteraard na een theoretisch examen en een uitgebreide praktische rijproef.
- De equivalentie tussen B en A1-rijbewijs moet behouden blijven. FEBIAC kan zich akkoord verklaren met een halve of zelfs een eendaagse training, indien groepslessen mogelijk worden.
- Indien België kiest voor een praktische test voor het bromfietsrijbewijs, moet wel bevestigd worden dat een autorijbewijs blijft gelden voor het besturen van een bromfiets. ▽



Tweewieler

Vrachtwagens en verkeersveiligheid: nieuwe Europese regelgeving onder de loep

Omdat ze vaak zo spectaculair zijn, blijven ongevallen met vrachtwagens in het geheugen gegrift. Door de imposante afmetingen en het gewicht van trucks, zijn de gevolgen van een ongeval waar een vrachtwagen bij betrokken is vaak aanzienlijk en regelmatig zelfs bijzonder dramatisch. Ook de effecten voor de verkeersafwikkeling zijn navenant. Gelukkig zien we verbetering jaar na jaar en kunnen uit ongevallen met vrachtwagens ook duidelijke conclusies getrokken worden. Die zijn nodig om de problematiek doeltreffend aan te pakken. De Europese regelgeving speelt de komende jaren in op de ongevalanalyse en zal door standaardisering de implementatie van nieuwe technieken versnellen.

Trucks rijden meer kilometers zonder ongeval

Ongevallen met vrachtwagens halen vaak de voorpagina's door de enorme verkeershinder die er meestal op volgt en helaas ook door de slachtoffers die zij eisen. Op basis van statistieken over de voorbije 10 jaar kunnen we nochtans interessante besluiten trekken. De voorbije 15 jaar zijn ongevallen per miljard afgelegde vrachtwagenkilometers zo'n 30% lager dan voor alle voertuigen samen. Dat maakt duidelijk dat trucks veel meer kilometers afleggen zonder in een ongeval betrokken te zijn. Het valt wel op dat dit verschil kleiner wordt de voorbij 3 jaar, de verkeersveiligheid in de andere voertuigcategorieën neemt dus sneller toe dan bij trucks.

Zwaardere ongevallen wanneer vrachtwagens betrokken zijn.

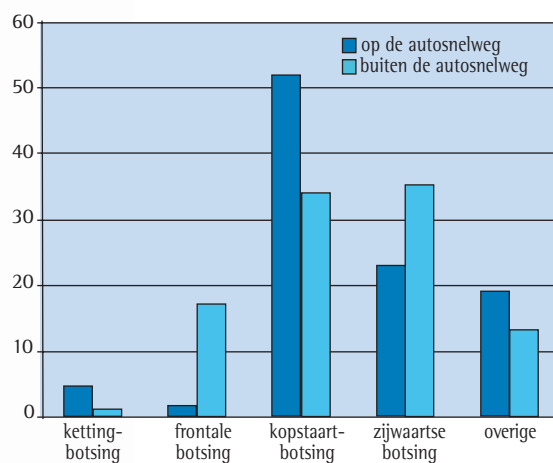
Als we alle voertuigcategorieën samen beschouwen, tellen we tien doden per miljard voertuigkilometers. Wanneer vrachtwagens in het ongeval betrokken zijn, stijgt dit cijfer naar 15.

Ongevallen met vrachtwagens doen zich weliswaar minder vaak voor, maar de gevolgen zijn ernstiger. Dit wordt ook bevestigd wanneer de toestand geëvalueerd wordt per 1000 letselongevallen: voor alle voertuigcategorieën samen tellen we 25 doden. Wanneer enkel vrachtwagens betrokken zijn, stijgt dit cijfer naar 60. Gelukkig zien we ook hier een gunstige evolutie over de voorbije 5 jaar.

Percentage doden bij ongevallen met ten minste één vrachtwagen en aandeel van de vrachtwagens in het autosnelwegverkeer – 2006

	Waals Gewest	Vlaams Gewest
% doden bij ongevallen met ten minste één vrachtwagen	15,9%	39,7%
% door vrachtwagens afgelegde voertuigkilometers	15,6%	17,4%

Ongevallen met vrachtwagens en aard van de botsing – 2007



Veiligheid

In België doet 60% van de ernstige ongevallen met vrachtwagens zich voor in lineair verkeer, overwegend autosnelweg, en 50% van alle ongevallen zijn kop-staart-aanrijdingen met bewegende of stationaire voertuigen.

Twee soorten ongevallen springen in het oog:

1. Kop-staartaanrijdingen op doorlopend baanvak (autosnelweg) doorgaans als gevolg van hoge snelheid, onvoldoende remcapaciteit en/of onvoldoende veiligheidsafstand.
2. Zijdelingse aanrijdingen op kruispunten, veelal als gevolg slechte zichtbaarheid.

Europa neemt het voortouw

In de Europese context werden in het verleden punctuele acties genomen, de invoering van ABS is hiervan een goed voorbeeld. Steeds meer worden packages gemaakt met aandacht voor geïntegreerde aanpak van typegoedkeuring, brandstofefficiëntie, milieu en natuurlijk ook verkeersveiligheid.

De uitbreiding van de kaderrichtlijn (2007/46/EC) voor bedrijfsvoertuigen en de General Safety Regulation zijn hier de meest duidelijke voorbeelden van.

Op 29 mei 2008 lanceerde de Europese Commissie een voorstel tot regelgeving (2008COM(2008) 316 final) onder de naam General Safety regulation (GSR). Het voorstel moest een vereenvoudiging van het geheel der regels realiseren maar ook praktisch en direct bijdragen tot betere veiligheid in het dagelijkse verkeer.

We focussen op de GSR die inspeelt op de belangrijkste oorzaken van ongevallen met vrachtwagens en van kracht wordt de komende vijf jaren: alvast een overzicht in tijdtabel.

	Nieuw voertuig type	Nieuw voertuig
Bandenspanningcontrole	2012	2014
Grip bij nat wegdek	2013	2014
Electronische stabiliteitscontrole	2011	2011
Electronische remsystemen	2011-14	2014-16
Rijvakbewaking	2013	2015

Nieuwe generatie banden zorgt voor betere remafstanden bij regenweer

Leveranciers van banden zijn erin geslaagd om de belangrijkste eigenschappen van banden samen te verbeteren. Rolweerstand, grip op het wegdek en slijtvastheid zijn lange tijd tegenstrijdige parameters geweest: wordt de rolweerstand verbeterd, dan gaat grip op nat wegdek achteruit. Verscheidene leveranciers ontwikkelden echter een nieuwe generatie van rubbers. Deze slagen er in om de rolweerstand en dus het brandstofverbruik te verminderen, én de grip te verbeteren zodat de remafstand gereduceerd wordt.

Bandenspanning bewaking

Prestaties van banden inzake geluidsproductie, brandstofefficiëntie, slijtvastheid en grip zijn uiteraard enkel optimaal wanneer de bandenspanning dat ook is. Vandaar het voorstel van de EC om bandenspanningsbewaking (TPMS Tire Pressure Monitoring System) verplicht te maken voor vrachtwagens. De EC komt met haar voorstel overigens tegemoet aan de vraag van constructeurs om alle relevante parameters voor banden geïntegreerd in de regelgeving te verwerken.

Rijvakbewaking

Rijvakbewaking (LDWS: Lane Departure Warning System) waarschuwt de bestuurder wanneer hij onbedoeld afwijkt van zijn rijvak. Het systeem wordt actief zodra de vrachtwagen sneller rijdt dan 80 km/h en is in hoofdzaak bedoeld om tijdens lange monotone ritten waarbij risico van verminderde aandacht reëel is, mogelijke ongevallen te voorkomen.



Veiligheid



Electronische stabiliteitscontrole

Electronic Stability Control (ESC) is een veiligheidssysteem dat aan de hand van diverse sensoren nagaat of het voertuig in de door de chauffeur bedoelde richting voortbeweegt. Indien afwijking van het traject vastgesteld wordt, zal het ESC systeem autonoom een of meerdere wielen afzonderlijk afremmen en dus op die manier het voertuig terug op het goede spoor brengen. De kans op slip en kantelen van het voertuig wordt hiermee sterk verkleind, in normale weersomstandigheden neemt de kans op ongeval af met 20% bij vriestemperaturen zelfs met 30%.

Actieve noodremhulp met afstandradar

Een actief noodremhulpsysteem (AEBS: Active Emergency Breaking System) detecteert een kritische situatie in de rijrichting en remt het voertuig af, indien nodig tot volledige stilstand, zonder tussenkomst van de chauffeur. AEBS gebruikt radargolven om de relatieve afstand te meten met het voorop gelegen verkeer. Wanneer de afstand te klein wordt of abnormaal snel kleiner wordt grijpt het systeem in. In eerste instantie krijgt de chauffeur dus een signaal, zijn voertuig vertraagt immers zonder zijn tussenkomst. Wanneer nog steeds geen reactie volgt, neemt het AEBS het heft in handen en tracht het een normale veiligheidsafstand te herstellen.

Besluit

De druk om ook na 2010 de verkeersveiligheid te verbeteren is hoog. Een Europees gestuurde visie om de veiligheid van vrachtwagens te verhogen, is dan ook van essentieel belang. De General Safety Regulation bundelt een aantal concrete maatregelen die de voertuigen zelf op korte termijn veiliger maken. De impact van de hierboven genoemde systemen wordt uiteraard sterk bepaald door de kenmerken van het verkeersnetwerk. Op dat vlak blijft de verantwoordelijkheid van de Lidstaten spelen en België heeft wat betreft beveiliging en verbetering van de verkeersinfrastructuur zeker een grote achterstand in te halen. Met de general Safety Regulation werd hoe dan ook opnieuw een belangrijke stap naar veiliger verkeer gezet. ▀

