

**BENELUX
INTERPARLEMENTAIRE
ASSEMBLEE**

24 november 2017

AANBEVELING

met betrekking tot duurzame mobiliteit

**ASSEMBLÉE
INTERPARLEMENTAIRE
BENELUX**

24 novembre 2017

RECOMMANDATION

relative à la mobilité durable

De Assemblée,

overwegende

— het zevende Algemeen milieuactieprogramma van de Europese Unie voor de periode tot 2020 en zijn doelstelling tot 2050: *“Living well, within the limits of our planet”*.

— richtlijn 94/2014/EU van het Parlement en de Raad van 22 oktober 2014 betreffende de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen, die de lidstaten oplegt een nationaal beleidskader goed te keuren voor de ontwikkeling van de markt van alternatieve brandstoffen in de vervoerssector en voor uitrol van de betreffende infrastructuur;

— de aanbeveling van de Benelux van 19 oktober 2015 inzake samenwerking betreffende de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen, die de ontwikkeling aanmoedigt van een grensoverschrijdend net van laadpunten voor elektrische voertuigen en van tankstations voor aardgas en waterstof;

— het Gemeenschappelijk werkprogramma 2017-2020 van de Benelux Unie, waarvan één van de doelstellingen het waarborgen van een toekomstbestendige mobiliteit is;

— het Jaarplan 2017 van de Benelux Unie en het verslag “Goederenstromen in de Benelux”, dat in 2016 gepubliceerd werd en dat het belang van de logistieke sector voor de groei en de werkgelegenheid in de Benelux voor het voetlicht brengt;

— het verslag van de Benelux Assemblée over het conferentiedrieluik over *“Smart cities”* (2014-2016);

— de werkzaamheden van de commissie Financiën en Mobiliteit van de Benelux over de *“connected cars”*;

— de conclusies van de werkvergadering van 10 april 2017 in aanwezigheid van de heer Hans Bruyninckx, directeur van het Europees Milieuagentschap;

L'Assemblée,

considérant

— le septième Programme d'action général de l'Union européenne pour l'environnement à l'horizon 2020 et son objectif à l'horizon 2050: *“Living well, within the limits of our planet”*;

— la directive 94/2014/UE du Parlement et du Conseil du 22 octobre 2014 sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs qui impose aux États membres d'adopter un cadre d'action national pour le développement du marché relatif aux carburants alternatifs dans le secteur des transports et le déploiement des infrastructures correspondantes;

— la recommandation Benelux du 19 octobre 2015 relative à la coopération concernant le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs qui encourage le développement d'un réseau transfrontalier de points de recharge pour véhicules électriques et de stations de ravitaillement en gaz naturel et en hydrogène;

— le programme de travail commun 2017-2020 de l'Union Benelux dont l'un des objectifs vise à garantir une mobilité tournée vers l'avenir;

— le Plan annuel 2017 de l'Union Benelux et le rapport “Flux de marchandises dans le Benelux” publié en 2016, lequel met en lumière l'importance du secteur logistique pour la croissance et les emplois dans le Benelux;

— le rapport de l'Assemblée Benelux sur la trilogie de conférences consacrées aux *“Smart cities”* (2014-2016);

— les travaux de la commission des Finances et de la Mobilité du Benelux sur les *“connected cars”*;

— les conclusions de la réunion de travail du 10 avril 2017 en présence de M. Hans Bruyninckx, directeur de l'Agence européenne de l'Environnement;

— de hoorzittingen die de commissie Ruimtelijke ordening, Milieu en Klimaat met de commissie Economie en Mobiliteit organiseerde op 21 april en 12 mei 2017;

— het actualiteitendebat over duurzame mobiliteit dat gehouden werd in de plenumvergadering van de Interparlementaire Assemblee op 16 juni 2017, in aanwezigheid van de heer Hans Bruyninckx en de vertegenwoordigers van de ministers van de drie lidstaten;

vaststellende dat

— het personen- of goederenvervoer secundaire negatieve effecten heeft: enerzijds luchtvervuiling, weerslag op de klimaatverandering..., anderzijds toename van ongevallen en congestie van de wegen, met directe gevolgen voor onze economie;

— volgens de Wereldgezondheidsorganisatie 90 % van de Europeanen in een omgeving leeft waar ze vervuilde lucht inademen; uit recent onderzoek is gebleken dat de luchtvervuiling (onder andere door fijne stofdeeltjes en vluchtige organische stoffen) een directe impact heeft op de gezondheid. Volgens een rapport van het Europees Milieuagentschap van 6 oktober 2017 veroorzaken de fijne stofdeeltjes in Europa jaarlijks 400 000 vroegtijdige overlijdens;

— de mobiliteit één van de belangrijkste oorzaken van luchtvervuiling is; de vermindering van de uitstoot als gevolg van technologische vooruitgang kan de toename ervan als gevolg van de groei van het verkeer niet compenseren;

— men raamt dat tussen 2010 en 2050 het passagiersvervoer met 40 % zal toenemen en het goederenvervoer met 58 %;

— de Benelux speciaal met de mobiliteitsproblemen geconfronteerd wordt, omdat hij uit dichtbevolkte en dichtbebouwde territoria bestaat; de Benelux een verstrengeld en dicht wegen-, spoorweg- en waterwegennet heeft, met veel grensoverschrijdend verkeer. Terwijl het grondgebied van de

— les auditions organisées par la commission de l'Aménagement du territoire, de l'Environnement et du Climat conjointement avec la commission de l'Economie et de la Mobilité les 21 avril et 12 mai 2017;

— le débat d'actualité sur la mobilité durable qui s'est tenu en séance plénière de l'Assemblée interparlementaire le 16 juin 2017, en présence de M. Hans Bruyninckx et des représentants des ministres des trois États membres;

constatant que

— le transport, de personnes ou de marchandises, a des effets secondaires négatifs: pollution atmosphérique, impact sur le changement climatique, d'une part, multiplication des accidents et congestion des routes d'autre part, avec des répercussions directes sur notre économie;

— selon les normes de l'Organisation mondiale de la Santé, 90 % des Européens vivent dans un environnement où ils respirent un air pollué; or, des études récentes ont montré que la pollution atmosphérique (notamment liée aux particules fines et aux composants organiques volatils) avait un impact direct sur la santé. Selon un rapport de l'Agence européenne de l'environnement du 6 octobre 2017, les particules fines seraient à l'origine de 400 000 décès prématurés en Europe chaque année;

— la mobilité constitue l'une des principales causes de la pollution atmosphérique; les réductions des émissions obtenues grâce aux progrès technologiques ne permettent pas de compenser l'augmentation de celles-ci due à l'accroissement du trafic;

— entre 2010 et 2050, on estime que le transport de passagers augmentera de 40 % et le transport de marchandises de 58 %;

— le Benelux est particulièrement touché par les problèmes de mobilité, dans la mesure où il est constitué de territoires densément peuplés et urbanisés; le Benelux possède un réseau entrelacé et dense d'autoroutes, de voies ferroviaires et de voies fluviales, avec une importante circulation

Benelux minder dan 2 % vertegenwoordigt van de Europese Unie, is het verkeer er goed voor 78 % van de binnenscheepvaart, 24 % van de luchtvaart, 21 % van de zeescheepvaart, 7 % van het wegvervoer en 6 % van het spoorwegvervoer van de EU;

— de individuele wagen het meest gebruikte middel voor dagelijkse verplaatsingen blijft. Eén van de redenen daarvan is dat het klassieke openbaar vervoer (bus, trein, tram, metro) het niet altijd mogelijk maakt met gemak een punt met een ander te verbinden;

— de toenemende verkoop van elektrische wagens een gunstig effect heeft op de luchtkwaliteit;

— een globale aanpak noodzakelijk is indien men de mobiliteit in al haar aspecten wil aanpakken; het gebruik van alternatieve brandstoffen zal immers het probleem van de verkeerscongestie niet oplossen; er moeten onder andere maatregelen worden getroffen op het gebied van de infrastructuur, de ruimtelijke ordening, de intermodaliteit en de fiscaliteit;

— zoals het Werkprogramma 2017-2020 van de Benelux Unie onderstreept, het van cruciaal belang is nieuwe en toekomstbestendige vervoersmodi te ontwikkelen. Daarbij moet worden ingezet op een optimale spreiding van de transportwijzen (weg, spoor, water, lucht) en geïnvesteerd in voor iedereen toegankelijke transportmiddelen, zodat de steden, economische knooppunten en grensgebieden bereikbaar blijven en de leefbaarheid van de omgeving wordt gevrijwaard;

— andere landen *good practices* ontwikkeld hebben; de stad Kopenhagen bijvoorbeeld is er in twintig jaar in geslaagd het autoverkeer zodanig te verminderen dat de mobiliteit in de stad voor 83 % uit alternatieve verplaatsingsmodi voor de wagen bestaat;

— de Benelux vaak een pioniersrol in de Europese Unie speelt; hij heeft alle kenmerken (infrastructuur, kenniscentra, onderlinge afhankelijkheid van de drie landen, enz.) waardoor hij kan experimenteren en op kleinere schaal dan de Europese Unie een toekomstbestendig en duurzaam mobiliteitsbeleid kan ontwikkelen;

transfrontalière. Alors que le territoire du Benelux représente moins de 2 % de celui de l'Union européenne, le trafic y représente 78 % de la navigation fluviale, 24 % de la navigation aérienne, 21 % de la navigation maritime, 7 % du transport routier et 6 % du transport ferroviaire de l'UE;

— la voiture individuelle demeure le moyen le plus utilisé pour le déplacement au quotidien. L'une des raisons en est que les transports en commun classiques (bus, train, tram, métro) ne permettent pas toujours de relier facilement un point à un autre;

— l'augmentation des ventes de voitures électriques a un impact positif sur la qualité de l'air;

— une approche globale s'impose si l'on veut appréhender la mobilité dans tous ses aspects; en effet, l'utilisation de carburants alternatifs ne résoudra pas le problème de la congestion du trafic; des mesures doivent être prises entre autres au niveau de l'infrastructure, de l'aménagement du territoire, de l'intermodalité et de la fiscalité;

— comme le souligne le Programme de travail 2017-2020 de l'Union Benelux, il est crucial de développer et de pérenniser les nouvelles formes de transport. Il faut favoriser une répartition optimale des transports (routiers, ferroviaires, aériens et par voie d'eau) et rendre les transports en commun plus attrayants et utilisables par tous, afin de faciliter l'accessibilité des villes, des centres d'activité économique et des zones frontalières, et de préserver la viabilité des régions;

— d'autres pays ont développé des bonnes pratiques; la ville de Copenhague a ainsi réussi en vingt ans à réduire le trafic automobile de manière à ce que la mobilité en ville repose à 83 % sur des modes de déplacement alternatifs à la voiture;

— le Benelux joue souvent dans l'Union européenne un rôle de précurseur; il présente toutes les caractéristiques (infrastructures, centres de compétence, interdépendance entre les trois pays, etc.) lui permettant d'expérimenter et développer à moindre échelle que l'Union européenne une politique de mobilité durable tournée vers l'avenir;

vraagt de regeringen om hun mobiliteitsbeleid te richten op duurzame mobiliteit, en meer bepaald in te zetten op twee elementen m.n. beleid rond fossiele brandstoffen en *modal shift*/combimobiliteit (zowel voor vracht – als voor personenvervoer);

vraagt daartoe de regeringen

A. Inzake fossiele brandstoffen:

hun inspanningen om een koolstofarme economie te stimuleren op te voeren en zich aldus aan te passen aan de klimaatverandering, in overeenstemming met de doelstellingen van het Gemeenschappelijk werkprogramma 2017-2020 van de Benelux Unie;

daartoe:

— een gezamenlijk uitdoofscenario op te stellen voor personenvervoertuigen met een fossiele verbrandingsmotor tegen 2050;

— de ontwikkeling van het infrastructuurnet voor alternatieve brandstoffen (elektriciteit, waterstof, CNG, LNG) te versnellen, onder andere door de uitwisseling van kennis en good practices in overeenstemming met de Aanbeveling van het Benelux Comité van ministers van 19 oktober 2015;

— de inspanningen inzake alternatieve brandstoffen voor goederenvervoer op elkaar af te stemmen;

— regelgeving aangaande lage emissie zones (in steden) te harmoniseren;

B. Inzake modal shift en combimobiliteit:

1. Met betrekking tot het personenvervoer

— de afhankelijkheid van de auto te verminderen, door de klemtoon te leggen op de intermodaliteit en op de complementariteit van de andere vervoersmodi;

demande aux gouvernements d'axer leur politique de mobilité sur la mobilité durable et plus particulièrement de mettre l'accent sur deux éléments, à savoir la politique relative aux carburants fossiles et le *modal shift*/combi-mobilité (pour le transport de marchandises comme pour celui de personnes);

demande pour cela aux gouvernements

A. En matière de combustibles fossiles:

d'intensifier leurs efforts pour favoriser une économie à faible intensité de carbone et s'adapter ainsi au changement climatique conformément aux objectifs du Programme de travail commun de l'Union Benelux 2017-2020;

pour cela:

— d'arrêter pour les véhicules particuliers équipés de moteurs alimentés par des combustibles fossiles un scénario d'extinction commun jusqu'en 2050;

— d'accélérer le développement du réseau d'infrastructures pour carburants alternatifs (électricité, hydrogène, CNG, LNG), notamment grâce à l'échange de connaissances et bonnes pratiques, conformément à la Recommandation du 19 octobre 2015 du comité des ministres Benelux;

— de coordonner les efforts en matière de carburants alternatifs;

— d'harmoniser les réglementations relatives aux zones de basses émissions (dans les villes);

B. En matière de modal shift et de combimobilité:

1. En ce qui concerne le transport de personnes

— de réduire la dépendance à l'automobile en mettant l'accent sur l'intermodalité et la complémentarité des autres moyens de transports;

daartoe:

1.1. het mobiliteitsmanagement in een vroeg stadium van de ruimtelijke planning op te nemen, in overleg met de private operatoren, zodat men een reële impact kan hebben op de vraag naar vervoer en het gedrag van de gebruikers;

1.2. het aantal P+R-parkings op te voeren;

1.3. systemen van deelfietsen ter beschikking te stellen;

1.4. voldoende trein-tram-bus-metro overstapplaatsen te voorzien;

1.5. de kwaliteit te versterken van het collectief en/of openbaar vervoer, waaronder het spoor, en het efficiënter te (laten) managen o.a. door de verbindingen met de andere vervoersmodi te versterken, zodat het in staat is om de bevolking een kwaliteitsvolle dienstverlening te bieden met schone, veilige voertuigen en met een aangepaste dienstregeling;

1.6. de tarifiering van de diverse modi van openbaar vervoer bij grensoverschrijdend verkeer te stroomlijnen en één enkel compatibel systeem dat voor alle openbaar vervoer geldig is te ontwikkelen, ongeacht welk net wordt gebruikt; dit systeem zal ook kunnen worden gebruikt in parkings, voor deelfietsen of aan elektrische laadpalen;

1.7. te voorzien in adequate reizigersinformatie en accurate, real-time dienstregelingen alsook de uitbaters van openbaar vervoer te laten samenwerken en hun reizigersdata open te stellen zodat compatibele routeplanners op punt gesteld kunnen worden aan de hand van een laagdrempelige applicatie;

1.8. algemene kosteloze en veilige toegang tot het internet te bieden in het openbaar vervoer of minstens te voorzien in een goede dekking van het mobiele datanetwerk langsheen openbaar vervoerroutes;

1.9. de zachte mobiliteit te stimuleren door enerzijds de publieke infrastructuur aan te passen

pour cela:

1.1. d'introduire la gestion de la mobilité à un stade précoce du processus de planification de l'aménagement du territoire, en concertation avec les opérateurs privés, de manière à pouvoir avoir un impact réel sur la demande de transport et les comportements des usagers;

1.2. de multiplier les parkings P+R;

1.3. de mettre à disposition des systèmes de vélos partagés;

1.4. de mettre en place suffisamment de pôles d'échange train-tram-bus-métro;

1.5. de renforcer la qualité des transports publics et/ou collectifs, et d'en rendre la gestion plus efficace, entre autres en renforçant les liaisons avec d'autres modes de transport, afin qu'ils soient en mesure d'offrir à la population un service de qualité avec des véhicules propres et sûrs et des horaires adaptés;

1.6. d'harmoniser la tarification des différents modes de transport publics au plan transfrontalier et de mettre au point un seul système compatible, valable dans tous les transports publics, quel que soit le réseau utilisé; ce système pourra être étendu au paiement dans les parkings, pour les vélos partagés ou pour le chargement aux bornes électriques;

1.7. de faire en sorte de fournir aux voyageurs des informations appropriées et des horaires real time précis, et de faire coopérer les exploitants des transports en commun et leur faire ouvrir leurs données relatives aux voyageurs afin que des plans de trajets compatibles puissent être mis au point par le biais d'une application d'un accès aisé;

1.8. de proposer gratuitement un accès sécurisé à l'Internet dans les transports en commun ou à tout le moins d'offrir une bonne couverture pour le réseau de données mobiles sur les trajets de transport publics;

1.9. de favoriser la mobilité douce, d'une part en adaptant les infrastructures publiques aux piétons

aan voetgangers en fietsers onder andere door het fietspadennet uit te breiden, fietsparkings ter beschikking te stellen, adequate bewegwijzering te voorzien en anderzijds door het gebruik van (elektrische) fietsen aan te moedigen, in voorkomend geval met fiscale stimuli;

— daarbij inspiratie te putten uit de good practices die in andere steden en landen bestaan, zoals in Denemarken en meer bepaald in de stad Kopenhagen;

— het overbodige gebruik van de individuele auto te ontmoedigen door de invoering van een geharmoniseerd en slimme stelsel te onderzoeken waarbij een verschuiving van belasting op bezit naar belasting op gebruik voorop staat en door de fiscale stimuli voor salariswagens sterk te beperken;

— de ontwikkeling aan te moedigen van de zelfrijdende auto, door zich ertoe te verbinden van de Benelux een testregio voor die voertuigen te maken;

2. Met betrekking tot het goederenvervoer

— het overleg in het goederenvervoer te verdiepen, om zo snel mogelijk tot een Benelux Corridor Intelligente Transportsystemen (ITS) te komen;

— concrete initiatieven te nemen om het goederenvervoer via alternatieve wegen aan te moedigen, meer bepaald via de spoorwegen of de binnenwateren;

— werk te maken van de leefbaarheid en de verkeersveiligheid door een nieuwe (stedelijke)/(voor-)stedelijke logistiek die de *last mile* duurzamer maakt. Grote logistieke hubs buiten de centra waar binnenvaartschepen, treinen en/of grote vrachtwagens goederen kunnen lossen, dienen als verdeelcentrum voor de beleving van individuele aankopen (e-commerce) én de intrastedelijke toelevering van bijvoorbeeld winkels en andere. Deze leveringen kunnen met kleinere – al dan niet elektrische – bestelwagens, fietskoeriers e.d. verzorgd worden.

et aux cyclistes, notamment par l'extension du réseau de pistes cyclables, la mise à disposition des usagers de parkings pour vélos et une signalisation adéquate et, d'autre part, en encourageant l'utilisation de vélos (électriques), le cas échéant par des incitants fiscaux;

— de s'inspirer des bonnes pratiques mises en place dans d'autres villes ou pays, tels que le Danemark et plus particulièrement la ville de Copenhague;

— de décourager l'utilisation superflue de la voiture individuelle en étudiant l'instauration d'un système harmonisé et intelligent mettant l'accent sur un glissement de la taxation de la possession vers la taxation de l'utilisation et en limitant les incitants fiscaux liés aux véhicules de société

— d'encourager le développement de la voiture autonome, en s'engageant à faire du Benelux une région test pour ces véhicules;

2. En ce qui concerne le transport de marchandises

— d'approfondir la concertation dans le transport de marchandises afin d'aboutir le plus rapidement possible à un Corridor Benelux de Systèmes de transport Intelligents (STI);

— de prendre des initiatives concrètes afin d'encourager le transport de marchandises par des voies alternatives, en particulier le rail ou les voies navigables;

— de se préoccuper de la viabilité et de la sécurité routières par la mise en œuvre d'une nouvelle logistiek (urbaine)/(pré)urbaine rendant le dernier kilomètre plus durable. De vastes hubs logistiques situés en dehors des centres, où des bateaux de navigation intérieure et/ou de grands camions peuvent décharger des marchandises, font office de centres de distribution pour la livraison d'achats individuels (e-commerce) et l'approvisionnement intra-urbain de magasins par exemple. Ces livraisons peuvent être assurées par des véhicules plus petits – électriques ou non –, des courriers à vélo, etc.