

Vervoer en het milieu in Europa

De groei van het vervoersvolume leidt tot een grotere druk op het milieu met name met betrekking tot klimaatverandering en verlies van biodiversiteit. De huidige inspanningen om deze trends te bestrijden kunnen er in het gunstigste geval slechts toe leiden dat het stijgingspercentage wordt afgeremd.

Een positief punt is dat als gevolg van technische verbeteringen het wegvervoer minder luchtvervuiling veroorzaakt, ondanks de groei van de verkeersintensiteit. Toch moet er meer gedaan worden om het probleem van de luchtvervuiling in steden op te lossen.

Deze briefing kijkt naar de ontwikkelingen van het begin van de jaren '90 tot het begin van de jaren '00.

Trends in de vervoerssector

Groei vervoersvolume zet door

Het doorbreken van de koppeling tussen de groei van de vervoersbehoefte en de economische groei is al jarenlang het voornaamste doel van het EU-vervoersbeleid, maar moet in de praktijk nog gerealiseerd worden. In de EU is het vervoersvolume met hetzelfde percentage gestegen als de economie of zelfs meer: het personenverkeer is met bijna 20 % toegenomen en het vrachtvervoer met ongeveer 30 %.

Grotere stijging bij weg- en luchtvervoer

Een andere belangrijke doelstelling van het EU-vervoersbeleid is om in 2010 het aandeel van de verschillende vervoerswijzen te stabiliseren op het niveau van het jaar 1998.

De groei van het vervoer in de jaren negentig was echter voornamelijk toe te schrijven aan de groei van het lucht- en wegvervoer, terwijl andere vormen zoals de trein, de bus en de binnenvaart stagneerden of zelfs afnamen. Het luchtvervoer maakte de grootste groei door met een jaarlijkse groei van 5 % of meer.

Verdere uitbreiding vervoersinfrastructuur

In de afgelopen tien jaar is in de 'oude' lidstaten het autosnelwegennet met meer dan 12 000 km uitgebreid en in de 'nieuwe' met ongeveer 1 000 km.

De investeringen in het trans-Europees vervoersnetwerk zijn voornamelijk gericht geweest op het beter op elkaar laten aansluiten van grensoverschrijdende hogesnelheidslijnen en wegen, waarbij met het wegenprogramma grotere vorderingen zijn gemaakt dan met het programma voor het spoor.

Als gevolg hiervan is de totale lengte van de snelwegen in snel tempo toegenomen, terwijl de omvang van het conventionele spoorwag- en binnenwater netwerk enigszins afgenomen is.

In het algemeen ondersteunen prijsstructuren de doelstellingen van het EU-vervoersbeleid niet

Er wordt langzaam vooruitgang geboekt bij het herstructureren van de vervoersheffingen naar het in rekening brengen van

externe kosten, dat bijdraagt aan vermindering van de algehele vraag naar vervoer en vervoersinfrastructuur en aan optimalisatie van de vervoerswijzeverdeling.

Het is bijvoorbeeld nog steeds goedkoper om met de eigen auto te reizen dan met het openbaar vervoer. De totale kosten voor het autovervoer (inclusief de aankoop en de operationele kosten) zijn stabiel gebleven, terwijl de kosten van de andere vervoersvormen zijn gestegen. Dit betekent dat de mobiliteit afneemt voor mensen zonder auto.

Voor het vervoer per spoor en het wegvervoer worden regelingen ingevoerd ter dekking van de infrastructuurkosten en in toenemende mate wordt aangedrongen op een brandstofaccijns op vluchten binnen Europa.



Milieutrends

Uitstoot schadelijke stoffen daalt

De uitstoot van schadelijke verontreinigende stoffen door wegvoertuigen is aanzienlijk gedaald. Deze afname kan toegeschreven worden aan de EU-emissienormen voor wegvoertuigen, die sinds het begin van de jaren negentig succesvol zijn aangescherpt, een proces dat nog steeds voortduurt. De uitstoot van verontreinigende stoffen die onder de wetgeving vallen is met 24 tot 35 % afgenomen (met uitzondering van internationale luchtvaart en scheepvaart).

Ondanks de daling van de luchtvervuiling door het wegvervoer zijn er echter nog ernstige problemen met de luchtkwaliteit in stedelijke gebieden. Er zijn verdere initiatieven nodig om de blootstelling van mensen aan schadelijke stoffen die de gezondheid bedreigen te beperken.

Daarbij kan het minstens zo belangrijk zijn er voor te zorgen dat testcyclussen reële rijomstandigheden weergeven, inclusief de 'chip-tuning van dieselauto's, als het verder aanscherpen van de normen voor wegvoertuigen.

Vanaf 2005 zullen emissienormen voor locomotieven en binnenschepen worden ingevoerd. Reeds vele jaren bestaan er internationale emissienormen voor vliegtuigen die in de jaren negentig zijn aangescherpt. Deze normen houden echter alleen rekening met de

uitstoot op en rondom luchthavens, terwijl de uitstoot van het vliegen op hoogte, die bijdraagt aan de algemene temperatuurstijging, niet in beschouwing wordt genomen.

Stijging uitstoot broeikasgassen

Personenauto's zijn zuiniger geworden. De hieraan gekoppelde daling van de specifieke CO₂-uitstoot van auto's is echter meer dan teniet gedaan door de groei van het vervoer. Het resultaat is een nettotoename van de CO₂-uitstoot door het wegvervoer met ongeveer 20 %.

De huidige toezeggingen door de auto-industrie om de CO₂-uitstoot van auto's te verminderen lopen in 2008/2009 af. Derhalve dient het toekomstige beleid op dit gebied verduidelijkt te worden, waarbij de reikwijdte uitgebreid moet worden zodat bestelauto's er ook onder vallen. Ook moet gewaarborgd worden dat testcyclussen reële rijomstandigheden en het gebruik van apparatuur zoals airconditioners weergeven.

De luchtvaart draagt in belangrijke en steeds groter wordende mate bij aan de CO₂-uitstoot. Door de snelle groei van het luchtvervoer zal de invloed op het klimaat spoedig groter zijn dan die van personenvervoertuigen. Naar verwachting zal rond 2030 de invloed tweemaal zo groot zijn. De internationale scheepvaart en de luchtvaart vallen niet onder het Kyoto-protocol.

Druk op habitats neemt toe

De vervoersinfrastructuur legt door het directe grondgebruik, lawaai en lichtverstoringen, luchtvervuiling en fragmentatie van het landschap druk op habitats en de biodiversiteit. Met de uitbreiding van de vervoersinfrastructuur zullen meer en meer aangewezen natuurgebieden onder druk komen te staan. Gemiddeld wordt de helft van deze gebieden in Europa al aangetast door het vervoer. Er bestaan grote regionale verschillen die nauw verband houden met verschillen in bevolkingsdichtheid, maar zelfs in afgelegen gebieden zoals het Arctisch gebied heeft het vervoer een grote impact.

Referenties

Ten key transport and environment issues for policymakers, Rapport EMA nr. 3/2004, Europees Milieuagentschap, Kopenhagen, 2004.

Europees Milieuagentschap
Kongens Nytorv 6
1050 Kopenhagen
Denemarken

Tel: +45 33 36 71 00
Fax: +45 33 36 71 99

Web: www.eea.eu.int
Inlichtingen: www.eea.eu.int/enquiries

