



Advies aan de bijzondere Klimaatcommissie van het Vlaams Parlement

Brussel, 3 juni 2016

Adviesvraag: Adviesvraag bijzondere Klimaatcommissie van het Vlaams Parlement

Adviesvrager: Jan Peumans, voorzitter Vlaams Parlement

Ontvangst adviesvraag: 3 mei 2016

Adviestermijn: 30 dagen

Goedkeuring raad: 3 juni 2016

Contactpersoon MORA-secretariaat@serv.be

Inhoud

Inhoud	3
Krachtlijnen	5
Inleiding	8
Algemene vragen	10
1 Reductiepotentieel transportsector	10
1.1 Reductiedoelstellingen 2020	10
1.2 Reductiedoelstellingen 2030 en 2050	11
1.3 Uitdaging sector transport en mobiliteit	11
2 Klimaatmaatregelen	14
2.1 Groei is een gegeven	14
2.2 Trendbreuk enkel door mix van maatregelen	15
2.2.1 Mobiliteitsplan Vlaanderen als leidraad	15
2.2.2 Maatregelen	16
2.3 Selectie van maatregelen met significante impact op CO ₂ -reductie	20
2.3.1 Sturende kilometerheffing voor alle wegverkeer	20
2.3.2 Versterken van de alternatieven voor de wagen	24
2.3.3 Woon-werkverkeer	26
2.3.4 Verduurzaming van de logistieke sector	29
3 Transitiedenken en lock-ins	30
4 Sociaal-rechtvaardig	31
5 Lokaal klimaatbeleid	31
5.1 Duurzamere stedelijke distributie	31
5.2 De invoering van een lage-emissiezone (LEZ)	32
5.3 Sturend parkeerbeleid	33
Specifieke vragen aan de MORA	34
1 Comodaliteit	34
2 Openbaar vervoer	35
2.1 Maatregelen om aandeel openbaar vervoer te doen toenemen	35
2.1.1 Selectief versterken, efficiënt verknopen en optimaal benutten van modale netwerken	36
2.1.2 Verbeterde dienstverlening en sterke uitstraling	38

2.1.3	Mental shift en attitudewijziging	38
2.2	Aspecten die tegengesteld effect hebben om aandeel openbaar vervoer te doen toenemen.....	39
3	Vlaanderen als logistiek centrum	39
3.1	Uitdagingen	40
3.1.1	Toenemende druk op capaciteit en bereikbaarheid.....	40
3.1.2	Duurzame logistiek	41
3.1.3	De ligging van Vlaanderen valoriseren en optimaliseren.....	42
3.1.4	Het woon-werkverkeer van en naar de economische poorten.....	43
3.2	Voorstellen beleidsacties	43
4	Maatregelen goederenvervoer	46
4.1	Weg.....	46
4.2	Spoor.....	46
4.3	Binnenvaart	47
5	Elektrische mobiliteit.....	48
5.1	Recente initiatieven	48
5.2	MORA-advies conceptnota Clean power for transport	49
5.3	Vergroening vloot collectief vervoer	50
5.4	Beschouwingen bij vergroening voertuigenpark.....	51
6	Treinen en schepen	52
6.1	Aandeel treinen en schepen in totale transportuitstoot.....	52
6.2	Maatregelen voor emissiereductie treinen en schepen	52
7	Luchtvaart	53
7.1	Situering	53
7.2	Voorstellen beleidsacties	54
8	Ruimtelijke ordening en mobiliteit.....	54
9	Automotive.....	56
10	Aanvullende aandachtspunten	57
10.1	Infrastructuurbeleid	57
10.1.1	Infrastructuurnetwerken doordacht, evenwichtig en doelgericht uitbouwen.....	58
10.1.2	Beter benutten van de infrastructuurcapaciteit	59
10.2	Woon-werkverkeer.....	60

Krachtlijnen

De MORA is verheugd een bijdrage te kunnen leveren aan de werkzaamheden van de bijzondere klimaatcommissie van het Vlaams Parlement. Zeker omdat het de eerste maal is dat het Vlaamse Parlement rechtstreeks advies vraagt aan de Mobiliteitsraad. Bovendien vergemakkelijkt de duidelijke en concrete adviesvragen van de commissieleden het adviesproces.

De MORA blijft het een uitdaging vinden om over de relevante mobiliteitsthema's een consensus te vinden tussen de verschillende stakeholders in Vlaanderen. Het in kaart brengen van het maatschappelijk draagvlak betekent immers een bijzondere meerwaarde voor het beleidsvoorbereidend proces. Gezien de vraagstelling van de Commissie heeft de Raad er op toegezien dat er in het advies de nodige nuances zijn aangebracht wanneer de volledige consensus niet bereikt werd.

De transportsector is verantwoordelijk voor een belangrijk deel van de non-ETS emissies. De MORA erkent in dit advies dat de transportsector een wezenlijke bijdrage zal moeten leveren in de CO₂-reductie en dat er een trendbreuk nodig zal zijn naar een nieuw mobiliteitssysteem gestoeld op het basisprincipe van comodaliteit om de gestelde reductiedoelstellingen te bereiken. De haalbaarheid van de reductiedoelstellingen moeten wel in een kader gezien worden van een aanhoudende volumegroei van het personenvervoer maar ook vooral van de goederenmobiliteit.

De uitwerking van dit mobiliteitssysteem vraagt een integraal beleid. De Mobiliteitsraad ziet het Mobiliteitsplan Vlaanderen als het instrument dat het meest geschikt is om dit beleidskader uit te werken. Voorbij MORA-adviezen focusten al op de noodzaak van zo een richtinggevend beleidskader met kwantificeerbare parameters, geobjectiveerde impactgegevens en een doorgedreven consultatieproces. Zo een plan is de beste manier om lock'ins te vermijden. Om een gedegen maatschappelijk debat te kunnen voeren en voor het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken uit het gamma beschikbare klimaatmaatregelen een mix te selecteren moet er een duidelijk zicht zijn op de krijtlijnen van de mogelijke beleidskeuzes en op de effecten ervan voor mobiliteit, maatschappij, economie en milieu. Door het uitblijven van een Mobiliteitsplan Vlaanderen ontbreekt het aan dergelijk kader om het maatschappelijk debat aan op te hangen.

Om gunstige klimaateffecten te hebben binnen de sector van mobiliteit en verkeer moet gelijktijdig gestreefd worden naar :

- Het beheersen van de afgelegde kilometers
- Het beperken van de emissies
- Het beperken van de verkeersgeneratie

Het Vlaamse beleid kan in de gewenste richting sturen door te belonen of te bestraffen. De voorgestelde maatregelen kunnen met zeer diverse modaliteiten worden ingevoerd en kunnen ook nog eens op elkaar inwerken met versterkende of tegengestelde effecten op milieu, maatschappij en mobiliteit als gevolg.

De MORA heeft een synthese opgesteld van maatregelen die volgens de Raad de meest significante impact hebben op het bereiken van de klimaatdoelstellingen. Het is niet verwonderlijk dat de maatregelen met de hoogste milieu- en/of mobiliteitseffecten ook de

grootste maatschappelijke impact kennen. Voor deze maatregelen wordt best snel een principieel politiek voorstel gelanceerd met het oog op de te bereiken doelstelling zodat uit het maatschappelijk debat de elementen kunnen worden aangereikt voor een vlotte, efficiënte en sociaal-rechtvaardige implementatie.

Sturende kilometerheffing voor alle wegverkeer

De invoering van een sturende kilometerheffing voor alle wegverkeer is volgens de MORA de maatregel die het grootste CO₂-reductiepotentieel heeft. De MORA stelt vast dat binnen het maatschappelijk mobiliteitsmiddenveld de bereidheid groeit om het maatschappelijk debat over deze maatregel te voeren. Voorafgaand aan de mogelijke invoering van de kilometerheffing voor lichte voertuigen zal onderzocht moeten worden welke de sociaaleconomische impact is van deze maatregel en zal op basis hiervan duidelijk moeten worden of de maatregel op een economisch verantwoorde en sociaal rechtvaardige manier kan ingevoerd worden. Een grondig maatschappelijk debat moet uitwijzen of de impact ervan aanvaardbaar is. Om dit debat te kunnen voeren is het noodzakelijk dat de Vlaamse Regering eerst aangeeft welke doelstellingen ze wenst te bereiken en onder welke modaliteiten het prijsinstrument zal worden ingezet. De MORA pleit ervoor dat gedurende deze legislatuur het nodige onderzoek en het aangekondigde proefproject worden uitgevoerd, zodat het maatschappelijk debat kan worden opgestart en de volgende Vlaamse Regering in staat is om de beslissing te nemen over het al dan niet invoeren van een kilometerheffing voor lichte voertuigen.

Versterken van de alternatieven voor de wagen

Voor de MORA moet de Vlaamse Regering de conceptualisering en concretisering van basisbereikbaarheid aanwenden om een verduurzaming van de huidige modale verdeling te bereiken door de alternatieven voor de wagen te versterken. De Vlaamse overheid kan dit door in te zetten op een ruimtelijk beleid dat gericht is op nabijheid, de bundeling van functies, het versterken van kernen en door een bestemmingsgericht mobiliteitssysteem in te voeren waarin verknoopte openbaar vervoersnetwerken naadloos aansluiten op andere publiek toegankelijke modi.

Voor de MORA moet een hoogwaardig, vraaggericht netwerk van openbaar vervoer, dit is het spoornet en het kernnet van het stads- en streekvervoer, de ruggengraat vormen van nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen. Daartoe dienen deze netten voldoende in capaciteit, spreiding en gebruikscomfort te worden aangeboden. De MORA pleit om daarbij prioritair in te zetten op de ontwikkeling van voorstadsnetten rond Brussel, Antwerpen en Gent.

De Vlaamse Regering moet de commerciële snelheid van het collectieve en openbaar vervoer verhogen door de snelle realisatie van doorstromingsmaatregelen, dit met een minimale hinder voor andere modi. Maatregelen die inzetten op een mental shift, verbeterde dienstverlening en sterkere uitstraling van het openbaar vervoer zijn cruciaal om meer mensen te overtuigen om het gebruik van de wagen te verminderen.

Woon-werkverkeer

De verduurzaming van het woon-werkverkeer kan substantieel bijdragen aan het verlagen van de dagelijkse broeikasgasemissies. Om deze verduurzaming te ondersteunen moet de Vlaamse overheid inzetten op een breed maatregelenpakket. Volgens de MORA moet de Vlaamse overheid, naast maatregelen die inzetten op een modal shift op korte termijn, streven naar een

blijvende mental shift bij werkgevers en werknemers richting een verduurzaming van hun dagelijkse vervoerstrajecten.

Naast een verhoging van de impact van het Pendelfonds ziet de MORA het mobiliteitsbudget als belangrijk instrument naar een meer multimodale en duurzame woon-werkmobiliteit.

De MORA stelt vast dat het niet eenvoudig is om bedrijven minder te doen kiezen voor bedrijfswagens. Binnen de Mobiliteitsraad zijn bedrijfs- en salariswagens nog onderwerp van debat dat niet los gezien kan worden van de loonkostdiscussie, het sociaal overleg en andere maatregelen die een verduurzaming van het verplaatsingsgedrag moeten verwezenlijken.

Verduurzamen logistieke sector

Logistiek is op maatschappelijk en economisch vlak een belangrijke sector voor Vlaanderen. De MORA vindt dat de logistieke sector een Vlaamse speerpuntsector moet blijven. Deze ambitie verzoenen met de verwachtingen en doelstellingen op het vlak van klimaat en milieu is hierbij de grootste uitdaging. Het mobiliteitsmiddenveld geeft diverse pistes aan voor het verduurzamen van de logistieke sector. Naast infrastructurele maatregelen zoals de realisatie van missing links en dynamisch verkeers- en vervoersmanagement selecteerde de MORA op basis van het maatschappelijk debat vier maatregelenpistes die kunnen bijdragen tot het verduurzamen van de logistieke sector.

- Ondersteunen en stimuleren van innovatie in de logistieke sector
- Duurzame stedelijke distributie
- Bundeling van goederenstromen
- ECO driving

Lokaal beleid

De Mobiliteitsraad stelt vast dat de VVSG ook om advies gevraagd is door de Klimaatcommissie maar wil toch aangeven dat een duurzamere stedelijke distributie, de lage emissiezones en een duurzaam parkeerbeleid op korte termijn kunnen bijdragen aan de klimaatdoelstellingen.

In het tweede deel van het advies wordt concreet en meer in detail ingegaan op de specifieke vragen aan de MORA over comodaliteit, openbaar vervoer, Vlaanderen als logistiek centrum, goederenvervoer, elektrische mobiliteit, ruimtelijke ordening en de automotive sector.

De MORA geeft in het laatste hoofdstuk nog twee aanvullende aandachtspunten mee, namelijk het infrastructuurbeleid en woon-werkverkeer.

Inleiding

Op 3 mei 2016 bezorgde de voorzitter van het Vlaams Parlement de MORA de adviesvraag van de bijzondere Commissie Klimaat over het klimaatbeleid voor de mobiliteitssector. Het is de eerste maal dat het Vlaams Parlement rechtstreeks een adviesvraag tot de MORA richt.

De bijzondere Commissie voor de opvolging van het klimaatbeleid in Vlaanderen wil onder meer nagaan welke bijdrage Vlaanderen kan leveren aan de klimaat- en energiedoelstellingen van Europa en hoe men de vooropgestelde doelstellingen kan integreren in alle relevante beleidsdomeinen.

De MORA ontving een zeer concrete maar ook brede adviesvraag, die naast een algemene en een sectorale adviesvraag ook peilde naar aanvullende of afwijkende standpunten van verschillende leden. Voor de MORA blijft het de uitdaging om over de relevante mobiliteitsthema's de consensus te zoeken onder de zeer diverse stakeholders met vaak uiteenlopende belangen. Een consensus betekent hoe dan ook een meerwaarde in het beleidsvoorbereidend proces, omdat hij het maatschappelijk draagvlak over deze thema's in kaart brengt. Ook in dit advies heeft de MORA de consensus nagestreefd.

Voor de technische delen van het advies kon de MORA rekenen op de samenwerking met de departementen MOW en LNE. Verder kon worden gebouwd op eerdere adviezen van de MORA over Klimaat en Beleid als voorbereiding voor het Vlaams Mitigatieplan 2013-2020 (27 april en 24 oktober 2012) en over het ontwerp van Vlaams Klimaatbeleidsplan 2013-2020 (6 maart 2013).

Deze adviezen focusten vooral op de formulering van doelstellingen en de noodzaak van een richtinggevend beleidskader, kwantificeerbare parameters, geobjectiveerde impactgegevens en een doorgedreven consultatieproces. Om uit het gamma beschikbare klimaatmaatregelen een mix te selecteren is er evenwel informatie nodig over het emissiereductiepotentieel, de kosten en eventuele andere secundaire baten en kosten. De MORA stelt vast dat er nog onduidelijkheid is over sommige gehanteerde parameters en prognosemodellen.

Om een gedegen maatschappelijk debat te kunnen voeren is een duidelijk zicht op de klijtlijnen van de mogelijke beleidskeuzes en op de effecten ervan voor mobiliteit, maatschappij, economie en milieu nodig. De sectorale maatregelen en doelstellingen voor het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken moeten worden opgenomen in het Mobiliteitsplan Vlaanderen.

De MORA heeft in de periode dat het Mobiliteitsplan werd opgesteld acht adviezen met concrete voorstellen geformuleerd over de procedurele en inhoudelijke aanpak van het Mobiliteitsplan Vlaanderen. Zo stelde de MORA voor dat het plan zich zou uitspreken voor een realistisch langetermijnwensbeeld om vervolgens aan te geven hoe en met welke middelen dit wensbeeld stapsgewijs (2020, 2030, 2050) te bereiken valt. Ook in andere adviezen heeft de MORA het belang van een Mobiliteitsplan aangegeven om de Europese verplichtingen inzake luchtkwaliteit en klimaat in kaart te brengen. In het advies over de Vlaamse Strategie Duurzame Ontwikkeling vroeg de MORA het Mobiliteitsplan Vlaanderen als beleidskader te laten fungeren voor het noodzakelijke transitieproces naar een duurzame mobiliteit.

De MORA komt tot de vaststelling dat het in 2010 opgestarte voorbereidingsproces vooralsnog niet geleid heeft tot een concreet plan met duidelijke en realistische keuzes.

De MORA heeft de vragen van de Klimaatcommissie als leidraad genomen voor het advies. Voortbouwend op de globale voorstellen in het ontwerp-Mobiliteitsplan, het Klimaatbeleidsplan en de voorbereidende documenten van het VITO besprak de MORA een reeks van maatregelen die potentieel inhouden om een trendbreuk te creëren. Dit leverde de input voor de antwoorden op de algemene adviesvragen.

In paragraaf 2.3 geeft de Mobiliteitsraad aan welke maatregelen de meest significante impact hebben op het bereiken van de klimaatdoelstellingen en houdt hierbij rekening met het perspectief van de sociale rechtvaardigheid en mogelijke lock-ins.

Vervolgens wordt ingegaan op de specifieke vragen die aan de MORA werden voorgelegd.

In een laatste luik worden nog de aandachtspunten infrastructuur en woon-werk voorgesteld.

Algemene vragen

1 Reductiepotentieel transportsector

1.1 Reductiedoelstellingen 2020

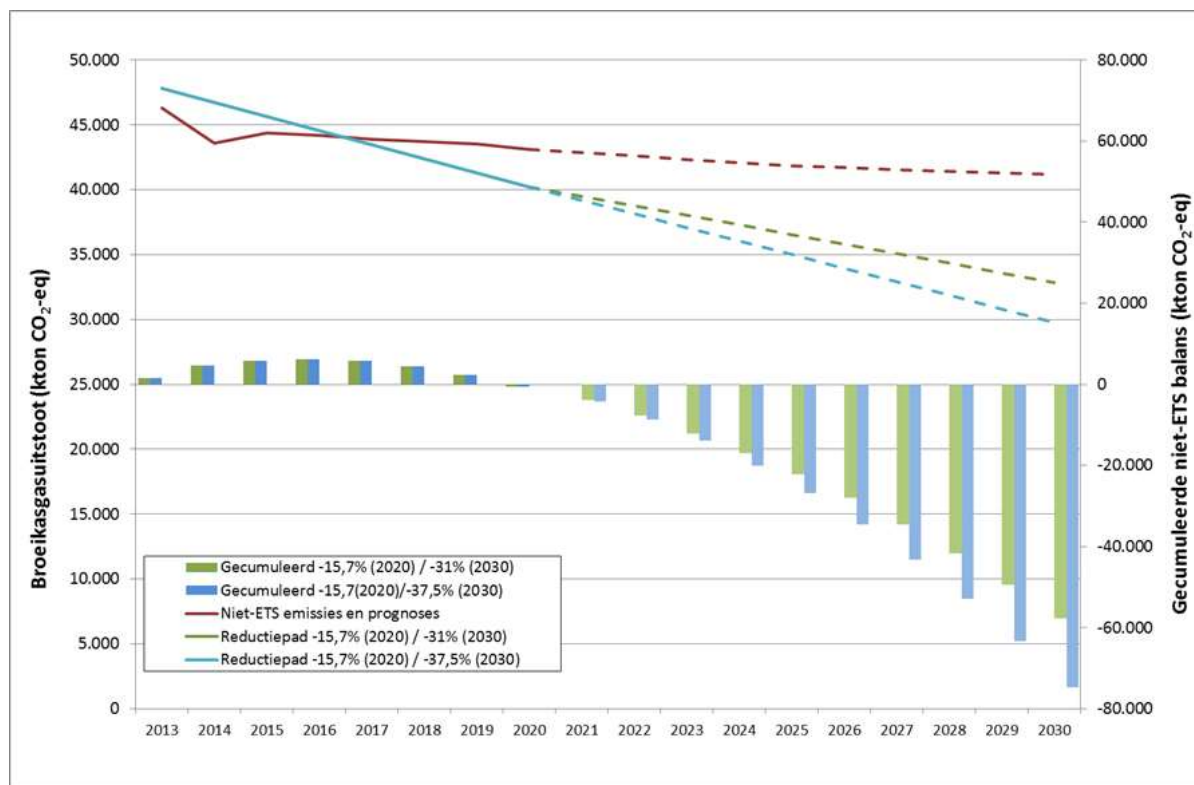
In het Vlaamse klimaatbeleidsplan 2013-2020 werd geen sectorspecifieke reductiedoelstelling, noch een potentieel voor de reductie van emissies uit transport vastgelegd. Wel werden er doelstellingen inzake voertuigkilometer en samenstelling van het park opgenomen.

In het kader van het Europese Energie- en Klimaatpakket moet België in 2020 voor de sectoren die niet onder het Emission Trading System (ETS) vallen, 15% minder broeikasgassen uitstoten in vergelijking met 2005. Transport hoort bij de niet-ETS-sectoren, uitgezonderd luchtvaart dat in 2013 werd opgenomen in het ETS. De Belgische inspanningen moeten echter verdeeld worden tussen de verschillende gewesten.

Op 4 december 2015 sloten de gewesten een akkoord over de verdeling van de reductie-inspanningen. Vlaanderen kreeg de opdracht om de overkoepelende uitstoot van broeikasgassen in de niet-ETS-sectoren tegen 2020 te verminderen met 15,7% ten opzichte van referentiejaar 2005. Er werd echter geen specifieke reductiedoelstelling voor de sector transport vastgelegd.

De Vlaamse reductiedoelstelling van 15,7% tussen 2013 en 2020 komt overeen met een jaarlijkse reductiedoelstelling van 2,3% in deze periode. De verwachte niet-ETS emissies vertonen in de periode 2013-2020 echter een jaarlijkse gemiddelde daling met 0,9% in vergelijking met de uitstoot in 2013. Deze verschillen zorgen ervoor dat er vanaf 2017 een divergentie ontstaat tussen de emissiedoelstellingen en de verwachte emissies. Zonder bijsturing zal deze divergentie zich ook na 2020 verderzetten (Figuur 1).

Figuur 1: Resultaat beleidsscenario (met laag brandstofsurplus voor de periode 2015-2020) ten opzichte van het -15,7% reductietraject in de periode 2013-2020 en een 2030 doelstelling tussen -31% en -37,5% (i.e. range van niet-ETS doelstellingen voor België die momenteel op EU niveau op tafel liggen)



Bron: Departement MOW

1.2 Reductiedoelstellingen 2030 en 2050

Vlaanderen schaarft zich achter de EU-doelstelling om de Europese uitstoot van broeikasgassen tegen 2050 met 80 tot 95% te verminderen ten opzichte van 1990, overeenkomstig met de aanbevelingen van het Intergovernmental Panel on Climate Change¹. Binnen deze Europese langetermijncontext zal Vlaanderen dus de nodige inspanningen moeten leveren.

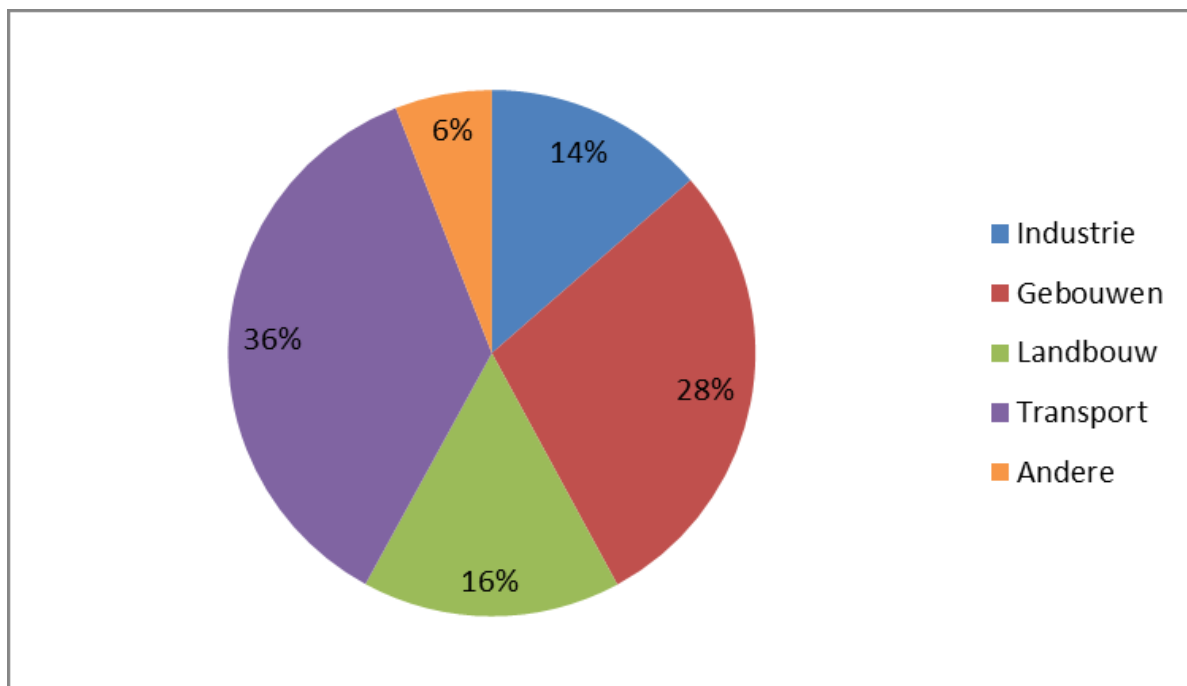
De Europese Routekaart 2050 heeft als doelstelling een vermindering van de totale Europese emissies in 2050 met 80% ten opzichte van 1990. Voor de niet-ETS-sectoren komt dit neer op een emissieafname van -24% tot -36% in 2030 en een afname van -66% tot -71% in 2050 (ten opzichte van 2005). Opgesplitst volgens sectorale reductiepercentages komt dit voor de sector 'Vervoer' (inclusief binnenlandse luchtvaart, exclusief scheepvaart) op Europees niveau neer op +20% tot -9% in 2030 en -54% tot -67% in 2050 (ten opzichte van 1990).

1.3 Uitdaging sector transport en mobiliteit

De sector transport had in 2014 een aandeel van 36% in de totale Vlaamse niet-ETS uitstoot en is dus de belangrijkste niet-ETS-emissiebron in Vlaanderen (Figuur 2).

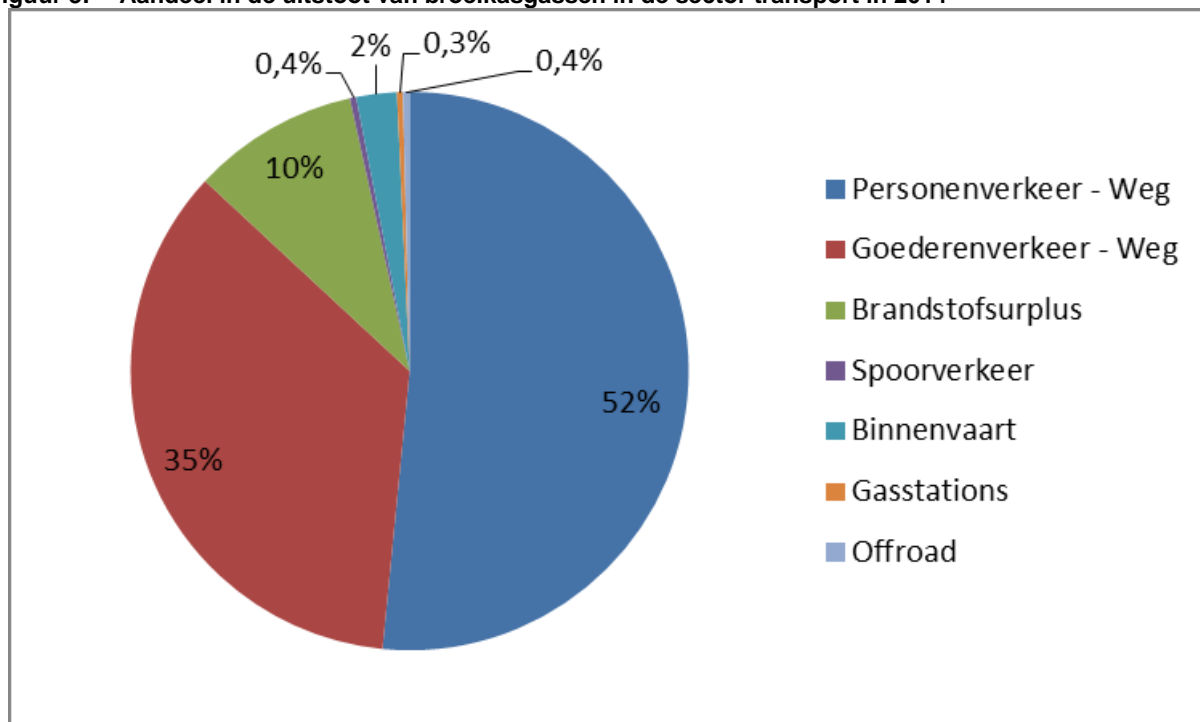
¹ Overeenkomstig de pre-Parijs doelstelling om de temperatuurstijging lager dan 2°C te houden.

Figuur 2: Verdeling Vlaamse broeikasgasuitstoot over de verschillende niet-ETS sectoren in 2014



Figuur 3 geeft weer hoe de niet-ETS-uitstoot van de transportsector in 2014 was samengesteld. Het personenverkeer over de weg (52%) en het goederenverkeer over de weg (35%) zijn samen goed voor bijna 90% van de broeikasgasemissies in de sector transport (meer dan 95% inclusief brandstofsompluss). Het is duidelijk dat in deze groepen moet gezocht worden naar maatregelen om een aanzienlijke emissiereductie te bekomen.

Figuur 3: Aandeel in de uitstoot van broeikasgassen in de sector transport in 2014



Bron: Voortgangsrapport 2015 Vlaams Mitigatieplan

Zoals blijkt uit de analyses in het Voortgangsrapport 2015 van het Vlaams Mitigatieplan 2013-2020 (gebaseerd op analyses van de Europese Commissie, federaal planbureau en LNE studiewerk) moet het beleid in de transportsector zich focussen op verschillende bouwstenen om de ambitieuze langetermijnbroeikasgasdoelstellingen (tussen -54% en -67% in 2050 ten opzichte van 1990) in te vullen. Potentiële maatregelen moeten zich toespitsen op twee doelstellingen:

- een beheersing van het aantal afgelegde kilometers, zeker voor wat betreft wegverkeer
- een aanzienlijke energie-efficiëntieverbetering van het voertuigenpark en diversificatie van de energiemix

Lessen voor de toekomst

In het advies op het ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen² gaf de Mobiliteitsraad reeds aan dat het ontwerpplan er niet in slaagt een voldoende robuuste onderbouwing te maken voor de emissiereductie in het eigen beleidsdomein en het probleem doorschuift naar de andere sectoren.

Zowel de Vlaamse overheid als de transportsector kunnen echter baat hebben bij het vastleggen van sectorale doelstellingen inzake emissiereducties, een routeplan voor deze reducties en emissiereducerende maatregelen in de sector. Door deze sectorale doelstelling en het bijhorende routeplan te integreren in een duidelijk mobiliteitsplan weten alle betrokken partijen wanneer welke doelen moeten behaald worden. Naast de transparantie die dit biedt

² MORA-advies Ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen, 28 februari 2014. – www.mobiliteitsraad.be/node/9014

voor de transportsector, kan de Vlaamse overheid van zijn kant positieve of negatieve evoluties beoordelen op een vooraf overeengekomen basis.

In het Nederlandse “Energieakkoord voor duurzame groei” van de Sociaal-Economische Raad bijvoorbeeld zijn per sector doelstellingen voor emissie- en energiereducties vastgelegd voor 2020, 2030 en 2050, naast tijdgebonden targets voor klimaatvriendelijke maatregelen per sector. Dit document kan een mogelijke inspiratie zijn wanneer de Vlaamse Regering moet beslissen over sectorale reductiedoelstellingen voor 2030 en 2050 en bijhorende maatregelen.

De grootteorde hiervan is echter gekend. Vermits de transportsector verantwoordelijk is voor een belangrijk deel van de non-ETS emissies en gezien de reductie in de grootteorde zal liggen van 35% in 2030 (ten overstaan van 2005), mag verwacht worden dat ook voor de transportsector de reductiedoelstelling rond de 35% zal liggen. Voor 2050 bedraagt de doelstelling -54% tot -67% (ten overstaan van 1990) volgens de Europese routekaart.

2 Klimaatmaatregelen

Vraag 2: Welke klimaatmaatregelen kunnen de verschillende sectoren die onder uw adviesraad ressorteren, concreet nemen om de klimaatdoelstellingen te halen op korte (tegen 2020), op middellange (tegen 2030) en op lange termijn (tegen 2050)?

2.1 Groei is een gegeven

Het Federaal Planbureau³ geeft voor de periode 2012-2030 prognoses weer voor België voor mobiliteit en enkele macro-economische factoren.

De referentieprojectie van het Federaal Planbureau gaat uit van een gemiddelde jaarlijkse bbp-groei van 1,4% tijdens de periode 2012-2030. De werkgelegenheidsgroei bedraagt 0,3% per jaar en de groei van de binnenlandse productie 1,7%.

Het aantal trips in het personenvervoer stijgt over de periode 2012-2030 met 10% of een gemiddelde jaarlijkse groei van 0,5%. Het aantal reizigerskilometer stijgt met 11% tussen 2012 en 2030, of gemiddeld 0,6% per jaar. Voor de verschillende verplaatsingsmotieven zijn andere trends vast te stellen. Zo zal de modale verdeling in aantal verplaatsingen als volgt evolueren (2012-2030):

- Woon-werk: een totale groei van 4,8%, een daling van het aandeel van 18,8% naar 17,9%
- Woon-school: een totale groei van 8,3%, een daling van het aandeel van 8,3% naar 8,1%
- Andere motieven (vrije tijd, boodschappen,...): totale groei met 11,7%, een stijging van het aandeel van 72,9% tot 73,9%

Ook voor het goederenvervoer is een stijging vast te stellen. Het totale aantal tonkilometer afgelegd op Belgisch grondgebied stijgt met 45% of met een gemiddelde jaarlijkse groeivoet van 2,1%. Dit cijfer heeft betrekking op het totaal van het aantal kilometer afgelegd over de weg, het spoor en de binnenvaart.

³ Federaal Planbureau, 2015, Vooruitzichten van de transportvraag in België tegen 2030, Federale overheidsdienst mobiliteit en vervoer, 109 p.

De broeikasgasemissies (CO₂, CH₄ en N₂O) rechtstreeks afkomstig van verkeer dalen tot 2020 waarna ze opnieuw toenemen. In 2030 bereiken ze ongeveer het niveau van 2012 (+0,1%). Deze evolutie is een samengaan van stijgende efficiëntie en volumegroei. De betere energie-efficiëntie van voertuigen en de nieuwe aandrijvingen vormen een tegengewicht voor de groei van de vraag naar personenvervoer. Bij het goederenvervoer geldt dit niet. Hier weegt het volume-effect zwaarder door dan het effect van de energie-efficiëntie. Deze spiraal is moeilijk te doorbreken. Daarom moeten alle haalbare bijdragen tot een verminderde uitstoot optimaal benut worden.

De indirecte broeikasgasemissies, deze die gelinkt zijn aan elektriciteitsproductie en productie en transport van biobrandstoffen, nemen toe met 16% over de periode 2012-2030.

Uit de prognoses blijkt dus dat het personenvervoer minder sterk groeit dan het BBP en het goederenvervoer sterker groeit dan het BBP voor de periode 2012-2030. Er zal bijgevolg geen ontkoppeling optreden van volumegroei en economische groei. De haalbaarheid van de reductiedoelstellingen moet in dit kader bekeken worden. De groei toont wel een duidelijke kloof aan met de reductiedoelstellingen van -35% in 2030 (t.o.v. 2005) en -54% in 2050 (t.o.v. 1990).

2.2 Trendbreuk enkel door mix van maatregelen

De uitdagingen op het vlak van mobiliteit en klimaat zijn groot. Zowel op het vlak van bereikbaarheid, toegankelijkheid, verkeersveiligheid, leefbaarheid als het verbeteren van de impact van mobiliteit op de milieu- en natuurkwaliteit zijn stappen nodig. De MORA erkent dat er een trendbreuk nodig is om deze doelstellingen te bereiken en dat het de gedeelde verantwoordelijkheid is van alle sectoren in de maatschappij om ze te bereiken.

In zijn advies van 24 april 2012 over het Klimaatbeleidsplan geeft de MORA aan dat er nauwelijks individuele maatregelen zijn met een groot reductiepotentieel en met een breed draagvlak. Slechts door in te zetten op een groot aantal maatregelen, en deze met de focus op emissiereductie met elkaar te verbinden, kunnen de emissies van de transportsector drastisch gereduceerd worden.

Om de trendbreuk te creëren is een nieuw mobiliteitssysteem nodig waarbij de gebruikers de maatschappelijk meest optimale modus gebruiken. Het Mobiliteitsplan Vlaanderen zou het plan bij uitstek zijn om dit systeem in te ontwikkelen, waarbij een optimale afstemming nodig is met andere beleidsdomeinen met een impact op mobiliteit.

2.2.1 Mobiliteitsplan Vlaanderen als leidraad

Om de trendbreuk in de mobiliteits- en emissiegroei te realiseren en de veelheid van nodige effecten te creëren, acht de Mobiliteitsraad een nieuw mobiliteitssysteem nodig. Dit mobiliteitssysteem vraagt een beleid dat ervoor zorgt dat iedere verplaatsing gebeurt met de maatschappelijk meest optimale modus, rekening houdend met de vervoerskenmerken van iedere modus. In zijn Mobiliteitsrapport 2009 heeft de MORA dit systeem beschreven en het basisprincipe comodaliteit⁴ genoemd.

⁴ MORA, 2009, Mobiliteitsrapport 2009

Dit systeem waarbij gebruikers steeds de maatschappelijk meest optimale modus gebruiken, geldt zowel voor personen- als voor goederenvervoer. De aanpak van beide is licht verschillend omdat de achterliggende drijvende factoren anders zijn. In het goederenvervoer speelt vooral de economische logica. Bij het personenvervoer speelt die economische logica ook, maar in mindere mate. Hierbij zijn sociale en maatschappelijke factoren veel sterker aanwezig.

De uitwerking van dit mobiliteitssysteem vraagt een allesomvattend, integraal beleid. De Mobiliteitsraad ziet het Mobiliteitsplan Vlaanderen als het instrument dat het meest geschikt is om dit beleidskader uit te werken en de mix van maatregelen te kaderen. Door de complexiteit van de inwerking van maatregelen op elkaar en de veelheid aan gewenste effecten is de inpassing in een langetermijnvisie noodzakelijk. Bij dit beleidskader is een optimale afstemming nodig met andere beleidsplannen met impact op mobiliteit (ruimte, klimaat, milieu,...).

Specifiek voor klimaat vraagt de MORA⁵ dat de Vlaamse Regering sectorspecifieke doelstellingen uitwerkt voor de sector transport en dat het Mobiliteitsplan Vlaanderen aangeeft op welke wijze deze doelstellingen kunnen gerealiseerd worden. Hiervoor is een stappenplan nodig dat aangeeft hoe de targets tegen 2030 en 2050 kunnen bereikt worden.

Om een gunstige impact te hebben op het klimaat en de emissies van broeikasgassen door het verkeer te beperken, zijn er drie effecten die moeten nagestreefd worden. Het gaat om:

- Het beheersen van de afgelegde kilometers
- Het beperken van de emissies
- Het beperken van de verkeersgeneratie

Opdat het mobiliteitsbeleid vanuit klimaat oogpunt efficiënt zou zijn, moeten maatregelen afgewogen worden op hun impact op deze drie effecten. Het Vlaamse beleid kan in de gewenste richting sturen door te belonen of te bestraffen. De voorgestelde maatregelen kunnen met zeer diverse modaliteiten worden ingevoerd en kunnen ook nog eens op elkaar inwerken met versterkende of tegengestelde effecten op milieu, maatschappij en mobiliteit als gevolg.

2.2.2 Maatregelen

De Commissie vraagt uitdrukkelijk naar klimaatmaatregelen die concreet genomen kunnen worden om de klimaatdoelstellingen te halen op korte, middellange en lange termijn.

Zoals hiervoor al aangegeven ziet de MORA de trendbreuk enkel mogelijk wanneer ingezet wordt op een mix van maatregelen, Alle gekende maatregelen kunnen niet alleen met zeer diverse modaliteiten worden ingevoerd, maar werken ook nog eens op elkaar in met versterkende of tegengestelde effecten op milieu, maatschappij en mobiliteit als gevolg.

De MORA heeft reeds herhaalde malen aangegeven dat een maatschappelijk debat echt zinvol wordt wanneer een set van maatregelen beschouwd wordt, waarbij de deelmaatregelen concreet worden uitgewerkt waardoor ook de sociaaleconomische effecten zichtbaar worden.

Door het uitblijven van een Mobiliteitsplan Vlaanderen ontbreekt het aan dergelijk kader om het maatschappelijk debat aan op te hangen.

⁵ MORA, 2014, Advies ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen, 28 februari 2014 (p. 18) – www.mobiliteitsraad.be/node/9014

De MORA heeft voortbouwend op de globale voorstellen in het ontwerp-Mobiliteitsplan en Klimaatbeleidsplan, en de voorbereidende documenten van het VITO een reeks van mogelijke maatregelen besproken die mogelijk zijn om een trendbreuk te creëren. Via een schriftelijke procedure werden deze maatregelen aan de leden voorgelegd.

De neerslag van dit debat is meegenomen in de antwoorden op de concrete vragen die de commissie aan de MORA voorgelegd heeft. De verschillende elementen van het integrale beleid waarin de maatregelen gekaderd moeten worden, zijn hieronder bondig weergegeven.

Ruimtelijke ordening en een gericht locatiebeleid

De ruimtelijke ordening en het daarmee samengaand locatiebeleid hebben een grote impact op de generatie van verkeer. Een goede ruimtelijke ordening kan verplaatsingen vermijden en mee sturen naar een verplaatsingspatroon dat de duurzame modi bevoordeelt.

In het ontwerp Witboek Beleidsplan Ruimte Vlaanderen (BRV) staan de ruimtelijke principes opgenomen die de ruimte in Vlaanderen vorm moeten geven en moeten voorbereiden op bevolkingstoename, stijgende vraag naar woningen,... Deze principes zullen een invloed hebben op het mobiliteitsgedrag en de mobiliteitsvraag.

Het gaat om principes zoals het principe van nabijheid hanteren voor nieuwe ontwikkelingen, het hanteren van knooppuntwaarde als principe voor ontwikkelingsmogelijkheden, zuinig ruimtegebruik, doordachte landschappelijke inpassing van infrastructuur,... Dit bleek ook uit de toelichtingen van de Vlaamse klimaattop⁶ van 19 april 2016.

Investeringsbeleid gericht op het optimaliseren van infrastructuur(gebruik)

Maatschappelijk-economisch onderbouwde infrastructuurinvesteringen voor de verschillende modi zijn nodig om de infrastructuurnetwerken te optimaliseren en aldus de doorstroming en de bereikbaarheid te verbeteren. Volgens de MORA moet hierbij rekening gehouden worden met de volgende uitgangspunten:

- Optimalisering van de infrastructuurcapaciteit is nodig op alle infrastructuurnetwerken (weg, binnenvaart, openbaar vervoer, fiets);
- Het uitbreiden van de infrastructuurcapaciteit voor de verschillende infrastructuurnetten en het bepalen van de prioriteiten moet gebeuren op basis van maatschappelijk-economische en onderbouwde afwegingen;
- De realisatie van missing links en de prioritering ervan moet gebaseerd zijn op actuele beoordelingen. De huidige lijst van missing links is bijna 20 jaar geleden vastgelegd en beantwoordt in bepaalde gevallen niet meer aan de evoluerende mobiliteitsontwikkelingen en infrastructuurnoden. Het wegwerken van de huidige missing links alleen zal niet volstaan om de mobiliteitsgroei op te vangen.
- Infrastructuurmaatregelen die uitsluitend gericht zijn op bijkomende capaciteit zullen pas optimaal effect hebben als ze worden genomen in combinatie met andere maatregelen. Het gaat dus niet alleen om de aanleg van bijkomende infrastructuur op de verschillende netwerken, maar ook om maatregelen die gericht zijn op een beter, efficiënter gebruik van de infrastructuurcapaciteit. Om de infrastructuurcapaciteit beter te benutten en de doorstroming te verbeteren kan dynamisch verkeersmanagement (real time route-

⁶ <http://www.vlaamseklimaattop.be/de-vlaamse-klimaattop-op-19-april-2016>

advies, modusadvies, snelheidsaanpassingen, toeritdosering, rerouting, heroriëntering naar P+R,...) een belangrijke rol spelen. Op langere termijn dienen zich hier mogelijkheden aan voor voertuig-voertuig of voertuig-infrastructuur communicatie en zelfrijdende voertuigen.

- Er zijn maatregelen nodig die gericht zijn op het verknopen van de verschillende infrastructuurnetwerken, om de overstap van personen of de overslag van goederen zo efficiënt mogelijk te laten verlopen.

Verhogen van de mobiliteitsefficiëntie van iedere modus

In een comodaal mobiliteitssysteem is er plaats voor elke modus. Iedere modus moet echter zo efficiënt mogelijk gebruikt worden.

Bij het personenvervoer kan de efficiëntie van de vervoersmodi verhoogd worden door de combinatie van een aantal maatregelen. Een goede ruimtelijke inplanting van activiteiten en infrastructuurnetwerken is cruciaal. Het bestemmingsgerichte mobiliteitssysteem moet zo worden uitgebouwd dat een vraaggestuurd openbaar vervoersnetwerk maximaal aantakt op netwerken van andere duurzame collectieve en gedeelde modi. Aangezien de gedeelde modi en de collectieve modi vraaggericht zijn, zullen zij op een innovatieve manier een oplossing bieden voor de mobiliteitsnoden.

Het wegverkeer vlotter laten verlopen, kan door infrastructuurmaatregelen, doorstromingsmaatregelen, dynamisch verkeersmanagement,... Om het gebruik te optimaliseren is een verhoging van de bezettingsgraad nodig. Dit kan door maatregelen als carpoolen en autodelen. Hoewel vooral prijs een impact zal hebben op de sturing van de vergroening van het wagenpark en een maatschappelijk optimaler gebruik van een voertuig.

Het fietsnetwerk optimaler laten functioneren kan vooral door het investeren in goede fietsinfrastructuur. Gerichte investeringen in het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk en het ontwikkelen van fietssnelwegen in en naar stedelijke gebieden maken de fietsinfrastructuur gemakkelijker toegankelijk waardoor hij sneller gebruikt zal worden.

Het voorzien van voetgangersfaciliteiten zal het te voet gaan bevorderen. Het gaat dan zowel om het aanleggen van infrastructuur als aandacht voor de voetganger.

Gezien goederenvervoer de economische logica volgt, is de kostprijs van vervoer al een stimulans om de efficiëntie van het vervoer zo hoog mogelijk te houden. Voor het wegvervoer verwacht men dat de recent ingevoerde kilometerheffing een verhoging van de vervoersefficiëntie zal bewerkstelligen, al zal men steeds waakzaam moeten zijn voor ongewenste neveneffecten. Het spoorvervoer is een federale bevoegdheid en is bovendien een geliberaliseerde sector. De Vlaamse overheid kan een rol spelen door te wegen op het infrastructuurinvesteringsbeleid van de spoorwegen. Voor de binnenvaart ziet de MORA mogelijkheden om het vervoer te versterken door een goede ruimtelijke ordening en het inzetten van ITS- en tracking en tracing systemen.

Verhogen van de energie-efficiëntie van iedere modus

Het verhogen van de efficiëntie van een modus (zie vorige maatregel) heeft een impact op de energie-efficiëntie. Daarnaast is er nood aan een beleid dat inzet op een vergroening van het voer-, vaar- en rijtuigenpark.

Prijmaatregelen zoals een vergroening van de verkeersfiscaliteit en een kilometerheffing hebben een sturende werking naar de vergroening van het wagenpark (BIV en verkeersbelasting) en het gebruik van groenere voertuigen (kilometerheffing voor vrachtwagens).

De MORA vindt dat de maatregelen uit het actieplan “Clean power for transport” de energie-efficiëntie kunnen verhogen. Dit actieplan stelt, als uitwerking van een Europese richtlijn, maatregelen voor ter ondersteuning van de marktontwikkeling van alternatieve, milieuvriendelijke brandstoffen en de uitrol van de bijhorende infrastructuur. Maatregelen met een potentieel zijn het plaatsen van laad- en tankinfrastructuur (LNG, CNG, elektriciteit,...), gerichte acties voor prioritaire gebruikersgroepen (nichevloten, bedrijfsvloten,...), vergroening van de vloot collectief vervoer, mogelijkheden voor walstroom en LNG voor de binnenvaart,...

Om de energie-efficiëntie te verhogen, is een Europees beleid nodig dat emissienormen oplegt. De Vlaamse Regering kan ijveren voor een verstrenging van deze normen op Europees beleidsniveau. Een verstrenging van de normen zal een stimulans zijn voor innovatie in de sector.

Een consequent prijsbeleid

Om te komen tot een systeem dat uit zichzelf ervoor zorgt dat bij iedere verplaatsing de gebruiker kiest voor de meest optimale vervoersmodus, is ook het aanrekenen van de juiste prijs nodig, naast het creëren van randvoorwaarden voor alternatieve keuzemogelijkheden voor noodzakelijke verplaatsingen. Indien de gebruiker de maatschappelijk correcte prijs betaalt voor de juiste modus zal hij de maatschappelijk meest optimale vervoerskeuze maken als deze voorhanden is. Deze prijs bestaat uit de vervoerskost, de infrastructuurkost en de externe kost. Dit geldt voor alle modi in het goederen- en personenvervoer: fiets, geregeld openbaar vervoer, spoorvervoer, auto, alle wegverkeer, binnenvaart, luchtvaart,...

De prijs binnen het mobiliteitsbeleid moet passen binnen een algemeen fiscaliteits- en mobiliteitsbeleid met als doel de mobiliteit te verbeteren. Deze visie over rechtvaardiger beprijzen overstijgt ook het mobiliteitsbeleid⁷. Ze omvat instrumenten zoals kilometerheffing, vergroening van (verkeers)fiscaliteit, woonfiscaliteit, mobiliteitsbudget en salariswagens (gekoppeld aan een beleid dat zich richt op het verlagen van de arbeidskosten), subsidies en kostendekkingsgraad van openbaar vervoer,...

Verspreiden van kennis over alle modi

Onderzoek, ontwikkeling, kennisdeling en vorming zullen nodig zijn om de emissies terug te dringen.

De kennis van de gebruikers over de mogelijkheden van alle modi is momenteel ontoereikend. Het is nodig dat het beleid blijft inzetten op kennis over de modi te verspreiden. Deze kennis kunnen gebruikers toepassen om te kiezen voor de meest optimale modus.

Voor het personenvervoer heeft dit als doel een mental shift te creëren. Voor goederenvervoer gaat het vooral over de promotie van binnenvaart en spoor.

⁷ Aracadis, 2014, Vergroening van de verkeersfiscaliteit, studie in opdracht van het departement Leefmilieu, Natuur en Energie

De noodzaak aan onderzoek geldt ook voor de overheid. Het uitblijven van een onderzoeksagenda en het afschaffen van de Steunpunten voor wetenschappelijk onderzoek hypothekeren de kennisverwerving voor het beleidsdomein MOW.

2.3 Selectie van maatregelen met significante impact op CO₂-reductie

De MORA heeft een synthese opgesteld van maatregelen die volgens de Raad de meest significante impact hebben op het bereiken van de klimaatdoelstellingen. De invoering van deze maatregelen hangt ook af van de impact op andere aspecten zoals mobiliteit, sociale aspecten, economie, technische haalbaarheid, maatschappelijke haalbaarheid,... Vandaar het belang om deze maatregelen te kaderen in een overkoepelend langetermijnbeleid. De MORA vindt dat maatregelen moeten haalbaar zijn volgens het principe van de Best Beschikbare Technieken (BBT), dit zijn technieken met een goede milieuproductie, maar die ook technisch en economisch haalbaar zijn. Ook de milieuwinsten (baten) moeten afgewogen worden tegen kosten van de maatregel.

Het is niet verwonderlijk dat de maatregelen met de hoogste op milieu- en/of mobiliteitseffecten ook de grootste maatschappelijke impact kennen. Voor deze maatregelen wordt best snel een principiële politieke beslissing genomen met het oog op de te bereiken doelstelling zodat uit het maatschappelijk debat de elementen kunnen worden aangereikt voor een vlotte, efficiënte en sociaal-rechtvaardige implementatie.

2.3.1 Sturende kilometerheffing voor alle wegverkeer

De maatregel die volgens studies⁸ individueel het grootste CO₂-reductiepotentieel heeft en de grootste impact om de mobiliteit efficiënter te maken, is de invoering van een sturende kilometerheffing voor alle wegverkeer. De maatschappelijke impact van deze maatregel is groot maar evenzeer complex om in te voeren. De MORA stelt vast dat de bereidheid groeit om het maatschappelijk debat over deze maatregel te voeren.

In deze paragraaf geeft de MORA dat aan hij erkent dat de maatregel een groot reductiepotentieel heeft. De recent ingevoerde kilometerheffing voor vrachtwagens is een eerste stap in een prijsbeleid. Een tweede stap is de beslissing over het al dan niet invoeren van een kilometerheffing voor personenvervoer. De MORA geeft hierbij aan een aantal maatschappelijke aandachtspunten mee. Het komen tot een integraal prijsbeleid voor alle modi is de volgende stap. Ook hierover geeft de MORA een aantal aandachtspunten mee.

Sturende kilometerheffing nodig om doelstellingen te halen

De Vito-studie⁹ uit 2012 ter voorbereiding van het Vlaams klimaatbeleidsplan geeft aan dat de introductie van een slimme kilometerheffing voor personen- en goederenvervoer over de weg voor een emissiereductie van 7% kan zorgen. Het reductiepotentieel hangt af van de gehanteerde tariefstructuur. Het reductiepotentieel van 7% kan gehaald worden door een

⁸ Ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen en VITO (2012) – zie verder

⁹ VITO, 2012, Ondersteuning bij de ontwikkeling van een Vlaams Klimaatbeleidsplan, studie uitgevoerd in opdracht van departement Leefmilieu, Natuur en Energie

variabele heffing in te voeren met tijdens de spits een aanzienlijk hoger tarief. Bij keuze voor een systeem met hogere tarieven, dat ook de externe kosten internaliseert, gaat het reductiepotentieel tot -10%. De Vito-studie¹⁰ houdt geen rekening met rebound effecten en sociaaleconomische effecten in de verschillende onderzochte hypothesen.

Ook in de scenario's van het ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen is de piste van beprijzing overwogen. Zo blijkt dat er een significant ander maatregelenpakket nodig is om de doelstellingen van het Mobiliteitsplan te bereiken tegen 2030 en 2050, afhankelijk van de keuze omtrent beprijzing van wegverkeer. Als de Vlaamse Regering geen beprijzing invoert, zullen de mobiliteits- en milieu doelstellingen niet gehaald kunnen worden. Enkel bij een beprijzing met gemiddelde of hoge tarieven¹¹ zal de mobiliteitssturing voldoende zijn om de mobiliteitsdoelstellingen te bereiken. Deze maatregel an sich volstaat echter niet. Enkel in combinatie met een integraal mobiliteitsbeleid kunnen de doelstellingen gehaald worden; zonder de maatregel lukt het niet.

Alle leden erkennen de mogelijkheden die deze maatregel biedt op het vlak van mobiliteitsverbetering en CO₂-reductiepotentieel.

Kilometerheffing voor goederenvervoer over de weg

Sinds 1 april 2016 bestaat in Vlaanderen een kilometerheffing voor voertuigen voor goederenvervoer over de weg boven 3,5 ton MTM. Ter voorbereiding van de invoering hiervan, heeft de MORA een uitgebreid maatschappelijk debat gevoerd. De MORA heeft hierover zes adviezen geformuleerd en ook in het Mobiliteitsrapport 2014 en het Mobiliteitsverslag 2015 komt dit thema uitgebreid aan bod. Door dit maatschappelijk debat dat loopt sinds 2009 is het draagvlak gegroeid voor een systeem waar het volledige mobiliteitsmiddenveld kon achter staan.

In zijn advies over de kilometerheffing heeft de MORA steeds aangegeven dat het systeem zoals de Vlaamse Regering het voorstelt slechts een zeer beperkte mobiliteitsimpact zal hebben. Wel verwacht de MORA dat er een beperkt effect zal optreden door een efficiëntieverhoging en een vergroening van het voertuigenpark. Dat heeft te maken door de samenstellende elementen van de tarieven die sturen naar een vergroening. De impact op het bereiken van de klimaatdoelstellingen zal dus beperkt zijn.

In zijn adviezen over de kilometerheffing heeft de MORA ook opgenomen voor welke samenstellende elementen er draagvlak bestaat¹²:

- De infrastructuurkosten
- De Euronorm met als doelstelling om het wagenpark te vergroenen

¹⁰ De Vito-studie houdt geen rekening met rebound effecten en er ontbreken een aantal factoren die een belangrijke impact kunnen hebben op de prognoses. (p. 18 e.v.) VITO, 2012, Begeleiding bij het Vlaams Klimaatactieplan – sector transport, draft discussiedocument, 34 p.

¹¹ Het ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen hanteert volgende terminologie en tarieven. Zwakke beprijzing: tarief van 3 euro per 100 km voor personenvervoer, 11 euro per 100 km voor goederenvervoer Gemiddelde beprijzing: tarief van 7 euro per 100 km voor personenvervoer, 15 euro per 100 km voor goederenvervoer, Sterke beprijzing: tarief van 13 euro per 100 km voor personenvervoer, 25 euro per 100 km voor goederenvervoer

¹² Zie ook Europese Richtlijn 2011/76/EU tot wijziging van RL 1999/62/EG

- Volgens voertuigcategorie om het principe ‘de gebruiker betaalt’ toe te passen. Hoe zwaarder het voertuig, hoe hoger het tarief.
- Niet te variëren volgens wegennet
- Congestiekosten niet door te rekenen
- De externe kosten door te rekenen volgens de Europese Richtlijn 2011/76/EU tot wijziging van Richtlijn 1999/62/EG. Het gaat hier om de kosten voor door verkeer veroorzaakte luchtverontreiniging (deeltjes en ozonprecursoren zoals stikstofoxide en vluchtige organische stoffen) en/of door het verkeer veroorzaakte geluidshinder.
- Voor CO₂, dat niet kan doorgerekend worden in de kilometerheffing, pleit de MORA ervoor verder gebruik te maken van het bestaande instrument van de accijnzen.

Uit de invoering van de kilometerheffing kan de Vlaamse Regering lessen trekken rond de technische haalbaarheid van een veralgemeend systeem voor alle voertuigen.

Binnen de MORA bestaat momenteel geen draagvlak voor een sturende kilometerheffing voor goederenvervoer naar tijd en plaats. Dit aspect maakt deel uit van het maatschappelijk debat dat moet gevoerd worden over de mogelijke invoering van een kilometerheffing voor personenwagens.

MORA-visie over een kilometerheffing voor lichte voertuigen

De Vlaamse Regering heeft nog geen beslissing genomen over de invoering van een kilometerheffing voor lichte voertuigen. De MORA stelt vast dat binnen het maatschappelijk mobiliteitsmiddenveld de bereidheid groeit om het maatschappelijke debat over deze maatregel te voeren. De vaststelling dat deze maatregel een significante impact kan hebben op de verbetering van de mobiliteit en de beperking van de CO₂-emissies speelt hierbij een belangrijke rol.

De MORA wil benadrukken dat voorafgaand aan de mogelijke invoering van de kilometerheffing voor lichte voertuigen nog een grondig maatschappelijk debat hierover nodig is. Om dit debat te kunnen voeren is het noodzakelijk dat de Vlaamse Regering eerst aangeeft welke doelstellingen ze wenst te bereiken met een prijsinstrument. Uit deze doelstellingen volgen dan de verdere modaliteiten van het prijsinstrument, evenals de randvoorwaarden. Het zullen de doelstellingen zijn die de vragen in het maatschappelijk debat zullen bepalen. Voor meer details over hoe de MORA het maatschappelijk debat ziet, verwijst hij naar zijn Mobiliteitsrapport 2014¹³ en Mobiliteitsverslag 2015¹⁴.

De MORA geeft in die documenten aan welke informatie volgens hem nog nodig is om dit maatschappelijk debat te kunnen vormgeven. Het gaat onder meer over:

- de impact op de mobiliteitsontwikkeling;
- de impact op de ontwikkeling van het openbaarvervoerssysteem en de vereiste capaciteit van de verkeersnetwerken;
- de concurrentiepositie van duurzame en minder duurzame modi;
- de effecten op milieu en CO₂ en het al dan niet halen van de milieudoelstellingen;
- de economische impact van een alternatieve vorm van beprijzing;
- de sociale impact van een alternatieve vorm van beprijzing;

¹³ MORA, 2014, Mobiliteitsrapport 2014 – www.mobiliteitsrapport.be

¹⁴ MORA, 2015, Mobiliteitsverslag 2015 – www.mobiliteitsraad.be/node/9940

- de consequenties van de toewijzing van de opbrengsten (mobiliteit, algemene taxshift,...) op mobiliteit, milieu, economie, sociale impact, ...;
- de consequenties van het moment van de beleidsbeslissing en de eigenlijke invoering;
- de maatregelen die nodig zijn in andere beleidsdomeinen om de invoering van een prijsinstrument te kunnen faciliteren (arbeidsmarktbeleid, woonbeleid, ...);
- de samenhang met andere fiscale maatregelen
- ...

Gezien het belang van deze maatregel voor het toekomstige mobiliteits- en klimaatbeleid is het nodig dat de Vlaamse Regering zo snel mogelijk een beslissing neemt over het al dan niet invoeren van deze prijsmaatregel. De invulling van het volledige mobiliteitsbeleid hangt af van deze beslissing.

De MORA pleit ervoor dat gedurende deze legislatuur het nodige onderzoek en het aangekondigde proefproject worden uitgevoerd. Dat moet de volgende Vlaamse Regering in staat stellen om de beslissing te nemen over het al dan niet invoeren van een kilometerheffing voor lichte voertuigen.

Het voeren van een maatschappelijk debat over een beprijzingsinstrument, zoals de MORA het ziet, vraagt de nodige tijd. De Raad vraagt de Vlaamse Regering uitdrukkelijk om deze tijd te voorzien en herhaalt zijn engagement om dit maatschappelijk debat te voeren.

Naar een sturende kilometerheffing voor alle wegverkeer

De invoering van een kilometerheffing voor lichte voertuigen en voor vrachtwagens staat niet los van elkaar. Beiden moeten samengevoegd worden tot één prijssysteem dat kan zorgen voor een optimale sturing van de verkeersstromen en het beheersen van voertuigkilometers. De koppeling en afstemming van beide systemen moet aan bod komen tijdens het maatschappelijk debat over de invoering van een kilometerheffing voor lichte voertuigen.

Hierover heeft de Mobiliteitsraad nog geen maatschappelijk debat gevoerd. De MORA-leden willen al een aantal eerste bedenkingen weergeven over de introductie van een sturende kilometerheffing voor alle wegverkeer (bijkomend aan de elementen die al zijn aangehaald bij de kilometerheffing voor lichte voertuigen):

- Over zowel een sturende kilometerheffing voor personen- als voor goederenvervoer over de weg:
 - Het sturend maken van een kilometerheffing voor vrachtwagens kan enkel overwogen worden in een overkoepelend prijsbeleid dat ook een sturende kilometerheffing voor lichte voertuigen omvat.
 - Enkel door het uitbreiden van een kilometerheffing naar alle voertuigen zullen de gewenste mobiliteitseffecten optreden.
- Over het belang van een Europese visie over beprijzing
 - Een Europees beleid over de beprijzing van alle voertuigen is nodig om de economische impact van de maatregel te beperken.
- Over de kostprijs van het systeem
 - Een systeem van kilometerheffing voor alle voertuigen brengt hoge inningskosten met zich mee.
- Over de inpassing in een algemeen beleid op mobiliteit, fiscaliteit,... gericht op mobiliteitsverbetering en CO₂-reductie
 - Herinvestering van de opbrengsten in het mobiliteitssysteem, nodig voor draagvlak.
 - Belang van voorzien van alternatieven voor wegverkeer.

- Een sturende kilometerheffing voor vrachtwagens vraagt, om resultaat te hebben, ook aanpassing van andere regelgeving en afspraken. De MORA denkt dan bijvoorbeeld aan de versoepeling van laad- en losuren.
- Voorzien van voldoende flankerend beleid, zodat mensen effectief voor alternatieven kunnen kiezen.
- Wijzigende inkomsten voor de federale overheid en de gewesten. Een vergroening van het wagenpark zal leiden tot verminderde inkomsten door accijnzen voor de federale overheid. De gewesten zullen hun inkomsten zien stijgen door de invoering van een kilometerheffing.
- Over de kostprijs voor de gebruiker
 - Een kilometerheffing kan enkel ter vervanging van de bestaande verkeersfiscaliteit
 - Doordachte visie op het toestaan van uitzonderingen, steeds met het oog op de na te streven effecten.
 - Aandacht voor de gebruiker die geen keuzemogelijkheid heeft voor zijn mobiliteitsgedrag.
- Over de sociaaleconomische effecten
 - Sociale effecten van de maatregel zijn sterk afhankelijk van de besteding van de ontvangsten.
 - Voorafgaandelijk uitvoeren van een sociaal verdelingsonderzoek/armoedetoets
 - De sociaaleconomische effecten zullen afhangen van de toewijzing van de opbrengsten.
 - Er zal een debat moeten gevoerd worden over de verdeling tussen werkgevers en werknemers van de tussenkomst in het woon-werkverkeer.
- Over neveneffecten
 - De keuze van het wegennet waarop de kilometerheffing van toepassing zal zijn, zal een impact hebben op het sluipverkeer. Indien een kilometerheffing voor personenvervoer niet van toepassing is op het gehele wegennet zal dit leiden tot een toename van het sluipverkeer.
 - Om de impact van de kilometerheffing op het wegverkeer na te gaan, is een goede nulmeting van de bestaande verkeersstromen nodig.
- ...

2.3.2 Versterken van de alternatieven voor de wagen

Voor de MORA moet de Vlaamse regering de conceptualisering en concretisering van basisbereikbaarheid aanwenden om een verduurzaming van de huidige modale verdeling te bereiken door de alternatieven voor de wagen te versterken.

Volgens de MORA kan de Vlaamse overheid basisbereikbaarheid garanderen door:

- Een ruimtelijk beleid te voeren dat maximaal inzet op de bundeling van functies en het versterken van kernen. Nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen moeten worden ingeplant op locaties met een goede score voor de knooppuntwaarde en het voorzieningenniveau.
- Een bestemmingsgericht mobiliteitssysteem in te voeren dat duurzame verplaatsingen te voet, met de fiets, en het openbaar vervoer maximaal stimuleert en faciliteert. Binnen dit mobiliteitssysteem moet een hoogwaardig netwerk van openbaar vervoer, dit is het spoornet en het kernnet van het stads- en streekvervoer, de ruggengraat vormen van nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen. De knooppunten van dit openbaar vervoer dienen voor lange tijd te worden vastgelegd en worden bediend door vele vervoermiddelen waaronder bus en tram maar ook door andere publieke toegankelijke modi zoals andere vormen van collectief vervoer, gedeelde modi, taxidiensten, minder mobiele centrales enzoverder. Het is belangrijk dat de Vlaamse overheid deze modi volwaardig inschakelt in het openbaar

vervoersnetwerk en eveneens wettelijk omschrijft als een openbare dienstverplichting om de basisbereikbaarheid van knooppunten op lange termijn te garanderen.

De MORA is ervan overtuigd dat de uitwerking van basisbereikbaarheid, conform de definitie hierboven, technisch haalbaar is en op korte en middellange termijn een hefboom kan zijn om mee de klimaatdoelstellingen te behalen. De MORA lijst volgende maatregelen op die een globale maatschappelijke impact kunnen genereren:

Versterken vraaggericht netwerk van openbaar vervoer

Voor de MORA moet een hoogwaardig, vraaggericht netwerk van openbaar vervoer, dit is het spoornet en het kernnet van het stads- en streekvervoer, de ruggengraat vormen van nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen. Daartoe dienen deze netten voldoende in capaciteit, spreiding en gebruikscomfort te worden aangeboden. In het kader van de 60-40 doelstelling van het Pact 2020, dient in het aanbod een specifiek accent te worden gelegd op het woon-werkverkeer.

De MORA vraagt de bevoegde regeringen om prioritair in te zetten op:

- de snellere realisatie en operationalisering van het GEN en Brabantnet rond Brussel
- de realisatie van voorstadsnetwerken per spoor voor Antwerpen en Gent. De uitbouw van beide netwerken impliceert niet noodzakelijk grote investeringen in nieuwe spoorinfrastructuur maar kan mogelijks ook bereikt worden aan een geringere kostprijs door een betere benutting van reeds bestaande spoorinfrastructuur, investeringen in rollend materieel en een aangepaste dienstregeling in samenwerking met De Lijn.

De MORA is van oordeel dat de snellere realisatie en operationalisering van het GEN en Brabantnet rond Brussel en de realisatie van voorstadsnetwerken per spoor voor Antwerpen en Gent een technisch haalbare maatregel is met een hoge positieve mobiliteits- en klimaatimpact.

Efficiënt verknopen knooppunten openbaar vervoer

Voor de MORA is de efficiënte verknoping van openbaar vervoersnetwerken waarop andere publiek toegankelijke modi naadloos op aansluiten, een technisch haalbare maatregel die op korte en middellange termijn kan worden gerealiseerd en een positieve significante mobiliteits- en klimaatimpact kan genereren. Om dit te kunnen bereiken, is gezien de bevoegdheidsverdeling, een goede afstemming met het federale beleidsniveau noodzakelijk. Het is daarbij belangrijk dat deze verknoping op een maatschappelijk efficiënte manier gebeurt en dat er specifieke aandacht wordt besteed aan het wegwerken van fysieke, juridische, mentale, financiële en sociale barrières voor de reiziger.

Op lange termijn verwacht de MORA de meest significante mobiliteits- en klimaatimpact van nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen die worden ingeplant op locaties met een goede score voor de knooppuntwaarde en het voorzieningenniveau.

Doorstromingsmaatregelen openbaar vervoer

Om meer reizigers te overtuigen om het openbaar vervoer te nemen, zal de Vlaamse overheid in samenspraak met gemeenten moeten inzetten op de realisatie van doorstromingsmaatregelen om de commerciële snelheid van het collectieve en openbaar vervoer te verhogen. Voor de MORA moeten doorstromingsmaatregelen per vervoersas gericht worden op de gewenste modus, met minimale hinder voor andere modi.

De MORA is ervan overtuigd dat deze maatregel technisch haalbaar is en op korte termijn en aan een relatieve lage kostprijs kan uitgevoerd worden om een hoge mobiliteitsimpact te genereren. De MORA schat in dat de impact op de reductie van CO₂ in eerste orde eerder matig is. In tweede orde dient deze impact hoger te worden ingeschat, via de modal shift naar het geregeld vervoer volgend op het meer aantrekkelijke en versterkte aanbod.

Aandeel fiets verhogen

Uit het OVG 4.5 blijkt dat de fiets als hoofdvervoermiddel in het woon-werkverkeer een aandeel heeft van 14,7%, in het woon-schoolverkeer is dit 25,2%. In vergelijking met het vorige verplaatsingsonderzoek vijf jaar geleden, kent het gebruik van de fiets een stijgende trend voor woon-werkverkeer maar is de fiets minder populair in het woon-schoolverkeer.

De Vlaamse Regering stelde op 28 april 2016 het Vlaams Fietsbeleidsplan voor. De MORA verwelkomt het Vlaams Fietsbeleidsplan en vraagt de Vlaamse Regering om meer mensen op de fiets te krijgen door:

- in het kader van de conceptualisering en concretisering van basisbereikbaarheid, de fiets een prominente plaats te geven in de ontsluiting van knooppunten van het openbaar vervoer.
- een doordachte netwerkstructuur uit te bouwen door het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk te vervolledigen en fietssnelwegen in en naar stedelijke gebieden en naar tewerkstellingszones uit te bouwen.
- te werken aan meer fietsstallingen, de aanleg en een beter onderhoud van fietspaden en het verder stimuleren van fietsvriendelijke initiatieven. De daling van het gebruik van de fiets voor het woon-schoolverkeer wijst op de noodzaak van een veiligere fietsinfrastructuur, ook in fietsstallingen. Veilige en overdekte fietsstallingen kunnen er mee voor zorgen dat de fiets een grotere rol kan spelen in het voor- en natraject van een multimodaal pendeltraject. De fiets moet ook gemakkelijker kunnen meegenomen worden op het openbaar vervoer.
- lokale besturen te ondersteunen in de realisatie van nieuwe lokale fietsnetwerken, zoals bijvoorbeeld de uitrol van fietsstraten.

2.3.3 Woon-werkverkeer

Gezien de samenstelling van de Mobiliteitsraad behoeft het weinig uitleg dat de oplossingsrichtingen voor de verduurzaming van het woon-werkverkeer een belangrijke plaats hebben in het maatschappelijk debat dat plaatsvindt in de Raad.

De verduurzaming van het woon-werkverkeer heeft nood aan een maatregelenpakket dat een veelheid aan maatregelen bevat. Volgens de MORA gaat het niet enkel om maatregelen die inzetten op een modal shift op korte termijn, maar vraagt deze verduurzaming tevens om een structurele langetermijnaanpak die inzet op een blijvende mental shift bij werkgevers en werknemers.

Onderstaande, niet-exhaustieve lijst met maatregelen geeft aan over welke punten binnen de Mobiliteitsraad debat bestaat.

Pendelfonds

De MORA onderschrijft de doelstelling van het Pendelfonds om bij bedrijven een modale verschuiving van het autosolisme naar het gebruik van meer duurzame modi te bewerkstelligen. Daarom wenst de MORA dat de maatschappelijke impact van het Pendelfonds wordt gemaximaliseerd. Pendelfondsprojecten dienen immers, conform de doelstelling zoals opgenomen in het Pendelplan, als laboratorium te dienen voor innoverende concepten van alternatief en duurzaam vervoer.

De maatschappelijk impact van het Pendelfonds kan volgens de MORA ook gemaximaliseerd worden indien het wordt gekoppeld aan de werking van andere organisaties en beleidsinstrumenten die inzetten op de bereikbaarheid van bedrijven en de verduurzaming van het woon-werkverkeer. In een nota van de Begeleidingscommissie Pendelfonds met optimaliseringsvoorstellen van 25 maart 2016 werd reeds aangehaald dat het fonds moet dienen als laboratorium voor innoverende concepten van alternatief en duurzaam vervoer. Projecten met experimentele maatregelen, zoals mobiliteitsbudgetten en bedrijfsoverschrijdende vervoersplannen, moeten voorrang krijgen omdat zij een draagvlak kunnen creëren voor een toekomstig mobiliteitsbeleid en een hefboomeffect kunnen genereren voor een verduurzaming van het woon-werkverkeer bij andere bedrijven. Ook de mogelijkheden van thematische oproepen moeten verder uitgewerkt worden.

Mobiliteitsbudget

De MORA ziet het mobiliteitsbudget als een element om, in het kader van de 40/60 doelstelling van het PACT 2020, te evolueren naar een meer multimodale en duurzame woon-werkmobiliteit en werknemers meer keuzemogelijkheden te bieden. Zo kan het mobiliteitsbudget een instrument zijn om mensen te overtuigen om het unimodale gebruik van een privévoertuig aan te vullen met of te vervangen door meer duurzame alternatieven.

De verschillende belangen die binnen de Mobiliteitsraad spelen, zorgen ervoor dat de discussie rond het mobiliteitsbudget niet eenvoudig is. Zowel werkgevers als werknemers moeten gebaat zijn bij de invoering van een mobiliteitsbudget, zowel op vlak van hun dagelijkse mobiliteitsbehoeften als op financieel vlak. Om dit evenwicht te bewaren moeten de sociale partners actief betrokken worden bij de uitwerking van een mobiliteitsbudget.

Bedrijfs- en salariswagens

De MORA stelt vast dat het niet eenvoudig is om bedrijven minder te doen kiezen voor bedrijfswagens.

Binnen de Mobiliteitsraad zijn bedrijfs- en salariswagens onderwerp van debat. Het debat wordt bemoeilijkt door een aantal discussiepunten. Zo is niet iedere bedrijfswagen een salariswagen en moet dus bedachtzaam omgesprongen worden met deze termen.

Volgens de MORA kan de discussie rond salariswagens niet los gezien worden van de loonkostdiscussie, het sociaal overleg en andere maatregelen die een verduurzaming van het verplaatsingsgedrag moeten verwezenlijken. Zo moeten, zowel op mobiliteits- als bedrijfsvlak, voldoende aantrekkelijke alternatieven voorhanden zijn om zowel werknemers als werkgevers te doen kiezen voor een bewuster gebruik van salariswagens.

Op vlak van mobiliteit kan bijvoorbeeld een invoering van een mobiliteitsbudget zorgen voor een toegenomen keuzevrijheid voor de werknemer en werkgever. Dit alternatief kan enkel tot stand komen mits het nemen van stappen op de juiste niveaus. Naast het wegwerken van de onduidelijkheid die ontstaat door een verschillende behandeling van de vergoedingen voor het woon-werkverkeer door de fiscus enerzijds en de Rijksdienst voor Sociale Zekerheid anderzijds, moet de Vlaamse Regering voorwaarde-scheppend werken aan het mobiliteitsbudget. Dit laatste kan door onder andere in te zetten op een eengemaakte tarief- en betaalstructuur van duurzame vervoersalternatieven en ander flankerend beleid.

Over bedrijfs- en salariswagens is binnen de Mobiliteitsraad nog verder debat nodig.

Plaats- en tijdsafhankelijk werken

De doelstelling van het PACT 2020 ten aanzien van de woon-werkproblematiek stelt thuiswerken voorop als één van de mogelijke maatregelen om het aantal afgelegde autokilometers per persoon in het woon-werkverkeer te verlagen.

De baten van telewerken op vlak van emissiereducties zijn niet eenduidig. Een mogelijk rebound effect betreft een stijging van de uitstoot door o.m. verwarming van residentiële gebouwen of het gebruik van de auto voor verplaatsingen tijdens de thuiswerkdag door personen die op andere dagen op een duurzame wijze naar hun werk gaan. Echter blijkt uit studies dat de impact van een telewerker die kort de wagen neemt op de mobiliteit beperkt blijft en een potentieel negatieve impact op de totale externe kosten verwaarloosbaar is.

De positieve impact voor het klimaat moet dus vooral bekeken worden in het verminderen van de mobiliteitsimpact door telewerken. MORA stelde in zijn advies Telewerken en Mobiliteit dat telewerken nog belangrijke mobiliteitsbaten kan opleveren op individueel en collectief niveau maar dat vele maatregelen buiten het beleidsdomein MOW moeten genomen worden. Er is nood aan een multidisciplinair beleid en een aanpak die doelgroepgericht en gedifferentieerd is volgens de sector en grootte van ondernemingen en organisaties. Tot slot valt te noteren dat in de maakindustrie, de hele logistieke sector en tal van andere sectoren, waaronder zo goed als alle arbeiderstaken, thuiswerk wellicht nooit een optie zal zijn.

Naast telewerken kunnen volgens de MORA ook glijdende begin- en einduren een rol kunnen spelen in het vermijden van de spits. Aangezien deze maatregel, net als telewerken, ingrijpt in de arbeidsorganisatie, kan de Vlaamse overheid hier sensibiliserend optreden.

Mobiliteitsmanagement

Op het federale niveau bestaat de driejaarlijkse verplichte diagnostiek voor ondernemingen met meer dan 100 werknemers. Dit zou een opportuniteit kunnen zijn voor bedrijven om een accuraat mobiliteitsmanagement voor zowel werknemers als leveranciers te ontwikkelen, mits voldoende feedback voor de werkgever en het sociaal overleg op bedrijfsniveau.

Momenteel bestaat er binnen de MORA echter nog geen consensus om bedrijfsvervoerplannen voor grote bedrijven in congestiegevoelige gebieden te veralgemenen. De MORA adviseert bedrijven om beroep te doen op de provinciale mobiliteitspunten. Zij kunnen zowel werkgevers als werknemers methodologisch ondersteunen bij de opmaak van deze plannen gezien de administratieve last die dit genereert voor vele bedrijven. Indien adequaat ondersteund door de Vlaamse overheid kunnen bedrijven, samen met de werknemers, een verbeterde vervoerssituatie organiseren en verschillende vervoersalternatieven worden gepromoot.

Voor kleinere bedrijven kunnen quickscans helpen om te werken aan de verduurzaming van het woon-werkverkeer. De overheid kan deze maatregelen meer promoten, onder meer door bedrijven te wijzen op de baten die ze kunnen ondervinden in ruil voor de relatief lage kosten die eraan verbonden zijn.

Parallel hieraan zou de Vlaamse overheid kunnen nadenken over de ontwikkeling van een instrument dat als graadmeter kan dienen voor de bereikbaarheid van een woning, onderneming of industrieterrein.

Derdebetalersystemen

Volgens de Mobiliteitsraad kan de Vlaamse overheid het gebruik van het georganiseerd openbaar vervoer en andere duurzame modi voor het woon-werkverkeer promoten door, naar analogie met de NMBS, een onderzoek te voeren naar de invoering van een omvattend derdebetalersysteem. Dit systeem zou betrekking kunnen hebben op De Lijn, alsook op andere duurzame modi.

2.3.4 Verduurzaming van de logistieke sector

Logistiek is op maatschappelijk en economisch vlak voor Vlaanderen een belangrijke sector, met een toegevoegde waarde van bijna 6% van de toegevoegde waarde van de Vlaamse economie en een tewerkstelling van bijna 5% van de Vlaamse actieve bevolking. Uit het maatschappelijk debat blijkt dat de logistieke sector een Vlaamse speerpuntsector moet worden.

Het verzoenen van de logistieke ambities (Vlaanderen als logistieke hotspot) met de verwachtingen en doelstellingen op het vlak van klimaat en milieu is hierbij de grootste uitdaging. Het mobiliteitsmiddenveld geeft diverse pistes aan voor het verduurzamen van de logistieke sector.

Naast infrastructurele maatregelen zoals de realisatie van missing links en dynamisch verkeers- en vervoersmanagement (die essentieel worden geacht maar weliswaar de scope van de logistieke sector overschrijden en daarom afzonderlijk in de tekst zijn opgenomen), selecteerde de MORA op basis van het maatschappelijk debat vier maatregelenpistes die kunnen bijdragen tot het verduurzamen van de logistieke sector.

Ondersteunen en stimuleren van innovatie in de logistieke sector

De MORA ziet in het onderzoeken en ondersteunen van innovatieve ontwikkelingen in de logistieke sector een belangrijke schakel voor het beleid met het oog op het verduurzamen van de logistieke sector. Onder meer via het Vlaams Instituut voor de Logistiek werden reeds een aantal proefprojecten geïnitieerd, zoals de projecten rond circulaire economie en groene logistiek. Het stimuleren van onderzoek en maatregelen die gericht zijn op het beter benutten van de infrastructuur bieden eveneens een opportuniteit. ITS speelt hierbij een cruciale rol. Voorbeelden zijn “connected trucks” en “coöperatief rijden”.

De MORA ziet de realisatie van deze maatregelen mogelijk op middellange tot lange termijn.

Ondersteunen en stimuleren van duurzamere stedelijke distributie

Een andere aanpak van de stedelijke distributie kan bijdragen tot een verduurzaming van de logistieke ketting. Vanuit de overheid kan werk worden gemaakt van een beleidskader dat een harmonisatie van de venstertijden (laad- en lostijden) in de stedelijke kernen beoogt.

Ondersteuning van initiatieven voor een betere bundeling in de beleving van de binnensteden of voor het gebruik van alternatieve modi voor de last mile logistics is nodig. Dit kan bijvoorbeeld via het ondersteunen van gerichte proefprojecten.

Uiteraard mag het verduurzamen van de stedelijke distributie niet leiden tot kostenstijgingen bij de stadswinkels ten opzichte van de handelszaken buiten de stadskernen.

De MORA ziet een realisatie van deze maatregelen op middellange en lange termijn mogelijk.

Bundeling van goederenstromen

Een betere bundeling van goederenstromen zorgt voor een betere benutting van de infrastructuurnetwerken en de vervoersmodi alsook voor een betere doorstroming. Dit heeft een positieve impact op het milieu. Hoewel de vervoerssector zelf al geruime tijd streeft naar een zo optimaal mogelijke bundeling van vervoersstromen en belading van voer- en/of vaartuigen, dienen zich nog een aantal uitdagingen en opportuniteiten voor een meer duurzame aanpak aan. Bijvoorbeeld op het vlak van de expansieve e-commerce sector, waarbij onder meer een slimmere bundeling van leveringen een positief effect kan hebben op de emissies. Het verder ondersteunen van projecten die mikken op een duurzamere afwikkeling van e-commerce is dan ook noodzakelijk.

De MORA ziet een realisatie van deze maatregelen op korte en middellange termijn mogelijk.

ECO-driving

Milieuvriendelijk rijden of ECO-driving kan een bijdrage leveren in het verminderen van de emissies. ECO-driving is reeds voorzien in de opleidingspakketten (nascholing) van de chauffeurs en kan derhalve op korte termijn resultaten opleveren.

3 Transitiedenken en lock-ins

Vraag 3: Zonder een doorgedreven transitiedenken zouden de doelstellingen 2030 nog wel gerealiseerd worden maar zouden de doelstellingen 2050 onhaalbaar worden. Hoe zou de noodzakelijke transitie binnen uw sector er uit kunnen zien? Welke zijn eventueel de lock-ins? Welke zijn de economische en maatschappelijke opportuniteiten en hoe kan het beleid bijdragen om die te maximaliseren?

De Mobiliteitsraad heeft bij de vorige vraag het belang aangegeven van het uitwerken van het Mobiliteitsplan Vlaanderen als het langetermijnbeleidsplan om de transitie naar duurzame mobiliteit te realiseren. Dit beleidskader is voor de MORA het beste instrument om lock-ins te vermijden.

Het verdere transitieproces heeft baat bij het opnemen van sectorale doelstellingen inzake emissiereducties in het Mobiliteitsplan Vlaanderen. Een routeplan voor deze emissiereductie verhoogt de transparantie. Deze stapsgewijze aanpak vergemakkelijkt ook het betrekken van

het sociaaleconomisch en mobiliteitsmiddenveld bij de opmaak van het Mobiliteitsplan, zodat vanuit de markt en het werkveld nieuwe ontwikkelingen aangegeven en geduid kunnen worden. Het Mobiliteitsplan Vlaanderen zal lock-ins nooit helemaal kunnen vermijden, maar kan ze wel tot een minimum beperken.

Meer specifieke lock-ins komen aan bod bij de antwoorden op de vragen en doorheen het advies.

4 Sociaal-rechtvaardig

Vraag 4: Op welke manier kan er voor gezorgd worden dat die transitie binnen uw sector sociaal-rechtvaardig is, zowel in het veranderingsproces als in de doelstellingen?

De MORA neemt in zijn advies geen specifiek hoofdstuk op over de sociaal-rechtvaardigheid van het transitieproces. De Raad neemt dit aspect mee bij de bespreking van iedere maatregel. Voor een strategische adviesraad met een vertegenwoordiging van de sociale partners, is dit één van de aandachtspunten bij het overwegen van elke maatregel, net zoals de effecten op economie, mobiliteit, klimaat,...

5 Lokaal klimaatbeleid

Vraag 5: Hoe kan een lokaal klimaatbeleid bijdragen aan klimaatdoelstellingen te halen op korte (tegen 2020), op middellange (tegen 2030) en op langere termijn (tegen 2050)?

De MORA ziet op lokaal niveau drie pistes die kunnen bijdragen aan de klimaatdoelstellingen:

1. Duurzamere stedelijke distributie
2. Low Emission Zones (LEZ)
3. Sturend parkeerbeleid

De Mobiliteitsraad stelt vast dat de VVSG ook om advies gevraagd is door de Klimaatcommissie. Hij verwijst de Klimaatcommissie daarom voor verdere input door naar het VVSG-advies.

5.1 Duurzamere stedelijke distributie

De binnenstad is een kruispunt van activiteiten die afhankelijk zijn van de aan- en afvoer van goederen. De beleving van de steden gebeurt hoofdzakelijk via het wegvervoer. In de meeste binnensteden geldt een zogenaamd winkelvenster waarop vrachtwagens toegelaten worden tot de binnenstad om te beleveren dan wel af te halen. Deze vensters zijn onvoldoende op elkaar afgestemd. Dit leidt tot inefficiëntie met lage beladingsgraad en inzet van een groot aantal kleine voertuigen. De impact op het milieu, de leefbaarheid en de verkeersveiligheid

Samenwerking en bundeling in de beleving van de binnensteden, een harmonisering van de venstertijden en maatregelen die de huidige versnippering van het beleid tegengaan, leiden tot minder vrachtwagenbewegingen en daardoor tot minder congestie en milieu-impact. Daarnaast zal er een positief effect zijn op de congestie op de hoofdwegen in de spitsperiodes.

Stedelijke distributie met of in combinatie met alternatieve modi (bijv. fiets, elektrische voertuigen, binnenvaart, openbaar vervoer, ...) zijn eveneens pistes met een positieve impact op het milieu.

In Nederland startte men met de zogenaamde “living labs” voor stadslogistiek. Een Living Lab is een open-innovatie-ecosysteem waarin samen met de eindgebruikers een product of dienst wordt ontwikkeld, getest en in gebruik genomen. Het publiek-private samenwerkingsverband tussen eindgebruikers, (lokale) bedrijven en publieke instellingen vindt plaats in een werkelijk bestaande context, bijvoorbeeld een wijk, stad of regio.

De MORA pleit er daarom voor om initiatieven en proefprojecten die de zogenaamde ‘last mile logistics’ efficiënter en duurzamer organiseren, extra te stimuleren en te ondersteunen. De inzet van startsubsidies is één van de mogelijke opties, evenals het ondersteunen van gerichte innovatieve proefprojecten, naar analogie met de living labs in Nederland.

Het is volgens de MORA ook aangewezen om stadslogistiek als actiedomein volwaardig op te nemen in de speerpuntcluster logistiek.

5.2 De invoering van een lage-emissiezone (LEZ)

Einde 2015 werd een Vlaamse kader voor lage-emissiezones (LEZ) vastgelegd. Hierdoor werd het voor gemeenten mogelijk een LEZ in te voeren en te handhaven.

Een lage-emissiezone is een afgebakende zone op lokaal gebied waarin voertuigen die niet voldoen aan een specifieke emissienorm niet zijn toegelaten. Het invoeren van de zone gebeurt om de roetuitstoot door verkeer in deze zones te verminderen en zou ook positieve impact hebben op de NOx-emissies. De maatregel heeft vooral een zeer lokaal effect. De impact van de maatregel gaat echter verder dan het verbeteren van de lokale luchtkwaliteit. De MORA schat in dat de toegangsbeperkingen in de LEZ bewoners en bezoekers kan aanzetten om minder vervuilende voertuigen te kopen of een duurzamere manier van vervoer te kiezen, waardoor de maatregel indirect overal een gunstige invloed op de luchtkwaliteit én klimaat kan hebben.

Aanvullend op de algemene toegangscriteria zal de gemeente via een LEZ-reglement eigen toegangsvoorwaarden of een toegangsverbod kunnen opleggen. Ze zal, naast de politie, de LEZ ook zelf kunnen handhaven.

De MORA vraagt wel om bij de invoering van een maximale uniformiteit van de maatregel over de gemeenten heen na te streven. De gemeenten moeten de economische en mobiliteitsimpact correct inschatten. De MORA ziet ook sociaaleconomische consequenties bij de invoering van LEZ's. De MORA stelt daarom voor om voor de invoering een lokale impactstudie uit te voeren en de resultaten daarvan te gebruiken bij het bepalen van het flankerend beleid.

De gemeenten hebben met dit kader dus een belangrijke hefboom voor een meer klimaatvriendelijke mobiliteit in handen, met tevens een impact op de samenstelling van het Vlaamse voertuigenpark.

De MORA vindt het belangrijk dat de LEZ een onderdeel vormt van een duurzaam lokaal mobiliteitsbeleid. Daarvoor is een duidelijke communicatie cruciaal, moet de LEZ gelden voor alle voertuigen en is een goede handhaving onontbeerlijk.

Op dit ogenblik is nog nergens een LEZ ingevoerd.

5.3 Sturend parkeerbeleid

Een sturend, integraal parkeerbeleid kan een belangrijke hefboom zijn in het gemeentelijk mobiliteitsbeleid om te zorgen voor een evenwicht van verschillende modi en de bereikbaarheid van stedelijke en landelijke kernen te garanderen.

De MORA adviseert de Vlaamse overheid:

- lokale besturen te ondersteunen door een kader uit te werken voor een sturend gemeentelijk parkeerbeleid en best practices in de kijker te zetten.
- in het kader van de conceptualisering en concretisering van basisbereikbaarheid, een sterk flankerend beleid met Park en Rides en Park en Bikes af te stemmen op de knooppunten van het geregeld openbaar vervoer.

Specifieke vragen aan de MORA

1 Comodaliteit

Vraag 1: De uitstoot in de transportsector is tussen 1990 en 2013 met 18% toegenomen. Alle prognoses geven aan dat deze naar de toekomst toe verder zal stijgen. Op welke manier kan deze trend gekeerd worden en kunnen we een modal shift van wegverkeer naar andere transportmodi bewerkstelligen?

De emissies van de transportsector kennen een stijgende trend. Om deze trend te keren in mobiliteit is een volledige trendbreuk nodig. De MORA heeft als antwoord op vraag 2 (algemene vragen) aangegeven dat er een allesomvattend mobiliteitsbeleid nodig is om de trendbreuk te realiseren. Dit mobiliteitsbeleid leidt gebruikers naar de maatschappelijk meest optimale modus voor elke verplaatsing. De uitwerking hiervan gebeurt op licht andere wijze voor personen- en goederenvervoer.

Personenvervoer

Bij het personenvervoer moeten gebruikers bij iedere verplaatsing de keuze maken voor de maatschappelijk meest optimale vervoersmodus. Om dit te realiseren is een mobiliteitsbeleid nodig dat vertrekt vanuit de gebruiker (vraaggestuurd) en dat inzet op een geïntegreerd mobiliteitssysteem waarin plaats is voor alle modi. Naast een efficiëntieverhoging voor alle modi vraagt dit ook een systeem waarin overstapmogelijkheden tussen de modi zo optimaal mogelijk verlopen. Goede overstapmogelijkheden sturen gebruikers naar de maatschappelijk meest optimale modus. De duurzame modi zullen zich moeten voorbereiden op het creëren van extra capaciteit, zowel van het netwerk als van de voertuigen. Vooral tijdens de spitsperiode zal de uitdaging om voldoende capaciteit te kunnen aanbieden groot zijn.

Vanuit maatschappelijk oogpunt is een modal shift van individueel autovervoer naar meer duurzame modi wenselijk. Het creëren van een modal shift is echter geen doel op zich. Indien het mobiliteitssysteem ontwikkeld is om mensen te leiden naar de maatschappelijk meest optimale modus, is het een verschijnsel dat hoogstwaarschijnlijk zal optreden.

Ondanks het feit dat de economische logica niet de sterkste driver is van de moduskeuze, maakt het doorrekenen van de juiste prijs voor alle modi ook deel uit van dit mobiliteitssysteem. Het is een sterke driver om bij het personenvervoer een mental shift te creëren. Zoals eerder vermeld, zijn ook andere maatregelen nodig om te komen tot deze mental shift.

Goederenvervoer

Om een systeem te bereiken waarbij iedere goederenstroom door de maatschappelijk meest optimale modus vervoerd wordt, is vooral belangrijk dat de mobiliteits- en energie-efficiëntie van iedere modus verhoogt. Dit kan door een juiste prijs voor elke verplaatsing aan te rekenen. Doordat het goederenvervoer de economische logica volgt, is prijs een belangrijke stimulans om het verkeer efficiënter te laten verlopen. Hierbij gaat het, voor alle modi, zowel over het doorrekenen van de infrastructuurkosten, de externe kosten als de werkelijke kostprijs. Bij het doorrekenen van de juiste prijs, kan een modal shift optreden, dit is echter niet het doel van de doorrekening.

Het geven van subsidies voor goederenvervoer past niet in dit verhaal. De MORA kan instemmen met het gebruik van beperkte en tijdelijke subsidies om in een opstartfase de haalbaarheid van het vervoer van goederenstromen via de maatschappelijk juiste modus na te gaan, maar niet om stromen tegen de markt in leefbaar te houden. Eventuele subsidies moeten bekeken worden in een integraal kader én moeten beperkt worden in tijd. Het vermijden van ongewenste effecten is één van de randvoorwaarden van de MORA voor het invoeren van subsidies.

2 Openbaar vervoer

Vraag 2: Welke maatregelen kunnen er toe bijdragen dat het aandeel van het openbaar vervoer in het individueel personenvervoer gaat toenemen? Welke maatregelen zouden een absoluut tegengesteld effect hebben?

2.1 Maatregelen om aandeel openbaar vervoer te doen toenemen

Uit de vijf edities van het vierde Onderzoek Verplaatsingsgedrag Vlaanderen (OVG 4) blijkt dat het aandeel¹⁵ van het bus- en tramgebruik in het aantal verplaatsingen in Vlaanderen de voorbije jaren vrij constant bleef rond de 3,5%. Het gemiddeld aandeel¹⁶ van het bus- en tramgebruik in het aantal afgelegde kilometers bedroeg 2,7%. Het aandeel van het treingebruik in het aantal verplaatsingen in Vlaanderen bleef de voorbije jaren vrij constant bleef rond de 1,8%. Het gemiddeld aandeel van het treingebruik in het aantal afgelegde kilometers bedroeg 6,6%. De verhoopte modal shift naar het openbaar vervoer, conform de 40/60 doelstelling van het Pact 2020, blijft uit. Het aandeel van de auto blijft constant rond de 70%.

De Vlaamse regering dient de conceptualisering en concretisering van basisbereikbaarheid aan te wenden om het aandeel van het openbaar vervoer in het individueel personenvervoer te doen toenemen. Daartoe moet de gebruiker centraal gesteld worden en moet vertrokken worden van de bereikbaarheidsnoden van alle Vlamingen. De MORA stelde in zijn advies basisbereikbaarheid van april 2015 dat de uitwerking van basisbereikbaarheid een hefboom moet zijn om mee de milieu- en luchtkwaliteitsdoelstellingen te behalen.

¹⁵ Gemiddeld aantal verplaatsingen per persoon per dag volgens hoofdvervoerswijze.

¹⁶ Gemiddeld aantal afgelegde kilometer per persoon per dag volgens hoofdvervoerswijze.

Volgens de MORA kan de Vlaamse overheid basisbereikbaarheid garanderen door:

- Een ruimtelijk beleid te voeren dat maximaal inzet op de bundeling van functies en het versterken van kernen. Bij nieuwe ontwikkelingen moeten ruimtelijke principes als nabijheid en verdichting als uitgangspunt worden genomen. Nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen moeten worden ingeplant op locaties met een goede score voor de knooppuntwaarde¹⁷ en het voorzieningenniveau.
- Een bestemmingsgericht mobiliteitssysteem in te voeren dat duurzame verplaatsingen te voet, met de fiets en het openbaar vervoer maximaal stimuleert en faciliteert. Binnen dit mobiliteitssysteem moet een hoogwaardig openbaar vervoersnetwerk, dit is het spoornet en het kernnet van het stads- en streekvervoer, de ruggengraat vormen van nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen. Dit vraagt een ruimtelijk structurerend en bestemmingsgericht netwerk van trein, metro, tram en bus dat inzet op verknoopte en hoogwaardige corridors die frequent worden bediend. Deze knooppunten dienen voor lange tijd te worden vastgelegd en kunnen dan worden gekoppeld aan fiets- en voetgangersnetwerken en worden bediend door vele vervoersmiddelen waaronder bus en tram maar ook door andere publiek toegankelijke modi zoals gedeelde modi, taxidiensten, andere vormen van collectief vervoer, bijzonder geregeld vervoer, minder mobiele centrales enzoverder. Het is belangrijk dat de Vlaamse overheid deze andere publiek toegankelijke modi volwaardig inschakelt in het openbaar vervoersnetwerk en eveneens wettelijk omschrijft als een openbare dienstverplichting om de basisbereikbaarheid van knooppunten op lange termijn te garanderen.

De MORA beklemtoont dat er nood is aan een Vlaamse integrale visie op de uitwerking van basisbereikbaarheid. Dit kan uiteraard in het Mobiliteitsplan Vlaanderen. Basisbereikbaarheid zal niet enkel kunnen gegarandeerd worden door een operationeel openbaar vervoermodel of het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken maar zal om een afstemming vragen tussen verschillende beleidsdomeinen en beleidsniveaus.

De MORA reikt, onder meer op basis van de actiedomeinen in het Ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen, volgende bouwstenen en maatregelen aan om meer Vlamingen te overtuigen om het openbaar vervoer te nemen:

2.1.1 Selectief versterken, efficiënt verknopen en optimaal benutten van modale netwerken

De MORA vraagt om, in het kader van de concretisering van basisbereikbaarheid, de netwerken van duurzame modi selectief te versterken, efficiënt te verknopen en optimaal te benutten. De MORA vraagt om daarbij prioritair in te zetten op de uitrol van voorstadsnetwerken van het

¹⁷ Het begrip 'knooppuntwaarde' op basis van de ligging in het systeem van collectief vervoer wordt hierbij als volgt gedefinieerd: 'De mate waarin een kern is geïntegreerd in het systeem van collectief vervoer voor personen. Ze bepaalt, samen met het voorzieningenniveau, de ontwikkelingsmogelijkheden van een kern of plek zoals de streefwaarden voor ruimtelijk rendement, het type en de mix van activiteiten of de afstand tot ontwikkelingen tot vervoersknooppunt. De knooppuntwaarde wordt onder meer bepaald door de transportmodus (trein, metro, tram, bus), de frequentie van het vervoeraanbod, de vervoerscapaciteit, aansluitings- en (multimodale) overstapmogelijkheden en aansluiting op fiets- en wandelnetwerken. Hoe gemakkelijker en directer iemand zich vanuit de kern naar andere kernen van verplaatsen, hoe hoger de knooppuntwaarde.' Bron: 'Ontwikkelingskansen op basis van knooppuntwaarde en nabijheid voorzieningen – syntheserapport uitgevoerd door VITO in opdracht van departement Ruimte Vlaanderen.

openbaar vervoer rond Brussel, Antwerpen en Gent en de ontwikkeling van multimodale stationsomgevingen en park and ride's.

Versterken vraaggericht netwerk van openbaar vervoer

Voor de MORA moet een hoogwaardig, vraaggericht netwerk van openbaar vervoer, dit is het spoornet en het kernnet van het stads- en streekvervoer, de ruggengraat vormen van nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen. Daartoe dienen deze netten voldoende in capaciteit, spreiding en gebruikscomfort te worden aangeboden. In het kader van de 60-40 doelstelling van het Pact 2020, dient in het aanbod een specifiek accent te worden gelegd op het woon-werkverkeer.

De MORA vraagt de bevoegde regeringen om prioritair in te zetten op:

- de snellere realisatie en operationalisering van het GEN en Brabantnet rond Brussel
- de realisatie van voorstadsnetwerken per spoor voor Antwerpen en Gent. De uitbouw van beide netwerken impliceert niet noodzakelijk grote investeringen in nieuwe spoorinfrastructuur maar kan mogelijks ook bereikt worden aan een geringere kostprijs door een betere benutting van reeds bestaande spoorinfrastructuur, investeringen in rollend materieel en een aangepaste dienstregeling in samenwerking met De Lijn.

Efficiënt verknopen van modale netwerken

De beleidsnota MOW 2014-2019 noemt de trein de ruggengraat van het openbaar vervoer. De MORA ondersteunt deze visie en vraagt om een optimale afstemming te garanderen van het spoor met andere duurzame modi.

Om dit te kunnen bereiken is, gezien de bevoegdheidsverdeling, een goede afstemming met het federale beleidsniveau noodzakelijk. De Raad vraagt de Vlaamse Regering om alle middelen te gebruiken om te kunnen wegen op het spoorbeleid.

De MORA vraagt de bevoegde regeringen om prioritair in te zetten op:

- de ontwikkeling van multimodale stationsomgevingen met oog voor alle modi in het voor- en natransport
- de verdere realisatie en ontwikkeling van Park and Rides en Park and Bikes

De MORA raadt aan, om in het kader van basisbereikbaarheid, per regio geïntegreerde multimodale investeringsprogramma's op te stellen voor het Agentschap Wegen en Verkeer, De Lijn en andere uitvoerende agentschappen en dit zowel op lokaal als globaal niveau.

Optimaal benutten van modale netwerken

Om meer reizigers te overtuigen om het openbaar vervoer te nemen, zal het noodzakelijk zijn dat de commerciële snelheid van het openbaar en collectief vervoer wordt verhoogd zodat het openbaar en collectief vervoer een sneller alternatief biedt voor de wagen.

Dit impliceert dat de Vlaamse overheid in samenspraak met de gemeenten per vervoersas doorstromingsmaatregelen richt op de gewenste modus, met minimale hinder voor andere modi.

De Task Force Doorstroming selecteerde in 2016 tien prioritaire vervoerassen waar aan de hand van doorstromingsmaatregelen zoals oa. de aanleg van bus- en trambanen, een toeritdosering enz. de commerciële snelheid van het openbaar vervoer moet verhogen. Minister

Weyts maakte een budget van ongeveer 17 miljoen euro vrij voor 2016. De MORA vraagt de Vlaamse Regering om de continuïteit van de werkzaamheden van de Task Force Doorstroming te garanderen.

2.1.2 Verbeterde dienstverlening en sterke uitstraling

Om meer reizigers te overtuigen over te stappen naar het openbaar vervoer, zal de gebruikerskwaliteit van het openbaar vervoer moeten verhoogd worden. Dit impliceert onder andere dat de Vlaamse Regering duidelijke doelstellingen en service levels laat opnemen in de beheersovereenkomst van De Lijn inzake comfort, betaalbaarheid, informatievoorziening en toegankelijkheid.

De MORA adviseert de Vlaamse Regering om prioritair in te zetten op:

- Eén geïntegreerd tarief- en ticketsysteem voor het openbaar vervoer waarop ook nieuwe actoren zoals spelers van gedeelde mobiliteit gemakkelijk kunnen op aansluiten. De invoering van ReTiBo moet het mogelijk maken om het debat over het aantal reizigers van De Lijn te objectiveren en gerichte investeringen te maken. De MORA betreurt de vertraging bij de uitrol van ReTiBo en vraagt een snelle inwerkingtreding van het systeem.
- Duidelijke communicatie en informatie voor de reiziger. Dit impliceert oa. dat wordt ingezet op visuele en auditieve halte-aankondiging op alle bus- en tramlijnen en dat De Lijn en andere operatoren hun data ter beschikking stellen van publieke en private spelers die gepersonaliseerde real-time informatie kunnen aanbieden voor de reiziger.
- De toegankelijkheid van het openbaar vervoer. Voor de MORA is het essentieel dat het openbaar vervoersbeleid vertrekt van de mobiliteitsbehoefte van alle gebruikers en specifieke aandacht besteed aan het wegwerken van fysieke, juridische, mentale, financiële en sociale barrières voor de reiziger.
- De betaalbaarheid van het openbaar vervoer. De prijsbepaling van tickets en abonnementen, is naast de kwaliteit van de dienstverlening, de kostprijs van andere modi, het comfort en de informatievoorziening een belangrijk gegeven om mensen te overtuigen het openbaar vervoer te nemen.

2.1.3 Mental shift en attitudewijziging

Omdat de manier waarop we ons verplaatsen vaak gewoontegedrag is, is het noodzakelijk om gewoontepatronen bij te sturen. Om tot een gedragsverandering te komen naar een meer duurzame vervoerswijzekeuze, schuift de MORA volgende maatregelen naar voor die meer mensen kunnen overtuigen om het openbaar vervoer te nemen:

- Via gerichte campagnes en sensibilisatie moet de beeldvorming van het openbaar vervoer verbeterd te worden en moeten de voordelen van het openbaar vervoer in de kijker te worden gezet.
- Om een mental shift naar een duurzamer mobiliteitsgedrag te faciliteren, ziet de MORA mogelijkheden in het mobiliteitsbudget als een element om werknemers een keuze te geven tussen de verschillende vervoersalternatieven in functie van hun persoonlijke mobiliteitsbehoefte. Het mobiliteitsbudget kan zo een instrument zijn om mensen te overtuigen om het gebruik van een salariswagen aan te vullen met of te vervangen door meer duurzame alternatieven zoals het openbaar vervoer.

- Volgens de Mobiliteitsraad kan de Vlaamse overheid het gebruik van het georganiseerd openbaar vervoer en andere duurzame modi voor het woon-werkverkeer promoten door, naar analogie met de NMBS, een onderzoek te voeren naar de invoering van een omvattend derdebetalerssysteem. Dit systeem zou betrekking kunnen hebben op De Lijn, alsook op andere duurzame modi.

2.2 Aspecten die tegengesteld effect hebben om aandeel openbaar vervoer te doen toenemen

De MORA stelt vast de onderbrekingen of de verandering in de continuïteit van de dienstverlening van het openbaar vervoer, om welke reden dan ook, de aantrekkelijkheid en betrouwbaarheid van het openbaar vervoer als alternatief voor de wagen ondermijnen.

Volgende aspecten vormen volgens de MORA een drempel en hebben een tegengesteld effect om het aandeel van het openbaar vervoer in het individueel personenvervoer te doen toenemen:

- Het huidige ruimtelijk beleid van de Vlaamse Regering stuurt vandaag onvoldoende naar de inplanting van nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen op locaties met een goede score voor de knooppuntwaarde en het voorzieningenniveau. Het sterk verspreide bouwpatroon veroorzaakt veel autoverkeer, een belangrijke bron van broeikasgassen. Het grote aanbod aan bouwgronden op de gewestplannen werkt deze verspreide ruimte-inname en de bijhorende autoafhankelijkheid in de hand.
- Het huidige beleid omtrent de fiscaliteit van vervoersmodi is vandaag ingegeven als antwoord voor de hoge loonkosten. Samen met de woonfiscaliteit is dit deels contraproductief voor een duurzaam mobiliteitsbeleid, met repercussies voor de congestie en het behalen van de luchtkwaliteit- en klimaatdoelstellingen.
- De 'internationale benchmarkstudie¹⁸ openbaar vervoer' van PWC stelt dat investeringen in openbaar vervoer enkel in een significante modal shift resulteren als ook actief maatregelen worden ingevoerd die het gebruik van andere modi afremmen. Het uitblijven van een sturende beprijzing van het wagengebruik in het personenvervoer kan volgens de MORA zo een tegengesteld effect hebben om het aandeel van het openbaar vervoer te doen toenemen.

3 Vlaanderen als logistiek centrum

Vraag 3: Hoe kunnen we de ambitie van Vlaanderen als logistiek centrum en de reductie in de uitstoot van broeikasgassen waarmaken?

Vlaanderen behoort al jaren tot de belangrijkste logistieke hotspots in Europa. Onder andere de centrale ligging en de beschikbare infrastructuurnetwerken zijn bepalende factoren in de logistieke aantrekkingskracht van de regio.

Met een tewerkstelling van ca. 130.000 werknemers en zelfstandigen (4,9% van de Vlaamse actieve bevolking) en een toegevoegde waarde van ca. 10,8 miljard euro (5,7% van de

¹⁸ <http://www.mobielvlaanderen.be/studies/ov-benchmarkstudie.php?a=18>

toegevoegde waarde van de Vlaamse economie) is de logistieke sector in Vlaanderen een essentiële maatschappelijke en economische pijler¹⁹.

Onze economische poorten (de havens van Antwerpen, Gent en Zeebrugge en Brussels Airport) zijn hierbij de belangrijkste aandrijvers met een directe tewerkstelling van ca. 115.000 werknemers en een toegevoegde waarde van bijna 16 miljard euro.

De Vlaamse Regering ziet logistiek als één van de speerpuntsectoren of speerpuntclusters in Vlaanderen. Met het besluit van de Vlaamse Regering inzake de steun aan innovatieclusters en ondersteuning voor speerpuntclusters wordt een proces voor de ondersteuning van speerpuntclusters in gang gezet.

De MORA ziet binnen het kader van de klimaatproblematiek en de klimaatdoelstellingen een aantal uitdagingen voor de rol en de verdere uitbouw van Vlaanderen als logistiek centrum. Om deze uitdagingen succesvol aan te gaan is een gans pallet van maatregelen nodig (zie verder).

3.1 Uitdagingen

De belangrijkste uitdagingen voor de toekomstige rol en positie van Vlaanderen als logistieke attractiepool zijn volgens de MORA de bereikbaarheid garanderen, de logistiek duurzamer maken, de unieke ligging van Vlaanderen valoriseren en optimaliseren en het woon-werkverkeer naar de economische poorten

3.1.1 Toenemende druk op capaciteit en bereikbaarheid

De centrale ligging met een goed uitgeruste infrastructuur, gekoppeld aan de aanwezigheid van tal van internationale instellingen, maakte van Vlaanderen een attractieve regio voor de vestiging van ondernemingen waaronder tal van distributiecentra en logistieke hoofdkwartieren²⁰.

De druk op de infrastructuurcapaciteit neemt echter alsmaar toe. Zowel het personen- als het goederenverkeer kenden de afgelopen decennia een forse groei. De toekomstprognoses van het Federaal Planbureau wijzen uit dat de groei van het vervoer zich onverminderd blijft doorzetten. Dit is vooral het geval op de weginfrastructuur, hoewel ook het spoor meer en meer kampt met structurele capaciteitsproblemen.

Het totaal aantal voertuigkm op de Belgische wegen zou volgens het Federaal Planbureau toenemen met 22% tussen 2012 en 2030. Voor het goederenvervoer is het de toename zelfs groter dan voor de auto's (+30% voor vrachtwagen, +43% voor bestelwagens). In 2014 werden bijna 60 miljard voertuigkilometer afgelegd op Vlaamse wegen.

De groei van de vervoersvraag heeft een grote impact op de infrastructuurcapaciteit en in het verlengde daarvan op de bereikbaarheid. Zo neemt de filezwaarte doorheen de jaren alsmaar toe²¹. In 2014 ligt de filezwaarte (uitgedrukt in kilometer-uren) in Vlaanderen, afhankelijk van het dagdeel, 42% à 89% hoger dan in 2007.

¹⁹ Bron: Indicatorenboek 2013-2014 Duurzaam Goederenvervoer Vlaanderen. 2015.

²⁰ Recommendation for a Council Recommendation on the 2016 national reform programme of Belgium. European Commission. May 18, 2016.

²¹ Verkeerscentrum Vlaanderen

Voorals de capaciteit van de weginfrastructuur die de ontsluiting van de economische poorten moet garanderen raakt echter meer en meer verzadigd. De Antwerpse ring (R1) en de Brusselse ring (R0), maar ook de E40 tussen Gent en Brugge en de E17 tussen Gent en Kortrijk behoren vooral tijdens de spitsuren tot de drukste en meest verzadigde en bijgevolg ook meest congestiegevoelige wegsegmenten in België.

Onze economische poorten genereren heel veel tewerkstelling en toegevoegde waarde, maar ook vervoersstromen. Aan de landzijde heeft het goederenvervoer over de weg nog steeds het grootste aandeel in de modale verdeling. Prognoses wijzen uit dat het goederenvervoer in de komende jaren nog aanzienlijk zal toenemen.

Deze evolutie is bij ongewijzigd beleid niet alleen nefast voor de bereikbaarheid van de economische en logistieke centra en voor de economie (o.a. verminderde attractiviteit voor buitenlandse investeerders), maar heeft ook een negatieve impact op het milieu. Congestie, met o.m. een toename van rem- en optrekmanoeuvres en meer brandstofverbruik, leidt immers tot meer uitstoot van schadelijke emissies. Onderzoek in Nederland toonde aan dat meer of minder file een verschil van 3,5 % op de globale CO₂-emissies kan geven.

3.1.2 Duurzame logistiek

Duurzame logistiek is één van de grote uitdagingen voor de toekomst. Hiervoor zal een trendbreuk noodzakelijk zijn en zullen innovatieve concepten moeten onderzocht en geïntroduceerd worden. Het bedrijfsleven, het maatschappelijk middenveld en de overheid zullen samen moeten nadenken over duurzame logistieke strategieën. Verschillende pistes zullen hierbij moeten bewandeld worden. Hieronder een aantal voorbeelden:

■ Evolueren naar concepten van deeleconomie in de logistieke sector

Belangrijk aspecten hierbij zijn samenwerking tussen bedrijven en het bundelen van logistieke stromen (ook van verschillende bedrijven), waarbij ladingen van verschillende bedrijven worden gecombineerd. Daardoor wordt de capaciteit van de voertuigen beter benut en worden minder lege kilometers gereden.

■ Evolueren naar een circulaire aanpak

Bij een circulaire aanpak is het de bedoeling om te evolueren naar een zo efficiënt mogelijk georganiseerde logistieke keten met een minimum aan afval en uitstoot.

In dit kader werkte het VIL een onderzoeksproject 'Flanders Recycling Hub' uit waarbij een roadmap wordt uitgestippeld om Vlaanderen uit te bouwen tot een internationale recyclagehub waar materialen aangevoerd, gerecupereerd en weer geëxporteerd worden.

■ De vervoersvraag efficiënt beheren

Kernelementen hierbij zijn de transportketens zo kort mogelijk houden om overbodige verplaatsingen te vermijden (bijvoorbeeld voorraad decentraal te houden en zo de last mile transportkosten drukken of de productie dicht bij de eindgebruiker lokaliseren), kilometerheffing voor vrachtwagens, en het bepalen van de meest geschikte modus voor elke verplaatsing.

■ E-commerce logistiek optimaliseren

E-commerce kent de laatste jaren een explosieve groei. In België land heeft de online handel een aandeel van ca. 6,4 procent van de totaalomzet van de handel. Hoewel Vlaanderen nog achterop hinkt t.a.v. de buurlanden, mag de komende jaren een expansieve groei worden verwacht.

Vanuit logistiek oogpunt betekent dit enerzijds een veelheid aan leveropties zoals thuislevering, levering op het werk of levering op afhaalpunten en anderzijds ook snelheid van levering. Snelheid en sterke versnippering van de last mile leveringen van pakketjes is moeilijk te rijmen met logistieke efficiëntie en duurzaamheid.

Nederlands onderzoek leert dat de CO₂-footprint voor de bezorging van één pakket afhankelijk van het bezorgscenario varieert tussen 260 en 530 gram CO₂. Omgerekend naar het aantal bezorgde pakketten per jaar in Nederland is dit 50 tot 100 miljoen kg CO₂.

Onderzoek naar manieren om de e-commerce sector in Vlaanderen op een duurzame manier te optimaliseren is nodig. Belangrijkste aandachtspunt hierbij is het onderzoeken en stimuleren van duurzamer distributie- en levermethodes (bundeling van leveringen, combineren van verschillende modi,...).

Het Vlaams Instituut voor de Logistiek gaf met het project 'E-Green' hiertoe een eerste aanzet.

3.1.3 De ligging van Vlaanderen valoriseren en optimaliseren

De attractiviteit van Vlaanderen als Europese topregio voor logistieke activiteiten wordt voor een groot stuk bepaald door zijn centrale ligging en de goed uitgebouwde infrastructuur. 60% van de koopkracht van de Europese Unie ligt in een straal van 500 km rond Vlaanderen.

De centrale ligging als grootste troef komt echter meer en meer onder druk te staan, en dit door verschillende factoren.

Zo is er de toegenomen koopkracht van nieuwe EU-lidstaten die doet het economisch zwaartepunt oostelijk doet verschuiven. Het wegtrekken van de productie in oostelijke richting vormt een mogelijke bedreiging voor de aantrekkelijkheid van Vlaanderen als logistieke regio. Een centrale vraag is of de logistieke actoren volgen.

Er is ook de sterk toegenomen concurrentie, waarbij diverse regio's en landen zich eveneens meer en meer profileren als logistieke regio's.

Toch zullen de West-Europese havenregio's een aantrekkingspool voor logistieke activiteiten blijven en zullen ze vervoersstromen blijven genereren.

Recent onderzoek naar de verduurzaming van logistieke ketens in Europa²² toonde aan dat het niet alleen goedkoper, maar ook duurzamer is om containers met als bestemming Zuid-Duitsland, Tsjechië of Polen via Noord-Europese havens te transporteren dan via Zuid-Europese havens. Dit ondanks het feit dat de containerschepen tussen Azië en Europa via het Suezkanaal varen en de vaarroute naar zuidelijke havens als Koper, Constanta en Genua dus korter is.

²² Sustainable Logistics for Europe - the Role of Ports. Panteia, 2016.

Maar zoals eerder aangegeven vormt de toenemende congestie op het wegennet één van belangrijkste bedreigingen voor de attractiviteit van de Vlaanderen als vestigingsregio. Indien deze trend niet kan worden gekeerd bestaat het risico dat logistieke activiteiten zich meer en meer verplaatsen naar de concurrerende buurregio's. De Europese Commissie bevestigt deze bedreiging in haar recente landenaanbeveling voor België (18 mei 2016).

Wil Vlaanderen als logistieke regio blijven groeien, en dit in balans met het milieu en de omgeving, dan zal volop moeten ingezet worden op het stimuleren en ondersteunen van duurzame en innovatieve ontwikkelingen in de poorten en bij uitbreiding in de totale logistieke keten. De realisatie van deze doelstelling is mogelijk indien zowel vanuit de overheid als vanuit de private sector initiatieven worden genomen.

Tegelijk zal ook moeten ingezet worden op een onderbouwde en maatschappelijke-economisch afgewogen optimalisering van de infrastructuurnetwerken voor de verschillende modi om de bereikbaarheid van de economische hubs te kunnen garanderen (zie hoofdstuk "Infrastructuurbeleid"). Hierbij kan het zowel gaan over capaciteitsuitbreiding als over maatregelen voor een betere benutting van de infrastructuurcapaciteit. In haar landenaanbeveling voor België 2016 geeft de Europese commissie ook aan dat gegeven de hoge concentratie van economische activiteiten rond Brussel en de economische poorten, een opwaardering van de kwaliteit het spoorwegennet en van het wegennet nodig is. De MORA ondersteunt deze aanbeveling.

3.1.4 Het woon-werkverkeer van en naar de economische poorten

Onze economische poorten zijn de aandrijvers en katalysators van het logistieke gebeuren in Vlaanderen. Als grote attractiepolen voor tewerkstelling, zijn zij voor het woon-werkverkeer om diverse redenen nog grotendeels afhankelijk van de auto.

Op het vlak van de logistieke activiteiten en de goederenstromen van en naar het achterland zijn de havens in zekere mate multimodaal georganiseerd, met belangrijke goederenstromen die zowel via de weg, de binnenvaart als het spoor verlopen.

De woon-werkstromen volgden deze trend niet. Nochtans blijkt uit onderzoek²³ van de profielen van de pendelaars dat er nog een aanzienlijk potentieel aanwezig is voor het gebruik van alternatieve modi in het woon-werkverkeer indien gerichte maatregelen worden genomen.

De aantrekkelijkheid van de economische poorten hangt samen met de bereikbaarheid ervan. Dit geldt zowel voor het goederenvervoer als voor het woon-werkverkeer.

3.2 Voorstellen beleidsacties

Indien we ervoor opteren om Vlaanderen als logistieke hotspot te behouden en te versterken en deze visie te laten sporen met de klimaatdoelstellingen en de verwachtingen op het vlak van verduurzaming, zullen maatregelen op verschillende niveaus nodig zijn:

- Op het niveau van de logistieke organisatie (betere goederenstroombeheersing, verhogen beladingsgraad, bundeling, samenwerking met andere bedrijven, ketenlogistiek, verhoging

²³ Onder meer het periodiek Mobiliteitsonderzoek voor de Gentse Haven, uitgevoerd door VOKA, VeGHO en Traject.

van de capaciteit per vervoerseenheid, retourlogistiek, green and lean, stedelijke distributie,...)

- Op het niveau van de voertuigen (stimuleren alternatieve brandstoffen, stimuleren technologische ontwikkelingen, eco-efficiëntie motoren, aerodynamiek voertuigen,...)
- Op product- en productieniveau (compact en lichter maken van producten, aanpassen van verpakkingen,...)
- Op het niveau van de onderneming en het gedrag (stimuleren milieuvriendelijker rijgedrag, mental shift op bedrijfsniveau,...)
- Op het niveau van de infrastructuur (aanpakken van de congestie, doordachte aanleg van infrastructuur, realiseren missing links voor alle modi, DVM,...)
- Op het niveau van de prijszetting (kilometerheffing, vergroening van de verkeersfiscaliteit,...)
- ...

In dit advies focust de MORA uitsluitend op maatregelen die (mee) vanuit de overheid kunnen worden genomen, geïnitieerd of gefaciliteerd.

Uitgangspunt bij de maatregelen die de logistieke positie van Vlaanderen kunnen versterken in evenwicht met milieu en omgeving, is het comodaliteitsprincipe (zie hoger).

De kilometerheffing en de vergroening van de voertuigen via de verkeersfiscaliteit zijn maatregelen met een aanzienlijk emissiereductiepotentieel en met een mogelijk positieve impact op de bereikbaarheid van de economische poorten. Deze maatregelen worden elders in het advies nader besproken.

Beter benutten via slimmere mobiliteit en ITS

Technologische evoluties vormen een opportuniteit om bedrijfsprocessen nog performanter te maken. Zoals in vorig punt aangehaald worden infrastructuur, infrastructuurgebruiker en voertuig steeds meer met elkaar verbonden. Door gebruik van slimme systemen in en langs de weg, én door automatisering van voertuigen. Tal van innovatieve ITS-ontwikkelingen dienen zich aan. Enkele voorbeelden op het vlak van logistiek :

“Connected trucks” staan via internet in verbinding met andere vrachtwagens en installaties langs de weg. Via deze internetverbinding kan de “connected car” verschillende hulpmiddelen (informatie) aan de bestuurder aanbieden. Zo kunnen ze aangeven dat er wegwerkzaamheden zijn of een andere route voorstellen bij het naderen van een file.

Bij “coöperatief rijden” of “platooning” communiceren vrachtwagens met elkaar. Hierbij worden signalen gegeven die ingrijpen op het sturen, gas geven of remmen. Daarvoor moeten de voertuigen met elkaar in verbinding staan. In Nederland wordt al volop geëxperimenteerd met de ontwikkeling van dergelijke systemen. Vlaanderen kon wel al symbolisch een eerste konvooi verwelkomen, maar moet ervoor zorgen om zelf ook op voldoende schaal ervaring te blijven opdoen.

Het opzetten van een programma “beter benutten” naar Nederlands voorbeeld waarin overheid, lokale besturen en het bedrijfsleven samen aan een beter gebruik van de bestaande infrastructuur werken, biedt kansen om het gebruik van de infrastructuur in Vlaanderen te optimaliseren en de doorstroming te verbeteren, maar ook om op die manier de logistieke positie van Vlaanderen te vrijwaren en te verbeteren. Zoals eerder aangegeven is vooral de

infrastructuur rond de economische/logistieke poorten het zwaarst belast met toenemende files en verliestijden.

In 2011 is Nederland gestart met het programma Beter Benutten. Met twaalf regio's en het bedrijfsleven heeft ze in totaal 354 maatregelen genomen om de drukte tijdens de spits op de weg en in het openbaar vervoer te verlichten. De Beter Benutten maatregelen zorgden op drukke corridors voor 19 procent minder vertraging ten opzichte van een situatie zonder Beter Benutten. Dit leidde op jaarbasis gezamenlijk tot een CO₂-reductie van ruim 70.000 ton en een afname aan stikstofuitstoot (NO_x) van 150 ton per jaar.

LZV's

LZV's maken het mogelijk om eenzelfde hoeveelheid lading met minder verkeersbewegingen te verplaatsen. Ex-post onderzoek in Nederland en Scandinavië laat zien dat de grotere laadcapaciteit (in gewicht en volume) leidt tot minder verplaatsingen en lagere emissies.

Het proefproject dat is Vlaanderen is opgezet heeft een te beperkte schaal (twee LZV-combinaties) om de effecten grondig te evalueren.

Volgens de MORA is een gedegen evaluatie pas mogelijk als het proefproject kan worden uitgebreid. Hiervoor zullen de voorwaarden van het huidige proefproject moeten herbekeken worden. Onder meer de aspecten verkeersveiligheid en de opleiding van de chauffeurs moeten hierbij belangrijke aandachtspunten blijven.

Spreiding van het vervoer in de tijd

Volgens de MORA moet volop verder worden ingezet op een zo maximaal mogelijke spreiding van het verkeer- en dus ook het vrachtverkeer – in de tijd. Proefprojecten wezen uit dat het verschuiven van transport naar de nacht- en dalperiodes zowel tijd als brandstof bespaart.

64% van het goederenvervoer op de Vlaamse wegen gebeurt tussen 8u en 18u. Het goederenvervoer tussen 21u en 6u vertegenwoordigt slechts 12 % van het totaal aantal bestel- en vrachtwagens dat op een dag de Vlaamse wegeninfrastructuur gebruikt.

De combinatie van deze cijfers geeft aan dat er nog heel wat mogelijkheden liggen voor een betere spreiding van het vrachtvervoer. Uiteraard is dit niet alleen een vervoersproblematiek. Alle schakels in de logistieke ketting (terminals, magazijnen, winkels, douane, ...) moeten dergelijke verruiming (kunnen) ondersteunen en implementeren.

Het succesvolle PIEK-project geeft aan dat mits samenwerking en afstemming tussen de verschillende actoren (bedrijven, werknemers en overheid) positieve resultaten kunnen worden gehaald.

Ondersteunen van duurzamere stedelijke distributie

De distributie van goederen in de stedelijke kernen is een belangrijke schakel in de logistieke keten. De toenemende druk van het wegverkeer op de capaciteit, de leefbaarheid en het milieu in onze steden noopt tot nieuwe, innovatieve en duurzamere concepten van stedelijke distributie.

Gegeven het eerder lokale karakter van de problematiek, is het thema van de stedelijke distributie nader uitgewerkt in de algemene adviesvraag over hoe lokaal klimaatbeleid kan bijdragen aan de klimaatdoelstellingen.

4 Maatregelen goederenvervoer

Vraag 4: Welke stimuleringsmaatregelen zijn nodig om goederentransport te verleggen van de weg naar andere transportmodi? En wat is de eventuele positieve of negatieve impact van deze maatregelen?

Zoals reeds aangegeven als antwoord op vraag 1, vindt de Mobiliteitsraad dat de piste om goederenstromen gedwongen te verleggen van weg naar andere transportmodi moet verlaten worden. De maatregelen die de MORA als antwoord op deze vraag formuleert zijn maatregelen die als doel hebben om de efficiëntie van iedere modus te verhogen. Een verhoogde efficiëntie leidt tot een beheersing van het volume en/of het aantal afgelegde kilometers, beide hebben een positieve impact op de emissies. Emissie-efficiënties die kunnen gehaald worden door technische verbeteringen of alternatieve brandstoffen komen aan bod bij de volgende vragen.

4.1 Weg

Het afstappen van het creëren van een beleidsgestuurde modal shift betekent dat alle vervoersmodi, ook het wegvervoer, een volwaardige plaats in het mobiliteitssysteem moeten krijgen.

Om de volumegroei te beheersen is er nood aan een efficiëntieverhoging door het verhogen van de beladingsgraad en het vermijden van lege ritten. Ook routeoptimalisatie en vergroening van het wagenpark bieden mogelijkheden voor een beter vervoer over de weg. In vorige paragrafen kwamen al de maatregelen aan bod die hiervoor kunnen zorgen: kilometerheffing, stedelijke distributie, introductie van Lange en Zwarte vrachtwagens (LZV's),... De mogelijkheid van de Vlaamse Regering om in te grijpen op de goederenstromen op de weg is beperkt. Waar ze wel kan op ingrijpen is een goede ruimtelijke ordening en een gericht locatiebeleid.

Er is te verwachten dat de recent ingevoerde kilometerheffing voor een efficiëntieverhoging zal zorgen en ook tot een vergroening van het wagenpark. Dit zijn effecten die ook in Duitsland werden vastgesteld na de introductie van de Maut. De MORA gaat hier uitgebreid op in zijn adviezen²⁴ over de invoering van een kilometerheffing voor vrachtwagens.

4.2 Spoor

Wat betreft het goederenvervoer per spoor is de MORA altijd voorstander geweest van het voeren van een flankerend beleid ten aanzien van het spoorvervoer. Aangezien het beleid voor het spoorvervoer een federale materie is en de sector bovendien geliberaliseerd is, kan de Vlaamse Regering enkel een flankerend beleid voeren en dan nog zijn de mogelijkheden beperkt.

²⁴ Zie www.mobiliteitsraad.be

De Vlaamse overheid heeft recent een studie²⁵ uitgevoerd over de concurrentiepositie van het goederenvervoer per spoor. Volgende maatregelen²⁶ worden door de auteurs weerhouden om het goederenvervoer per spoor te bevorderen:

- Publieke ondersteuning door
 - Het promoten en opvolgen van projecten
 - Het voorzien van financiële steun
- Aangepaste operaties
 - Weekendbediening voor containerterminals mogelijk maken
 - Tracking en tracing van goederen
 - Nood aan meer communicatie, meer flexibiliteit en meer probleemoplossend gedrag
 - Meer flexibele en snellere toewijzing van de rijpaden
- Infrastructuur
 - Nood aan optimalisatie van de bestaande infrastructuur
 - Aanpassen van de infrastructuur voor langere treinen
 - Versterking van de uitbouw van multimodale hubs, rail ports die als consolidatiecentra kunnen dienen
 - Meer tankstations

Deze maatregelen vallen grotendeels buiten de bevoegdheid van de Vlaamse Regering. Een aantal van de voorgestelde maatregelen passen ook niet in een comodaliteitsbeleid. Bovendien is er over deze maatregelen nog geen maatschappelijk debat gevoerd. De MORA heeft in zijn advies over de Beleidsbrief 2015-2016 aangegeven om over deze maatregelen een debat aan te gaan en de reflectie van het maatschappelijk middenveld hierover te formuleren.

Om het goederenvervoer per spoor te optimaliseren ziet de MORA vooral een rol voor de Vlaamse Regering via haar vertegenwoordiger in de Investeringscel om de nodige investeringen voor het goederenspoorvervoer in het Meerjareninvesteringsprogramma te voorzien.

4.3 Binnenvaart

Het vervoer via de binnenvaart²⁷ nam tot 2004 toe tot 4,6 miljard tonkilometer, om daarna te stabiliseren. In 2009 kende de binnenvaart door de economische crisis een terugval tot 3,8 miljard tonkilometer. Na een beperkte toename werd in 2015 een trafiek van 3,9 miljard tonkilometer vastgesteld op de Vlaamse binnenvaartwegen.

De maatregelen die de Vlaamse Regering inzet om de binnenvaart te doen groeien zoals een infrastructuurbeleid en subsidies voor pallets, containers, kaaimuren,... slagen er niet om de trafiek op de binnenvaart te doen groeien.

Vooraf een gerichte ruimtelijke ordening waarbij op watergebonden terreinen enkel ruimte is voor bedrijven die goederen via de binnenvaart vervoeren, heeft een potentieel om de trafiek op de binnenvaart te doen stijgen. Dit gericht locatiebeleid kan ook het bundelen van

²⁵ Technum, 2015, Onderzoek naar de concurrentiepositie van het goederenvervoer per spoor in België, eindrapport van 04/06/2015, in opdracht van Vlaamse overheid, departement mobiliteit en openbare werken, afdeling haven- en waterbeleid

²⁶ Zie p. 115 e.v.

²⁷ Bron: Promotie Binnenvaart Vlaanderen – www.binnenvaart.be

goederenstromen of het toegankelijk maken van kaaimuren mee in de hand werken. Ook het investeren in ITS- en tracking en tracingsystemen kan het vervoer op de binnenvaart optimaliseren.

De binnenvaart is per afgelegde tonkilometer de groenste modus. Door emissie-efficiëntieverhogingen bij het wegvervoer, verliest de binnenvaart zijn voorsprong op de weg. Daarom is een actief beleid nodig dat zorgt voor een vergroening in de binnenvaart. Met het 3 E-convenant wil de Vlaamse Regering de emissies in de sector verbeteren en de binnenvaart de groenste modus laten zijn. Hierop gaat de MORA verder in bij vraag 6.

5 Elektrische mobiliteit

Vraag 5: Hoe kan elektrische mobiliteit verder bevorderd worden? Vraagt dit een aanpassing van ons mobiliteitsgedrag?

Een combinatie van volumemaatregelen en maatregelen die inspelen op het voertuigenpark zijn nodig om de emissies van transport te verminderen. Belangrijke Vlaamse beslissingen werden reeds genomen, namelijk de vergroening van de verkeersfiscaliteit en het actieplan 'Clean power for transport' (CPT).

5.1 Recente initiatieven

Vergroening verkeersfiscaliteit en zero emissie bonus

In 2015 zijn enkele fiscale initiatieven genomen om consumenten aan te sporen om te kiezen voor voertuigen met een lagere CO₂-uitstoot per kilometer, namelijk een vergroening van de belasting op inverkeerstelling (BIV) en het toevoegen van een groene component voor de berekening van de jaarlijkse verkeersbelastingen (VKB). Ook in het kader van het actieplan CPT werden fiscale voordelen aangekondigd met betrekking tot clean power voertuigen.

De hervorming van de groene BIV houdt onder meer een bijstelling van de CO₂-referentie in waardoor de tarieven in functie van de CO₂-uitstoot per kilometer van de wagen licht stijgen. De tariefbepaling van de vergroende VKB bevat ecoboni en ecomali in functie van milieuparameters (bijvoorbeeld brandstoftype, aanwezigheid roetfilter, luchtkwaliteit en CO₂-uitstoot) toegepast bovenop de bestaande basis. Om eigenaars die al een voertuig hebben ingeschreven niet te penaliseren, worden reeds ingeschreven voertuigen niet gevat door deze hervorming.

Daarnaast worden voertuigen die op waterstof rijden en zuiver elektrische voertuigen zowel voor de BIV als de VKB vrijgesteld. Voertuigen op aardgas en plug-in hybride elektrische voertuigen genieten een vrijstelling tot en met 2020. Voor plug-in hybride voertuigen geldt deze vrijstelling enkel voor zover ze minder dan 50 g CO₂/km uitstoten.

In het kader van het actieplan CPT werd op 30 november 2015 ook een uitvoeringsbesluit rond de zogeheten 'zero emissie bonus' goedgekeurd. Deze maatregel geldt voor iedere natuurlijke persoon die een nieuwe emissievrije wagen koopt. De bonus, die door elke natuurlijke persoon slechts één keer kan gebruikt worden, moet consumenten aanmoedigen door de meerprijs bij aankoop van een emissievrije wagen te verminderen. De bonus is degressief in de tijd en bedraagt maximaal 5.000 euro in 2016, maximaal 4.000 euro in 2017, maximaal 3.000 euro in

2018 en maximaal 2.000 euro in 2019. Omdat de bonus dient om de markt op gang te brengen, wordt het systeem na 2019 stopgezet.

Targets in actieplan CPT

Het actieplan CPT, opvolger van de conceptnota CPT, streeft naar een aandeel van 7,5% BEV-voertuigen²⁸ en 5% CNG-voertuigen in de nieuwverkoop in Vlaanderen tegen 2020, uitgaande van een jaarlijkse stijging van 1,5% van het aandeel elektrische wagens op alle nieuw verkochte wagens. Wanneer deze targets gehaald worden zullen er in 2020 60.500 elektrische, 13.600 hybride wagens en 7400 laadpunten zijn. En 41.000 CNG-voertuigen en 300 CNG-tankstations.

Tabel 1 toont de geschatte stand van zaken eind 2015 voor wat betreft de nieuwe inschrijvingen voor clean power voertuigen. Hieruit blijkt de noodzaak om, naast het vertrouwen op autonome marktontwikkelingen, via gerichte Vlaamse beleidsmaatregelen het elektrificeren van het personenwagenpark te stimuleren.

Tabel 1: Nieuwe inschrijvingen personenwagens 2015 (extrapolatie op basis van 9 maanden)

Kolom 1	Privépersonen	Bedrijven en organisaties	Leasing	Zelfstandigen	Totaal	Aandeel
BEV	79	884	111	19	1093	0,37%
PHEV	116	1285	325	23	1749	0,60%
Totaal EV	195	2169	436	42	2842	0,97%
Totaal EV BHG²⁹	15	152	53	1	221	

Bron: Actieplan Clean power for transport

5.2 MORA-advies conceptnota Clean power for transport

De Mobiliteitsraad meent dat de Vlaamse Regering sterk moet inzetten op elektrische mobiliteit. In hun advies op de conceptnota 'Clean Power for Transport' van 26 oktober 2015 verwelkomden de MORA en SERV het initiatief van de Vlaamse overheid om reeds op korte termijn actie te ondernemen. De doelstellingen en acties uit deze conceptnota werden vervolgens omgevormd tot het Vlaamse actieplan 'Clean Power for Transport'.

In het advies werden een aantal aandachtspunten voor de verdere uitwerking van een beleid inzake 'Clean Power for Transport' opgesomd:

- Maak bij het uitwerken van toekomstige Vlaamse proefprojecten eveneens een koppeling met een milieuvriendelijk voertuigenpark.
- Communiceer op een duidelijke manier aan de gebruikers de Vlaamse ambitie om te komen tot een koolstofarm en duurzaam voertuigenpark. Het samenbrengen van de betrokken stakeholders uit de publieke en private sector is volgens de raden cruciaal om hiervoor te zorgen.

²⁸ HEV: hybride elektrisch voertuig, PHEV: plug-in hybride elektrisch voertuig, CNG: compressed natural gas, LPG: liquefied petroleum gas, BEV: batterij elektrisch voertuig.

²⁹ In deze tabel worden de gegevens voor Brussel meegenomen omdat bedrijfs- en leasingwagens die in Brussel ingeschreven zijn, in vele gevallen tot het Vlaamse wagenpark behoren (en dus infrastructuur in Vlaanderen nodig hebben).

- Maak zo snel mogelijk een duidelijke keuze voor een aantal prioritaire gebruikersgroepen. Gerichte acties voor nichevloten, bedrijfswagens, bedrijfsvloten en de lokale en Vlaamse overheden bieden volgens de MORA de beste mogelijkheden om zowel korte- als langetermijnwinsten inzake milieuvriendelijke brandstoffen en laad- en tankinfrastructuur te realiseren.
- Maak keuzes om op bepaalde plaatsen laad- en tankinfrastructuur te voorzien in overeenstemming met de keuzes voor bepaalde gebruikersgroepen en met het streven naar het maximale aantal duurzame en schone voertuigkilometers. Een voorbeeld zijn de inspanningen van de taxisector om de vloot elektrische taxi's in de Vlaamse centrumsteden uit te breiden. Deze uitbreiding heeft enkel nut indien er een degelijke laadinfrastructuur voorhanden is in de centrumsteden, op voor deze nichevloot strategisch gelegen plaatsen.
- Reageer op de nood aan slim/snel laden, slimme elektriciteitsnetten op publieke en semipublieke plaatsen en de nood aan laad- en tankinfrastructuur op werklocaties en bedrijventerreinen. De MORA adviseert eveneens om te focussen op het voorzien van meer laad- en tankinfrastructuur op overheidsdomeinen en multimodale knooppunten.
- Baseer het beleid ter vergroening van het voertuigenpark op een transparante nulmeting en monitoring zodat alle stakeholders, ook na 2020, de vooruitgang inzake de vergroening van het Vlaamse voertuigenpark kunnen inschatten. Dit kan bovendien een dynamiek geven aan het totale project.
- Geef in het Vlaamse beleid voldoende aandacht aan de vergroeningsmogelijkheden op vlak van binnenvaart en wegvervoer van goederen. Voor de MORA zijn walstroom en LNG valabele alternatieven voor klassieke fossiele brandstoffen. De Vlaamse overheid moet ook gericht focussen op de vergroening van het wegvervoer van goederen.

5.3 Vergroening vloot collectief vervoer

In de busvloot van De Lijn zitten reeds hybride autobussen. Daarnaast lopen er bij De Lijn momenteel proefprojecten met 3 elektrische bussen (Brugge) en 5 waterstofbussen (Antwerpen). De Lijn heeft momenteel geen concrete plannen voor het in exploitatie nemen van nieuwe elektrische of waterstofbussen tegen 2020.

In het Actieplan CPT wordt vermeld dat De Lijn de toekomst wel elektrisch ziet en daarbij geen zijstap wenst te maken via CNG. In die toekomst zou daarbij voor langere trajecten gebruik worden gemaakt van waterstofbussen, voor korte trajecten van batterij elektrische bussen. Ervaringen uit het buitenland kunnen bovendien inspirerend werken voor het bepalen van een strategie. Zo zetten bijvoorbeeld Oslo³⁰ (volledig groen buspark in 2020) en Nederland³¹ (uitstootvrij aankoopbeleid in 2025) volop in op een vergroening van hun busvloten.

³⁰ Oslo streeft naar het volledig vergroenen van het openbaar vervoer in de stad tegen 2020 door gebruik te maken van biogas en elektriciteit. (Bron: <http://ec.europa.eu/environment/europeangreencapital/winning-cities/previous-finalists/oslo-2016/>)

³¹ Vanaf 2025 zijn alle nieuwe bussen in het openbaar vervoer vrij van schadelijke uitlaatgassen. Overheid en vervoerspartijen tekenden een overeenkomst waarin is afgesproken dat er snel meer bussen op elektriciteit en waterstof komen in het openbaar vervoer. (Bron: <https://www.rijksoverheid.nl/actueel/nieuws/2016/04/15/nederlands-ov-stapt-over-op-100-procent-uitstootvrije-bussen>)

Een aantal drempels moeten nog worden overwonnen, zoals de bedrijfsvoering en de investeringskost voor duurdere voertuigen en laad- en tankinfrastructuur. Volgens het actieplan CPT zal De Lijn daarom in de loop van 2016 een strategie uitwerken, waarin een verhoogde inzet van CP-bussen wordt gepland. Het principe van een overgang naar clean power zal bovendien worden meegenomen in de nieuwe beheersovereenkomst met De Lijn.

De MORA meent dat de Vlaamse overheid volop moet inzetten op de vergroening van de busvloot van De Lijn. Daarom moet de verdere vergroening van de vloot, in navolging van de intenties in het actieplan CPT, daadwerkelijk worden opgenomen in de volgende beheersovereenkomst tussen de Vlaamse Regering en De Lijn.

Naast de vloot van De Lijn moet ook aandacht geschonken worden aan het collectief vervoer dat wordt uitgevoerd door privébedrijven. Bijna de helft van het openbaar vervoer in Vlaanderen wordt immers uitgevoerd door privébedrijven. Zij wensen eveneens een bijdrage te leveren aan de realisatie van de Vlaamse klimaatdoelstellingen. In de financiële enveloppe van De Lijn wordt momenteel echter geen ruimte voorzien voor het ondersteunen van exploitanten die willen investeren in voertuigen aangedreven door alternatieve energiebronnen.

Daarom vraagt de Mobiliteitsraad aan de Vlaamse Regering om deze exploitanten niet over het hoofd te zien bij de verdeling van het deelbudget voor de vergroening van het openbaar vervoer, dat deel uitmaakt van de extra 300 miljoen euro voor klimaatmaatregelen voor de periode 2016-2019.

5.4 Beschouwingen bij vergroening voertuigenpark

Hoewel de MORA een sterke voorstander is van een vergroening van het voertuigenpark, wil de raad toch een aantal kanttekeningen plaatsen bij het vervangen van het huidige voertuigenpark door één dat rijdt met alternatieve, groene aandrijving.

- Een belangrijk punt is de nood aan een algehele aanpassing van het mobiliteitsgedrag van de Vlaming. Een verregaande elektrificatie van het voertuigenpark is op zichzelf immers geen oplossing voor de capaciteitsproblemen die zich bijna dagelijks op de Vlaamse wegen manifesteren, zonder dat dit in een breder mobiliteitskader wordt gevat. Het beleidsmatig inzetten op voertuigen met duurzamere aandrijving moet daarom gekoppeld worden aan het beheersen van de mobiliteitsvraag en het inzetten op andere opties dan (elektrisch) autosolisme, zoals meer gedeeld (elektrisch) vervoer in de vorm van carpooling, autodelen, etc. Ook het inzetten op aangepast mobiliteitsgedrag, bijvoorbeeld het stimuleren van het gebruik van persoonlijke elektrische voertuigen voor kortere afstanden in combinatie met deelauto's voor langere afstanden, kan een oplossing bieden.
- Een verregaande elektrificatie van de Vlaamse voertuigenvloot zal zorgen voor een stijging van de elektriciteitsvraag. De uitbouw van een slim en flexibel net is een cruciale voorwaarde voor een succesvolle integratie van transport in het elektriciteitssysteem. De Mobiliteitsraad meent dat de Vlaamse overheid, om problemen in de toekomst te voorkomen, moet inzetten op voldoende, ecologisch en socio-economisch verantwoorde elektriciteitsproductie, strategische en voldoende aansluitpunten op het netwerk, semi-persoonlijke opslagcapaciteit, etc.
- De Vlaamse Regering moet opletten dat de financiële stimuli voor de vergroening van het voertuigenpark in verhouding staan tot CO₂-winsten die hieruit voortkomen.

Een elektrische auto die een diesel- of benzineauto vervangt, heeft aanzienlijk lagere CO₂-emissies (well-to-wheel) en zorgt voor minder luchtverontreiniging. De consument ontvangt echter heel wat financiële stimuli waardoor de kost per bespaarde ton CO₂ kan oplopen. Voor lichte voertuigen die CNG of LNG als brandstof gebruiken, is de netto vermindering van de uitstoot momenteel nog beperkt. Voor het goederenvervoer zijn CNG en LNG momenteel de enige alternatieve brandstoffen met het oog op een verdere emissiereductie.

6 Treinen en schepen

Vraag 6: Wat is het aandeel van de uitstoot van “treinen en schepen” in het totale aandeel van uitstoot als gevolg van transport? Hoe kan de uitstoot van beide verminderd worden?

6.1 Aandeel treinen en schepen in totale transportuitstoot

De sector transport had in 2014 een aandeel van 36% in de totale Vlaamse niet-ETS uitstoot en is dus de belangrijkste niet-ETS-emissiebron in Vlaanderen. Figuur 3 (zie supra) geeft weer hoe de niet-ETS-uitstoot van de transportsector in 2014 was samengesteld. Het spoorverkeer zorgde in 2014 voor 0,4% van de uitstoot van broeikasgassen en de binnenvaart voor 2%. Beide transportmodi samen vertegenwoordigen dus 2,4% van de uitstoot in de sector transport in 2014 en 0,86% van de totale uitstoot van de Vlaamse niet-ETS-sectoren in 2014.

6.2 Maatregelen voor emissiereductie treinen en schepen

- De Mobiliteitsraad meent dat waterstof en LNG als alternatieve brandstoffen, walstroom en emissiereducerende technologieën de beste keuzes zijn voor een vergroening van de binnenvaart en zeevaart/kustvaart. De binnenvaartsector toonde met het 3^E-Convenant voor een milieuvriendelijke binnenvaart in 2009 reeds zijn engagement om in te zetten op emissiereducties en een algemene verduurzaming van de binnenvaartsector. Daarnaast breken de Vlaamse Regering en de Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken in recentere beleidsdocumenten eveneens een lans voor een verdere vergroening van de scheepvaart. Zowel het Vlaamse Regeerakkoord, de Beleidsnota Mobiliteit en Openbare Werken 2014-2019, als de Beleidsbrief 2015-2016 vermelden in meer of minder mate de emissiereducerende mogelijkheden van deze technologieën en groene energiebronnen. De hierboven vermelde maatregelen werden eind 2015 opgenomen binnen het actieplan Clean power for transport (CPT), dat ook de vergroening van de binnenvaart omvat.
- Hoewel de aandrijving schepen op hernieuwbare energie zich nog in een vroeg stadium bevindt, meent de MORA dat ook waterstof op basis van hernieuwbare bronnen in de toekomst een brandstof kan zijn voor de binnenvaart en kustvaart. Inzetten op onderzoek en innovatie zijn daarom cruciaal in deze sector. In het kader van het actieplan CPT worden verdere ontwikkelingen aangemoedigd en gefaciliteerd. Op middellange termijn moet ook de noodzaak naar bijkomende locaties voor de nodige infrastructuur verder onderzocht worden.
- Nog in 2016 zal de Vlaamse Overheid, met middelen uit het Vlaams Klimaatfonds, investeren in extra walstroomkasten voor de binnenvaart in Wijnegem en Evergem. Ook de

Havenbedrijven van Gent en Antwerpen zullen op korte termijn hun walstroominfrastructuur verder uitbouwen. De raad verwacht dat de Vlaamse overheid de resultaten van de studie naar de optimalisatie van het walstroomnetwerk, opgeleverd in januari 2016, zal aanwenden om op dit terrein verdere vooruitgang te boeken.

- De MORA schaart zich achter de vervanging van de overgebleven niet-elektrische treinen door elektrisch aangedreven treinen. Wanneer er wordt gekozen voor een aanvoer van hernieuwbare energie voor treinen zorgt dit voor een daadwerkelijke vergroening van het spoorwegsysteem.

7 Luchtvaart

Vraag 7: Welk beleid kan vanuit Vlaanderen gevoerd worden om de uitstoot van burger- en goederenluchtvaart te verminderen?

7.1 Situering

De luchtvaartsector is verantwoordelijk voor 2 à 2,5 procent van de wereldwijde CO₂-uitstoot. De civiele luchtvaart heeft in Europa een aandeel van ca. 12,9% (cijfers 2012) in de totale CO₂-uitstoot van de sector transport.

Dat aandeel groeit. Steeds meer mensen vliegen, ze vliegen steeds verder en deze groei zet zich voort. Ieder jaar stoot de sector circa 3,6 procent méér CO₂ uit³².

De Belgische luchthavens noteerden in 2014 in totaal 155.972 vluchten (bij vertrek). Dat is een stijging van 2,2% t.o.v. 2010 en van 3,6% t.o.v. 2013. Met 106.732 vluchten in 2014 heeft Brussels Airport het grootste aandeel (68%) in het luchtverkeer in België.

Tegelijk zijn luchthavens ook belangrijke knooppunten in de logistieke keten. Brussels airport is samen met de zeehavens een belangrijke economische motor van Vlaanderen, goed voor een toegevoegde waarde van 3,2 miljard euro per jaar en 60.000 jobs. In 2014 werd via Brussels Airport 453.954 ton cargo vervoerd. Dit is een stijging van 5,6% t.o.v. 2013.

In Vlaanderen is het vliegtuigverkeer verantwoordelijk voor 9,1% van de CO₂-uitstoot van de transportsector in 2014. Afzonderlijke emissiegegevens voor personenvervoer en goederenvervoer zijn niet beschikbaar.

De laatste decennia vonden er aanzienlijke verbeteringen plaats op het vlak van de vliegtuigtechnologie en operationele efficiëntie. Maar tegelijk neem het luchtvaartverkeer alsmaar toe.

Sinds enkele jaren worden mondiaal en op Europees niveau initiatieven genomen om de emissieproblematiek in de luchtvaart aan te pakken.

Vanaf 2012 moeten luchtvaartmaatschappijen die vliegen van of naar Europa aan het Europese emissiehandelssysteem (ETS) deelnemen (hoewel de betreffende EU-verordening het toepassingsgebied voor de jaren 2013-2016 beperkte tot vluchten binnen de Europese Economische Ruimte).

³² Bron: Trends in global CO₂-emissions. Planbureau voor de Leefomgeving Europese Commissie. 2015.

7.2 Voorstellen beleidsacties

De MORA voerde tot op heden nog geen ruim maatschappelijk debat over de luchtvaart. Binnen de tijdspanne van deze adviesvraag was het dan ook niet mogelijk om deze complexe problematiek grondig te bespreken en gedetailleerde beleidsvoorstellen te formuleren.

Zoals eerder in dit advies aangegeven is de Raad van oordeel dat steeds moet gestreefd worden naar de inzet van de meest duurzame vervoersmodus in functie van de verplaatsingsbehoefte.

Hierbij is het belangrijk dat wordt gestreefd naar een prijszetting waarin de externe kosten zo optimaal mogelijk worden weerspiegeld. Op die manier kan een level playing field voor alle modi worden gerealiseerd en kunnen concurrentievervalsingen worden vermeden.

Een dergelijke prijszetting dient op Europees en internationaal niveau te worden geregeld.

8 Ruimtelijke ordening en mobiliteit

Vraag 8: Hoe kan ruimtelijke ordening inspelen op het verminderen van verplaatsingen? Hoe kunnen de bestaande transportsystemen inspelen op de trend en de noodzaak van duurzaam ruimtegebruik om zo meer vrije ruimte te creëren, wat ook ten gunste is van het klimaat.

De Mobiliteitsraad meent dat naast een aanzienlijke energie-efficiëntieverbetering en vergroening van het voertuigenpark, ook moet gestreefd worden naar een vermindering van het aantal afgelegde kilometers, zeker wat betreft wegverkeer. Het beperken van het aantal verplaatsingen die personen afleggen met niet-duurzame modi, kan in grote mate gefaciliteerd worden door ruimtelijke ingrepen.

De manier waarop we in Vlaanderen onze infrastructuur en activiteiten ordenen, heeft een grote impact op de twee grootste niet-ETS-emissiebronnen, namelijk transport en gebouwen. Vlaanderen is een sterk versnipperde en verkavelde regio, gekenmerkt door veel vrijstaande woningen met een hoog energieverbruik. Een gevolg van dit sterk verspreide bouwpatroon is veel wegverkeer, een belangrijke bron van broeikasgassen. Bovendien is de versnipperde open ruimte weinig klimaatbestendig doordat er weinig warmteafvoer is en deze weinig robuust is voor andere effecten van de klimaatverandering zoals toenemende wateroverlast.

Eerdere adviezen van de Mobiliteitsraad³³ benadrukten reeds de noodzaak om ruimte en mobiliteit planmatig op elkaar af te stemmen, aangezien de wederzijdse beïnvloeding die beide domeinen op elkaar uitoefenen. Aangezien transport en gebouwen verantwoordelijk zijn voor het grootste aandeel van de niet-ETS uitstoot, is ook klimaatbeleid gebaat bij een duidelijke, planmatige integratie met het mobiliteits- en ruimtebeleid. Aangezien zowel het Mobiliteitsplan Vlaanderen, het Klimaatbeleidsplan als het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen momenteel in de ontwerpfase zitten, heeft de Vlaamse overheid een uitgelezen kans om deze beleidsdomeinen op een doordachte en planmatige manier te integreren.

³³ Zie onder meer MORA-advies Ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen (28 februari 2014), MORA-advies Basisbereikbaarheid (21 april 2015) en MORA-advies Conceptnota Basisbereikbaarheid (26 februari 2016) (zie: <http://www.mobiliteitsraad.be>).

Maatregelen ruimte-mobiliteit

In het ontwerp Witboek Beleidsplan Ruimte Vlaanderen (BRV) staan een aantal leidende, ruimtelijke principes die Vlaanderen moeten voorbereiden op een toekomstige bevolkingstoename en een stijgende vraag naar woningen en faciliteiten. De Mobiliteitsraad kan zich grotendeels vinden in de principes die in het ontwerp witboek worden gepresenteerd en een invloed kunnen hebben op het mobiliteitsgedrag, de mobiliteitsvraag en de klimaatimpact van mobiliteit.

Hieronder worden enkele belangrijke ruimtelijke principes uit het ontwerp Witboek BRV weergegeven, samen met andere aanbevelingen aan de Vlaamse overheid, die volgens de MORA een invloed kunnen hebben op mobiliteitsgedrag en broeikasgasemissies.

■ **Gebruik het principe van nabijheid als basis voor nieuwe ontwikkelingen, hanteer de concepten ‘knooppuntwaarde’ en ‘voorzieningenniveau’ als leidende principes, en onderzoek de mogelijkheden van instrumenten zoals de M-score of Mobiscore.**

Het ontwerp Witboek BRV vermeldt dat *“de knooppuntwaarde en het voorzieningenniveau van een kern de ontwikkelingsmogelijkheden [bepalen], zoals de uitbreidingsmogelijkheden, de streefwaarden voor ruimtelijk rendement, het type en mix van activiteiten. De knooppuntwaarde en het voorzieningenniveau van een kern kunnen doorheen de tijd veranderen.”*

- In een briefadvies op de Startnota winkelen in Vlaanderen³⁴ stelde de MORA dat het versterken van de stads- en gemeentecentra en de daar aanwezige voorzieningen een milderend effect kan hebben op de mobiliteitsgeneratie richting randstedelijke ontwikkelingen. Naast economische activiteiten zoals kleinhandel en basisdiensten moet kernversterking ook zorgen voor een terugkeer van werkgelegenheid in de tertiaire sector naar de centra. Nu worden bedrijven te veel afgezonderd op kmo-zones of kantorenparken buiten de stad, die enkel bereikbaar zijn met de wagen.
- Het hanteren van de knooppuntwaarde en het voorzieningenniveau van een locatie als leidende principes voor ontwikkelingsmogelijkheden. De ontwikkeling van nieuwe woonwijken in de nabijheid van allerlei voorzieningen zoals scholen, winkels, cultuur, etc. kan sterk bijdragen aan het beperken van de mobiliteitsvraag en het ontmoedigen van het gebruik van niet-duurzame vervoersmodi. Door wonen en werken te verweven in stads- en dorpskernen, kan ook de nood aan woon-werkverkeer verminderen.
- Een doordacht locatiebeleid is cruciaal voor het vrijwaren van open ruimte en het veranderen van het mobiliteitsgedrag. Een instrument als de M-score of Mobiscore kan bijvoorbeeld kopers en huurders helpen om de nabijheid van openbaar vervoer, fietspaden en de afstand tot voorzieningen in rekening te brengen bij de keuze van een woonplaats, waardoor de milieu-impact van wonen kan verlaagd worden. Ook ruimtelijke planning op basis van een toekomstige ontwikkelingen, zoals een elektrisch mobiliteitssysteem, kan worden geïntegreerd in een M-score. Zulke systemen zullen immers efficiënter, zuiniger en klimaatvriendelijker zijn als ze compact uitgebraat worden.

³⁴ MORA-briefadvies Startnota winkelen in Vlaanderen (17 december 2010)

■ **Verhoog het ruimtelijk rendement.**

Het ruimtelijk rendement is de mate waarin ruimte gebruikt wordt voor maatschappelijke doeleinden. Het genereren van een hoger ruimtelijk rendement gebeurt door meer activiteiten op eenzelfde oppervlakte te organiseren, zonder afbreuk te doen aan de leefkwaliteit. Nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen moeten zoveel als mogelijk worden ingeplant in de nabijheid van knooppunten van het openbaar vervoer.

■ **Dring de versnippering van open ruimte en natuur terug, zorg voor een doordachte landschappelijke inpassing van infrastructuur en zet in op zuinig ruimtegebruik. Vergroot daarnaast het ruimtelijk rendement en zet in op multifunctioneel gebruik van de ruimte door intensivering, verweving, hergebruik en tijdelijk ruimtegebruik.**

Door meer aaneengesloten te bouwen en te ontwikkelen in plaats van te kiezen voor alleenstaande woningen, neemt de energienood af en zijn er meer kansen om op een comfortabele en efficiënte manier gebruik te maken van openbaar en gedeeld vervoer. Ook het verdichten van verouderde verkavelingen, het gebruik maken van onderbenutte woningen en de herbestemming van leegstaande panden behoren tot de mogelijkheden. Het creëren van de juiste kaders voor gemeenschappelijke woonvormen zoals co-housing, die intensiever gebruik maken van de beschikbare ruimte dan een klassieke verkaveling, .

■ **Organiseer en gebruik ruimte op een energiezuinige wijze.**

De link tussen ruimtelijke ontwikkeling, mobiliteit en klimaatbeleid komt onder meer samen in een zoektocht naar meer energie-efficiëntie. In ruimtelijke ontwikkelingen moet prioriteit gegeven worden aan energiezuinige bouwvormen en moet een rem geplaatst worden op mobiliteitswijzen die een hoge energievraag hebben. Door een doordachte locatiekeuze en inrichting kan ruimtelijke ontwikkeling bovendien energiezuinige mobiliteit bevorderen.

■ **Voer onderzoek naar het schrappen of verplaatsen van slecht gelegen bouwgronden door een systeem van verhandelbare bouwrechten te creëren.**

Vlaanderen heeft nog meer dan 40.000 ha onbebouwde percelen in woongebieden, goed voor minstens 600.000 nog niet gerealiseerde woonmogelijkheden. Ongeveer 20% van deze beschikbare oppervlakte bevindt zich in de steden, 43% in de kleinere kernen en 31% in lint- of verspreide bebouwing. Een systeem van verhandelbare bouwrechten zou het mogelijk maken om de bouwmogelijkheden voor gronden die, uit een klimaats- en mobiliteitsoogpunt, slecht gelegen zijn te ruilen met bouwmogelijkheden in stads- en dorpskernen.

Vlaanderen heeft nog meer dan 40.000 ha onbebouwde percelen in woongebieden, goed voor minstens 600.000 nog niet gerealiseerde woonmogelijkheden. Ongeveer 20% van deze beschikbare oppervlakte bevindt zich in de steden, 43% in de kleinere kernen en 31% in lint- of verspreide bebouwing. Een systeem van verhandelbare bouwrechten maakt het mogelijk om de bouwmogelijkheden voor gronden die, uit een klimaats- en mobiliteitsoogpunt, slecht gelegen zijn te ruilen met bouwmogelijkheden in stads- en dorpskernen.

9 Automotive

Vraag 9: In welke mate zet de automotive-sector in Vlaanderen in op duurzame technologie? Hoe kan de Vlaamse overheid dit verder sturen en steunen? Wat zijn de eventuele opportuniteiten hiervan?

De automotive-sector is een belangrijke sector voor Vlaanderen met veel tewerkstelling. Hij speelt ook een belangrijke rol in het behoud van een innovatieve economie.

De combinatie van slimme technologie en automotive biedt een groot potentieel voor verdere CO₂-reductie, slimmere en veiligere mobiliteit. De Vlaamse overheid heeft hier een hefboomfunctie in het kader van ITS (Intelligente Transport Systemen) via innovatiesteun en proefprojecten.

Ook de verduurzaming van het voertuigenpark van De Lijn, waar de minister in zijn beleidsnota naar verwijst speelt hierin een rol. De versnelde invoering van een vloot hybride bussen kan daarbij een hefboom vormen. Innovaties in het ontwikkelen van duurzame voertuigen en het uitrollen van proefprojecten omtrent het gebruik van dergelijke voertuigen (bv. de trambus, de lichtgewicht bus) kunnen financieel ondersteund worden vanuit diverse beleidsdomeinen.

Verder kan Vlaanderen inzetten op de uitvoering van de DAFI richtlijn (Richtlijn 2014/94/EU van het Europees Parlement en de Raad van 22 oktober 2014 betreffende de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen) om alternatieve aandrijvingen en alternatieve brandstoffen zoals hybride en plug in-, elektrisch, waterstof, aardgas te bevorderen.

Vlaanderen heeft alvast een plan aangenomen (Clean Power for Transport) dat zich nu in de uitrolfase bevindt. Daarnaast is er in Vlaanderen een premiestelsel voor elektrische voertuigen en een hervorming van de belasting op inverkeerstelling (BIV) en de jaarlijkse verkeersbelasting met een gunstig effect voor de vergroening van het wagenpark. Het clusterbeleid van VLAIO³⁵ is eveneens een welkome hefboom voor de automotive sector.

De Europese regelgeving is bepalend voor een gezonde, competitieve automotive-sector en op een duurzame mobiliteit in de toekomst. De Vlaamse overheid kan hier waken over voldoende transparantie, eenduidigheid en overleg met de sector.

10 Aanvullende aandachtspunten

De adviesvraag stelt dat de opgenomen vragen niet beperkend hoeven te worden opgevat en dat extra informatie en aanbevelingen kunnen worden toegevoegd.

In dit hoofdstuk “Aanvullende aandachtspunten” geeft de MORA een aantal bijkomende pistes aan die ofwel niet specifiek onder één van de vragen kunnen worden ondergebracht ofwel binnen diverse vragen zouden aan bod kunnen komen. Daarom opteerde de Raad om ze in een afzonderlijk hoofdstuk te behandelen. Het gaat om infrastructuurbeleid en woon-werkverkeer.

10.1 Infrastructuurbeleid

Een efficiënt en onderbouwd infrastructuurbeleid voor de infrastructuurnetwerken van alle vervoersmodi draagt volgens de MORA bij tot een betere mobiliteit (doorstroming, bereikbaarheid) en een betere benutting en kan daardoor ook een positieve milieu-impact genereren.

³⁵ Vlaams Agentschap Ondernemen en Innoveren

10.1.1 Infrastructuurnetwerken doordacht, evenwichtig en doelgericht uitbouwen

Optimaliseren van de infrastructuurcapaciteit van de verschillende infrastructuurnetwerken

Performante infrastructuurnetwerken zorgen mee voor een betere doorstroming van verkeer en vervoer, een grotere verkeersveiligheid en een vlottere bereikbaarheid van stedelijke en economische kernen.

De infrastructuurcapaciteit kan geoptimaliseerd worden via een combinatie van uitbreiding van de capaciteit van de verschillende infrastructuurnetwerken (het wegennet, het binnenvaartnet, het spoorwegnet, het kernnet stads- en streekvervoer en het fietsnetwerk) en maatregelen voor een betere benutting van de capaciteit.

Uitbreiding van de capaciteit moet hierbij het resultaat zijn van grondige maatschappelijk-economische afwegingen en prioriteringen.

Het uitbreiden van de infrastructuurcapaciteit, in combinatie met andere maatregelen gericht op een betere benutting, zal deze netwerken versterken en bijdragen tot een vlottere doorstroming en betere bereikbaarheid.

Een betere doorstroming van goederen en personenvervoer impliceert ook minder structurele en incidentele congestie, minder voertuigverliesuren en minder schadelijke emissies.

Infrastructuurmaatregelen die de doorstroming tijdens de spitsuren bevorderen

Metingen van het verkeer gedurende de verschillende perioden van de dag wijzen uit dat de infrastructuurcapaciteit vooral tijdens de spitsperiodes zwaar wordt belast. Dit geldt zowel voor het personenvervoer als het goederenvervoer. Niet alleen het wegennet kampt met capaciteitsproblemen. Ook het spoor en de binnenvaart worden geconfronteerd met capaciteitsproblemen gedurende bepaalde periodes van de dag.

Voor het wegennet kunnen maatregelen zoals spitsstroken, weefstroken, carpoolstroken en toeritdosering bijdragen tot een betere doorstroming van het verkeer tijdens de spitsuren. Voor het spoor denken we aan maatregelen die de oververzadigde Noord-Zuidverbinding ontlasten. Voor de binnenvaart is optimalisering van de (werking van de) sluizen essentieel. De verdere uitbouw van fietssnelwegen kunnen een bijdrage leveren tot een milieuvriendelijker woon-werkverkeer.

De Vlaamse Regering zet sinds enige tijd in op maatregelen die de mobiliteit in de spits trachten te verbeteren (bijvoorbeeld de aanleg van spitsstroken). De MORA vindt het essentieel dat specifieke spitsmaatregelen voor alle vervoersmodi verder worden uitgewerkt en geïmplementeerd.

De infrastructuur onderhouden en de achterstand wegwerken

Naast de aanleg is ook het onderhoud van de infrastructuur cruciaal voor het optimaal benutten van de infrastructuurcapaciteit. Slecht onderhouden wegen, spoorwegen, waterwegen en fietspaden leiden tot meer ongevallen en congestie.

Zo kampt Vlaanderen met een historische onderhoudsachterstand van het wegennet. De laatste jaren is voor het onderhoud van de autosnelwegen een inhaalbeweging ingezet waardoor de kwaliteit van het autosnelwegennet globaal gezien verbeterde. Wat de toestand van het gewestwegennet betreft is zijn nog forse inspanningen nodig.

Maar niet alleen het wegennet vergt voldoende onderhoudsmiddelen. Ook voor de andere infrastructuurnetwerken zoals het binnenvaartnet en het openbaar vervoernetwerk is het onderhoud cruciaal. De monitoring van de fietspaden wijst uit dat dat er op het vak van onderhoud van de fietspaden en de realisatie van het fietsroutennetwerk eveneens nog forse inspanningen nodig zijn.

10.1.2 Beter benutten van de infrastructuurcapaciteit

Het oplossen van missing links kan de doorstroming en de bereikbaarheid verbeteren. Maar met meer infrastructuur alleen kan het bereikbaarheidsprobleem niet worden opgelost. Budgetten en ruimte zijn beperkt en het draagvlak voor nieuwe infrastructuur is onzeker. Het beter benutten van de bestaande infrastructuur is daarom minstens zo belangrijk.

Dynamisch verkeersmanagement verder uitbouwen en verbreden

Dynamisch verkeersmanagement (DVM) maakt het mogelijk om het verkeer sturen in functie van het tijdstip en de omstandigheden. DVM kan ook worden ingezet om de weggebruiker of de openbaar vervoergebruiker te informeren. DVM vermindert de kans op ongevallen, verbetert de doorstroming en heeft daardoor ook een positief effect op het klimaat.

De uitrol van het DVM-plan in Vlaanderen is op kruissnelheid gekomen. Dit omvat zowel systemen voor detectie als signalisatie- en informatieborden om het verkeer te informeren en te sturen.

Dynamisch verkeersmanagement biedt evenwel meer kansen en opportuniteiten dan detectie en informatie via panelen. Eén van de belangrijkste ontwikkelingen is de interactie tussen de voertuigen en de infrastructuur. Technologie in voertuigen en op de weg zullen in de toekomst naar elkaar toegroeien en elkaar kunnen versterken. Zo kan bijvoorbeeld een zelfrijdend voertuig beter inspelen op de omgeving als het in verbinding staat met andere auto's en installaties langs de weg. Daarnaast kunnen via DVM kruispunten beter op elkaar worden afgesteld, slimme verkeerslichten (verkeerslichten waarvan de regeling wordt aangepast in functie van de verkeersstromen) worden geïmplementeerd enz.. DVM blijft best ook niet beperkt tot de autosnelwegen. Interactiviteit tussen het verkeer op primaire en secundaire wegen kan eveneens bijdragen tot een betere afstemming en vlottere doorstroming.

Volgens de MORA is het aangewezen om binnen het kader van het Vlaams DVM-beleid ook volop in te zetten op het onderzoek en de ondersteuning van innovatieve DVM-toepassingen en dit voor alle vervoersmodi.

De overheid zou in dat kader meer kunnen investeren in de opzet en uitbating van proeftuinen voor de meest veelbelovende intelligente verkeerssystemen (ITS-systemen).

10.2 Woon-werkverkeer

Voor de MORA is woon-werkverkeer en de bereikbaarheid van bedrijventerreinen een prioritair thema en hij formuleerde daarover reeds een aantal voorstellen.

In zijn advies op de beleidsbrief 2015-2016 van minister Weyts stelde de MORA dat hij tevreden is dat inzake personenvervoer wordt gefocust op woon-werkverkeer en de bereikbaarheid van tewerkstellingsplaatsen maar dat resultaatgerichte doelstellingen in termen van congestie- en emissiereductie, alsook de afspraken van het PACT 2020 om het aantal per auto afgelegde kilometer te verlagen tot onder 60%, ontbreken.

Uit het OVG 4.5. blijkt dat het aandeel van de wagen in het woon-werkverkeer 67% bedraagt. VITO becijferde in de studie³⁶ ter ondersteuning bij de ontwikkeling van het Vlaams Klimaatbeleidsplan dat het reductiepotentieel van een modal split-doelstelling 60%/40% woon-werkverkeer naar schatting 1,5%³⁷ bedraagt van de emissies voor wegtransport in 2010.

De verduurzaming van het woon-werkverkeer vraagt volgens de MORA niet enkel om maatregelen die inzetten op een modal shift op korte termijn, maar vraagt daarnaast ook om een structurele langetermijnaanpak die inzet op een blijvende mental shift bij werkgevers en werknemers. De Raad wijst erop dat de mogelijkheden om woon-werkverkeer te verduurzamen moeten bekeken worden in de totale verkeersfiscaliteit, waarvan een deel federale bevoegdheid is.

De MORA haalt volgende maatregelen aan die mee de klimaatimpact van het woon-werkverkeer kunnen helpen reduceren: Pendelfonds, basisbereikbaarheid, mobiliteitsbudget, plaats- en tijdsafhankelijk werken, bedrijfsvervoerplannen en de fiets.

Pendelfonds

De MORA onderschrijft de doelstelling van het Pendelfonds om bij bedrijven een modale verschuiving van het autosolisme naar het gebruik van meer duurzame modi te bewerkstelligen. Het bereik van het Pendelfonds als beleidsinstrument is echter te beperkt om een gedegen impact te hebben op de verduurzaming van het woon-werkverkeer in Vlaanderen.

Daarom wenst de MORA dat de maatschappelijke impact van het Pendelfonds wordt gemaximaliseerd. Pendelfondsprojecten dienen, conform de doelstelling zoals opgenomen in het Pendelplan, als laboratorium te dienen voor innoverende concepten van alternatief en duurzaam vervoer. Projecten met experimentele maatregelen, zoals mobiliteitsbudgetten en bedrijfsoverschrijdende vervoersplannen, moeten voorrang krijgen omdat zij een draagvlak kunnen creëren voor een toekomstig mobiliteitsbeleid en een hefboomeffect kunnen genereren voor een verduurzaming van het woon-werkverkeer bij andere bedrijven.

De maatschappelijk impact van het Pendelfonds kan volgens de MORA ook gemaximaliseerd worden indien het wordt gekoppeld aan de werking van andere organisaties en

³⁶ Ondersteuning bij de ontwikkeling van het Vlaams Klimaatbeleidsplan. Studie uitgevoerd door VITO in opdracht van LNE, juni 2012.

³⁷ Indien de reductie met 94 miljoen autoverplaatsingen aandeelmatig gerealiseerd wordt over alle verplaatsingsafstanden dan betekent dit een reductie van 1.200 miljoen voertuigkilometer of 184,2 kton CO₂ eq. Dit zijn 1,5% van de totale emissies voor wegtransport in 2020 (VITO, pag. 81)

beleidsinstrumenten die inzetten op de bereikbaarheid van bedrijven en de verduurzaming van het woon-werkverkeer.

Basisbereikbaarheid

De MORA stelde in zijn advies basisbereikbaarheid van april 2015 dat de conceptualisering en concretisering van basisbereikbaarheid onder andere maximaal moet tegemoetkomen aan de ontsluiting van, al dan niet moeilijk bereikbare, tewerkstellingsplaatsen. Volgens de MORA dient de Vlaamse Regering de bereikbaarheid van tewerkstellingsplaatsen te garanderen door nieuwe tewerkstellingsplaatsen in te plannen nabij knooppunten van openbaar vervoer en te voorzien in een openbaar vervoer dat bestaande werklocaties maximaal ontsluit. Voor de MORA bestaat de kern van dit openbaar vervoer uit het geregeld vervoer met trein, metro, tram en bus dat, waar nodig, kan worden aangevuld met shuttlediensten.

Mobiliteitsbudget

De MORA ziet het mobiliteitsbudget als een element om, in het kader van de 40/60 doelstelling van het PACT 2020, te evolueren naar een meer multimodale en duurzame woon-werkmobiliteit en werknemers meer keuzemogelijkheden te bieden. Het mobiliteitsbudget kan zo een instrument zijn om mensen te overtuigen om het gebruik van een salariswagen aan te vullen met of te vervangen door meer duurzame alternatieven.

De grootste onduidelijkheid vandaag wordt gecreëerd door een verschillende behandeling van de vergoedingen voor het woon-werkverkeer door de fiscus enerzijds en de Rijksdienst voor Sociale Zekerheid anderzijds. Daarom zal het noodzakelijk zijn dat de federale regering een aangepast fiscaal kader uitwerkt die duurzamere vervoersopties financieel even aantrekkelijk maakt als de bedrijfswagen, zowel voor werknemer als werkgever.

De MORA raadt de Vlaamse Regering aan voor het mobiliteitsbudget voorwaarde-scheppend te werken door o.a. in te zetten op een eengemaakte tarief- en betaalstructuur van duurzame vervoersalternatieven.

Bij de uitwerking van een mobiliteitsbudget is de actieve betrokkenheid van de sociale partners cruciaal gezien de grote impact op werknemers en werkgevers.

Plaats- en tijdsafhankelijk werken

De doelstelling van het PACT 2020 ten aanzien van de woon-werkproblematiek stelt onder andere dat het aantal afgelegde km per persoon in het woon-werkverkeer per auto drastisch wordt verlaagd tegen 2020. Daartoe zal onder meer thuiswerken worden gestimuleerd.

VITO onderzocht in de studie³⁸ ter ondersteuning bij de ontwikkeling van het Vlaams Klimaatbeleidsplan het reductiepotentieel van telewerken. Al naar gelang het type verplaatsingen dat wordt beperkt (korte op gemeentewegen of lange bijvoorbeeld op autosnelwegen) varieert het reductiepotentieel tussen 58 en 86 kton CO₂ eq. Dit vertegenwoordigt een reductie van ongeveer 0,7% van de emissies voor wegtransport in 2020.

³⁸ Ondersteuning bij de ontwikkeling van het Vlaams Klimaatbeleidsplan. Studie uitgevoerd door VITO in opdracht van LNE, juni 2012.

Telewerken kan echter ook aanleiding geven tot rebound effecten. Zo is een mogelijk effect een stijging van de uitstoot door oa. verwarming van residentiële gebouwen die overdag gebruikt worden als werkplek of door het feit dat een duurzame pendelaar tijdens de thuiswerkdag wel de auto gebruik voor andere, kortere verplaatsingen. Uit een VUB-studie³⁹ blijkt echter dat de impact van een telewerker die kort de wagen neemt op de mobiliteit beperkt blijft en een potentieel negatieve impact op de totale externe kosten verwaarloosbaar is.

De MORA stelde in zijn advies Telewerken en Mobiliteit dat telewerken belangrijke mobiliteitsbaten kan opleveren op individueel en collectief niveau maar dat vele maatregelen buiten het beleidsdomein MOW moeten genomen worden. Er is nood aan een multidisciplinair beleid en een aanpak die doelgroepgericht en gedifferentieerd is volgens de sector en grootte van ondernemingen en organisaties.

De MORA vraagt de Vlaamse regering om:

- een grotere flexibiliteit bij abonnementen van het openbaar vervoer. Indien vandaag het hoofdkantoor en satellietkantoor van een werknemer niet op hetzelfde traject liggen, dient er een bijkomend abonnement te worden aangeschaft waar de werknemer mogelijks zelf dient voor op te draaien.
- in het volgend inhoudelijk kader voor de sectorconvenants 2018-2019 meer aandacht te hebben voor plaats- en tijdsafhankelijk werken.

Bedrijfsvervoerplannen

Momenteel bestaat er binnen de MORA geen consensus om bedrijfsvervoerplannen voor grote bedrijven in congestiegevoelige gebieden te veralgemenen. De MORA adviseert bedrijven om beroep te doen op de provinciale mobiliteitspunten. Zij kunnen zowel werkgevers als werknemers methodologisch ondersteunen bij de opmaak van deze plannen gezien de administratieve last die dit genereert voor vele bedrijven. Indien adequaat ondersteund door de Vlaamse overheid kunnen bedrijven, samen met de werknemers, een verbeterde vervoerssituatie organiseren en verschillende vervoersalternatieven worden gepromoot.

Fiets

Uit het OVG 4.5. blijkt dat de fiets in het woon-werkverkeer vandaag een aandeel heeft van 14,7%. Van de beroepsactieven die op maximum 5 km van het werk wonen, neemt 51,72% de auto.

De Vlaamse Regering stelde op 28 april 2016 het Vlaams Fietsbeleidsplan voor. De MORA is tevreden dat in dit plan woon-werkverkeer de belangrijkste focus wordt genoemd maar mist concrete doelstellingen en een duidelijke timing om meer pendelaars te overtuigen om de (elektrische) fiets te nemen voor hun woon-werkverplaatsingen.

Een fietsbeleid moet bestaan uit push- en pullmaatregelen. De MORA focust in dit hoofdstuk op maatregelen die het aandeel van de fiets in het woon-werkverkeer moeten helpen verhogen. De MORA vraagt om:

³⁹ VUB: telewerken in Brussels Hoofdstedelijke Gewest, pag. 65.

- in het kader van de conceptualisering en concretisering van basisbereikbaarheid, de fiets mee een prominente plaats te geven in de ontsluiting van knooppunten van het openbaar vervoer.
- de prioritaire realisatie van fietssnelwegen in de meest congestiegevoelige gebieden. Een op woon-werkverkeer gefocuste uitvoering van het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk zou, zeker in combinatie met de elektrische fiets, meer pendelaars kunnen overtuigen om zich duurzamer te verplaatsen.
- de best-practices van bedrijven met een doordacht fietsbeleid, bv. via de Business Mobility Awards, in de kijker te zetten.