

Advies

Stakeholdersoverleg klimaat en transport

Brussel, 27 april 2012

Adviesvraag: Derde Vlaams Klimaatbeleidsplan, stakeholdersoverleg over het thema “klimaat en transport”

Adviesvrager: Hilde Crevits, Vlaams Minister van Mobiliteit en Openbare Werken

Ontvangst adviesvraag: 16 maart 2012

Adviestermijn: eind april

Goedkeuring/bekrachtiging raad: 27 april 2012

Inhoud

Krachtlijnen van het advies.....	4
Situering adviesvraag.....	5
Aanpak stakeholderoverleg en advies	8
Advies.....	9
1. Ambitieuze beleid is noodzakelijk.....	9
2. Klimaatbeleid op basis van duidelijke doelstellingen	10
3. Zoeken naar synergieën met andere beleidsniveaus.....	13
4. Een participatietraject uitwerken.....	14
5. Robuuste en transparante monitor	15
Bijlage Verslag workshop	17

Krachtlijnen van het advies

Ambitieuw beleid is noodzakelijk opdat Vlaanderen voor de niet-ETS-sectoren het doel van -15% broeikasgasemissies in 2020 kan bereiken. De uitdaging in de sector transport is groot omdat toekomstverkenningen nog steeds een volumegroei aangeven die in grote mate veroorzaakt wordt door externe factoren. Dit betekent dat binnen de Vlaamse beleidsruimte extra inspanningen noodzakelijk zijn om tot de vooropgestelde emissiereducties te komen.

De doorgerekende maatregelen in de nota waren onvoldoende concreet uitgewerkt om het maatschappelijk debat ten gronde te kunnen voeren. Bovendien ontbraken de noodzakelijke analyses over de sociale en economische effecten van de maatregelen. Dit belette de MORA om op genuanceerde wijze het draagvlak voor de maatregelen weer te geven. Bovendien kon de MORA niet aangeven in hoeverre het draagvlak de effectiviteit van de maatregelen zou kunnen verhogen.

De MORA stelt vast dat er nauwelijks individuele maatregelen zijn met een groot reductiepotentieel én met een breed draagvlak. Slechts door in te zetten op een groot aantal maatregelen kunnen de emissies van de sector transport drastisch gereduceerd worden. Het verminderen van de CO₂-uitstoot moet als strategische hoofdlijn opgenomen worden in het Mobiliteitsplan Vlaanderen. De MORA vraagt de Vlaamse Regering ook maximaal te zoeken naar synergieën met het Europese en het federale beleid.

Een goed kader is een belangrijk uitgangspunt om te komen tot gedragen maatregelenpakketten. Voor de MORA moet klimaatbeleid inzake transport inzetten op volgende doelstellingen:

1. Verhogen van de efficiëntie van het voertuigenpark
2. Verkeersgroei beheersen
3. Infrastructuur optimaliseren
4. Co-modaliteit in het goederenvervoer en modal shift in het personenvervoer

Standpuntbepaling en het zoeken naar consensus rond de maatregelen die nodig zijn om deze doelstellingen te bereiken is een maatschappelijk rijpingsproces met een minimaal aantal stappen. De MORA stelt voor betrokkenheid te voorzien op minstens drie momenten in het plannings- en beleidsproces:

- Bij aanvang van de studieopdracht over de verschillende opties en effecten die doorgerekend moeten worden
- Bij het selecteren van maatregelen(-pakketten) en instrumenten in een strategisch plan
- Bij het concretiseren van maatregelen in uitvoering van het plan

De MORA ziet dit stakeholdersoverleg als een stap in een verder participatietraject. De MORA wenst het engagement op te nemen om in de komende maanden samen met minister Crevits, VITO, de Vlaamse Task Force Mitigatie en andere betrokkenen verder te werken aan een doeltreffend klimaatbeleidsplan.

Situering adviesvraag

De Vlaamse Regering bereidt zoals voorzien in het Vlaams Regeerakkoord 2009-2014 en de beleidsnota Leefmilieu en Natuur 2009-2014, een derde Vlaams Klimaatbeleidsplan 2013-2020 voor. Het zal voortbouwen op het huidige plan, maar met twee afzonderlijke luiken: het Vlaams Mitigatieplan (VMP) en het Vlaams Adaptatieplan (VAP).

De doelstellingen inzake klimaatbeleid worden opgesplitst in een groep van sectoren die valt onder het Europese emissiehandelssysteem (ETS) en sectoren die hier niet toe behoren. Tot het niet-ETS gedeelte behoren naast transport de sectoren gebouwen, landbouw en industrie (niet-ETS bedrijven). De Vlaamse overheid is verantwoordelijk voor het naleven van het emissieplafond van de niet-ETS-sectoren.¹ Bij overschrijding van dit niet-ETS emissieplafond dient het Vlaams Gewest de nodige emissiekredieten te verwerven via de inzet van flexibele mechanismen.

De Vlaamse regering keurde op 1 juli 2011 het Voorbereidingstraject Derde Vlaams Klimaatbeleidsplan goed. Gezien de ambitieuze doelstellingen en de verspreiding van de bevoegdheden over verschillende beleidsvelden zal de opmaak van het VMP gebeuren in overleg met alle betrokken Vlaamse ministers en het brede middenveld. De Vlaamse Regering wil dat alle betrokken Vlaamse ministers elk binnen de eigen bevoegdheden optimaal bijdragen aan het realiseren van de klimaatdoelstellingen. Het halen ervan is de gezamenlijke verantwoordelijkheid van de Vlaamse Regering.

Vorbereidingstraject Derde Vlaams Klimaatbeleidsplan

Elke minister is verantwoordelijk voor het bepalen en het nemen van de maatregelen binnen het eigen beleidsdomein. Het ambitieniveau voor elke sector wordt bepaald door de Vlaamse regering op basis van de globale Vlaamse reductiedoelstelling en rekening houdend met een bottom-up analyse van het reductiepotentieel in elke sector.

De bottom-up analyse zal worden uitgevoerd op basis van informatie aangeleverd door elk betrokken beleidsdomein en dus door elke betrokken vakminister. Op die manier kan voor elk beleidsdomein worden verzekerd dat realistische informatie wordt meege-nomen in de analyse en dat de bestudeerde maatregelen in lijn zijn met de beleidsin-tenties van de betrokken vakministers. Daarnaast zal ook de kosteneffectiviteit van de maatregelen een belangrijke randvoorwaarde zijn bij het invullen van het VMP. Waar mogelijk en noodzakelijk zal ook de impact op de emissie van andere (luchtverontreinigende) polluenten in kaart worden gebracht.

Het meer stringente karakter van de doelstellingen, met jaarlijkse afrekeningen volgens een lineair afnemend pad vanaf 2013 tot 2020, zal een andere beleidsmatige aanpak vergen. Om de realisatie van dit Vlaamse reductiepad effectief te kunnen realiseren, is een vertaling naar sectorale reductiepaden noodzakelijk, zoals ook is gebeurd op Eu-ropees niveau. De Vlaamse niet-ETS doelstelling dient te worden vertaald in indicatie-ve sectorale reductiepaden voor de periode 2013-2020, gekoppeld aan beleidsmaat-regelen en –instrumenten.

De Vlaamse regering engageert zich om deze doelstellingen die in het VMP 2013-2020 worden opgenomen te bereiken en de maatregelen die hiertoe in het VMP worden op-

¹ Bij ETS sectoren zijn de gevatte bedrijven zelf verantwoordelijk

genomen te realiseren. De Vlaamse regering treft daartoe alle interne maatregelen die technisch en economisch uitvoerbaar zijn en die maatschappelijk aanvaardbaar zijn.

Het zal voor elk van de betrokken beleidsvelden van belang zijn dat voldoende middelen kunnen worden uitgetrokken om tot een voldoende ambitieus maatregelenpakket te komen. Naast de middelen beschikbaar binnen de begroting van elk beleidsdomein dient ook de wenselijkheid te worden overwogen van een centrale financiering van nieuwe Vlaamse klimaatmaatregelen. De mogelijkheid bestaat om hiervoor gebruik te maken van de opbrengsten van de veiling van emissierechten.

De Vlaamse Task Force Mitigatie (VTFM), zal het VMP voorbereiden en nadien het jaarlijks monitoringrapport uitwerken. De VTFM wordt opgericht als een ambtelijke werkgroep, onder het voorzitterschap van het departement LNE, die fungeert als centrale spil in het planningsproces.

Uiteindelijk dient er per sector respectievelijk beleidsdomein een maatregelenpakket op tafel gelegd te worden op basis waarvan de minister van Leefmilieu een plan zal presenteren aan de Vlaamse Regering..

RondeTafelconferenties

In het voorbereidingstraject zijn ook RondeTafelconferenties voorzien voor de vier sectoren: landbouw, transport, gebouwen en niet-ETS Industrie en Energie. Elk van de betrokken vakministers die de hoofdbevoegdheid heeft voor een bepaalde sector is de organisator voor de Rondetafelconferentie voor deze sector. De betrokken vakministers zullen zelf bepalen wat het concrete mandaat en de concrete doelstellingen zijn voor elk van de Rondetafelconferenties. De verschillende Rondetafelconferenties leveren advies over deze informatie, stellen bijkomende maatregelenpakketten voor en leveren insteek voor het implementatietraject van alle voorliggende maatregelen. Op basis van deze terugkoppeling zullen de mogelijke beleidsscenario's verder afgewerkt worden. Elk van deze Rondetafelconferenties dient ook advies te geven over het langetermijnbeleid voor de betreffende sector.

Uitdaging voor niet-ETS in Vlaanderen

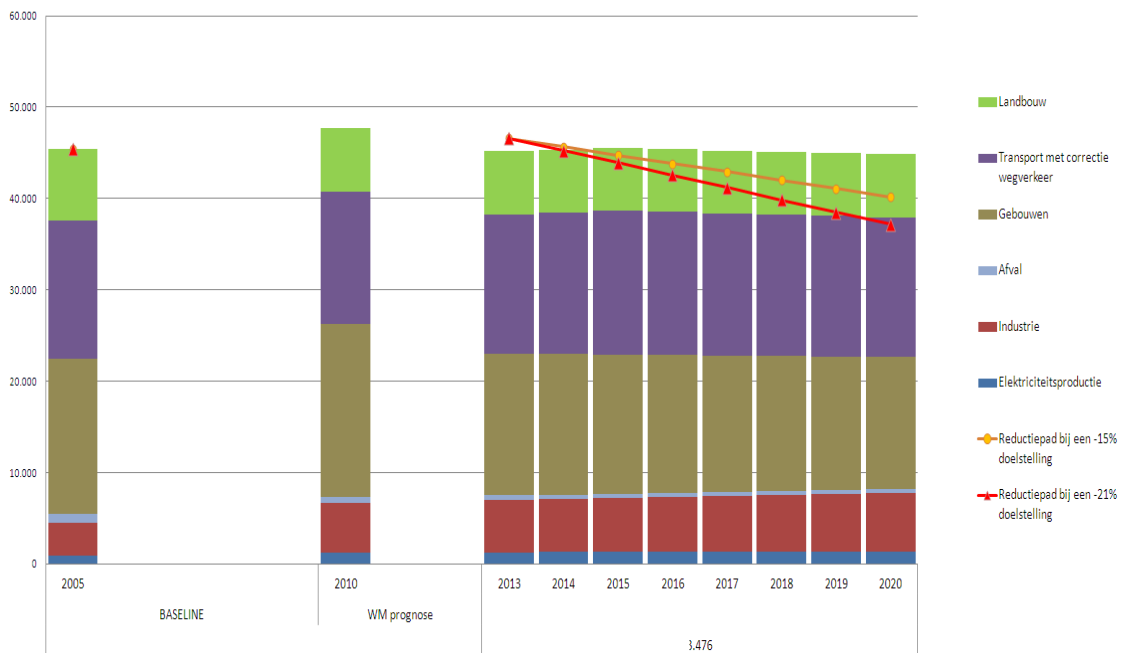
België ging voor niet-ETS een -15% doelstelling in 2020 t.o.v. 2005 aan. Die doelstelling zal naar -21% opgetrokken worden als Europa beslist te gaan voor -30%, een doelstelling waarvoor Vlaanderen in Europese context ijvert. Een voorlopige prognose van VITO op basis van het bestaande beleid laat slechts een heel beperkte reductie zien van de broeikasgasemissies voor het totaal van de niet-ETS-sectoren in Vlaanderen.

De sector transport² is goed voor circa 1/3^{de} van de broeikasgasemissies van de niet-ETS-sectoren. Binnen de sector heeft wegverkeer met 85% ruim het grootste aandeel (waarvan 51% personenvervoer en 34% vrachtvervoer).³

² Emissies van de sector transport zijn op basis van verkoop van fossiele brandstoffen. Geëlektrificeerd vervoer (trein, tram, elektrische wagen, ...) en luchtvaart (valt onder ETS) zijn niet meegenomen.

³ In deze berekening is rekening gehouden met een correctiefactor van 11%, waardoor het reële aandeel van wegtransport wellicht hoger ligt dan 85%. De federale petroleumbalans rapporteert meer verkochte brandstoffen dan door de gewestelijke emissiemodellen voor transport kan worden verklaard.

Overzicht van de prognoses en het reductiepad 2013-2020 in KTon CO₂eq



Witboek Transport 2011

Op 29 maart 2011 publiceerde de Europese Commissie het Witboek Transport: “Stapenplan voor een interne Europese vervoersruimte – werken aan een concurrerend en zuinig vervoerssysteem”. De Europese Commissie ontwikkelt daarin een langetermijnvisie – met 2050 als tijdshorizon – met het oog op een grondige hervorming van het huidige transport- en mobiliteitssysteem. De ambitie is te komen tot een duurzaam systeem dat voldoet aan de verwachtingen op maatschappelijk, economisch, sociaal, leefmilieu- en klimaatvlak.

De EU wil tegen 2050 de totale uitstoot met 80 tot 95% verminderen ten opzichte van het niveau in 1990. Uit de analyse van de Commissie⁴ blijkt dat in een aantal sectoren nog sterkere reducties kunnen worden bereikt. In de vervoerssector, waar de uitstoot van broeikasgassen nog steeds sterk blijft toenemen, moet de uitstoot van broeikasgassen tegen 2050 met minstens 60% worden verminderd ten opzichte van 1990 of 70% ten opzichte van 2008. Tegen 2030 wordt voor vervoer gestreefd naar een daling van de broeikasgasemissies met 20% ten opzichte van 2008.

⁴ Zie mededeling van de Commissie: "Routekaart naar een concurrerende koolstofarme economie in 2050", COM(2011) 112.

Aanpak stakeholderoverleg en advies

Op 16 maart 2012 ontving de MORA van Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, Hilde Crevits, de vraag tot het organiseren van een stakeholdersoverleg over het thema “klimaat en transport”. Aangezien de meeste stakeholders vertegenwoordigd zijn in de MORA vindt de minister het aangewezen om binnen de schoot van de MORA dit stakeholdersoverleg te organiseren.

De minister wenst via dit stakeholderoverleg informatie te ontvangen over:

- het draagvlak dat er bestaat voor de verschillende beleidsmaatregelen die in een voorbereidende nota werden doorgerekend,
- eventuele voorstellen voor bijkomende maatregelen,
- een insteek voor het implementatietraject,
- maar ook een advies over het langetermijnbeleid voor de transportsector.

Als vertrekpunt voor het overleg ontving de MORA een nota met een eerste doorrekening van de te bereiken reductiedoelstellingen voor de transportsector. De auteurs van de Vlaams Instelling voor Technologisch Onderzoek (VITO), Afdeling Transport en Mobiliteit, hebben de nota toegelicht tijdens de raadszitting van de MORA op 30 maart 2012. VITO heeft ook in de verdere voorbereiding van het advies verdere ondersteuning gegeven.

De beperkte tijd heeft er toe geleid dat de MORA een ongebruikelijke werkwijze en adviesformule heeft moeten volgen. Gezien de complexiteit van het dossier is het voor de MORA onmogelijk om binnen de beperkte adviestermijn een consensusstandpunt te formuleren over elke mogelijke maatregel. Om bovenstaande vragen toch zo grondig mogelijk te kunnen beantwoorden, besliste de MORA op 30 maart 2012 om in een workshop toch zoveel mogelijk inhoudelijke argumenten pro en contra bepaalde maatregelen te duiden. De MORA is in een eerste instantie op zoek gegaan naar een korf van maatregelen die het middenveld belangrijk acht. Vervolgens hebben leden de diversiteit aan standpunten en aandachtspunten aangeduid.

Gezien de beperkte en niet-evenwichtige samenstelling van de werkgroep heeft de MORA beslist de maatregelenfiches niet op te nemen in het advies. De MORA ziet de resultaten van de werkgroep wel als een goede aanzet voor verder overleg over het thema klimaat en transport. De MORA zal hierop de komende maanden verder werken en vervolgens standpunten over kansrijke maatregelen overmaken aan minister Crevits en de Vlaamse Task Force Mitigatie.

In bijlage vindt u het verslag van de workshop, dat ook louter als verslag gezien moet worden. Het is geen consensus zoals gebruikelijk is in een MORA-advies. De MORA vindt het toch belangrijk om het verslag op te nemen omdat dit, hoewel onvolledig, toch al een stuk van de diversiteit aan standpunten naar voor laat komen.

Voorliggend advies vertrekt vanuit de conclusies van de workshop.

Advies

1. Ambitieuus beleid is noodzakelijk

In het Europese Energie- en Klimaatpakket heeft de Europese Unie voor de EU-27 de ambitieuze doelstellingen voor 2020 vastgelegd. Een vermindering van de uitstoot van broeikasgassen met minstens 20% ten opzichte van 1990. De lidstaten krijgen enkel een individuele doelstelling voor die sectoren die niet onder het Europees emissiehandelssysteem vallen. Voor Vlaanderen betekent dit een vermindering van de uitstoot van broeikasgassen in de niet-ETS sectoren met minstens 15% in 2020 ten opzichte van 2005.

Drastische inspanningen in sector transport vereist

De MORA staat achter de ambitie van de Vlaamse Regering om deze emissiereductie voor de niet-ETS sectoren zoveel mogelijk terug te dringen met interne maatregelen. Het klimaatprobleem is een belangrijk maatschappelijk vraagstuk waarbij alle beleidsniveaus en –domeinen hun verantwoordelijkheid moeten nemen. De sector transport heeft een belangrijk aandeel in de broeikasgasemissies en zal ook drastische inspanningen moeten leveren.

Naast ecologische redenen moet er ook rekening gehouden worden met de economische context. Elke maatregel zal effecten hebben op de kostenstructuur. Anderzijds kan het terugdringen van de afhankelijkheid van fossiele brandstoffen de sector minder kwetsbaar maken voor externe schokken en biedt de ontwikkeling van alternatieven ook groeikansen voor een innovatieve industrie.

Met het oog op de langetermijnambities zal sterk ingezet moeten worden op innovatie. Met name in het goederenvervoer over de weg en via de binnenvaart en zelfs in het personenvervoer over de weg op lange afstanden is het markt klaar potentieel van alternatieve brandstoffen en aandrijftechnologie op korte termijn vrij beperkt. Dit maakt dat grootschalige resultaten nog niet kunnen verwacht worden in de eerstkomende jaren.

Uitdaging in sector transport vraagt extra beleidsaandacht en samenwerking tussen beleidsdomeinen

De MORA stelt vast dat de uitdaging voor de sector transport groot is, niet enkel tegen 2020 maar ook tegen 2050. Toekomstverkenningen voor de sector transport geven nog steeds een volumegroei aan. Volgens het referentiescenario⁵ van het Federaal Planbureau groeit het aantal reizigerskilometers in België met 30% en het aantal tonkilometer met 60% tegen 2030. De uitstoot van de broeikasgassen stijgt in die periode met 18%, doordat de groei van het personen- en goederenvervoer het positieve effect van zuiniger voertuigen en het alternatieve aandrijving meer dan compenseert.

⁵ Federaal Planbureau en F.O.D. Mobiliteit en Vervoer: Planning Paper 107 - Langetermijnvooruitzichten voor transport in België: referentiescenario (B. Hertveldt, B. Hoornaert en I. Mayeres, 2009)

Die groei wordt in grote mate veroorzaakt door externe factoren. De groei van het aantal inwoners in Vlaanderen betekent dat steeds meer personen zich moeten verplaatsen en ook gaan consumeren waardoor goederen verplaatst moeten worden. Vlaanderen streeft naar een duurzame economische groei. Economische groei gaat tot op heden steeds samen met een minstens even sterke groei van het goederenvervoer. Ook gezinsverdunding, internationalisering, ... hebben een stuwende invloed op de groei van het verkeer en de bijhorende emissies. De globale ont koppeling van economische groei⁶ en CO₂ in Vlaanderen is niet terug te vinden in de sector van het goederenvervoer. Weliswaar is er voor het personenvervoer de laatste jaren een ont koppeling zichtbaar, maar in goederenvervoer is er nog een lichte groei van de broeikasgasemissies zodat er enkel een relatieve ont koppeling optreedt.⁷

De Vlaamse overheid heeft minder vat op internationale drijvende krachten en zeker binnen mobiliteit spelen deze een belangrijke rol. Dit betekent dat binnen de Vlaamse beleidsruimte extra inspanningen noodzakelijk zijn om tot emissiereducties te komen. Samenwerking tussen verschillende beleidsdomeinen en -niveaus en andere actoren is daarbij een noodzaak.

De moeilijkheden voor de sector binnen de internationale context van de klimaatinspanning worden onder meer ook aangetoond door de weigering van buitenlandse vliegtuigmaatschappijen om zich in te schrijven in het ETS-systeem van de Europese Unie.

Maatregelen moeten dan ook bekeken worden in het kader van de internationale concurrentiepositie van de Vlaamse economie. Dit betekent dat maatregelen die van aard zouden zijn dat het socio-economisch bestel van Vlaanderen verder achterstand oploopt ten opzichte van de belangrijkste handelspartners, omwille van het feit dat die handelspartners manifest minder stringente maatregelen zouden nemen, dienen vermeden te worden. Bij voorkeur moeten maatregelen ingezet worden die de eco-efficiëntie en dus concurrentiepositie van onze economie verhogen.

2. Klimaatbeleid op basis van duidelijke doelstellingen

De MORA stelt vast dat er nauwelijks individuele maatregelen zijn met een groot reductiepotentieel én met een breed draagvlak. Dit betekent voor de MORA dat het klimaatbeleidsplan op strategisch niveau niet zozeer moet focussen op het vastleggen van een set van maatregelen, maar wel op het vastleggen van doelstellingen en het vooropstellen van een beleidskader waarin het beleid samen met het middenveld kan zoeken naar oplossingen. Een goed kader is een belangrijk uitgangspunt om te komen tot gedragen maatregelenpakketten.

⁶ Sinds 2003 is er in Vlaanderen een absolute ont koppeling tussen de economische groei en de energieregerelateerde CO₂-uitstoot. (<http://www.milieurapport.be/nl/feitencijfers/MIRA-T/sectoren/energiesector/energie--en-koolstofintensiteit-van-de-economie/energie--en-koolstofintensiteit-van-vlaamse-economie>)

⁷ MIRA, Indicatorenrapport 2011 – transport (www.milieurapport.be)

De MORA stelt vast dat pas draagvlak kan gevonden worden voor een set van maatregelen wanneer elke maatregel voldoende concreet is uitgewerkt, waardoor ook de socio-economische effecten zichtbaar worden. In de voorgelegde nota ontbrak het aan concrete maatregelen en aan analyses van de socio-economische effecten.

CO₂-uitstoot bepalend in alle beleidsbeslissingen in mobiliteitsdomein

Slechts door in te zetten op een groot aantal maatregelen kunnen de emissies van de transportsector drastisch gereduceerd worden. De combinatie van vele kleine maatregelen kunnen wel een substantiële bijdrage leveren en een opstap zijn naar verdere emissiereducties op langere termijn. Dit betekent dus dat beleidsmatig systematisch aandacht moet zijn voor CO₂. Het verminderen van de CO₂-emissies moet als strategische hoofdlijn opgenomen worden in het in opmaak zijnde Mobiliteitsplan Vlaanderen.

De MORA stelt 4 doelstellingen voorop

Voor de MORA moet het klimaatbeleid volgende doelstellingen als uitgangspunt nemen. Binnen elk van de doelstellingen zal draagvlak gezocht moeten worden voor de maatregelen met het oog op het verhogen van de effectiviteit.

1. Verhogen van de efficiëntie van het voertuigenpark

Binnen het Vlaamse beleidsniveau zijn nog heel wat mogelijkheden om de energie-intensiteit van het vervoersysteem te verbeteren. De MORA ziet onder meer volgende pistes:

- ▀ Fiscaliteit verder vergroenen cfr BIV
- ▀ Vergroening vloot OV
- ▀ Vergroening bedrijfswagenpark
- ▀ Versnelde introductie elektrische voertuigen (obv resultaten proeftuinen)
- ▀ Alternatieve brandstoffen aantrekkelijker maken
- ▀ Verbeteren aerodynamica vrachtwagens
- ▀ 3E binnenvaart
- ▀ Ecodriving

2. Verkeersgroei beheersen

De MORA pleit om ook instrumenten in te zetten om de mobiliteitsontwikkeling te beïnvloeden en het volume aan verkeer te beheersen, Deze instrumenten moeten ingezet worden met het oog op een globale mobiliteits- en welvaartsverbetering. Dit betekent dat instrumenten die het volume aan verkeer trachten te beïnvloeden geen negatieve impact mogen hebben op de sociale en economische ontwikkeling van inwonersgroepen en de Vlaamse economie. Op onder meer volgende terreinen kan daarbij volgens de MORA gewerkt worden.

- ▀ Kilometerheffing voor vrachtwagens (binnen de contouren van het MORA-advies van 24 september 2010)
- ▀ Proefproject kilometerheffing voor personenwagens
- ▀ Telewerken (zie advies van 30 maart 2011)
- ▀ Locatiebeleid en kernversterking
- ▀ Stedelijke distributie anders organiseren
- ▀ Optimaliseren beladingsgraad vrachtvervoer
- ▀ Bundeling goederenstromen

- Proefproject LZV's (binnen de contouren van het MORA-advies van 24 juni 2011)

3. Infrastructuur optimaliseren

Een performant infrastructuurbeleid is noodzakelijk om de vervoerstromen op een veilige en vlotte wijze af te wikkelen. Hierbij moet uitgegaan worden van een modusoverschrijdende aanpak. Het huidige infrastructuurnetwerk is onvoldoende gestructureerd en bevat missing links. Lokaal en bovenlokaal verkeer zit verweven. Het wegennet laat onvoldoende scheiding toe van een verschillend type functies (verbinden, verzamelen, toegang geven). De MORA vindt dan ook dat complementair moet ingezet worden op infrastructuurverbeteringen in alle modi:

- Het oplossen van relevante infrastructurele capaciteitsknelpunten
- Ontwikkeling voorstadsnetwerken Brussel, Antwerpen, Gent
- Investerings in hoogwaardige fietsinfrastructuur
- Mogelijke snelheidsaanpassingen op snelwegen en hoofdwegen
- Slimme verkeerslichten en toeritdosering

4. Co-modaliteit in het goederenvervoer en modal shift in het personenvervoer

Comodaliteit houdt voor de MORA in dat er een evenwichtiger, alomvattend goederenvervoerbeleid gevoerd moet worden over alle modi heen, rekening houdend met de vervoerskenmerken (zoals beperkte markt voor alternatieve modi op korte afstand, geschiktheid van goederen voor vervoer via een bepaalde modus, noodzaak voor bundeling van vervoersstromen voor spoor en binnenvaart, verhogen van milieuefficiëntie voor alle modi).

Specifiek voor het goederenvervoer zijn onder meer volgende maatregelen van belang voor de MORA:

- Promotie van de alternatieve modi om de gebruikers in staat te stellen de meest geschikte modus te kiezen voor hun transport.
- Het wegwerken van modusinterne knelpunten. De MORA vraagt de Vlaamse regering om hiervoor een flankerend beleid uit te werken.

Verschillende vervoersmodi voor het personenvervoer moeten op de meest duurzame wijze in één vervoerssysteem worden ingeschakeld. Het ontbreken van een kwalitatief voor- en natransport blijkt vaak het cruciaal argument om collectief vervoer niet als volwaardig alternatief voor de auto te zien. Één zwakke schakel, is een zwakke keten. In het personenvervoer kunnen onder meer volgende maatregelen naar voor geschoven worden:

- het investeren in fietsbeleid voor verplaatsingen op korte afstanden en als voor- en natransport (aansluiten op andere modi)
- de verdere realisatie van vraaggericht aanbod collectief vervoer
- het optimaal benutten van capaciteit van trein, tram en bus in functie van de vervoerstromen in woon-werkverkeer
- het ontwikkelen van hoogwaardig voor- en natransport per (deel) fiets, taxi, bedrijfsvervoer, deelauto, etc.

- ▀ het verder multimodaal ontwikkelen van de stationsomgevingen op een kwalitatieve manier, met daarbij oog voor alle modi in het voor- en na-transport
- ▀ het verder promoten van carpoolen
- ▀ het voldoende uitwerken van het parkeerbeleid, ook in woon-werk situatie
- ▀ doorstromingsmaatregelen voor iedere modus (groene golf, busbanen, dynamische snelheidsregimes, toeritdosering)

3. Zoeken naar synergieën met andere beleidsniveaus

Europees

Om binnen de sector tot de noodzakelijke reducties te komen, ziet de MORA op Europees niveau heel wat potentieel in maatregelen voor voertuigefficiëntie door normering. Het reductiepotentieel van voertuigtechnologie kan evenwel niet losgezien worden van de betaalbaarheid en aanvaardbaarheid ervan voor de gebruiker. Daarnaast is flankerend beleid op niveau van de lidstaten wenselijk om deze schonere voertuigen ook versneld op de weg te krijgen en anderzijds om de meest verbruikende en vervuilende voertuigen gefaseerd te ontmoedigen via een aangepaste fiscaliteit en andere incentives.

Studiewerk⁸ in opdracht van de Europese Commissie toont aan dat de norm voor personenwagens van 95g CO₂/km en voor bestelwagens van 147g CO₂/km tegen 2020 een kostenefficiënte maatregel is om broeikasgassen terug te brengen. Voor dieselwagens zou de maatregel een negatieve kost hebben en voor benzine wagens een kost van 50 euro per ton vermeden CO₂. De prognose van het VITO leert dat dit een reductie van -1% tot -3% van de totale emissies voor wegtransport in 2020 kan betekenen.

Het verbruik en de CO₂-emissies van voertuigen in reële rijomstandigheden ligt ongeveer 20% hoger dan de resultaten uit de NEDC-testcyclus.⁹ Aangezien de emissies van de transportsector berekend worden op basis van het brandstofverbruik heeft Vlaanderen er belang bij dat de resultaten van de testcycli dichter bij het reële verbruik en de reële emissies aansluiten.

De MORA vraagt de Vlaamse Regering een actieve rol op te nemen in het versneld vastleggen van de 95 g CO₂/km-norm voor personenvervoer en de 147 g CO₂/km-norm voor bestelwagens alsook in de aanpassing van de NEDC-testcyclus.

⁸ Schrotten, A., Essen, H, Smokers, Warringa, G., Bolech, M. and Fraga, F. (2011) Cost effectiveness of policies and options for decarbonising transport. Task 8 paper produced as part of a contract between European Commission Directorate-General Climate Action and AEA Technology plc; see website www.eutransportghg2050.eu

⁹ Weiss M., Bonnel P., Hummel R., Provenza A and Manfredi U. (2011) On-Road Emissions of Light-Duty Vehicles in Europe. *Environ. Sci. Technol.* 2011, 45, 8575–8581

Federaal

Verschillende federale fiscale instrumenten bestrijken het transport- en mobiliteitsveld. Hun mogelijke impact op CO₂-emissies mag niet uit het oog verloren worden bij het opstellen van een Vlaams klimaatbeleidsplan. Op federaal niveau zijn onder meer rond bedrijfswagens en tankkaarten, accijnzen, openbaar vervoer en carpoolen aanpassingen mogelijk die de sociale, economische en ecologische aspecten beter laten verzoe-
nen.

Tenslotte wijst de MORA ook op mogelijke steunmaatregelen voor nieuwe voertuig-technologieën, zoals elektrische aandrijving. Het in opmaak zijnde masterplan voor elektrische mobiliteit van de federale energie administratie rekent op federale initiatieven om tot een versnelde doorbraak te komen van elektrische voertuigen.

De MORA vraagt de Vlaamse Regering afstemming te zoeken met de federale regering om te komen tot een coherent fiscaal beleid.¹⁰

4. Een participatietraject uitwerken

De Vlaamse Regering formuleerde in haar nota Voorbereidingstraject Derde Vlaams Klimaatbeleidsplan de noodzaak tot een andere beleidsmatige aanpak met ruim aandacht voor maatschappelijke betrokkenheid en voor de kosteneffectiviteit van de maatregelen.

De MORA stelt vast dat hier momenteel nog niet aan tegemoet gekomen is. Tegen 31 mei 2012 moet Vlaanderen de prognoses opleveren bij Europa, maar pas half maart 2012 is de MORA om advies gevraagd over de klimaatuitdaging. Het is onmogelijk om voor een dergelijk complex maatschappelijk probleem op een maand tijd op een volwaardige manier een gemotiveerd antwoord te bieden op de vragen van de minister.

Bijkomende informatie noodzakelijk voor maatschappelijk debat

De MORA waardeert het geleverde werk van VITO en de heldere toelichting van de doorrekening tijdens zijn raadszitting van 30 maart 2012. Niettemin was de aangeleverde informatie onvolledig: de maatregelen waren onvoldoende onderbouwd en concreetiseerd en socio-economische analyses ontbraken. Hierdoor kon onmogelijk het maatschappelijk debat gevoerd worden. Bovendien werden enkele maatregelen niet doorgerekend en werd er niet verwezen naar bestaande studies.

Participatietraject met verschillende fases

Standpuntbepaling en het zoeken naar consensus rond vele van de maatregelen is een maatschappelijk rijpingsproces dat tijd vraagt. De MORA ziet dit stakeholdersoverleg dan ook als een stap in een verder participatietraject.

¹⁰ Zie onder meer het advies van de MORA over de hervorming van de BIV en het Mobiliteitsverslag 2011

Bij een omvattende beleidsuitdaging zoals het klimaatbeleid moet volgens de MORA betrokkenheid op minstens drie momenten voorzien worden.:

■ Bij aanvang van de studieopdracht

De MORA vindt het een gemiste kans dat hij niet vroeger betrokken was. Een consultatie van het mobiliteitsmiddenveld bij de aanvang van het studiewerk laat toe dat stakeholders mee kunnen nadenken over kansrijke maatregelen en de effecten die onderzocht moeten worden met het oog op input voor het maatschappelijk debat. De MORA betreurt dat in de voorliggende doorrekening geen analyse is gemaakt van mogelijke sociale en economische effecten van de verschillende maatregelen. Inzichten in sociale en economische effecten moet het vertrekpunt zijn voor het maatschappelijke debat met het oog op draagvlak.

■ Bij het selecteren van maatregelen(-pakketten) en instrumenten in een strategisch plan

Op basis van de verschillende opties die doorgerekend worden, kan het maatschappelijk debat gevoerd worden. Dit betekent dat informatie beschikbaar is over de economische effecten, sociale effecten, mobiliteitsimpact, ... en dat verschillende varianten van maatregelen en instrumenten op al deze aspecten tegenover elkaar afgewogen kunnen worden.

De discussie in de opmaak van het plan gaat dan ook met name over de doelstellingen, instrumenten en concepten van maatregelen.

■ Bij het concretiseren van maatregelen in uitvoering van het plan

Het is onmogelijk in een strategisch plan reeds alle details van de maatregel op te nemen. Dat komt pas in de uitvoering van het plan wanneer maatregelen of instrumenten concreet vormgegeven worden. Hierbij zal het maatschappelijk debat dan niet meer gaan over het nut van de maatregel of instrument, maar over de concrete vormgeving: hoogte van tarieven, afbakening van doelgroep, ...

MORA wenst betrokken te worden bij verdere invulling van het klimaatbeleidsplan

De MORA wenst het engagement op te nemen om in de komende maanden samen met minister Crevits, VITO, de Vlaamse Task Force Mitigatie en andere betrokkenen verder te werken aan een doeltreffend klimaatbeleidsplan. De MORA ziet daarbij de koppeling met het planningsproces van het Mobiliteitsplan Vlaanderen.

5. Robuuste en transparante monitor

De MORA stelt vast dat de berekeningsmethodes voor de emissies sterk kunnen verschillen. MIRA hanteert daarbij een andere werkwijze dan deze die gebruikt moet worden om te rapporteren naar de EU inzake klimaat. Bovendien bedraagt de correctiefac-

tor voor de sector transport op brandstofverbruik ten aanzien van de verklaarbare emissies op basis van transportmodellen 11%. Dit percentage is erg hoog. De MORA vraagt onderzoek te doen naar de betrouwbaarheid van de modellen met het oog op het verbeteren van de bestaande meet- en analysesystemen voor transport.

Vanaf 2013 tot 2020 zal Vlaanderen jaarlijks moeten aantonen dat reducties worden gerealiseerd met het oog op het behalen van de -15% tegen 2020. Een robuuste en transparante monitor is een belangrijk element om op te volgen in hoeverre de sectoren op pad zitten. Een duidelijk zicht op de evoluties en onderliggende oorzaken is belangrijk als insteek bij het zoeken naar draagvlak voor (nieuwe) maatregelen.

Bijlage Verslag workshop

Werkwijze

In het korte tijdsbestek van een maand is het niet mogelijk een uitgebreide screening te houden van maatregelen en hierover het overleg op te starten met het oog op een consensus. Om toch zoveel mogelijk relevante input vanuit het mobiliteitsmiddenveld te kunnen meegeven aan de taskforce die zal instaan voor de opmaak van het klimaatactieplan heeft de MORA geopteerd voor een workshop.

Het secretariaat heeft voortbouwend op de globale voorstellen van VITO een niet-limitatieve lijst van mogelijke beleidsmaatregelen voorgelegd op basis van reeds bestaande plannen inzake transport en milieu en op basis van suggesties tijdens de MORA van 30 maart 2012.

Voorafgaand aan de workshop hebben de MORA-leden kunnen aangeven aan welke maatregelen zij al dan niet het meest prioriteit toekennen via een score van 0 tot 4. Voor de belangrijkste maatregelen konden de leden ook een fiche invullen met volgende aspecten:

- ▀ Technisch en/of maatschappelijke haalbaarheid (met het oog op 2020)
- ▀ Kostprijs (voor overheid, individuele gebruiker,...)
- ▀ Effecten: CO₂, mobiliteit, economische, sociale, luchtkwaliteit

Tijdens de workshop werd hierop voortgebouwd. Gedurende anderhalf uur werd voor een selectie van 17 maatregelen getracht zo goed mogelijk te capteren wat leeft bij het mobiliteitsmiddenveld.

Gezien de beperkte en niet-evenwichtige samenstelling van de werkgroep heeft de MORA beslist de maatregelenfiches niet op te nemen in het advies. De MORA ziet de resultaten van de werkgroep wel als een goede aanzet voor verder overleg over het thema klimaat en transport. De MORA zal hierop de komende maanden verder werken en vervolgens standpunten over kansrijke maatregelen overmaken aan minister Crevits en de Vlaamse Task Force Mitigatie.

Conclusies werkgroep

Globaal

- Het is moeilijk precies in te schatten wat het effect is van de maatregelen, daarvoor zijn de maatregelen soms te weinig concreet of was onvoldoende informatie beschikbaar. De inschatting is dat de meeste maatregelen op zich een positief effect hebben op CO₂ (microniveau), maar de opschaling van het effect naar het Vlaamse niveau (macroniveau) is moeilijker te maken. Toch is de eerste inschatting dat het effect van de meeste maatregelen eerder beperkt zal zijn.
- Ondanks de beperkte bijdrage ter reductie van CO₂ zijn veel maatregelen samen toch de moeite omdat ze globaal een verbetering betekenen in het kader van duurzame mobiliteit in Vlaanderen.
- Het is in het bestek van deze opdracht niet mogelijk voor de opgegeven maatregelen concreet in te vullen wat dit precies betekent. Veelal zijn er wel ideeën, concepten, ... over wat moet gebeuren, maar de concrete stappen en instrumenten kunnen niet steeds geduid worden. Vooraleer de voorstellen in praktijk gezet moeten worden, zal dit nog gepaard moeten gaan met intens voorbereidend overleg met het middenveld en andere stakeholders.

Inhoudelijk

- Een maatregel met potentieel veel impact is een kilometerheffing voor vracht- en personenverkeer. Onder de leden van de MORA zijn nog heel wat vragen over de technische mogelijkheden (tegen 2020), de kostprijs en de sociale effecten. Hoewel het potentieel van de maatregel erkend wordt, is er nog geen breed draagvlak voor te vinden. Voor kilometerheffing voor vrachtwagens is wel draagvlak binnen de contouren zoals geschetst in het MORA-advies van 2010.¹¹
- De MORA-leden zien nog heel wat mogelijkheden in infrastructurele maatregelen zoals het realiseren van de missing links, de voorstedelijke netwerken en P+R's en comfortabele fietsinfrastructuur in, van en naar kernen. Hiervoor zijn extra budgetten nodig. Samen met de lange doorlooptijd voor het realiseren van infrastructuurprojecten maakt dat ze wellicht in beperkte mate kunnen bijdragen aan de te realiseren emissiereductiedoelstellingen in 2020.
- De leden van de MORA stellen bij een aantal fiscale maatregelen vragen over de haalbaarheid (tegen 2020) omdat ze afstemming vereisen met het federale fiscale kader. Een grondige hervorming van de verkeersfiscaliteit kan er pas komen wanneer dit is ingebed in een ruimer debat over de globale fiscaliteit.
- Voor sommige maatregelen is het moeilijk om vanuit de overheid te sturen. Zo zullen beslissingen over bijvoorbeeld telewerken, bedrijfsvervoerplannen, ... slechts tot stand kunnen komen door sociaal overleg op het terrein. De overheid

¹¹ Zie <http://www.mobiliteitsraad.be/mora/publicatie/advies-kilometerheffing-voor-vrachtovervoer>

kan wel zorgen dat instrumenten worden aangereikt waardoor dit sociaal overleg tot stand komt en makkelijker tot de gewenste resultaten leidt.

- Het is niet evident om met Vlaams beleid het goederenvervoer te verduurzamen via ingrepen op logistiek-organisatorisch vlak (bijvoorbeeld bundeling, verhogen beladingsgraad, stedelijke distributie). De logistieke sector tracht zijn vervoer reeds zo rationeel mogelijk te organiseren en is bovendien sterk afhankelijk van internationale economische factoren.
- Leden merken op dat er nog veel potentie zit op het vlak van voertuigtechnologie. Dit technologiepotentieel kan evenwel niet losgezien worden van de betaalbaarheid en aanvaardbaarheid van de technologieën voor de gebruiker. In belangrijke mate zal dit via een Europese aanpak van strenge normering bekomen moeten worden (zie bijvoorbeeld 95g CO₂/km).
- Ook op vlak van ruimtelijke ordening is vooral op lange termijn een belangrijke bijdrage te verwachten door de mobiliteitsvraag te beïnvloeden.