

# Advies

Klimaat en beleid. Input voor de voorbereiding  
van het Vlaams Mitigatieplan 2013-2020

Brussel, 24 oktober 2012

Adviesvraag: Klimaat en Beleid. Input voor de voorbereiding van het Vlaams Mitigatieplan 2013-2020  
Adviesvrager: op eigen initiatief aan de Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken

Goedkeuring raad: 24 oktober 2012

# Inhoud

Krachtlijnen van het advies .....	4
Advies .....	5
1. Inleiding.....	5
2. MORA onderschrijft -15% doelstelling .....	6
3. Maatschappelijk debat opgestart.....	7
3.1. MORA advies van 27 april 2012.....	7
3.2. Resultaten van het maatschappelijk debat.....	7
4. Inspelen op de uitdagingen voor het klimaatbeleid in de mobiliteitssector: beheersen van de vraag.....	9
5. Faciliteren van het maatschappelijk debat .....	9

## Krachtlijnen van het advies

De MORA heeft na het advies van 27 april 2012 over de resultaten van het stakeholdersoverleg klimaat en transport het maatschappelijk debat over kansrijke maatregelen voor de reductie van broeikasgasemissies verder gevoerd en formuleert met dit advies bijkomende voorstellen. De Raad blijft achter de doelstelling staan om tegen 2020 een reductie van de broeikasgasemissies van 15% te realiseren in de niet ETS-sectoren. Hiervoor zijn extra inspanningen noodzakelijk.

Over diverse maatregelen die een bijdrage kunnen leveren aan de reductie van de broeikasgasemissies vond de MORA via het maatschappelijk debat draagvlak.

De MORA vindt dat op het vlak van de beheersing van het aantal voertuigkilometers over de weg snel vooruitgang moet worden geboekt. Momenteel zijn er weinig instrumenten die voldoende sturend werken op de vraag naar personenvervoer. Een duidelijker zicht op de kruitlijnen van een mogelijke beleidskeuze en de effecten ervan op de mobiliteit, het milieu en de maatschappij is nodig.

Er is een duidelijk draagvlak voor een variabilisering van de voertuigfiscaliteit wanneer deze zowel economisch als sociaal rechtvaardig is.

Om een efficiënt maatschappelijk debat hierover op korte termijn mogelijk te maken pleit de MORA ervoor om voor iedere maatregelpiste een actieplan op te stellen als basis en kader voor het overleg.

Een gekwantificeerde inschatting van de effecten van het instrument op de mobiliteit, het milieu en de maatschappij is een essentieel onderdeel van dergelijk actieplan.

De MORA verwacht dat pistes voor sturende maatregelen meegenomen worden in het in opmaak zijnde Mobiliteitsplan Vlaanderen en dat dit op korte termijn zal worden voorgelegd zodat het maatschappelijk debat snel kan worden aangevat.

# Advies

## 1. Inleiding

Het Vlaams Mitigatieplan (VMP) is het eerste luik in de voorbereiding van het derde Vlaams Klimaatbeleidsplan. Het beoogt een reductie van broeikasgassen in Vlaanderen van 15%<sup>1</sup> tussen 2013 en 2020, conform de voor België vastgelegde doelstelling in de Europese klimaatwetgeving.

De Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare werken vroeg de MORA op 16 maart 2012 om advies over een nota met mogelijke beleidsopties voor de sector mobiliteit<sup>2</sup>. De MORA startte het stakeholdersoverleg op en bracht hierover advies uit op 27 april 2012.

Op 20 juli 2012 keurde de Vlaamse Regering een conceptnota over de stand van zaken van de voorbereiding van het Mitigatieplan goed. Ze gelastte de betrokken Vlaamse ministers om bijkomende beleidsvoorstellen te formuleren en het overlegproces met het maatschappelijk middenveld verder uit te diepen. Uit de conceptnota blijkt immers dat met het geplande beleid (over de beleidsdomeinen heen) de -15% doelstelling niet wordt gehaald.

Een uitgebreidere rapportering van september 2012 over de stand van zaken van het voorbereidingstraject voor het Vlaams Mitigatieplan bevestigt dat de -15% ambitie niet wordt ingevuld op basis van het huidige beleidsscenario. De broeikasgasuitstoot voor de niet ETS-sectoren zou in 2020 immers met 0,3% stijgen ten opzichte van 2005.

Het MORA-advies van 27 april focuste vooral op de formulering van doelstellingen en het consultatieproces, maar de Raad engageerde zich om bijkomende input over kansrijke maatregelen aan te leveren. De MORA heeft het maatschappelijk debat over mogelijke maatregelen daarna verder gevoerd.

Dit heeft geresulteerd in de beslissing om via een bijkomend advies de stand van zaken van dit maatschappelijk debat over kansrijke maatregelen te duiden en bijkomende voorstellen te formuleren.

---

<sup>1</sup> Van de ETS-broeikasgasuitstoot. Het gaat om een indicatieve doelstelling na verdeling tussen de gewesten.

<sup>2</sup> Ondersteuning bij de ontwikkeling van het Vlaams klimaatbeleidsplan. VITO.juni 2012.

## 2. MORA onderschrijft -15% doelstelling

Het belang van een efficiënt klimaatbeleid en de noodzaak van een reductie van de uitstoot van broeikasgassen in Vlaanderen als onderdeel van een doelgericht klimaatbeleidsplan staat buiten kijf (sense of importancy).

De MORA wijst erop dat Vlaanderen ingevolge de Europese Beschikking 406/2009/EG, in de periode 2013-2020, vanaf 2013 jaarlijks reductiedoelstellingen zal moeten realiseren in de niet ETS-sectoren volgens een lineair afnemend pad (sense of urgency).

Zoals reeds aangegeven in het advies van 27 april zullen de maatregelen zoals vooropgesteld door de Vlaamse Regering en doorgerekend door VITO niet volstaan om de reductiedoelstelling van -15% voor niet ETS-sectoren tegen 2020 te realiseren. Voor de transportsector wordt zelfs een toename van 1% broeikasgasemissies voorspeld tegen 2020<sup>3</sup>.

Daarenboven wijzen recente prognoses van het Federaal Planbureau op een aanzienlijke toename van het personen- en goederenvervoer tegen 2030 waarbij het wegvervoer veruit de belangrijkste vervoersmodus blijft.

De MORA blijft achter de doelstelling staan om tegen 2020 een reductie van de broeikasgasemissies van 15% te realiseren in de niet ETS-sectoren en is er zich van bewust dat ook in de transportsector nog extra inspanningen noodzakelijk zijn om de beoogde reductie te realiseren.

De Raad beseft dat gezien de doelstellingen op de lange termijn, nieuw beleid het fundament moet leggen voor een verdere reductie van de emissies na 2020. Zo wenst de Europese Commissie in haar Witboek dat de sector transport tegen 2050 60% minder broeikasgassen uitstoot ten opzichte van 1990.

Deze doelstelling kan echter niet zonder fundamentele technologische, economische en sociale veranderingen in het mobiliteitsveld, waarbij de milieuwinst is in te schatten maar de socio-economische impact veel moeilijker valt te voorspellen. De MORA onderstreept dan ook de noodzaak om permanent het maatschappelijk debat over de realisatie en verdere invulling van de lange termijn doelstelling te voeren.

---

<sup>3</sup> Indien de berekening wordt gemaakt op basis van de brandstofverkoop.

## 3. Maatschappelijk debat opgestart

In haar adviesvraag van 16 maart vroeg de minister om het stakeholdersoverleg te organiseren over de doorgerekende maatregelen uit het VITO-rapport.

De MORA heeft het maatschappelijk debat over mogelijke maatregelen daarop effectief opgestart en via een intensief proces (workshop, werkgroep, MORA-commissies Personenvervoer en Goederenvervoer) op korte tijdsperiode tal van maatregelenpistes op mogelijk draagvlak afgetoetst<sup>4</sup> of het debat erover geïnitieerd. Het MORA-advies van 27 april bevat een algemene weerslag van de bevindingen. De MORA besliste om intern het maatschappelijk debat over de maatregelenpistes met reductiepotentieel verder te zetten.

### 3.1. MORA advies van 27 april 2012

In het advies geeft de MORA een aanzet voor het vastleggen van concrete doelstellingen en somt binnen deze doelstellingen mogelijke maatregelenpistes op waarop kan gewerkt worden. Deze doelstellingen zijn: verhogen van de efficiëntie van het voertuigenpark, beheersen van de verkeersgroei, optimaliseren van de infrastructuur, modaliteit in het goederenvervoer-modal shift in het personenvervoer.

Zowel in de debatten ter voorbereiding van het advies als het maatschappelijk debat over mogelijke maatregelen dat daarna verder is gevoerd blijkt dat voor een aantal maatregelenpistes het overleg ten gronde en bijgevolg ook het bereiken consensus of aangeven van breuklijnen niet mogelijk was, dit vooral door het ontbreken van:

- Een richtinggevend beleidskader.
- Kwantificeerbare parameters (bijv. mogelijke tarieven kilometerheffing).
- Geobjectiverde gegevens over de effecten van de maatregelen op mobiliteit, maatschappij en milieu.

### 3.2. Resultaten van het maatschappelijk debat

De MORA vond via het maatschappelijk debat over diverse maatregelen die in de conceptnota van de Vlaamse Regering zijn opgesomd wel draagvlak.

#### Beheersen van de verkeersgroei

- In zijn advies van 30 maart 2012 over telewerken vond de MORA draagvlak voor de visie dat het instrument van telewerken bijdraagt tot duurzamere mobiliteit. Een betere mobiliteit (minder voertuigkilometer, betere doorstroming) biedt potentieel voor een reductie van de broeikasgasemissies.

---

<sup>4</sup> Kilometerheffing vrachtwagens, proefproject kilometerheffing personenwagens, vergroening fiscaliteit, woon-werkverkeer, snelheidsaanpassingen, telewerken, realiseren missing links, mobiliteitsbudget, bundeling goederenstromen, ontwikkeling voorstadsnetwerken, stedelijke distributie, slimme verkeerslichten en toeritdosering, optimalisering beladingsgraad, fietsbeleid, vergroening OV-vloot, busbanen, kernversterking en shared modes.

- Op het vlak van woon-werkverkeer was er draagvlak voor een Pendelfonds als instrument voor een duurzamer woon-werkverkeer, doch de effectieve werking ervan werd reeds meerdere malen aangeklaagd door de sociale partners.
- Er is een consensus over de invoering van een kilometerheffing voor vrachtwagens, geconcretiseerd in de adviezen van 30 maart 2009 en 24 september 2010, waarin de MORA aangeeft onder welke voorwaarden een kilometerheffing voor vrachtwagens in Vlaanderen mogelijk is. Ondertussen is de invoering ervan uitgesteld tot 2016 en m.a.w. verschoven naar een volgende legislatuur.

#### Milieukeurmerken voertuigvloot

- De MORA dringt bij de Vlaamse Regering aan om eerst en vooral een actieve rol op te nemen bij het tot stand komen van Europese wetgeving ter zake. Bijvoorbeeld het versneld vastleggen van de 95 g CO<sub>2</sub> /km-norm tegen 2020 voor personenvervoer en de 147 g CO<sub>2</sub>/km-norm voor bestelwagens en de aanpassing van de NEDC-testcyclus. Doordat het reëel verbruik hierdoor beter aansluit bij het normverbruik kunnen er op korte termijn wezenlijke resultaten geboekt worden.

#### Infrastructuur

- De MORA erkent het potentieel van intelligente snelheidsaanpassing via een goed uitgebouwd netwerk van dynamisch verkeersmanagement (DVM). Doorgedreven verkeersmanagement resulteert in een betere verkeersdoorstroming met positieve effecten op broeikasgasemissies. Een accurate handhaving is hierbij essentieel.

In het verleden geformuleerde standpunten en aanbevelingen over maatregelen die eveneens een bijdrage kunnen leveren in de reductie van broeikasgasemissies, werden meegenomen in het maatschappelijk debat.

- In het Mobiliteitsverslag 2012 pleit de MORA voor gerichte en onderbouwde keuzes bij toekomstige infrastructuurprojecten. Om projecten af te wegen binnen en over de modi heen moet een reeks maatschappelijke criteria worden meegenomen. De impact op het milieu en de CO<sub>2</sub>-reductie is één van deze criteria.
- Nog in het Mobiliteitsverslag 2012 ziet de MORA in gedeelde mobiliteit een aangrijpingspunt om het collectief vervoer efficiënter te maken en een omschakeling naar een duurzamer verplaatsingsgedrag te faciliteren. De MORA pleit ervoor om beleidsmatig meer in te zetten op varianten van gedeelde mobiliteit.
- Gericht investeren in veilige en comfortabele fietsinfrastructuur is essentieel. Binnen dat kader is de realisatie van het bovenfunctioneel fietsroutenetwerk prioritair.
- Nog voor het personenvervoer pleit de MORA voor de verdere promotie van carpoolen en doorstromingsmaatregelen voor iedere modus (busbanen, toeritdose-ring, groene golf, ...).
- In zijn adviezen over een proefproject met LZV's sprak de MORA zich uit voor een proefproject onder welbepaalde voorwaarden. Via een proefproject wordt het



mogelijk het effect op de efficiëntie van het goederenvervoer en de impact op milieu en emissies beter in te schatten.

De MORA is er zich van bewust dat deze maatregelen alleen niet zullen volstaan om de reductiedoelstellingen te realiseren.

## **4. Inspelen op de uitdagingen voor het klimaatbeleid in de mobiliteitssector: beheersen van de vraag**

Maatregelen gericht op de beheersing van het aantal voertuigkilometers over de weg hebben het grootste potentieel voor de reductie van broeikasgasemissies. De MORA erkent het belang van deze maatregelen.

De Raad is van oordeel dat op dit terrein snel vooruitgang moet worden geboekt. Het debat over deze piste is opgestart, maar wordt bemoeilijkt omdat dit een proces is van lange adem (ruimtelijke ordening, locatiebeleid, ...) en er momenteel nog weinig instrumenten beschikbaar zijn die voldoende sturend werken op de vraag naar personenvervoer (variabele verkeersbelasting, accijnzen, bedrijfswagenbelastingen, fiscale stimulansen mobiliteitsbudget, kilometerheffing personenwagens,...).

Een duidelijker zicht op de krijtlijnen van een mogelijke beleidskeuze en de effecten ervan op de mobiliteit, het milieu en de maatschappij is nodig.

Er is een duidelijk draagvlak voor een variabilisering/vergroening van de voertuigfiscaliteit wanneer deze zowel economisch als sociaal rechtvaardig is. Het maatschappelijk debat zal aangeven waar en hoe een evenwicht tussen mobiliteit, maatschappij en milieu mogelijk is.

## **5. Faciliteren van het maatschappelijk debat**

Om een efficiënt maatschappelijk debat over instrumenten die sturen op de vraag naar personenvervoer op korte termijn mogelijk te maken pleit de Raad ervoor om voor iedere maatregelpiste een actieplan op te stellen als basis en kader voor het overleg.

De Raad beveelt aan om in dergelijk actieplan minstens de richtinggevende krijtlijnen van een mogelijke beleidskeuze op te nemen en deze krijtlijnen te ondersteunen op basis van kwantificeerbare en geobjectiveerde parameters.

Een gekwantificeerde inschatting van de effecten van het instrument op de mobiliteit, het milieu en de maatschappij ziet de MORA als een essentieel onderdeel van het actieplan.

De Raad is er van overtuigd dat pistes voor maatregelen die sturend werken op de vervoersvraag alsook de cijfermatige onderbouwing en modaliteiten ervan meegenomen

men worden in het nieuwe Mobiliteitsplan Vlaanderen dat momenteel in opmaak is. De MORA verwacht dat het Mobiliteitsplan op korte termijn zal worden voorgelegd en dat het maatschappelijk debat snel kan worden aangevat.

Kwantificering van de maatregelenpistes in het Mobiliteitsplan zou het mogelijk moeten maken om de consequenties van de maatregelen voor de verschillende doelgroepen/gebruikers beter te kunnen inschatten, de breuklijnen beter aan te geven en naar consensus te zoeken in het maatschappelijk middenveld.