



## ADVIES

CRB 2017-1750

**Pistes om de energiebehoeften  
in de transportsector verder te reduceren**







**Advies**  
**“Pistes om de energiebehoeften in de transportsector verder te  
reduceren”**

**Brussel**  
**18-07-2017**

## Inhoudsopgave

<b>1</b>	<b>Een reductie van de energiebehoeften in de transportsector is belangrijk.....</b>	<b>3</b>
<b>2</b>	<b>Pistes om de energiebehoeften in de transportsector verder te reduceren.....</b>	<b>4</b>
2.1	Piste 1 : De transportvraag beheersen .....	4
2.2	Piste 2 : De optimale vervoerskeuze aanmoedigen .....	5
2.2.1	Informatie, bewustmaking en “mental shift” .....	5
2.2.2	Fiscale en financiële instrumenten.....	5
2.2.2.1	Mobiliteitsbudget .....	5
2.2.2.2	Het (para)fiscaal kader van het woon-werkverkeer .....	6
2.2.2.3	Het tarievenbeleid van de NMBS .....	7
2.2.2.4	Stimuli ter bevordering van het goederenvervoer per spoor.....	7
2.2.3	Het ruimtelijk ordeningsbeleid.....	8
2.2.4	Een kwaliteitsvol duurzaam vervoeraanbod .....	8
2.2.5	Investeren in een performante vervoersinfrastructuur .....	9
2.3	Piste 3 : “Schonere” motorvoertuigen aanbieden en promoten.....	9
2.4	Piste 4 : Optimaal gebruik maken van motorvoertuigen.....	10

## Inbehandelingneming

Op 26 april 2017 besloten de vier Ministers van Energie om een brede consultatie te organiseren in het kader van de ontwikkeling van een interfederaal energiepact voor 2030 en 2050 met het oog op het vrijwaren van een zekere, betaalbare en duurzame energievoorziening. In dit kader werd de Centrale raad voor het bedrijfsleven (hierna, Raad) uitgenodigd om te antwoorden op de vragenlijst die de Ministers daartoe opstelden.

In het onderstaande advies, dat door de plenaire vergadering van de Raad van 18 juli 2017 werd goedgekeurd, formuleert de subcommissie Mobiliteit van de Raad een uitgebreid antwoord op vraag 24 van de vragenlijst die peilt naar manieren waarop ons land de reductie van de energiebehoeften in de transportsector verder kan stimuleren.

Voor het formuleren van dit antwoord heeft de subcommissie Mobiliteit zich gebaseerd op gezamenlijke reflecties, bekommernissen en standpunten die werden opgenomen in unanieme adviezen<sup>1</sup> inzake mobiliteit die de Raad eerder uitbracht.

## Advies

### 1 Een reductie van de energiebehoeften in de transportsector is belangrijk

De Raad is van oordeel dat een reductie van de energiebehoeften in de transportsector belangrijk is omdat ze bijdraagt tot de verwezenlijking van de doelstellingen die volgens hem zouden moeten worden nagestreefd door de interfederale energie- en mobiliteitsvisies, waarvan hij vraagt dat ze – gegeven de omvang van de energie- en mobiliteitsuitdagingen waar ons land voor staat- zo snel mogelijk worden ontwikkeld.

Deze visies, die de Raad mee wilt helpen opstellen en concretiseren, zullen de basis vormen voor het toekomstige energie- en mobiliteitsbeleid.

Het energiebeleid zou volgens de Raad een optimaal en continu evenwicht moeten waarborgen tussen drie doelstellingen die, binnen het kader van een mondiale economie, bijdragen tot de bestending van een duurzame samenleving en van duurzame economische activiteiten, die rijk zijn aan jobs en aan toegevoegde waarde in de nationale economie, nl. :

- energieprijzen garanderen die voor de ondernemingen (meer bepaald voor de bedrijven die gevoelig zijn voor de energieprijzen en voor de kmo's) kunnen concurreren met die bij hun buitenlandse concurrenten en die voor de burgers (en meer bepaald voor de minst begunstigden) betaalbaar zijn;
- de milieulimieten en milieuverbintenissen respecteren;
- de zekerheid van energiebevoorrading waarborgen.

---

<sup>1</sup> Bijlage 1 bevat de lijst met unanieme CRB/(NAR)-adviezen inzake mobiliteit die dienden als inspiratiebron bij het opstellen van het onderhavige advies.

Een duurzaam mobiliteitsbeleid zou volgens hem terzelfder tijd drie doelstellingen moeten nastreven, nl.:

- de burgers (met inbegrip van de werknemers) op een betaalbare, veilige en efficiënte manier toegang verschaffen tot goederen en diensten, de arbeidsplaatsen en het sociaal maatschappelijk leven;
- de bedrijven in staat stellen om op een concurrentiële, veilige en efficiënte manier toegang te hebben tot hun grondstoffen en hun goederen en diensten op dezelfde manier te kunnen afleveren;
- de impact van de mobiliteit op het leefmilieu en de volksgezondheid minimaliseren.

## **2 Pistes om de energiebehoeften in de transportsector verder te reduceren**

In dit hoofdstuk stelt de Raad een aantal pistes voor om de energiebehoeften in de transportsector verder/versneld te reduceren.

Hij is er zich ten volle van bewust dat niet alle pistes vruchten zullen afwerpen op korte termijn, maar vindt dat dit geen reden mag zijn om pistes met effecten op middellange of lange termijn buiten beschouwing te laten.

De Raad onderstreept dat het onontbeerlijk is dat de federale en gewestelijke initiatieven om deze pistes uit te voeren worden genomen vanuit een oogpunt van coherentie en dat ze elkaar niet opheffen. Daartoe zijn overleg en samenwerking nodig op verschillende niveaus (tussen bevoegdheidsniveaus, tussen beleidsdomeinen en tussen de betrokken actoren).

### **2.1 Piste 1 : De transportvraag beheersen**

De Raad vestigt er de aandacht op dat verplaatsingen die vermeden worden geen energie verbruiken en ook geen broeikasgassen produceren.

Bepaalde verplaatsingen zouden volgens hem vermeden kunnen worden door in te zetten op ICT-instrumenten (bv. videoconferencing en e-administration) en/of innovatieve manieren om maatschappij en duurzame mobiliteit met elkaar te verzoenen (bv. nieuwe werkvormen zoals telewerk).

De Raad is van oordeel dat de afstand van sommige verplaatsingen kan worden ingekort door de ruimtelijke ordening te organiseren in functie van nabijheid (bv. geconcentreerde bewoning en woonzones in de nabijheid van stations, winkelcentra, openbare diensten enz.).

Daarnaast onderstreept hij het belang om het stedelijk model opnieuw te promoten. Heel wat verplaatsingen houden immers verband met het fenomeen van de stadsvlucht ("urban sprawl"), die een negatieve impact heeft op de mobiliteit, de levenskwaliteit, de biodiversiteit enz. Dit verschijnsel vindt gedeeltelijk zijn oorsprong in de problematiek van de vastgoedprijzen.

## **2.2 Piste 2 : De optimale vervoerskeuze aanmoedigen**

### **2.2.1 Informatie, bewustmaking en “mental shift”**

Teneinde burgers en bedrijven aan te moedigen om optimale vervoerskeuzes te maken die bijdragen aan de doelstellingen van een duurzaam mobiliteitsbeleid (zie punt 1), is het volgens de Raad belangrijk dat ze :

- bewust worden gemaakt van de impact van hun vervoerskeuzes;
- geïnformeerd worden over de voor- en nadelen (inzake gezondheid, milieu, kostprijs, tijd, behoefte, soort lading enz.) van elke vervoersmodus;
- een « mental shift » ondergaan om een multimodale attitude aan te nemen die erin bestaat om vóór elke verplaatsing de reflectie te maken of er volwaardige alternatieve modi voorhanden zijn voor het vervoermiddel dat men gewoon is te gebruiken.

Individuele gedragwijzigingen kunnen volgens de Raad uiteindelijk een massaeffect teweegbrengen dat in globo zorgt voor een verminderd energiegebruik in de vervoersector.

### **2.2.2 Fiscale en financiële instrumenten**

Hieronder somt de Raad een aantal fiscale en financiële instrumenten op die bedrijven en burgers kunnen aanmoedigen om duurzame intermodale vervoerskeuzes te maken. Opdat deze instrumenten deze nuttige en essentiële rol op een volwaardige manier kunnen vervullen, is het volgens de Raad belangrijk dat ze onderdeel uitmaken van een mix van maatregelen en dat ze zo worden ontworpen en uitgevoerd dat ze op een maatschappelijk verantwoorde manier hun doel inzake mobiliteit niet missen.

#### **2.2.2.1 Mobiliteitsbudget**

De CRB en de NAR pleiten voor de invoering van een mobiliteitsbudget<sup>2</sup> dat kadert in een geïntegreerd beleid inzake duurzame mobiliteit, door met name een gedragwijziging in de richting van een duurzamere mobiliteit aan te moedigen, en dat geen instrument van loonoptimalisatie mag vormen.

Het mobiliteitsbudget dat de CRB en de NAR voorstellen, zoals het wordt gedefinieerd in hun unaniem advies van 7 april 2017, streeft een aantal mobiliteitsdoelstellingen na die, wanneer ze gerealiseerd worden, ook een bijdrage kunnen leveren aan de energie- en klimaatdoelstellingen die ons land tegen 2020 zou moeten realiseren:

- bijdragen tot de verwezenlijking van de doelstellingen van een duurzaam mobiliteitsbeleid (die werden opgesomd in punt 1);
- multimodaliteit (d.w.z. de combinatie van verschillende vervoersmodi) faciliteren;

---

<sup>2</sup> Onder “mobiliteitsbudget” verstaan de CRB en de NAR een budget dat op jaarbasis wordt berekend en dat de werkgever aan werknemers kan toekennen als alternatief voor de bedrijfswagen waarop ze aanspraak kunnen maken. De werknemer heeft de mogelijkheid om het mobiliteitsbudget te aanvaarden of te weigeren. Dat budget biedt hem de keuze om de bedrijfswagen waarop hij aanspraak kan maken te vervangen (indien hij er volledig aan verzaakt) of om te opteren voor de combinatie van een milieuvriendelijkere en/of goedkopere bedrijfswagen (minder hoge leasing- of afschrijvingskost) met duurzame vervoermiddelen en -diensten.

- in voorkomend geval niet-duurzame mobiliteitsgedragingen ombuigen door tal van vervoersmiddelen en -diensten aan te bieden en aldus bij te dragen tot een vermindering van de verkeerscongestie, zonder het gebruik van de auto te beletten aan hen die deze nodig hebben voor hun woon-werkverplaatsingen. De CRB en de NAR denken hierbij aan mensen die op een verafgelegen plaats wonen of 's nachts werken, alsook aan mensen die in een bedrijfzone werken die alleen met de wagen bereikbaar is.
- het aanbod van het openbaar vervoer (bv. trein, tram, bus), het aanbod van collectief privévervoer (bv. de pendeldiensten) en het aanbod van gedeeld vervoer (bv. de systemen van deelauto's en deelfietsen) bevorderen en ontwikkelen, en wel zo dat die vormen van vervoeraanbod inspelen op de toenemende mobiliteitsbehoeften (meer flexibiliteit, meer multimodaliteit enz.)

### 2.2.2.2 Het (para)fiscaal kader van het woon-werkverkeer

De CRB en de NAR vragen dat het (para)fiscale kader van de privéverplaatsingen (woon-werk en zuiver privé) wordt vereenvoudigd, geharmoniseerd en coherenter gemaakt, opdat dit kader duurzame mobiliteit en intermodaliteit meer bevordert. Met dat doel voor ogen vragen ze concreet dat :

- de parafiscale behandeling van het zuivere privégebruik van het openbaar vervoer (tram, bus en metro) en van de bedrijfsfiets, die eveneens worden gebruikt voor de woon-werkverplaatsingen, wordt afgestemd op de fiscale behandeling, m.a.w. dat dit gebruik noch aan enige werkgevers- en werknemersbijdrage aan de sociale zekerheid, noch aan de personenbelasting wordt onderworpen. Aldus vragen de CRB en de NAR dat, ingeval een bedrijfswagen wordt gecombineerd met het openbaar vervoer (bv. Railease) of met de fiets, het zuivere privégebruik van die verplaatsingswijze eveneens wordt vrijgesteld van socialezekerheidsbijdragen.
- de fiscale en parafiscale behandeling van de elektrische fiets wordt vereenvoudigd.
- de fiscale en parafiscale regels die gelden voor het georganiseerd gemeenschappelijk vervoer (GGV) worden vereenvoudigd, zoals al was gevraagd in het advies van de CRB dd. 15 oktober 2014 betreffende federale actievoorstellen ter bevordering van carpooling in België
- de cumulatie van een bedrijfsfiets en een kilometervergoeding die vrijgesteld is van belastingen, die wordt toegelaten door de fiscus, ook op parafiscaal niveau wordt vrijgesteld om het gebruik van dit duurzame vervoermiddel aan te moedigen.
- het fiscale en parafiscale kader mee evolueert met het vervoeraanbod, dat in volle ontwikkeling is. In dat verband vragen de CRB en de NAR bijvoorbeeld dat een (para)fiscaal kader wordt uitgewerkt voor de systemen van deelauto's en deelfietsen, die kunnen bijdragen aan duurzame mobiliteit.
- de mogelijkheden tot cumulatie van de belastingvrijstellingen van de werkgeversbijdragen voor verschillende vervoermiddelen worden verduidelijkt. De CRB en de NAR vinden dat de belastingvrijstellingen van werkgeversvergoedingen voor vervoermiddelen die op verschillende tijdstippen gebruikt worden in het kader van het woon-werkverkeer onder bepaalde voorwaarden onderling cumuleerbaar zouden moeten zijn, ook al worden die vervoermiddelen voor hetzelfde traject of voor hetzelfde deel van het traject gebruikt.

Daarnaast vragen de CRB en de NAR dat aan de specifieke (para)fiscale behandeling van de bedrijfswagens in de toekomst de voorwaarde van een versnelde vergroening van het bedrijfswagenpark wordt verbonden, en dit rekening houdend met de huidige leasingcontracten en de afschrijvingen, evenals het reële aanbod van groene wagens op de markt.



### 2.2.2.3 Het tarievenbeleid van de NMBS

Volgens de CRB en de NAR moet het nieuwe tarievenbeleid van de NMBS erop gericht zijn mensen, in het bijzonder de jongeren, aan te moedigen om zich met de trein te verplaatsen. Met dat doel voor ogen vragen ze onder meer om :

- erover te waken dat de beleidslijnen van de verschillende bevoegdheidsniveaus elkaar niet opheffen. Ze motiveren deze vraag aan de hand van het volgende voorbeeld. Als de treinkaarten duurder worden tijdens de spitsuren en de Gewesten tegelijk een slimme kilometerheffing (rekeningrijden) voor personenwagens invoeren, dan blijft de verhouding tussen de vervoersmodi ongewijzigd en zal de door de verschillende beleidsniveaus nagestreefde modal shift ten voordele van de duurzamere modi (waaronder de trein) niet worden verwezenlijkt.
- geen tariefdifferentiatie volgens het tijdstip van de dag toe te passen op de treinabonnementen voor het woon-werkverkeer (d.i. de trajecttreinkaarten en de halftijdse treinkaarten). Een dergelijke tariefdifferentiatie zou de trein immers minder aantrekkelijk maken tgv. andere modi voor zowel bestaande als potentiële pendelaars-treinreizigers, waardoor de mobiliteitssituatie nog verder zou verslechteren. Bovendien zou een dergelijke tariefdifferentiatie nauwelijks leiden tot een betere spreiding van de treinverplaatsingen in de tijd omdat de overgrote meerderheid van de werknemers niet de vrijheid heeft om zich buiten de spitsuren van en naar het werk te verplaatsen en omdat de meeste sectoren het zich met het oog op de organisatie van de productie en van de diensten niet kunnen permitteren enkel buiten de spitsuren te functioneren.
- erover te waken dat de prijzen van de parkings van de NMBS en Infrabel de burgers (met inbegrip van de werknemers-pendelaars) niet ontmoedigen om zich met de trein te verplaatsen.

### 2.2.2.4 Stimuli ter bevordering van het goederenvervoer per spoor

De Raad onderstreept dat het belangrijk is te vermijden dat de containers die nu per trein worden vervoerd, met de vrachtwagen worden getransporteerd.

Dagelijks rijden tussen de drie- en vierhonderd goederentreinen over het Belgische spoorweginet<sup>3</sup>. Elke goederentrein met een volledige bezetting houdt dertig tot veertig vrachtwagens van de weg<sup>4</sup>. Door meer goederenvervoer over het spoor te laten verlopen, kan o.a. bijgedragen worden aan een vermindering van de verkeerscongestie op de wegen, die zoals hierboven reeds werd gemeld, een vorm van inefficiënt energieverbruik is die gepaard gaat met economische, sociale en ecologische kosten.

De Raad neemt er akte van dat de Kamercommissie voor de Infrastructuur, het Verkeer en de Overheidsbedrijven op 22 maart 2017 het wetsontwerp betreffende de steun aan het verspreid vervoer voor de periode van 2017 tot 2020 en tot verlenging van de steun aan het gecombineerd vervoer voor de periode 2017-2020 ongewijzigd en eenparig heeft aangenomen.

Hij is van oordeel dat dit op zich niet zal volstaan om het spoor aantrekkelijker te maken voor het vervoeren van goederen omdat er verschillende (ook niet-financiële) obstakels zijn die een verdere ontwikkeling van het goederenvervoer per spoor in België in de weg staan. De Raad heeft zich in zijn strategisch programma 2017 voorgenomen om zich te buigen over de uitdagingen voor het goederenvervoer per spoor in België (lees: over deze obstakels en eventueel ook pistes om ze weg te werken).

---

<sup>3</sup> Bron : Infrabel

<sup>4</sup> Bron : Infrabel

### **2.2.3 Het ruimtelijk ordeningsbeleid**

De Raad wijst erop dat het beleid inzake ruimtelijke ordening ook een onmiskenbare rol kan vervullen in de bevordering van de energie-efficiëntie in de transportsector.

Hij is van oordeel dat het gebruik van duurzame vervoersmodi kan worden bevorderd door de ruimtelijke ordening te organiseren in functie van multimodaliteit, bv. nieuwe bedrijvzones inplanten op plaatsen die multimodaal toegankelijk zijn.

Wat betreft de bestaande bedrijvzones die thans slecht, weinig of helemaal niet op het openbaar vervoer zijn aangesloten, vraagt de Raad ervoor te zorgen dat ze een verbinding krijgen met het openbaar vervoer, vooral tijdens de spitsuren en vanuit de nabijgelegen woongebieden en treinstations.

De Raad steunt voorts de aanwezigheid en de inrichting door de overheid (de gemeenten, steden, gewesten) van ontlastende en ontradende parkeerterreinen aan de rand van de grote steden, om de verkeersdruk in de steden te verlichten.

### **2.2.4 Een kwaliteitsvol duurzaam vervoeraanbod**

De Raad onderstreept dat het openbaar collectief vervoer (bv. trein, tram, bus), het privé collectief vervoer (bv. shuttlediensten) en het gedeeld vervoer (bv. carpooling, autodeelsystemen, fietsdeelsystemen) een centrale plaats bekleden in het vervoeraanbod omdat ze o.m. bijdragen aan een betere afstemming tussen vraag en aanbod inzake mobiliteit en omdat ze op een meer ecologische, een meer economische en minder energieverwendende manier inspelen op de behoeften inzake personen- en goederenvervoer.

De Raad is van mening dat het gedeeld vervoer een aanvulling moet vormen op een kwaliteitsvol en voor iedereen toegankelijk openbaar vervoersysteem.

De Raad merkt op dat het gebruik van duurzame modi sterk afhankelijk is van het aanbod van deze modi en van de kwaliteit van de dienstverlening op het vlak van stiptheid, regelmaat, comfort, aansluitingen, veiligheid enz.

De Raad wijst erop dat een weldoordacht meerjareninvesteringsplan kan bijdragen tot een kwaliteitsvol spooraanbod. Hij vindt dat de ambities op mobiliteitsvlak (en dus ook op het vlak van spoorvervoer) gepaard moeten gaan met de daarvoor benodigde middelen.

Onze economie heeft volgens de Raad nood aan een ambitieus meerjareninvesteringsplan dat bijdraagt tot een verbetering van de mobiliteit en kan bijgevolg alleen maar lijden onder besparingen op dit vlak.

De Raad wenst er evenwel de aandacht op te vestigen dat de geplande investeringen en de toegewezen middelen voor het onderhoud en de vernieuwing van het spoorwagematerieel nu reeds ruimschoots ontoereikend zijn om te zorgen voor kwaliteitsvolle spoorwegen, laat staan om de bevordering van de comodaliteit in een noodzakelijke stroomversnelling te brengen, en dat deze situatie voor de maatschappij aanzienlijke kosten met zich brengt. De besparingen die aan de NMBS en aan Infrabel worden opgelegd, dreigen de kwaliteit en het aanbod van het spoorvervoer nog verder te doen afkalven en, als gevolg daarvan, de aantrekkingskracht van het spoor te verminderen en de problemen van inadequatie tussen vraag en aanbod inzake mobiliteit te vergroten. Dit in een context waarbinnen het gebrek aan fluiditeit van het verkeer en het verslechterde spooraanbod reeds aanzienlijke maatschappelijke kosten hebben voor de economie, de werking van de arbeidsmarkt, het leefmilieu en de volksgezondheid.

De Raad wijst erop dat de slechte kwaliteit van de aansluitingen één van de aspecten vormt die het gebruik van het openbaar vervoer ontmoedigen. Daarom onderstreept hij dat het belangrijk is dat de NMBS-groep samen met de andere maatschappijen voor openbaar vervoer (de Lijn, TEC, MIVB) onderzoekt hoe de verschillende dienstregelingen het best op elkaar kunnen worden afgestemd. Volgens hem maakt het beginsel van een genetwerkte dienstregeling het mogelijk concreet stappen in die zin te zetten, zonder de exploitatielasten van de gewestelijke openbare vervoermaatschappijen de hoogte in te jagen.

### **2.2.5 Investeren in een performante vervoersinfrastructuur**

De werkzaamheden binnen de Raad m.b.t. het structureel concurrentievermogen en de aantrekkingskracht voor nieuwe activiteiten tonen de noodzaak voor België aan om te beschikken over betere vervoerinfrastructuur, waaronder een performant en duurzaam spoorwegennet. Dat is een essentiële voorwaarde voor een optimaal gebruik van de verschillende vervoermiddelen en voor een economische en sociale ontwikkeling van ons land die rekening houdt met de toegenomen mobiliteitsbehoeften en een hogere kwaliteitsgraad van het leefmilieu.

Het optimaliseren van de vervoersinfrastructuur vereist:

- investeringen in het onderhoud van de spoorwegen, de autowegen, de waterwegen, de fiets- en voetpaden;
- investeringen in het wegwerken van de missing links.

Inspanningen om de infrastructuurcapaciteit beter te benutten of te optimaliseren (bv. technologische toepassingen zoals groene golven of variabele verkeerssignalisatie) moeten volgens de Raad worden voortgezet.

Bovendien is het volgens de Raad ook nodig om proactief te werk te gaan in die zin dat bij de ontwikkeling of uitbreiding van grote infrastructuurwerken al meteen over de ontsluiting wordt nagedacht.

### **2.3 Piste 3 : “Schonere”<sup>5</sup> motorvoertuigen aanbieden en promoten**

De Raad merkt op dat burgers maar kunnen kiezen voor “schonere” voertuigen op voorwaarde dat er voldoende van deze voertuigen op de markt worden aangeboden. Met het oog op het vervullen van deze voorwaarde:

- verzoekt de Raad de betrokken autoriteiten op Europees niveau maatregelen te blijven nemen die de constructeurs van alle soorten van motorvoertuigen ertoe aansporen bijzondere aandacht te besteden aan de aspecten die de energie-efficiëntie van de voertuigen die ze produceren kunnen vergroten. In dit opzicht kan worden gedacht aan: minder zware voertuigen (lichtere materialen gebruiken); automatische versnellingsbakken (waarbij het koppelen en het schakelen elektronisch worden gestuurd); het optimaliseren van het type en het rendement van de traditionele motoren; alternatieve aandrijfsystemen (elektrische/hybride voertuigen); alternatieve brandstoffen die minder of geen fossiele koolstof bevatten; voertuigen die weinig brandstof verbruiken.

---

<sup>5</sup> Onder « schonere » motorvoertuigen verstaan we « motorvoertuigen die minder energie gebruiken en/of minder broeikasgassen en andere vervuilende stoffen uitstoten ».

- is de Raad van oordeel dat men door het vastleggen van langetermijndoelstellingen m.b.t. emissies van wagens het innovatiebeleid in die richting kan voeren en stimuleren;
- herinnert de Raad eraan dat België op EU-niveau productnormen kan bepleiten die bijdragen aan een milieuvriendelijker vervoeraanbod.

In het algemeen vindt de Raad dat de consumenten ertoe moeten worden aangezet om motorvoertuigen te kopen die overeenstemmen met hun gebruikersprofiel.

De Raad herinnert eraan dat hij voorstander is van de idee om de recyclagemogelijkheden te verhogen en het gebruik van het gerecycleerd materiaal in voertuigen en andere producten te bevorderen. Hij herinnert er eveneens aan dat hij van mening is dat het stimuleren van “recyclagegericht ontwerpen” van producten een aandachtspunt moet zijn van het beleid.

Opdat sneller nieuwe en/of schonere voertuigen in het voertuigenpark kunnen worden opgenomen, nodigt de Raad de betrokken autoriteiten uit om het onderzoek naar en het gebruik van nieuwe technologieën op het vlak van energierendement en uitstoot aan te moedigen.

#### **2.4 Piste 4 : Optimaal gebruik maken van motorvoertuigen**

Als het gebruik van een motorvoertuig onvermijdelijk is om een verplaatsing uit te voeren, is het volgens de Raad noodzakelijk dat de gebruiker het voertuig optimaal aanwendt. In deze context zijn de campagnes van Ecodriving volgens de Raad waardevol omdat ze een rijstijl promoten die het energieverbruik en de uitstoot van CO<sub>2</sub> beperken. Andere goede praktijken die volgens de Raad zouden moeten worden aanbevolen, zijn : zuinig omspringen met de klimaatregeling (airco), het voertuig regelmatig onderhouden enz.

Optimaal gebruik maken van een motorvoertuig houdt volgens de Raad ook in dat gestreefd wordt naar een zo hoog mogelijke bezettings- of beladingsgraad ervan. Hij ondersteunt dan ook “carpooling” (in aanvulling op een kwaliteitsvol en voor iedereen toegankelijk openbaar vervoerssysteem) en “slimme logistiek” als initiatieven die passen in een algemene visie voor een duurzamere en intermodale mobiliteit. Beide initiatieven dragen immers bij tot een verhoging van de energie-efficiëntie van het vervoer :

- in geval van carpooling is de gemiddelde bezettingsgraad groter dan in geval van alleenrijden;
- een “slimme logistiek” ziet erop toe dat de meest efficiënte reisweg wordt uitgetekend en geeft aanleiding tot een zo hoog mogelijke beladingsgraad van voertuigen (vrachtwagens, locomotieven enz).

## Bijlage 1 : Lijst van geraadpleegde adviezen

- CRB/NAR-advies dd. 7 april 2017 betreffende het mobiliteitsbudget (CRB 2017-0885 DEF, NAR Advies 2030)
- CRB-advies dd. 24 februari 2016 "Naar een Belgische circulaire economie die kwaliteitsvolle jobs en toegevoegde waarde creëert – focus op recyclage" (CRB 2016-0496def)
- CRB/NAR-advies dd. 26 januari 2016 getiteld "De NMBS-plannen voor gedifferentieerde tarieven in de spits- en de daluren : de sociale gesprekspartners lichten hun gezamenlijke standpunten nader toe" (CRB 2016-0186 DEF, NAR Advies 1968)
- CRB-advies dd.18 november 2015 over de basisprincipes voor een duurzaam mobiliteitsbeleid (CRB 2015-2220 DEF)
- CRB-advies dd. 22 april 2015 in het vooruitzicht van de onderhandelingen over de toekomstige beheerscontracten van de NMBS en Infrabel (CRB 2015-0890)
- CRB/NAR-advies dd. 21 januari 2015 over het nieuwe tarievenbeleid van de NMBS (CRB 2015-0110 DEF, NAR Advies 1921)
- CRB-advies dd. 21 januari 2015 "De verbintenis van de sociale gesprekspartners ten aanzien van de energie-uitdagingen" (CRB 2015-0135 DEF)
- CRB-advies dd.15 oktober 2014 over de federale actievoorstellen ter bevordering van carpooling in België (CRB2014-1820)
- CRB/NAR-advies dd. 19 juni 2013 over het voorstel van meerjareninvesteringsplan van de NMBS-groep voor de periode 2013-2025 (CRB 2013-0770 DEF, Nar advies 1854)
- CRB-advies dd. 20 februari 2008 betreffende de energie-efficiëntie in de vervoersector (CRB 2008-241 DEF)
- CRB/NAR-advies dd. 23 april 2004 over het voorontwerp van federaal plan inzake duurzame ontwikkeling 2004-2008 (mobiliteit – armoede – vergrijzing) (CRB 2004-470 DEF, NAR Advies 1461)

Woonden, onder het voorzitterschap van de heer R. TOLLET, voorzitter van de Raad, de plenaire vergadering van 18 juli 2017, bij:

**Lid benoemd op voorstel van de representatieve organisaties van de industrie en van het bank- en verzekeringswezen:**

Mijnheer ROOSENS

**Lid benoemd op voorstel van de representatieve organisaties die de ambachten, de kleine en middelgrote handelsondernemingen en de kleinindustrie vertegenwoordigen:**

Mevrouw DEITEREN

**Lid benoemd op voorstel van de bosbouw:**

Mijnheer COOLENS

**Leden benoemd op voorstel van de federale socialprofitsector in België:**

Mevrouw SLANGEN en Mijnheer VANDER ELST

**Leden benoemd op voorstel van de representatieve organisaties die de arbeiders vertegenwoordigen:**

Algemeen Christelijk Vakverbond: Mijnheer VAN ZWOL

Algemene Centrale der Liberale Vakbonden van België: Mijnheer VALENTIN