



# ADVIES

CRB 2014-1820

Federale actievoorstellen ter bevordering van carpooling  
in België

CCE  
Conseil Central de l'Economie  
Centrale Raad voor het Bedrijfsleven  
CRB





**Advies over de “Federale actievoorstellen ter bevordering van  
carpooling in België”**

**BRUSSEL  
15.10.2014**

## Advies over de “Federale actievoorstellen ter bevordering van carpooling in België”

### Inbehandelingneming

Bij brief van 15 juli 2014 heeft de heer Melchior Wathelet, toenmalig staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie, Mobiliteit en Staatshervorming, de Centrale Raad voor het Bedrijfsleven (CRB) om advies verzocht over carpooling (“Federale actievoorstellen ter bevordering van carpooling in België in samenwerking met de federale, regionale en private partners”).

Om gevolg te geven aan die adviesvraag is de subcommissie Mobiliteit van de CRB op 11 september en 9 oktober 2014 samengekomen met de werkgroep Energie en Klimaat van de FRDO. Die vergaderingen zijn uitgemond in een ontwerpadvies<sup>1</sup> dat werd goedgekeurd tijdens de plenaire vergadering van de CRB van 15 oktober 2014.

### Advies

#### 1 Voorafgaande beschouwingen

De wijze waarop de mobiliteit van goederen en personen georganiseerd is, valt niet te rijmen met een duurzame ontwikkeling. De OESO verklaarde trouwens al in 1996 dat de vervoerssystemen van haar lidstaten niet duurzaam waren<sup>2</sup>. De problemen die daaruit voortvloeien veroorzaken zeer veel hinder, zoals verkeerscongestie, luchtvervuiling, lawaai, klimaatveranderingen, vertragingen die het bedrijfsleven treffen, stress, ongevallen, onveiligheid, onomkeerbare landschapsvernietiging, watervervuiling ...

Bovendien blijkt uit een studie van het Federaal Planbureau en van de fod Mobiliteit en Vervoer<sup>3</sup> dat het aantal trajecten en de congestie, bij ongewijzigd beleid, tot in 2030 nog fors zullen toenemen in ons land. Dit doet veronderstellen dat alle voornoemde vormen van hinder nog erger zullen worden.

Daarnaast is de institutionele structuur in België van die aard dat de instrumenten van het mobiliteitsbeleid in handen zijn van verschillende beleidsniveaus (federaal, regionaal, lokaal); op het federale niveau zijn deze instrumenten bovendien ondergebracht in diverse administraties.

---

<sup>1</sup> Het advies van de CRB heeft dezelfde inhoud als dat van de FRDO.

<sup>2</sup> Zie OECD Proceedings TOWARDS SUSTAINABLE TRANSPORTATION The Vancouver Conference, 1996, pagina 56: "Systems of transportation used in OECD and some other countries are unsustainable"

<sup>3</sup> Vooruitzichten van de transportvraag in België tegen 2030, Federaal Planbureau en fod Mobiliteit en Vervoer, 2012

## 2 Algemene aanbevelingen

In de actievoorstellen heeft het bevorderen van carpooling tot hoofddoel de gemiddelde bezettingsgraad van voertuigen te verhogen om zo bij te dragen tot de strijd tegen de klimaatopwarming (de broeikasgasemissies verminderen), tegen verkeerscongestie en tegen hinder, waaronder lawaai en luchtvervuiling (doordat de verkeersdrukke afneemt). Op voorwaarde dat deze doelen worden nagestreefd, ondersteunt de Raad carpooling als een initiatief dat past in een algemene visie voor een duurzamere mobiliteit.

Niettemin wil de Raad dat de federale actievoorstellen ter bevordering van carpooling in België die hem ter advies worden voorgelegd, kaderen in een interfederale strategische visie inzake mobiliteit die verenigbaar is met duurzame ontwikkeling. Deze visie is noodzakelijk om de beleidslijnen van de verschillende beleidsniveaus op elkaar af te stemmen. Volgens de Raad zou deze visie moeten worden opgebouwd in samenhang met een strategische visie over ruimtelijke ordening. De Raad vindt dat ze zou moeten worden ontwikkeld via overleg op verschillende beleidsniveaus (federaal, regionaal en lokaal) en tussen verschillende actoren [de vervoersmaatschappijen, het maatschappelijk middenveld (inclusief de sociale gesprekspartners) en de economische actoren], en dat ze zou moeten leiden tot de aanneming van een algemeen interfederaal mobiliteitsplan dat coherent is met de eventuele mobiliteitsplannen van alle beleidsniveaus. Volgens de Raad moet dit mobiliteitsplan bestaan in een geïntegreerde en geplande aanpak op lange termijn om op gepaste wijze een antwoord te bieden op de prospectieve analyses van de verwachte ontwikkelingen inzake mobiliteit, waarbij de beginselen op het vlak van billijkheid, efficiëntie, toegankelijkheid, veiligheid, efficiënte strijd tegen vervuiling en andere externe negatieve factoren met elkaar worden verzoend.

Bij de opbouw van dit plan vraagt de Raad met aandrang om zo spoedig mogelijk concrete vorm te geven aan een duurzaam mobiliteitsbeleid dat verder reikt dan de bestrijding van de verkeerscongestie en meer bepaald rekening houdt met de sociale, de economische en de ecologische dimensie. Volgens de Raad is het belangrijk dat een dergelijk beleid de mobiliteit van alle actoren regelt met respect voor duurzame ontwikkeling. Dit duurzame mobiliteitsbeleid moet zijn gebaseerd op:

- impactstudies van de geplande maatregelen (in termen van congestie, maar ook op ecologisch, sociaal en economisch vlak), die gekoppeld moeten worden aan de kosten van die maatregelen, om zo een orde van prioriteit te kunnen opstellen; hiertoe zullen relevante indicatoren moeten worden vastgelegd;
- een evaluatie van de 'modal shift' in het kader van de geplande maatregelen.

De Raad is van mening dat carpooling een kwaliteitsvol en voor iedereen toegankelijk openbaar vervoerssysteem moet aanvullen en het in geen geval mag vervangen. De Raad stelt voor de bestaande carpoolingsinitiatieven te bestuderen om carpooling op die manier beter te kunnen integreren in een alomvattende mobiliteitsstrategie.

De Raad vestigt er de aandacht op dat heel wat eenvoudige maatregelen die weinig of geen investeringen vereisen (bijv. vereenvoudiging van de regelgeving) carpooling aantrekkelijker kunnen maken. Daarnaast is de Raad van oordeel dat de fod Mobiliteit en Vervoer nu al werk kan maken van de voorgestelde maatregelen 1, 3 en 4 die tot zijn prerogatieven behoren.

In het licht van de duurzame ontwikkeling vraagt de Raad dat bij de voorgestelde maatregelen impactanalyses worden gevoegd (meer bepaald de impact op de werknemers, op de werkgevers, op de overheidsfinanciën en inzake het verminderen van de negatieve effecten van het vervoerssysteem), opdat hij ze kan rangschikken naar prioriteit en zich concreter over de verschillende maatregelen kan uitspreken.

Woonden, onder het voorzitterschap van de heer R. TOLLET, voorzitter van de Raad, de plenaire vergadering van 15 oktober 2014, bij:

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

de heer VANCRONENBURG

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

de heer VANDORPE

**Leden benoemd op voorstel van de landbouworganisaties:**

de heer HAYEZ

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

Algemeen Belgisch Vakverbond : mevrouw CEULEMANS en de heer QUINTARD

Algemeen Christelijk Vakverbond : de heer GRUMELLI