



ADVIES

CRB 2015-2220

Basisprincipes voor een
duurzaam mobiliteitsbeleid



**Advies over de
basisprincipes voor een duurzaam mobiliteitsbeleid**

**Brussel
18-11-2015**

Inbehandelingneming

In haar algemene beleidsnota dd. 24 november 2014 (blz. 4-5) verklaart mevrouw Jacqueline Galant, Minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen, dat ze :

- een regelmatig overleg wil opstarten tussen de mobiliteitsactoren met als doel over een geïntegreerde visie op de prioriteiten en het inzake mobiliteit in België te volgen beleid te beschikken, en dit in samenwerking met alle bevoegdheidsniveaus waarbij elkeen zijn eigen bevoegdheden kan uitvoeren;
- het initiatief zal nemen om op regelmatige wijze, op basis van de reeds bestaande overlegorganen, de verschillende institutionele actoren bevoegd voor mobiliteit bijeen te roepen, om zo de verschillende thema's aan te snijden die voor elkeen belangrijk zijn.

Tijdens een vergadering in de Centrale Raad voor het Bedrijfsleven (hierna, Raad) op 8 september 2015 heeft minister Galant de oprichting aangekondigd van een strategisch platform "intermodaliteit" met als missie tegen midden 2017 een strategische interfederale visie inzake mobiliteit voor België voor te stellen. Ter voorbereiding van deze missie zullen verschillende werkgroepen zich buigen over de thema's die deel zullen uitmaken van deze visie en zullen overlegmomenten ter zake met de sociale partners worden georganiseerd.

Gelet op de talrijke gevolgen die de strategische interfederale mobiliteitsvisie zal hebben voor het sociaal-economisch leven in België, heeft de Raad besloten om op eigen initiatief een advies uit te brengen waarin hij thema's voorstelt die volgens hem de moeite waard zijn om in het kader van deze visie te behandelen, alsook een methodologie om deze visie uit te werken.

Dit initiatiefadvies getuigt van de bereidheid van de Raad om een bijdrage te leveren aan deze visie en zal tevens het kader vormen voor de toekomstige werkzaamheden van de Raad in het domein van de mobiliteit.

Dit initiatiefadvies werd op 18 november 2015 goedgekeurd door de plenaire vergadering van de Raad. De Raad behoudt zich de mogelijkheid voor om in een latere fase op bepaalde elementen van dit initiatiefadvies terug te komen.

Advies

1 Vaststellingen m.b.t. de mobiliteitssituatie bij ongewijzigd beleid

Een performant mobiliteitssysteem, dat tot stand komt wanneer vervoergebruikers, vervoersinfrastructuur en vervoersmodi optimaal op elkaar worden afgestemd en met elkaar in wisselwerking treden, is van belang voor het welzijn van de burgers, de economie en de maatschappij. De vervoer- en logistieke sector¹ levert een belangrijke bijdrage aan de economische groei en werkgelegenheid in ons land. De vervoersector vertegenwoordigde in 2013 een aandeel van 5,5%² in de toegevoegde waarde van de totale economie en stelde in 2014 5,4%³ van het totaal werknemersbestand tewerk. Toegangspoorten voor goederen, zoals havens en luchthavens, leveren een belangrijke bijdrage aan de creatie van Belgische toegevoegde waarde.

De behoefte aan goederen- en personenvervoer neemt voortdurend toe: voor zijn projectie⁴ bij ongewijzigd beleid gaat het Federaal Planbureau voor de periode 2008-2030 uit van een stijging van het aantal reizigerskilometers in het personenvervoer met 20% en een toename van het aantal tonkilometers in het goederenvervoer met 68%. De weg- en spoorinfrastructuur zijn nu reeds op veel plaatsen (zeker tijdens de piekuren)⁵ oververzadigd en zullen onder de huidige omstandigheden de verwachte mobiliteitsgroei niet kunnen opvangen.

Het mobiliteitssysteem in België is helemaal niet performant waardoor het een aantal negatieve gevolgen heeft voor de burger, de economie en de maatschappij. Zo is er de economische kost van de files die door de Oeso wordt geschat op 1 tot 2% van het bbp⁶. Antwerpen en Brussel zijn de meest filegevoelige steden van Europa. Er is de milieu- en gezondheidskost verbonden aan de gebrekkige werking van het mobiliteitssysteem en de hieraan gelinkte luchtverontreiniging. Ook de goede werking van de arbeidsmarkt en de vlotte toegang tot het ruime dienstenaanbod wordt gehinderd door de congestieproblematiek.

2 Definitie en doelstellingen van een duurzaam mobiliteitsbeleid

De Raad pleit voor een duurzaam mobiliteitsbeleid. Het betreft een mobiliteitsbeleid dat volgens hem terzelfder tijd drie doelstellingen zou 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.

¹ Tot de vervoersector behoren het vervoer te land en via pijpleidingen (nace-code 49), het vervoer over water (nace-code 50), de luchtvaart (nace-code 51), de opslag en vervoerondersteunende activiteiten (nace-code 52), de posten en koeriers (nace-code 53).

² Eigen berekeningen op basis van cijfergegevens van Belgostat

³ Eigen berekeningen op basis van RSZ-gegevens

⁴ http://www.plan.be/admin/uploaded/201209171118270.For_Transport_1230_10201_N.pdf

⁵ Bron : OCDE, Etudes économiques de la Belgique, mei 2013, blz 85

⁶ Bron : OECD Economic surveys. Belgium. May 2013, p.80

De Raad vraagt om deze doelstellingen zo goed mogelijk operationeel te maken in overleg met onder andere sociale partners en door hen geschikt bevonden deskundigen. Concreet houdt het operationeel maken van deze doelstellingen in dat:

- deze doelstellingen zo moeten worden verfijnd dat ze meetbaar zijn;
- voor elk van deze doelstellingen een ambitieniveau wordt bepaald dat binnen een bepaalde tijdshorizon zou moeten worden gehaald;
- indicatoren worden uitgewerkt waarmee de realisatiegraad van deze doelstellingen kan worden geëvalueerd.

3 Methodologie voor de uitwerking van een interfederale mobiliteitsvisie

De interfederale mobiliteitsvisie moet volgens de Raad kaderen in een middellange en langetermijnperspectief. Ze moet er volgens hem op gericht zijn de huidige en toekomstige mobiliteitsproblemen op een adequate manier aan te pakken om aldus een performant mobiliteitssysteem tot stand te brengen.

Voor de uitwerking en de concretisering van de interfederale mobiliteitsvisie, stelt de Raad een methodologie voor die gestoeld is op een analyse van de mobiliteitsproblemen en de uitwerking van hefboomen en instrumenten in antwoord op die problemen.

3.1 Analyse van de mobiliteitsproblemen

Volgens de Raad kan men pas een doeltreffend mobiliteitsbeleid voeren wanneer men een grondige kennis heeft van de mobiliteitsproblematiek. Hoe meer inzicht men heeft in de mobiliteitsproblemen (die in hoofdstuk 1 van dit advies worden besproken) en hun oorzaken, hoe beter men immers in staat is om hier een adequaat antwoord op te formuleren.

Er is heel wat werkbare informatie aanwezig, maar het probleem stelt zich dat deze vaak onderbenut is (bv. informatie uit systemen voor dynamische verkeerssignalisatie), verspreid is over meerdere instanties, niet steeds op dezelfde methodologie steunt, vaak onderling niet wordt uitgewisseld en dus ook niet in zijn geheel wordt geanalyseerd.

Om inzicht te verwerven in de problematiek van het woon-werkverkeer, dat tijdens de spitsuren meer dan 60% van het totale verkeer vertegenwoordigt⁷, is via de werkzaamheden ter zake van de Raad heel wat informatie beschikbaar, nl. :de informatie die wordt verzameld in het kader van de federale diagnostiek woon-werkverkeer alsook de studie die het Federaal Planbureau op verzoek van de interprofessionele en gewestelijke sociale partners aan het realiseren is over de kostprijs van het woon-werkverkeer in België voor de werkgevers, de werknemers, de overheid en de maatschappij in haar geheel.

⁷ Bron : Fod Mobiliteit en Vervoer, persbericht dd. 11 september 2014 "De weg naar uw duurzame mobiliteit".

3.2 Hefbomen

De Raad is er zich ten volle van bewust dat één hefboom op zich niet zal volstaan om een performant mobiliteitssysteem tot stand te brengen. Met het oog hierop is er volgens hem nood aan een uitgebalanceerde mix van hefboomen die inwerken op de vraag, het aanbod en op de afstemming tussen vraag en aanbod.

Om de drie bovengenoemde doelstellingen van een duurzaam mobiliteitsbeleid te realiseren, is het volgens de Raad essentieel om in te spelen op de onderstaande hefboomen :

- het aantal verplaatsingen;
- de spreiding van de verplaatsingen in de tijd;
- de afstand van de verplaatsingen;
- de keuze van het vervoermiddel;
- de bewustwording bij de transportgebruikers van de impact van hun verplaatsingsgedrag;
- een verbetering/optimalisering van de vervoersinfrastructuur;
- een verdere ontwikkeling en kwaliteitsverhoging van het openbaarvervoeraanbod.

3.3 Instrumenten

Om op een doeltreffende manier te kunnen inspelen op de bovenvermelde hefboomen is volgens de Raad niet één instrument, maar wel een uitgebalanceerde mix van instrumenten nodig.

De Raad is er zich ten volle van bewust dat niet alle instrumenten vruchten zullen afwerpen op korte termijn, maar vindt dat dit geen reden mag zijn om instrumenten met effecten op middellange of lange termijn (bv. ruimtelijke ordening) buiten beschouwing te laten.

Om succes te boeken op het gebied van mobiliteit, moeten de instrumenten gepaard gaan met een gedragswijziging van zowel de burgers als de bedrijven. Deze gedragswijziging kan pas worden gerealiseerd indien de actoren van het mobiliteitsbeleid, waaronder de sociale partners, overtuigd zijn van het belang van de instrumenten voor het verbeteren van de mobiliteit en indien ze de toepassingsmodaliteiten van de instrumenten mee mogen helpen uitdenken.

Volgens de Raad mag de toepassing van een instrument pas worden overwogen nadat de impact ervan op de congestie, op sociaal-maatschappelijk, economisch en ecologisch vlak zorgvuldig ex ante werd geanalyseerd.

De Raad vindt het belangrijk dat erop toegezien wordt dat de verschillende instrumenten die worden ingezet:

- het in globo mogelijk maken om de drie doelstellingen van een duurzaam mobiliteitsbeleid op een evenwichtige manier te bereiken.

- elkaar niet opheffen en genomen worden vanuit het oogpunt van coherentie. Daartoe zijn overleg en samenwerking nodig op verschillende niveaus:
 - tussen bevoegdheidsniveaus, want mobiliteit vormt een ruime en complexe materie waarvan de bevoegdheden verdeeld zijn tussen de federale, de gewestelijke en de lokale overheden;
 - tussen beleidsdomeinen, want mobiliteit treedt in wisselwerking met tal van andere beleidsdomeinen zoals bv. ruimtelijke ordening en arbeidsmarkt ;
 - tussen mobiliteitsactoren, want mobiliteit is een collectieve verantwoordelijkheid van de overheden (op federaal, gewestelijk en lokaal vlak), van de vervoeraanbieders, van de interprofessionele en gewestelijke sociale partners enz. en kan dus enkel op een geïntegreerde wijze worden opgelost.

Om de doelstellingen van een duurzaam mobiliteitsbeleid te realiseren, kunnen voor elke hefboom verschillende instrumenten worden ingezet. De Raad somt hierna in willekeurige volgorde een aantal instrumenten op die volgens hem essentieel zijn.

3.3.1 Collectief vervoer : Openbaar en gedeeld vervoer

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:

- bijdragen aan een betere afstemming tussen vraag en aanbod inzake mobiliteit;
- op een meer ecologisch en economisch verantwoorde manier inspelen op de behoeften inzake personen- en goederenvervoer;
- bijdragen aan de bereikbaarheid van de diverse economische en woonzones van het land (ook voor de minst goeuden van de samenleving);
- zeker als ze een volwaardig alternatief bieden voor andere transportmodi en/of er goed op afgestemd zijn, een multimodale attitude mee in het leven kunnen helpen roepen.

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

3.3.2 De ruimtelijke ordening

Door de ruimtelijke ordening te organiseren in functie van nabijheid (bv. geconcentreerde bewoning, woonzones in de nabijheid van stations, winkelcentra, openbare diensten, enz.) en van multimodaliteit (bv. nieuwe bedrijvzones inplanten op plaatsen die multimodaal toegankelijk zijn) kan de afstand van sommige verplaatsingen worden ingekort.

3.3.3 De organisatie van samenleving en arbeid

De hedendaagse postmoderne samenleving is voortdurend in beweging en wordt gekenmerkt door maatschappelijke ontwikkelingen (bv. steeds meer eenoudergezinnen, opmars van co-ouderschap) en demografische ontwikkelingen (de vergrijzing). De combinatie van deze ontwikkelingen resulteert in gewijzigde mobiliteitsbehoeften en mobiliteitsgedragingen, die op hun beurt leiden tot toenemende milieuproblemen (klimaatopwarming; toenemende luchtvervuiling...) en een verslechtering van de volksgezondheid. Om te anticiperen op een verslechtering van de mobiliteitssituatie die dreigt voort te vloeien uit die ontwikkelingen, is het volgens de Raad belangrijk om:

- een maatschappelijk debat te organiseren over de wijze waarop de samenleving in het algemeen en de arbeid in het bijzonder is georganiseerd;
- na te denken over innovatieve manieren om maatschappij en duurzame mobiliteit met elkaar te verzoenen (bv. nieuwe werkvormen zoals telewerk).

3.3.4 Fiscale en financiële instrumenten

Fiscale en financiële instrumenten kunnen burgers en bedrijven aanmoedigen om mobiliteitskeuzes te maken die bijdragen kunnen leveren aan de drie doelstellingen van een duurzaam mobiliteitsbeleid, meer concreet keuzes die ertoe leiden dat burgers en bedrijven op een betaalbare/concurrentiële, veilige en efficiënte manier toegang hebben tot hun behoeften met een minimale impact op het leefmilieu en de volksgezondheid.

Opdat de fiscale en financiële 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 (de kilometerheffing voor vrachtwagens die in april 2016 in de Gewesten van kracht wordt bv. zal geen effect hebben op de congestie).

3.3.5 Investerings

Volgens de Raad moet ervoor worden gezorgd dat de ambities op mobiliteitsvlak gepaard gaan met de daarvoor nodige middelen.

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, enz.

Voor wat betreft het spoorvervoer kan een weldoordacht meerjareninvesteringsplan⁸ bijdragen tot een kwaliteitsvol spooraanbod.

3.3.6 Productnormen

België kan op EU-niveau productnormen bepleiten die bijdragen aan een milieuvriendelijker vervoeraanbod.

3.3.7 Informatie- en sensibiliseringscampagnes

Via informatie- en sensibiliseringscampagnes kunnen de gebruikers van vervoer beter bewust worden gemaakt van de impact van hun verplaatsingsgedrag en ertoe worden aangezet om een multimodale attitude aan te nemen die erin bestaat om vóór elke verplaatsing de reflectie te maken of er voldoende alternatieve modi voorhanden zijn voor het vervoermiddel dat men gewoon is te gebruiken.

⁸ Nota bene. Op 19 juni 2013 brachten de CRB en de NAR een unaniem advies uit over het voorstel van meerjareninvesteringsplan van de NMBS-groep voor de periode 2013-2015 (zie <http://www.ccecrb.fgov.be/txt/nl/doc13-770.pdf>), waarvan de boodschappen nog steeds pertinent zijn.

3.3.8 Technologieën

Door ICT-instrumenten (bv. videoconferencing, e-administration enz.) in te zetten, zouden bepaalde verplaatsingen kunnen worden vermeden.

Door technologische toepassingen (bv. groene golven of variabele verkeerssignalisatie) kan de bestaande infrastructuurcapaciteit beter worden benut of geoptimaliseerd.

4 Slotbeschouwingen

De Raad is bereid om een bijdrage te leveren aan zowel de vaststelling als de concretisering van de interfederale mobiliteitsvisie, bv. in de vorm van adviezen waarom Minister Galant hem verzoekt.

De Raad en zijn secretariaat hebben in de loop der jaren het mobiliteitsdossier op de voet opgevolgd (zoals o.a. blijkt uit de vele adviezen m.b.t. mobiliteit die hij uitbracht) en hebben ervaring opgedaan in de organisatie van platforms voor uitwisseling en dialoog, o.a. met de wetenschappelijke steun van het Federaal Planbureau. De Raad en zijn secretariaat zijn bereid om die ervaring ten dienste te stellen van Minister Galant.

De Raad vraagt om de verschillende hefboomen en instrumenten die in dit advies worden vernoemd, in aanmerking te nemen bij de vaststelling en de concretisering van de interfederale mobiliteitsvisie.

De Raad benadrukt dat al de instrumenten die in het voorliggend advies worden vernoemd belangrijk zijn en roept daarom de bevoegde federale en gewestregeringen op om werk te maken van de instrumenten en hefboomen die tot hun verantwoordelijkheidsdomein behoren.

De Raad drukt de wens uit dat de thema's (instrumenten en hefboomen) die in het voorliggende advies zijn opgenomen, aan bod zullen komen tijdens de overlegmomenten met de CRB die minister Galant van plan is te organiseren tijdens de ontwerpfase van de interfederale mobiliteitsvisie.

Tot slot vraagt de Raad om ook uitgenodigd te worden op latere/andere overlegmomenten inzake mobiliteit die minister Galant plant met de institutionele mobiliteitsactoren, waartoe de CRB ook behoort. Opdat de sociale gesprekspartners tijdens deze overlegmomenten concrete input kunnen leveren om te komen tot een performanter mobiliteitssysteem, zou de Raad vooraf moeten kunnen beschikken over objectieve informatie die als basis kan dienen voor een constructieve en transparante dialoog ter zake.

Woonden, onder het voorzitterschap van de heer R. TOLLET, voorzitter van de Raad, de plenaire vergadering van 18 november 2015, bij:

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

de heer ROOSENS

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

de heer VANDORPE

Lid benoemd op voorstel van de landbouworganisaties:

de heer GOTZEN

Lid benoemd op voorstel van de bosbouw:

de heer COOLENS

Lid benoemd op voorstel van de federale socialprofitsector in België:

mevrouw URBAIN

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 heren HANSSENS en VAN ZWOL

Algemene Centrale der Liberale Vakbonden van België: de heer VALENTIN