

STRATEGIE EN ACTIEPLAN VOOR EEN BETERE MOBILITEIT

— SEPTEMBER 2023

VBO FEB

Verbond van Belgische Ondernemingen
Fédération des Entreprises de Belgique



MOBILITEIT: ENKELE CIJFERS

06

DOELSTELLINGEN

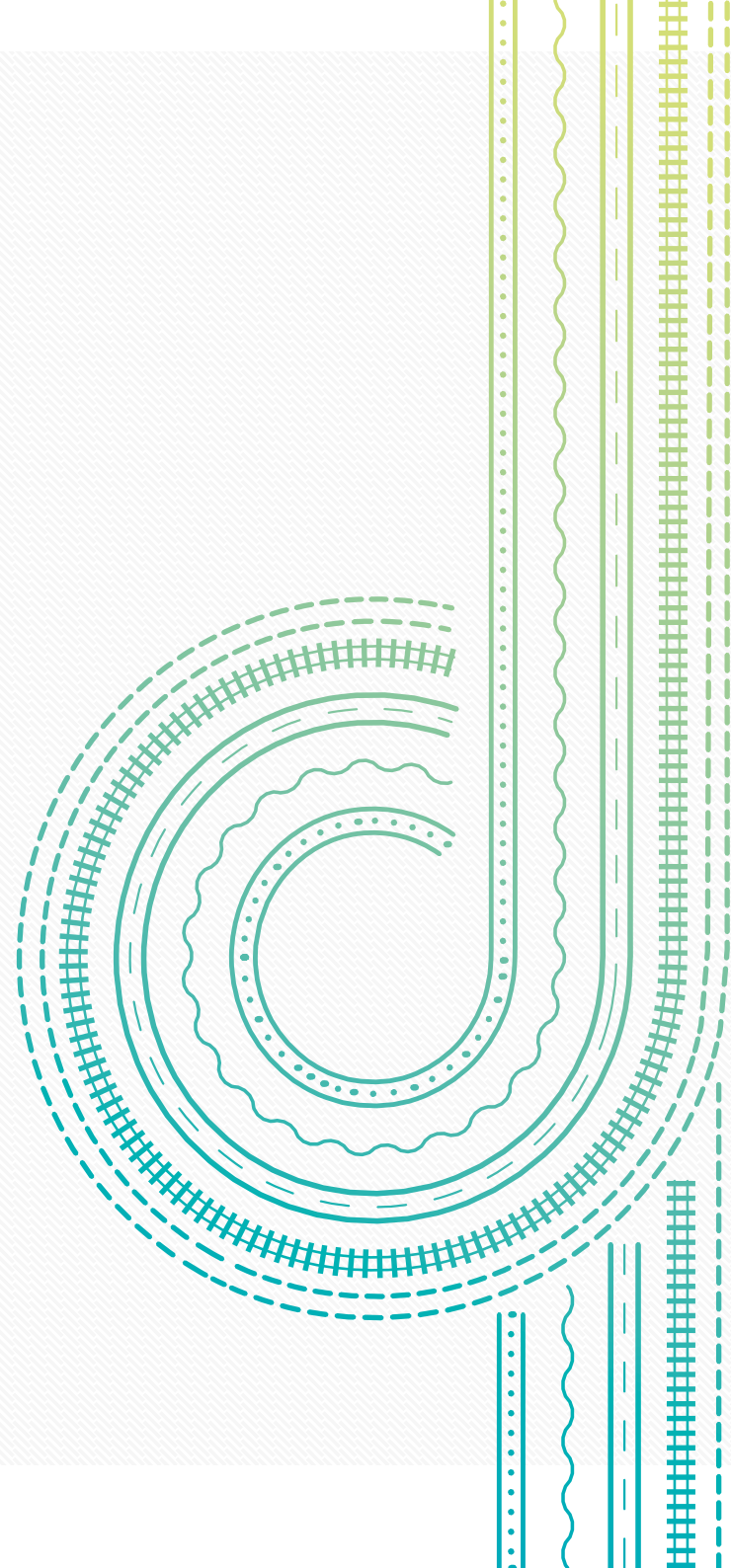
11

WERKDOMEINEN

12

INHOUDSTAFEL

EXECUTIVE SUMMARY	2
INLEIDING	5
MOBILITEIT: ENKELE CIJFERS	6
DOELSTELLINGEN	11
WERKDOMEINEN	12
1 GOVERNANCE	13
2 DUURZAME PRODUCTIE EN CONSUMPTIE	14
3 RUIMTELIJKE ORDENING EN INFRASTRUCTUUR	16
4 OPTIMALISATIE VAN STROMEN	20
5 GEGEVENSTOEGANG	24
6 INNOVATIE	26
7 DIENSTVERLENINGSAANBOD	28
8 CONCURRENTIEKRACHT	29
9 VERGROENING	31
LEDEN-SECTORFEDERATIES VAN HET VBO	33





EXECUTIVE SUMMARY

De mobiliteit in ons land moet **ondernemingen** in staat stellen op een efficiënte, concurrerende en betrouwbare manier toegang te hebben tot hun grondstoffen en hun goederen/diensten op een even efficiënte, concurrerende en betrouwbare manier te leveren. Goede mobiliteit is bovendien een belangrijke factor ter ondersteuning van de algemene veerkracht van een land. Daarnaast mogen we ook de strategische geografische ligging van België op het vlak van logistiek niet uit het oog verliezen.

De organisatie van de mobiliteit moet het daarnaast mogelijk maken tegemoet te komen aan de verzuchtingen van de **burgers** in termen van toegang tot goederen, diensten, werk, sociale activiteiten en andere vrijetijdsbestedingen. In die context moet het mogelijk zijn om toegang te hebben tot een goed/dienst zonder zich daarvoor te moeten verplaatsen (bv. telewerk, teleconferentie, 3D-printer of levering).

Naast de noodzaak om te beantwoorden aan de behoeften van burgers en ondernemingen, is het belangrijk om de uitdagingen op **het gebied van milieu** en **volksgezondheid** volledig in het mobiliteitsbeleid te integreren.

Om al die uitdagingen aan te gaan, zijn een strategie en een actieplan voor een betere mobiliteit essentieel.

“Goede mobiliteit is bovendien een belangrijke factor ter ondersteuning van de algemene veerkracht van een land.”

BELANGRIJKSTE MAATREGELEN

Elke strategie of actieplan moet gebaseerd zijn op een **duidelijke, gedeelde en mobiliserende visie** over een gemeenschappelijk project. De beleidsmaatregelen van de verschillende bevoegde overheden (ook inzake mobiliteitsgerelateerde onderwerpen zoals ruimtelijke ordening) moeten elkaar wederzijds versterken. De interministeriële conferentie van de ministers van Mobiliteit heeft dus een belangrijke rol te vervullen, in volledige transparantie en in overleg met de stakeholders.

Infrastructuur is de ruggengraat van onze mobiliteit. We hebben daarom nood aan een **transparant plan voor het onderhoud, de versterking, de ontwikkeling en de modernisering van onze infrastructuur**. Dat geldt voor zowel onze weginfrastructuur (inclusief knooppunten, bruggen, tunnels ...), parkeerterreinen, fietspaden, spoorwegen, waterwegen, pijpleidingen, multimodale platformen en (lucht)havens, als om ons elektriciteitsnetwerk, de laadstations en het waterstofnetwerk. Daartoe moet een globaal overzicht worden opgesteld met betrekking tot de ruimtelijke ordening en de behoeften en functies die de verschillende vervoerswijzen (inclusief de multimodale vervoerswijzen) en energiebronnen zullen spelen. Het is belangrijk dat daarbij rekening wordt gehouden met het gebruik van nieuwe technologieën en verschillende toekomstige vormen van transport en levering (drones, bezorgrobots ...). Gezien enerzijds het belang van die infrastructuur en anderzijds de eventuele moeilijkheden bij de financiering ervan, zijn **publiek-private samenwerkingen** een oplossing die moet worden aangemoedigd.

Elke vervoerswijze heeft zijn sterke en zwakke punten. Enkel door ze op de meest efficiënte manier te gebruiken en te combineren, kunnen we de prestaties van die vervoerswijzen optimaliseren. Daarvoor hebben we niet alleen efficiënte multimodale platformen nodig, maar ook vervoerswijzen (wegvoertuigen, treinen ...) die afzonderlijk efficiënt werken. Daartoe werd de **Rail Roadmap 2030** opgesteld. Die roadmap, die door de hele sector wordt ondersteund, bevat een reeks aanbevelingen om de prestaties en het concurrentievermogen van het goederenvervoer per spoor te verbeteren. Die aanbevelingen dienden op hun beurt als inspiratie voor het **'Goederenplan'** van de minister van Mobiliteit. Het is dan ook van cruciaal belang **dat die roadmap en dat plan effectief worden uitgevoerd**.

Fiscaliteit wordt steeds vaker gebruikt om gedrag en investeringen te sturen. Een voorbeeld daarvan is de herziening van de fiscale aftrekbaarheid van bedrijfswagens (die vanaf 2026 enkel nog voor elektrische auto's mogelijk zal zijn). Dat nieuwe kader zal een grote impact hebben op de vergroening van het wagenpark in ons land en moet in de loop van de tijd **stabiel blijven** (gehandhaafd worden). Daarnaast moet een slimme fiscaliteit worden uitgerold voor alle voertuigen op de weg die de te dragen lasten moduleert in functie van de werkelijke bepalende elementen van de collectieve kosten (met name luchtverontreiniging en congestie) en varieert naargelang het tijdstip en de locatie. Dat kan bijvoorbeeld via een **slimme kilometerheffing** zoals omschreven in dit document (zie punt 4.2.1).

Ook de technologie biedt ons een reeks oplossingen voor een betere mobiliteit. De ontwikkeling van een **kader en een aanpak die innovatie en nieuwe technologieën bevorderen** is een must. Zo'n kader zou het uitvoeren van tests mogelijk maken (hetgeen specifieke uitzonderingen op wetgevend vlak kan vereisen). Als een test overtuigend blijkt, zou de wetgeving aangepast moeten worden om de uitrol van het nieuwe concept/de nieuwe technologie toe te staan. Die openheid of reactiviteit van de overheid is meer dan welkom om ervoor te zorgen dat we geen ontwikkelingskansen mislopen enkel en alleen door al te rigide procedures of houdingen.

“Ook de technologie biedt ons een reeks oplossingen voor een betere mobiliteit.”

Voorts wordt in dit document gefocust op het concurrentievermogen van de sector, de connectiviteit van industriële sites, de toegang tot steden, MaaS en gegevenstoegang, het mobiliteitsbudget, het beheer van stromen en de regelgeving.



'Rail Roadmap 2030'
>>> Download [hier](#)



'Goederenplan'
>>> Download [hier](#)

IN HET KORT

1 De federale en gewestelijke overheden moeten een duidelijke, gedeelde en mobiliserende mobiliteitsvisie ontwikkelen die een goede coördinatie van hun beleid mogelijk maakt.

2 Er is nood aan een transparant plan voor het onderhoud, de versterking, de ontwikkeling en de modernisering van onze **infrastructuur**.

3 **Publiek-private samenwerkingen** zijn een oplossing die moet worden aangemoedigd om de financiering van onze infrastructuur te vergemakkelijken.

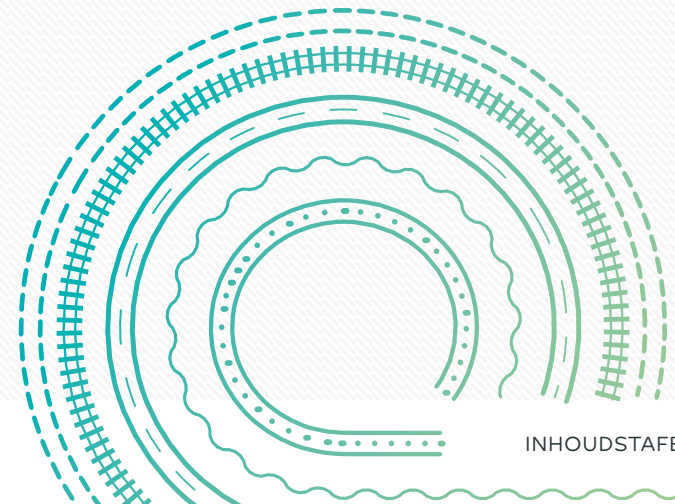
4 Elke vervoerswijze heeft zijn sterke en zwakte punten. We moeten ze op de meest efficiënte manier gebruiken en **combineren**.

5 Voor het goederenvervoer per spoor is het belangrijk dat de **Rail Roadmap 2030** en het Goederenplan worden uitgevoerd.

6 Het fiscaal kader voor **bedrijfswagens** moet in de tijd stabiel blijven.

7 Een **slimme kilometerheffing** voor alle voertuigen die varieert naargelang het tijdstip en de locatie (zoals in dit document omschreven) is meer dan noodzakelijk.

8 Een kader dat **innovatie** aanmoedigt, zal nieuwe kansen bieden.



INLEIDING

De mobiliteit van personen en goederen is essentieel voor de goede werking van onze samenleving. Dankzij mobiliteit kunnen goederen en diensten worden uitgewisseld. En zijn onze ondernemingen in staat om grondstoffen en andere goederen in te kopen en hun eigen producten te leveren. Daarnaast geeft mobiliteit burgers toegang tot die goederen en diensten en stelt ze hen in staat om te gaan werken, onderwijs te volgen, zich te ontspannen, ideeën uit te wisselen ... Het belang van mobiliteit valt dus niet te onderschatten.

Hoewel er al een zekere vooruitgang voelbaar is, blijven we kampen met een sterke congestie op onze wegen, laat de efficiëntie van ons transport te wensen over, blijft de gewenste modal shift te beperkt en voldoet onze transportuitstoot niet aan de noodzakelijke reductievereisten voor de uitstoot van broeikasgassen.

Een 'slechte' mobiliteit is nadelig voor zowel onze economie in het algemeen¹ als voor het welzijn van de bevolking en het milieu. De crisissen die we hebben doorgemaakt, herinneren ons er ook aan dat een goede mobiliteit en betrouwbaar vervoer essentiële voorwaarden zijn voor de veerkracht van een land (het belang van de bevoorrading van het grondgebied via havens en andere toegangspunten werd aangetoond tijdens de gezondheids crisis).

¹ Voor de werking van de economie, maar ook voor de aantrekkelijkheid ervan op het gebied van investeringen.

“... blijven we kampen met een sterke congestie op onze wegen, laat de efficiëntie van ons transport te wensen over, blijft de gewenste modal shift te beperkt ...”

Bovendien ontsnapt ook mobiliteit niet aan een reeks organisatorische en maatschappelijke evoluties, zoals het telewerk en de elektrificatie van de wagenparken, die echter vaak op technische en/of juridische obstakels botsen. De 'traditionele' kijk op mobiliteit is onmiskenbaar veranderd en vereist een meer open en meer proactieve benadering.

Ten slotte maakt de verdeling van de bevoegdheden over verschillende bestuursniveaus het in ons land niet gemakkelijk om een gedeelde visie te ontwikkelen en het voor de mobiliteit noodzakelijke, coherente beleid te implementeren.

Deze 'Strategie en actieplan voor een betere mobiliteit' heeft betrekking op verschillende gebieden waarbinnen absoluut actie moet worden ondernomen om onze mobiliteit te verbeteren. Er wordt voortgebouwd op twee belangrijke documenten van het VBO: 'Contouren van een mobiliteitsvisie voor België', voor het eerst gepubliceerd in maart 2016, en 'Visie voor de logistiek in België', gepubliceerd in juni 2017.



'Contouren van een mobiliteitsvisie voor België'

>>> Download [hier](#)



'Visie voor de logistiek in België'

>>> Download [hier](#)

MOBILITEIT: ENKELE CIJFERS

GOEDEREN

Volgens het Federaal Planbureau zal het goederenvervoer, waarvan het wegvervoer met een aandeel van meer dan 51% het grootste deel uitmaakt, een sterke totale stijging kennen van 22% (tussen 2019 en 2040).

De havens bevestigen hun strategische rol zowel op het vlak van invoer als uitvoer met meer dan 155 miljoen geloste en 130 miljoen geladen ton (in 2022), dat is een stijging met meer dan 88% in 20 jaar¹. De luchtvaartsector vervoerde in 2022 1,8 miljoen ton goederen².

PARTICULIEREN

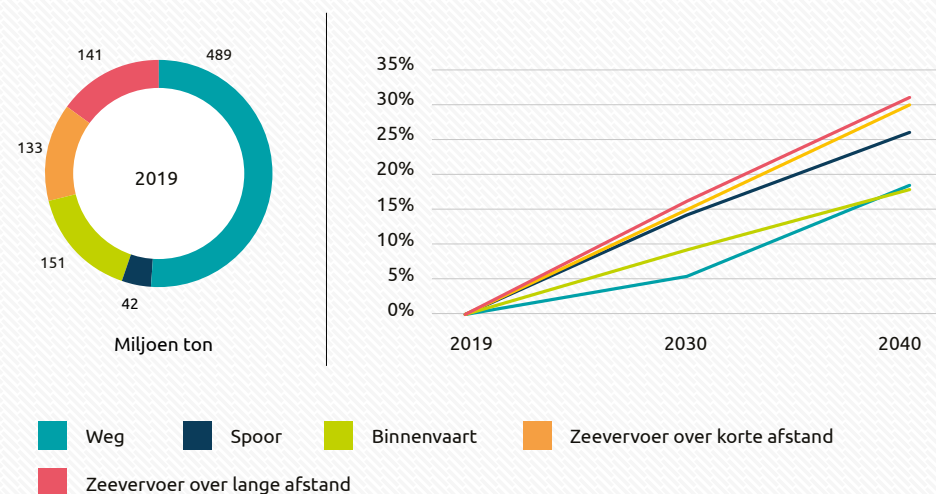
Ondanks een lichte daling ten opzichte van 2017, blijft de auto met een aandeel van 64,6% het meest gebruikte vervoersmiddel voor de woon-werkverplaatsingen van particulieren³. Er zijn echter verschillen op regionaal niveau. Zo gebruikt bijvoorbeeld 84,7% van de mensen die in Wallonië werken de auto, tegenover 36,6% van de mensen die in Brussel werken.

1 Statbel (fgov.be).

2 Statbel (fgov.be).

3 Federale enquête woon-werkverkeer 2021-2022, FOD Mobiliteit en Vervoer (fgov.be).

GRAFIEK 1: BELANGRIJKSTE RESULTATEN VAN DE LANGETERMIJNVOORUITZICHTEN VOOR HET GOEDERENVERVOER BIJ ONGEWIJZIGD BELEID



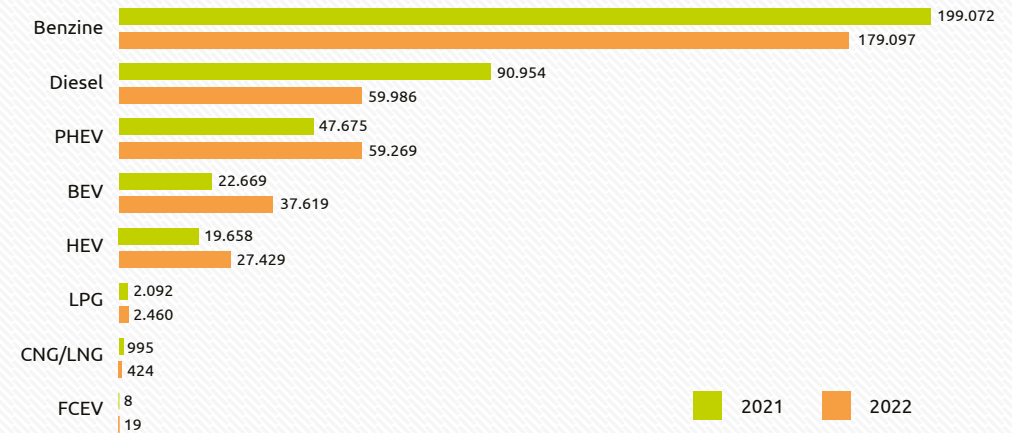
Bron: Federaal Planbureau (FPB), 2022

Volgens het Federaal Planbureau heeft een verhoging van het telewerk tot meer dan twee dagen per week een marginale impact op de vraag naar vervoer. Het FPB verwacht in 2040 een daling van 1,2% van het aantal reizigerskilometers in België. Die lichte daling is toe te schrijven aan de toename van de verplaatsingen voor 'andere motieven', die de daling van het aantal woon-werkverplaatsingen compenseert. Verplaatsingen voor 'andere motieven' zijn echter korter, vinden plaats tijdens daluren en zijn meer verspreid over het grondgebied, wat leidt tot minder congestie¹.

Wat de verkoop van nieuwe wagens betreft, doen vooral bedrijfswagens het aantal inschrijvingen van 100% elektrische auto's (BEV's) en plug-inhybrides (PHEV's) stijgen, veel meer dan privéwagens.

De fiets is dan weer de snelst groeiende vervoersmodus voor woon-werkverplaatsingen in België, met een stijging van 26,3% ten opzichte van 2017. Dat komt neer op een modaal aandeel van 14%. In Vlaanderen gebruikt men de fiets voor 20,8% van de woon-werkverplaatsingen.

GRAFIEK 2: AANTAL VERKOCHTE AUTO'S IN BELGIË PER MOTORTYPE



Bron: Belgian Mobility Dashboard

¹ Telewerk en transportvraag: een evaluatie in het PLANET-model, Working Paper 06-20, november 2020, FPB (plan.be).

Wat het reizigersvervoer per spoor betreft, werden volgens het rapport van de regulator in 2021 86,3 miljoen treinkilometers afgelegd. Dat is een toename van 6,8% ten opzichte van 2020¹.

Met 28 miljoen reizigers in 2022 konden de Belgische luchthavens ten opzichte van 2021 een stijging van 107% optekenen².

CONGESTIE

Volgens het Belgian Mobility Dashboard (BMD)³ bedroegen de congestiekosten in 2022 in totaal 4,8 miljard euro. De congestie veroorzaakt kosten door de verloren uren, het teveel aan verbruikte brandstof en de extra uitstoot. In 2022 liep het tijdverlies als gevolg van de congestie voor een beroepsactieve persoon op tot gemiddeld 40 uur.

+6,8%

AFGELEGDE TREINKILOMETERS
IN 2021 TEN OPZICHTE VAN 2020

+107%

AANTAL REIZIGERS IN
BELGISCHE LUCHTHAVENS IN
2022 TEN OPZICHTE VAN 2021

4,8 mld. euro

TOTALE CONGESTIEKOSTEN IN 2022

1 Marktmonitoring reizigersvervoer per spoor, Dienst Regulering van het Spoorwegvervoer (regul.be).

2 Luchtvaart stijgt opnieuw in 2022, maar blijft onder het pre-COVID-niveau, Statbel (fgov.be).

3 Het Belgian Mobility Dashboard, dat het VBO en FEBIAC in januari 2022 in het leven riepen, is een voor iedereen toegankelijk platform met kritieke mobiliteitsindicatoren. <https://www.mobilitydashboard.be/nl/>

MILIEU

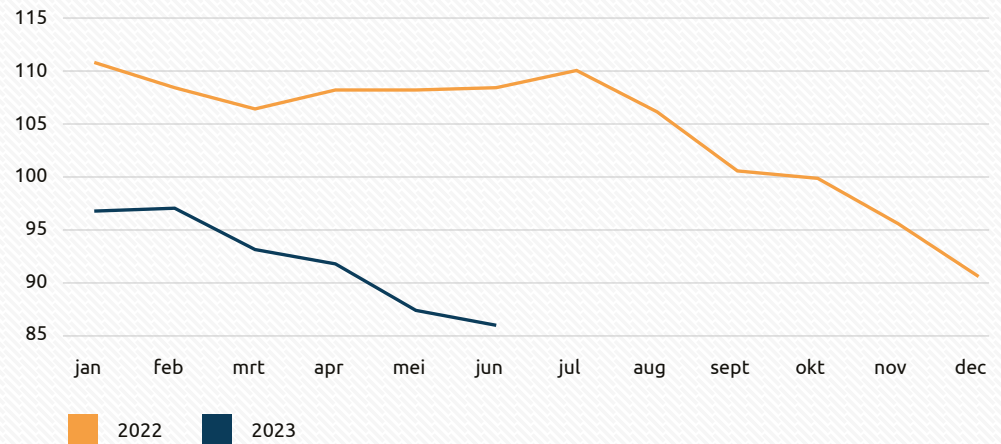
In 2021 is de uitstoot van broeikasgassen in de transportsector met 10,1% gestegen. Volgens de prognoses van het FPB zal die uitstoot met 1% per jaar dalen dankzij de elektrificatie van het wagenpark, het gebruik van biobrandstoffen en de modal shift¹.

De CO₂-uitstoot van nieuwe auto's daalt jaar na jaar, net als de gemiddelde uitstoot van luchtverontreinigende stoffen (zie hiernaast).

Door het vervangen van wagens met lage euronormen door wagens met hogere euronormen wordt het wagenpark elk jaar minder vervuilend.

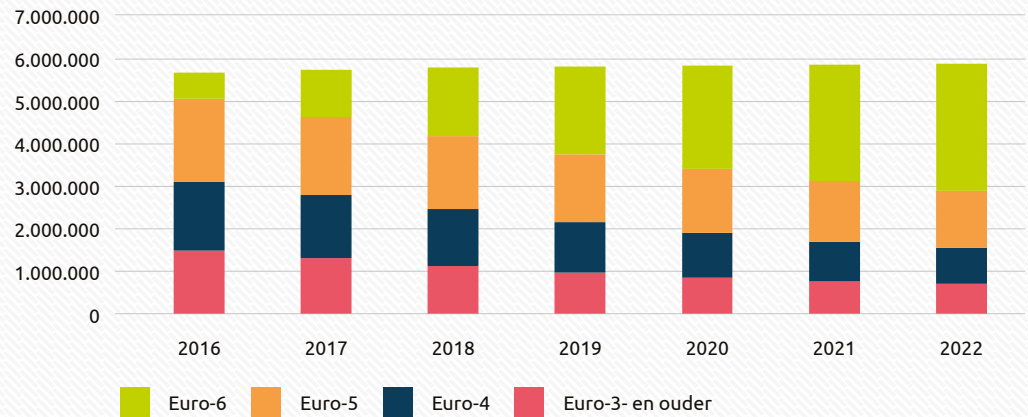
¹ Economische vooruitzichten 2023-2028, FPB (plan.be).

GRAFIEK 3: GEMIDDELDE CO₂-EMISSIONS VAN NIEUWE AUTO'S VERKOCHT IN BELGIË



Bron: Belgian Mobility Dashboard

GRAFIEK 4: EVOLUTIE VAN HET BESTAANDE WAGENPARK IN BELGIË VOLGENS HUN EURONORM



Bron: Belgian Mobility Dashboard

INVESTERINGEN

Vanaf 2018 stelt het Federaal Planbureau een toename vast van de overheidsinvesteringen. Op gewestelijk niveau hebben die investeringen vooral betrekking op mobiliteit en infrastructuur, zoals het Oosterweelproject in Vlaanderen en investeringen in de tunnels. Die investeringen zullen doorlopen in de periode 2021-2026. Tussen 2021 en 2026 zullen de overheidsinvesteringen over het algemeen sterk toenemen als gevolg van de verschillende (federale en gewestelijke) relanceplannen.



WERKGELEGENHEID

De transportsector schept nog steeds heel wat jobs. De werkgelegenheid kende er namelijk een stijging van 1,4%¹ en de groei in toegevoegde waarde zou tegen 2025-2028 1,6% moeten bedragen.

+1,4%

WERKGELEGENHEID IN DE
TRANSPORTSECTOR TEGEN
2025-2028

+1,6%

GROEI IN TOEGEVOEGDE
WAARDE TEGEN 2025-2028

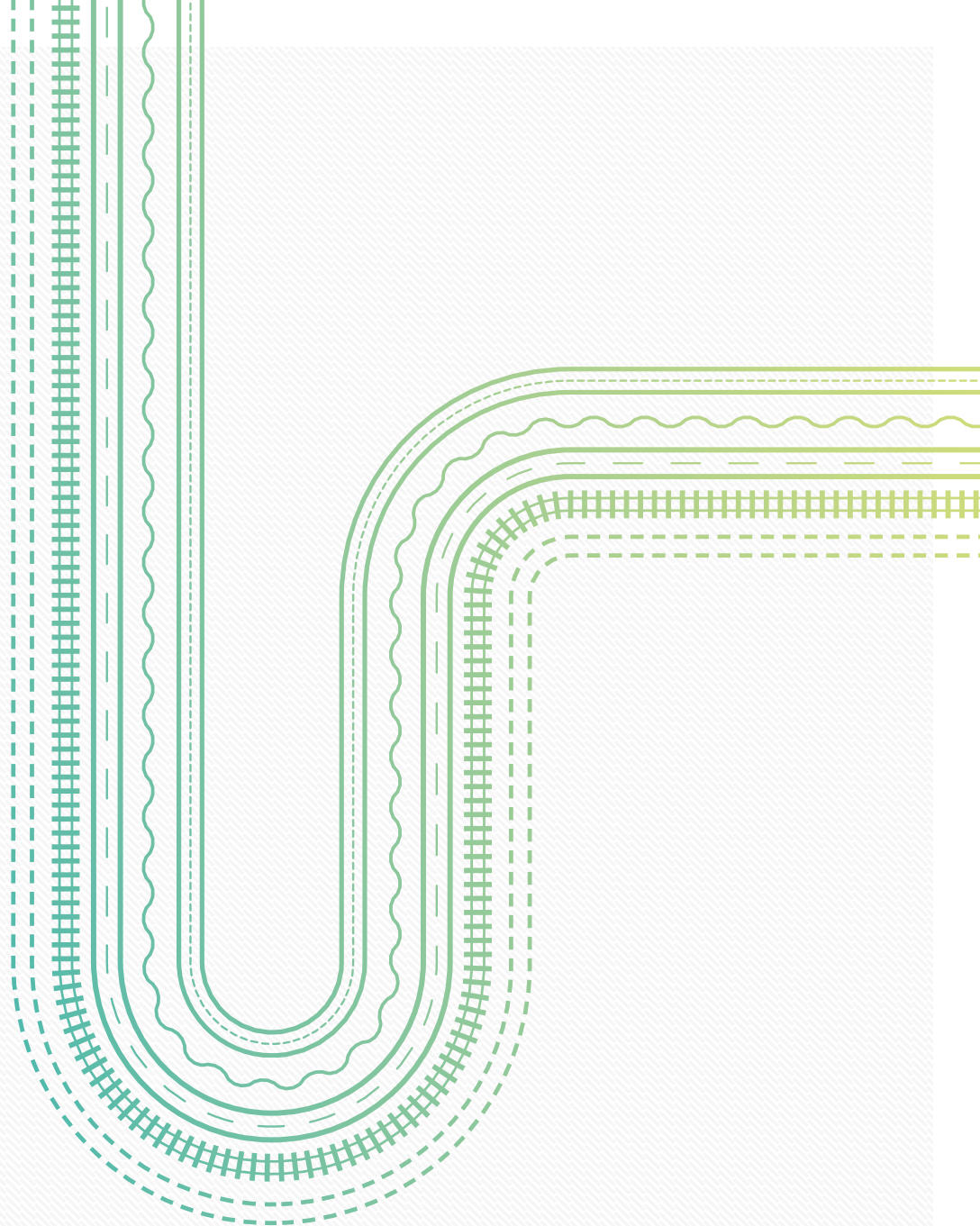
¹ Dat zijn 24.000 jobs meer sinds 2018.

>>> DOELSTELLINGEN

De beleidslijnen en maatregelen inzake mobiliteit, transport en logistiek moeten erop gericht zijn een duurzame en performante mobiliteit tot stand te brengen die de sociale en economische ontwikkeling van de Belgische ondernemingen en van de burgers ondersteunt. Daartoe moet die mobiliteit:

- ondernemingen in staat stellen op een efficiënte, concurrerende en betrouwbare manier toegang te hebben tot hun grondstoffen en hun goederen/diensten op een even efficiënte, concurrerende en betrouwbare manier te leveren;
- het mogelijk maken tegemoet te komen aan de verzuchtingen van de burgers in termen van toegang tot goederen, diensten, werk, sociale activiteiten en andere vrijetijdsbestedingen, op een efficiënte, veilige manier en tegen een redelijke en verantwoorde kostprijs;
- bijdragen aan de verwezenlijking van de milieudoelstellingen en aan de verbetering van de levenskwaliteit en de gezondheid van de burgers.

Alle beleidslijnen en maatregelen moeten op basis van die elementen worden geëvalueerd.

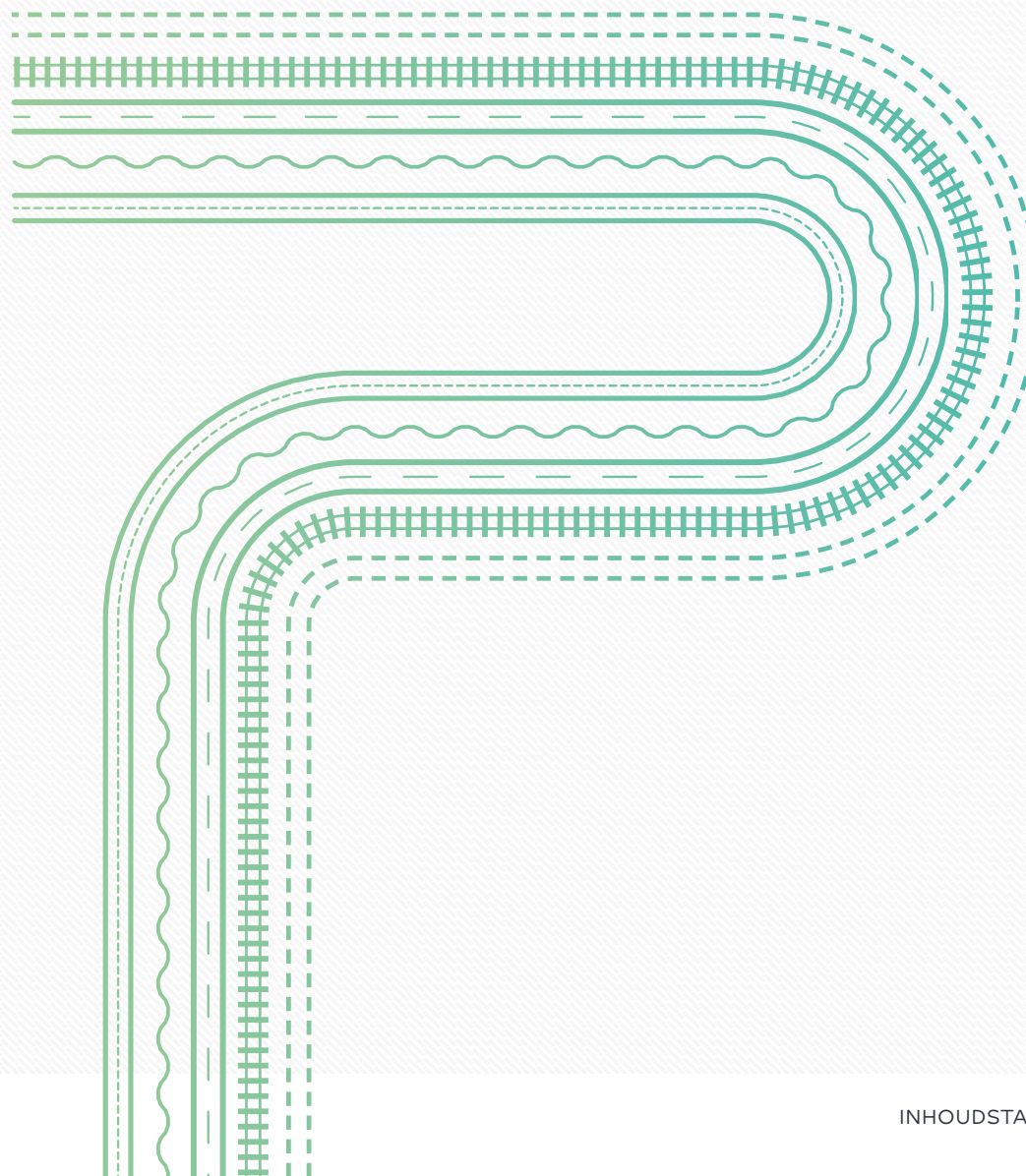




WERKDOMEINEN

Deze strategie en actieplan voor een betere mobiliteit is gestructureerd rond negen werkdomeinen, namelijk:

1 GOVERNANCE	13
2 DUURZAME PRODUCTIE EN CONSUMPTIE	14
3 RUIMTELIJKE ORDENING EN INFRASTRUCTUUR	16
4 OPTIMALISATIE VAN STROMEN	20
5 GEGEVENSTOEGANG	24
6 INNOVATIE	26
7 DIENSTVERLENINGSAANBOD	28
8 CONCURRENTIEKRACHT	29
9 VERGROENING	31



1 GOVERNANCE

1.1 CONTEXT

Gezien de verdeling van de bevoegdheden (federale staat, gewesten ...) en de noodzaak om het mobiliteitsbeleid te optimaliseren, is het belangrijk dat onze verschillende overheden hun werkzaamheden coördineren rond een duidelijke, gemeenschappelijke en mobiliserende visie (ook op het vlak van innovatie en de strijd tegen de klimaatverandering).

De organisatie van trein-busverbindingen en de integratie van het aanbod van openbaar (en privé-)vervoer binnen eenzelfde applicatie zijn voorbeelden die een dergelijke coördinatie vereisen.

Bovendien moet er bijzondere aandacht worden besteed aan de vele beleidsmaatregelen die een invloed hebben op de mobiliteit en het vervoer zonder dat zij er rechtstreeks verband mee houden, zoals het beleid inzake ruimtelijke ordening, het sociaal en fiscaal beleid ... Ook daarbij gaat het om federale en/of gewestelijke bevoegdheden.

1.2 VOORSTELLEN

Het is aan de (federale en gewestelijke) regeringen en vooral aan de ministers van Mobiliteit om, met name via de vergaderingen van de IMCM (de interministeriële conferentie van de ministers van Mobiliteit), **gecoördineerde en complementaire visies en benaderingen te ontwikkelen** met het oog op een betere mobiliteit op het hele grondgebied. Die conferenties en de resultaten ervan moeten transparant zijn en de conclusies moeten openbaar worden gemaakt. Binnen die context is de ontwikkeling van een gemeenschappelijke visie – voor het federale niveau en de gewesten – een must. Daarbij moet evenveel aandacht worden besteed aan goederenvervoer als aan de mobiliteit van burgers.



“... het is belangrijk dat onze verschillende overheden hun werkzaamheden coördineren rond een duidelijke, gemeenschappelijke en mobiliserende visie ...”

Overigens zou, alvorens nieuw beleid wordt vastgesteld, systematisch een analyse van de impact op de mobiliteit en van de nood of de organisatie van het vervoer moeten worden uitgevoerd (zoals dat reeds gebeurt voor andere aspecten). Zo nodig moeten flankerende mobiliteitsmaatregelen worden getroffen.

Tot slot moeten de overheden erop toezien dat de verschillende stakeholders worden geraadpleegd bij zowel de ontwikkeling van visies als bij het invoeren van concrete maatregelen.

2 DUURZAME PRODUCTIE EN CONSUMPTIE

2.1 CONTEXT

De oorsprong en de hoeveelheden grondstoffen, producten en halffabrikaten die door onze industrieën worden gebruikt, alsmede hun productieprocessen (die zo efficiënt mogelijk zijn op het gebied van energie- en materiaalverbruik) en de ecodesignkenmerken van die producten (hergebruik, herstelbaarheid, levensduur en recycleerbaarheid) zijn van grote invloed op de vervoersbehoeften. Hetzelfde geldt voor de totstandbrenging van een meer circulaire economie. Zo:

- vermindert een weefsel van ondernemingen dat binnen het grondgebied een logistieke keten vormt (de bijproducten van de eenen zijn een grondstof voor de anderen) de nood aan lange verplaatsingen. Dat is ook het geval voor bedrijven die lokaal inkopen.
- voorziet een circulaire economie van bij het ontwerp van producten in de mogelijkheid om zoveel mogelijk materialen te recyclen door ervoor te zorgen dat ze hersteld en gemakkelijk gedemonteerd kunnen worden. Een dergelijke economie genereert lokaal bijkomende stromen (beschikbaarheid van reserveonderdelen ...) en schept lokale banen. Bovendien zal een circulaire economie een grotere exploitatie van hulpbronnen voorkomen en de nood aan vervoer om grondstoffen, producten en halffabrikaten naar ons grondgebied te brengen verminderen. Hoe langer producten tot slot meegaan (kwaliteit), hoe minder ervan geproduceerd moeten worden en hoe minder bijkomend transport nodig is.

Hoewel de producenten een deel van de verantwoordelijkheid dragen voor de soorten producten die op de markt komen en voor



het productieproces, zijn het de consumenten die, door hun keuzes, als eerste die productie beïnvloeden. Onze consumptiegewoontes en -keuzes hebben namelijk een rechtstreekse impact op de productie van goederen (en op het bijhorende vervoer): de frequentie waarmee we goederen die niet verouderd zijn opnieuw aanschaffen, de leveringseisen ... Het is daarom belangrijk om burgers en ondernemingen bewust te maken en goed te informeren over de impact van hun keuzes op het gebied van mobiliteit/logistiek, zodat ze die op een weloverwogen manier kunnen maken.

De evolutie van onze economie naar een circulair model is een gedeelde verantwoordelijkheid van alle actoren (bedrijven, overheden en consumenten).

2.2 VOORSTELLEN

2.2.1 PRODUCEREN

Het VBO werkte een visie op de circulaire economie ('**Circulaire economie – Visie 2030 voor België**') uit met een duidelijke ambitie: "Tegen 2030 en binnen een Europees kader, de positie van de Belgische industrie als leider in de circulaire economie consolideren en verwezenlijken." Om daartoe te komen worden onder meer volgende maatregelen voorgesteld:

- de beschikbaarheid van materialen maximaliseren;
- de obstakels voor de circulaire transitie wegnemen en de hefboomen op Europees beleidsniveau activeren;
- zorgen voor samenwerking tussen de verschillende Belgische bestuursniveaus en tegelijk in dialoog gaan met de privésector.

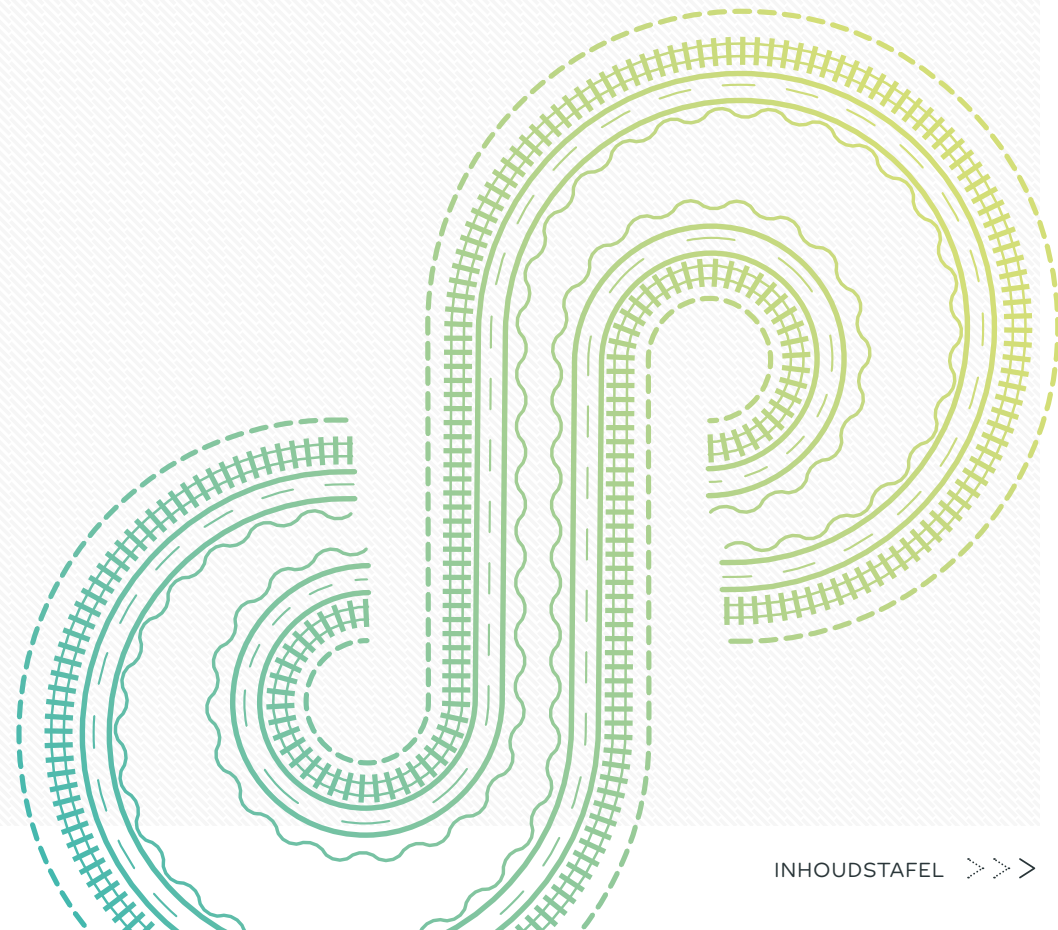
"Tegen 2030 en binnen een Europees kader, de positie van de Belgische industrie als leider in de circulaire economie consolideren en verwezenlijken."



'Circulaire economie-
Visie 2030 voor België'
>>> [Download hier](#)

2.2.2 CONSUMEREN

Consumenten tot bepaald gedrag dwingen is een moeilijk voorstelbare optie. We kunnen consumenten er echter wel van bewustmaken dat zij zich deugdzamer moeten gedragen ten aanzien van milieu-uitdagingen en dat hun keuzes een impact hebben op de vraag naar vervoer. Daartoe moeten de overheden regelmatig wetenschappelijk onderbouwde **bewustmakingscampagnes** organiseren.



3 RUIMTELIJKE ORDENING EN INFRASTRUCTUUR

3.1 CONTEXT

De ruimtelijke ordening beïnvloedt de vervoersbehoeften van burgers en ondernemingen. Zo zorgen de stadsuitbreiding en de vestiging van distributiecentra en winkels buiten de stad voor veel verplaatsingen. Hoewel Vlaanderen en Wallonië stappen beginnen te zetten op het vlak van ruimtelijke ordening, zitten we historisch met een situatie die mensen aanmoedigt om zich te verplaatsen. Voor het goederenvervoer is de centrale ligging van België in West-Europa in ieder geval een grote troef.

Wanneer we die vervoersbehoeften verder onder de loep nemen, zien we dat er nood is aan specifieke infrastructuur voor elke vervoerswijze. Het gaat onder andere om wegen (inclusief knooppunten, bruggen, tunnels ...), parkeerterreinen, fietspaden, spoorwegen, waterwegen, pijpleidingen, multimodale platformen en (lucht)havens, maar ook om het elektriciteitsnetwerk, laadstations en het waterstofnetwerk. Al die verplaatsingsbehoeften moeten deel uitmaken van een samenhangende algemene visie op mobiliteit, waarin de verschillende vervoerswijzen en hun infrastructuur, alsook essentiële aspecten zoals het regelmatige onderhoud, de modernisering en zelfs de ontwikkeling ervan worden opgenomen.

Die strategieën vereisen uiteraard financiële middelen en een goede samenwerking tussen onze instanties en met de privésector.



3.2 VOORSTELLEN

3.2.1 VISIE

Allereerst moet een **globale visie** worden ontwikkeld met betrekking tot de ruimtelijke ordening en de behoeften en de rol die de verschillende vervoerswijzen (inclusief de multimodale vervoerswijzen) en energiebronnen zullen spelen. Dat moet een visie zijn over onder meer het gebruik van de openbare ruimte, waarbij wordt gefocust op het mogelijke gebruik van nieuwe technologieën (waaronder ‘fast charging’) en transport- en levermethodes (drones, kleine elektrische vliegtuigen, bezorgrobots ...).

Zo'n visie moet duidelijk, samenhangend (met name tussen bestuursniveaus) en resoluut toekomstgericht zijn. Ze moet het resultaat zijn van overleg met de stakeholders.

Die visie moet de basis vormen voor strategieën voor ruimtelijke ordening alsook voor de uitbreiding en modernisering van bestaande infrastructuur en de ontwikkeling van nieuwe infrastructuur.

3.2.2 CONNECTIVITEIT VAN DE INFRASTRUCTUUR

De aanleg van industriële sites die **goed verbonden** zijn met water- of spoorwegen moet voor vervoersintensieve industrieën die van dat soort wegen gebruik kunnen maken de **voorkeur krijgen**. Daartoe moeten de kosten voor de aansluiting van die sites stimulerend zijn en moet het gebruik van die water- of spoorwegen concurrerend en zo flexibel mogelijk zijn om de productie en de transportbehoeften optimaal op elkaar af te stemmen. Ook de toegankelijkheid van luchthavens is voor ondernemingen die er nood aan hebben essentieel.

Bovendien moet de toegang tot het wegennet, dat in België vrij goed ontwikkeld is, gegarandeerd blijven.

Een tgv-verbinding naar de luchthaven Brussel-Nationaal moet serieus worden overwogen. Dat zou een directe impact hebben op de kortereafstandsvluchten en de rol van de luchthaven als hub.

In het algemeen moeten de overheden burgers en ondernemingen bewust maken van de impact die hun keuze voor een vestigingsplaats heeft op de mobiliteit. Zo zouden ze bijvoorbeeld een reeks beleidsmaatregelen kunnen invoeren om steden (opnieuw) aantrekkelijker te maken voor burgers. Die burgers zouden daardoor meer mogelijkheden hebben om zich te verplaatsen.

3.2.3 MODERNE EN KWALITEITSVOLLE INFRASTRUCTUUR

Een globale visie (zie hierboven) moet er ook voor zorgen dat er **concrete plannen** komen voor de ontwikkeling van infrastructuur of de versterking/modernisering ervan (voor de mobiliteit van morgen). Die infrastructuur moet onder andere bijdragen tot een grotere connectiviteit en de ontwikkeling van gedeelde mobiliteit. De ontwikkeling van echte intermodale platformen is noodzakelijk voor zowel particulieren als ondernemingen. Ook spelen ze een rol als 'bundling'-centrum en internationale hub.

Er zijn met name investeringen nodig om de infrastructuur te versterken, zodat vrachtwagens van 44 ton op alle hoofdwegen van het land kunnen rijden.

Tegelijkertijd moet de ontwikkeling van nieuwe specifieke pijpleidingen (over een beperkt gebied) voor producten zoals polypropyleen serieus worden bestudeerd, naast de reeds geplande ontwikkeling van waterstof- of CO₂-netwerken. Dergelijke installaties kunnen de druk op het wegverkeer en de bijhorende uitstoot (fijnstof, CO₂, NOx ...) aanzienlijk verminderen. Bovendien dragen ze bij aan veiliger transport met minder externe effecten zoals lawaai, geur of een visuele impact.

Tot slot moet zonder taboe worden bekeken hoe zinvol het is om bepaalde treinstations in gebruik te houden, in functie van hun impact op onder meer de commerciële snelheid van passagierstreinen en vertragingen. Dat is bijvoorbeeld het geval voor het station Brussel-Kapellekerk tussen Brussel-Zuid en Brussel-Centraal.

“Tegelijkertijd moet de ontwikkeling van nieuwe specifieke pijpleidingen serieus worden bestudeerd. Dergelijke installaties kunnen de druk op het wegverkeer en de bijhorende uitstoot aanzienlijk verminderen.”



3.2.4 BESTAANDE INFRASTRUCTUUR ONDERHOUDEN EN MODERNISEREN

Onze **bestaande infrastructuur** in de ruimste zin van het woord moet nauwkeurig **opgevolgd** (transparante en openbare verslaggeving) en regelmatig onderhouden worden. Versleten vervoersinfrastructuur zorgt, naast de veiligheidsrisico's, voor een lagere snelheid van de voertuigen die er gebruik van maken.

De bestaande infrastructuur moet niet enkel onderhouden, maar ook **gemoderniseerd** (nl. dynamischer en beter geconnecteerd) worden om de capaciteit te optimaliseren: wegen met dynamisch verkeersbeheer (adaptieve snelheid) en uitgerust voor zelfrijdende voertuigen, veilige en op elkaar aansluitende fietspaden, spoor- en waterweginfrastructuur die de stromen optimaliseert en autonome besturing mogelijk maakt. Daarnaast is het inzake modernisering nodig om enerzijds slimme elektriciteitsnetten te introduceren en anderzijds gebruikers de mogelijkheid te bieden flexibel te zijn (en hun elektriciteitsverbruik in de tijd te verschuiven).

3.2.5 FINANCIERING

Die concrete plannen voor de ontwikkeling van de infrastructuur (zie 3.2.3 en 3.2.4) vereisen aanzienlijke financiële middelen, en daarbij is transparantie essentieel: bedragen, herkomst, timing ...

Het is aan de overheden om dergelijke plannen op te stellen waarin ze hun visie concretiseren en om de nodige budgetten ter beschikking te stellen. Die kunnen rechtstreeks uit de begrotingen van de overheden komen, maar ook uit de inkomsten uit het ETS II (Europese emissierechten voor vervoer, gebouwen en niet-ETS-sectoren) of de slimme kilometerheffing (zie hieronder). Infrastructuur financieren via **publiek-private samenwerkingen** is een oplossing die moet worden gestimuleerd. Dankzij die samenwerkingen kan de privésector enerzijds zijn investeringen diversifiëren door een deelname in de financiering van grootschalige projecten. Anderzijds kan de openbare sector zijn investeringscapaciteit vergroten.

3.2.6 WETGEVING EN VERGUNNINGEN

De ontwikkeling, optimalisatie of uitbreiding van het infrastructuurnetwerk wordt vaak ernstig belemmerd door allerlei sectorspecifieke wetgeving. De ambtenaren die voor die dossiers verantwoordelijk zijn, zouden erbij gebaat zijn op een constructieve manier mee te zoeken naar echte oplossingen. Om die situatie te verbeteren, moeten de vergunningsprocedures worden vereenvoudigd en ingekort. Daarnaast wordt aan de verschillende overheden gevraagd om een meer oplossingsgerichte houding aan te nemen.

4 OPTIMALISATIE VAN STROMEN

4.1 CONTEXT

Infrastructuur op zich is natuurlijk onmisbaar, maar de optimalisering van het gebruik ervan (per spoor, via de waterwegen en over de weg) is dat evenzeer. Het is van vitaal belang om eerst de stromen en het gebruik van de bestaande infrastructuur te optimaliseren alvorens te denken aan de uitbreiding ervan, die vaak veel duurder is (maar soms essentieel).

Een andere factor die de verplaatsingsstromen beïnvloedt, is de manier waarop ze in de tijd worden gespreid. Telewerken, nachtleveringen, aangepaste en flexibele werktijden zijn allemaal manieren om verplaatsingen tijdens de spits en dus de verzadiging van bepaalde infrastructuren te vermijden.

Op industrieel niveau vormen productie-, opslag- en vervoersstrategieën een geheel en zijn ze vaak onlosmakelijk verbonden met stromen in andere Europese landen. Met al die verschillende elementen moet rekening worden gehouden om het geheel te optimaliseren.



4.2 VOORSTELLEN

4.2.1 SLIMME KILOMETERHEFFING

Er moet een fiscaliteit worden uitgerold voor alle voertuigen op de weg (wagens, vrachtwagens, bestelwagens, motorfietsen) die de te dragen lasten moduleert in functie van de werkelijke bepalende elementen van de collectieve kosten (luchtverontreiniging, congestie of infrastructuurkosten). Een **slimme kilometerheffing**, die varieert naargelang het tijdstip en de locatie zou dat concept in de praktijk brengen. Er moet ook over gewaakt worden dat de fiscale en administratieve lasten niet toenemen voor sterk transportafhankelijke sectoren en dat er rekening wordt gehouden met de internationale concurrentie die onze bedrijven het hoofd moeten bieden¹. Een dergelijke heffing vormt een stimulans om de infrastructuur beter te gebruiken naargelang het tijdstip.

De ontvangsten van die heffing zullen worden gebruikt voor de verbetering van de infrastructuur en de vervoersdiensten. Parallel met de heffing zullen de taksen op voertuigbezit, zoals de belasting op inverkeerstelling en de verkeersbelasting, afgeschaft worden.

4.2.2 ACTIEF BEHEER VAN DE STROMEN

De implementatie van een **performant beheer van de vervoersstromen** bij spoorweginfrastructuurbeheerder Infrabel en van

een slim verkeersmanagement op wegniveau (adaptieve snelheid, interactie tussen bestuurder en infrastructuur, beschikbare parkeerplaatsen, gegevensverzameling over de staat van de infrastructuur ...) is een must. Dat performant beheer is ook nodig voor de binnenvaart. Om daartoe te komen, moeten de transportstromen correct in kaart worden gebracht, wat betekent dat de gegevens moeten worden gedigitaliseerd. De vraag is echter door wie en hoe die optimalisering zal worden georganiseerd en hoeveel dat zal kosten.

Een beter beheer van de stromen op het spoor door Infrabel maakt zowel deel uit van de **Rail Roadmap 2030**² als van het **Goederenplan** van minister van Mobiliteit Georges Gilkinet. Dat moet snel in de praktijk worden gebracht.

Op de weg is de aan de bestuurders verstrekte informatie hoofdzakelijk gericht op trajectoptimalisering, bv. in geval van problemen (files, ongevallen ...). Een echt programma voor actief verkeersbeheer dringt zich op, en daarvoor is een goede samenwerking nodig tussen de federale overheid en de gewesten. Met andere woorden tussen Vias, dat op federaal niveau actief is en verantwoordelijk is voor het bevorderen van de verkeersveiligheid in het hele land en de operatoren voor verkeers- en infrastructuurbeheer op gewestelijk niveau, namelijk het Centre Perex, het Vlaams Verkeerscentrum en Brussel Mobiliteit.

¹ Het VBO, zijn sectoren en de gewestelijke werkgeversfederaties stelden al in 2015 een gemeenschappelijk standpunt op over de kilometerheffing. Dat standpunt voorzag toen al om parallel met de kilometerheffing de taksen op voertuigbezit, zoals de belasting op inverkeerstelling en de verkeersbelasting, af te schaffen/te verlagen.

² De **Rail Roadmap 2030** is een actieplan opgesteld door meer dan twintig sleutelactoren uit de logistieke sector (spoorwegoperatoren, platformen, industrie en vervoersmaatschappijen). Het beschrijft de evoluties die nodig zijn om het goederenvervoer per spoor te transformeren, om het spoor aantrekkelijker te maken voor de industrie en om zo de ambitie van een verdubbeling van het vervoerde volume te realiseren.

4.2.3 TOEGANG TOT DE STAD

Tussen gewesten en gemeentes moet een zo geharmoniseerd mogelijk wettelijk kader worden opgezet voor **nachtleveringen**, in het bijzonder in de steden. Door de bezorgtijden uit te breiden tot tussen middernacht en 5 uur 's ochtends, zou het verkeer op de weg minder snel vast komen te zitten. Die verruiming van de bezorgtijden moet gepaard gaan met ambitieuze maar realistische geluidsnormen (wat nu niet het geval is) om die oplossing alle kans op slagen te geven. Een herziening en harmonisering van die aspecten (bezorgtijden en normen) zouden welkom zijn.

Het is ook van essentieel belang dat er voldoende parkeergelegenheid is voor het laden en lossen van goederen.



4.2.4 VERPLAATSINGEN VERMIJDEN

De beste energie is de energie die we niet verbruiken. Dat geldt ook voor verplaatsingen, want bepaalde verplaatsingen kunnen we vermijden. Andere kunnen dan weer efficiënter worden uitgevoerd door andere spelers (levering).

Zo maken **nieuwe vormen van interactie** (teleconferenties, overheidsdiensten op afstand, voorstellingen op afstand enz.) **en werk** het mogelijk om verplaatsingen te vermijden. Waar dat binnen de bevoegdheid van de overheden valt, moeten dergelijke oplossingen worden **ontwikkeld**. Wat de privésector betreft, moeten de overheden een gunstig en stimulerend wettelijk kader implementeren.

Wanneer telewerken zinvol is (wat kan betekenen dat bepaalde culturele barrières moeten worden overwonnen), valt bijvoorbeeld de noodzaak om zich te verplaatsen weg, wordt het gebruik van infrastructuur (vooral tijdens piekuren op cruciale locaties) vermeden en kan dat gebruik in de tijd worden verschoven (buiten de piekuren). Maar dat vereist aanpassingen in de manier waarop het werk wordt georganiseerd¹.

Tegelijkertijd moeten we het juiste evenwicht vinden tussen verplaatsingen en leveringen. Leveringen zouden in sommige gevallen actief moeten worden gepromoot en zouden gebruik kunnen maken van innovatieve, milieuvriendelijkere technologieën.

¹ Meer flexibiliteit in de organisatie van het werk, flexibele werktijden en nieuwe vormen van werk, bijvoorbeeld op basis van prestaties.

4.2.5 OPTIMALISERING VAN DE VERVOERSMIDDELEN

Het is belangrijk voor burgers en bedrijven om zo gepast, efficiënt, zuinig en milieuvriendelijk mogelijke vervoersmiddelen te kunnen gebruiken. Met het **mobiliteitsbudget** binnen bedrijven kunnen werknemers die er toegang toe hebben hun vervoerswijzen optimaliseren. Het is een performant instrument dat moet worden vereenvoudigd en aangevuld met alle informatie over de verschillende mogelijkheden ervan.

Naast de kwaliteit en betrouwbaarheid van het openbaar vervoer is het belangrijk dat burgers toegang hebben tot correcte informatie en eenvoudige, efficiënte boekingsystemen voor dat vervoer. **MaaS**-toepassingen (Mobility as a Service) spelen daarbij een sleutelrol (zie 'Gegevenstoegang' verderop). Die moeten dus worden gepromoot. Daarnaast moet carpooling worden aangemoedigd en moeten er ook betrouwbare applicaties komen. Op die manier kunnen zowel het rollend materieel als het gebruik van de infrastructuur worden geoptimaliseerd.

Wat het goederenvervoer betreft, moet de aantrekkelijkheid van het spoor worden versterkt. De verschillende elementen van de **Rail Roadmap 2030** en het **Goederenplan** zijn erop gericht die doelstelling te verwezenlijken. Hun verschillende aanbevelingen moeten worden uitgevoerd, te beginnen met de maatregelen die op korte termijn kunnen worden genomen. Voor de binnenvaart moet dezelfde aanpak worden gevolgd.

Een wettelijk kader dat het mogelijk maakt de maximale last en de toegestane lengte van vrachtwagens (met inbegrip van ecocombi's) te verhogen op plaatsen waar de infrastructuur dat toelaat¹, in combinatie met een noodzakelijke versterking van de infrastructuur, zou een positief effect hebben op het (kleinere) aantal vrachtwagens op de wegen.

“Het is belangrijk dat burgers toegang hebben tot correcte informatie en eenvoudige, efficiënte boekingsystemen voor het openbaar vervoer.”

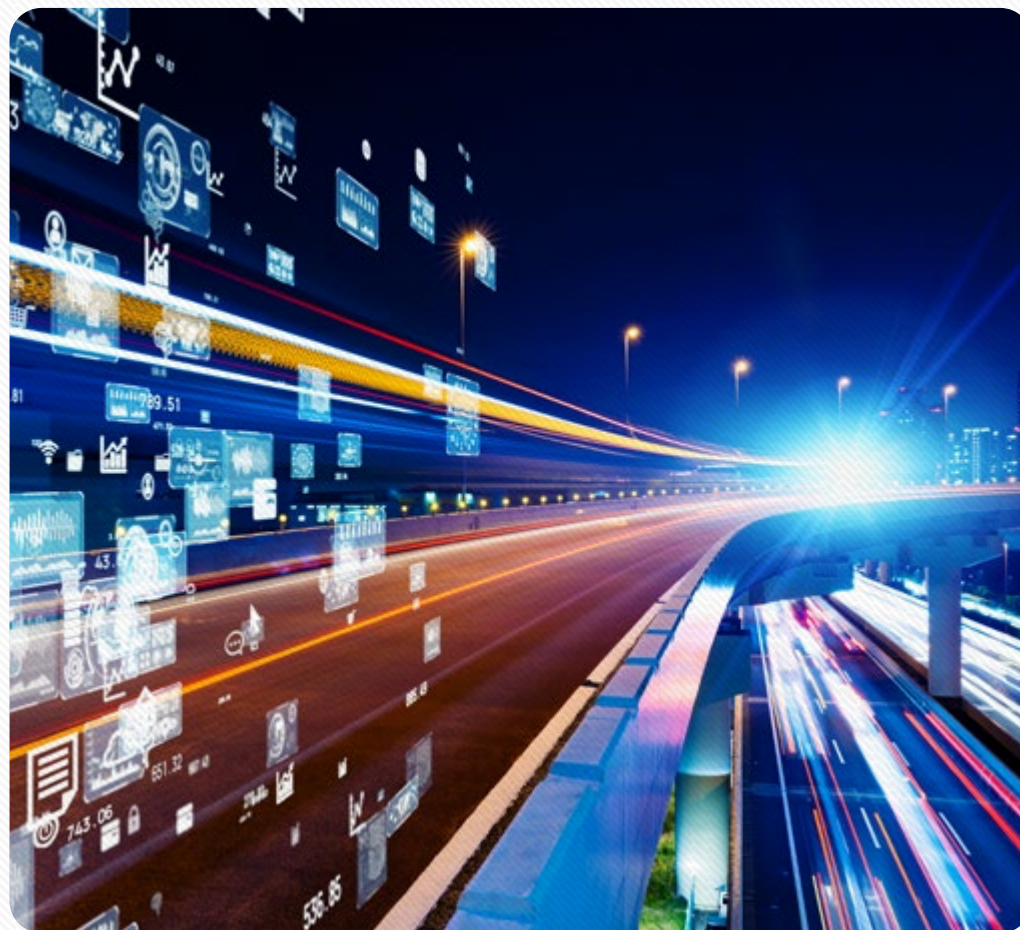
Bovendien moet het ter beschikking stellen van adviseurs aan bedrijven hen helpen efficiëntere logistieke oplossingen te vinden.

¹ Bijvoorbeeld wat de weerstand van bruggen betreft.

5 GEGEVENSTOEGANG

5.1 CONTEXT

Zoals in vele andere sectoren is de uitwisseling van informatie, waarvoor een meer doorgedreven digitalisering nodig is, een katalysator voor echte veranderingen in de mobiliteit. Dan denken we aan een versterking van de 'modal shift' voor zowel goederen als particulieren, autodelen, carpoolen, MaaS, zelfrijdende voertuigen, signaleringscabines op het spoor, E-CMR¹, tracking- en tracingsystemen voor containers enz. die allemaal niet mogelijk zouden zijn zonder die digitalisering.



¹ Elektronische vrachtbrief (voor vrachtwagens).

5.2 VOORSTELLEN

5.2.1 OPEN ACCES

Er moet een **data-ecosysteem** – met open toegang en communicatiestandaarden – worden opgezet. Overheden hebben daarin een rol te spelen en moeten strategieën ontwikkelen om belangrijke mobiliteitsgegevens te verzamelen en delen op een transparante manier. Afhankelijk van het soort informatie kan het nuttig zijn dat die in real time en op gepersonaliseerde wijze kan worden gedeeld.

Een dergelijk ecosysteem zal de samenwerking tussen de verschillende spelers op het gebied van mobiliteit vergemakkelijken, met efficiëntiewinst als gevolg.

“Er moet een data-ecosysteem – met open toegang en communicatiestandaarden – worden opgezet.”

5.2.2 SAMENWERKING

Overheden moeten **samenwerking** creatief **aanmoedigen** – (her)groeperen van capaciteit of middelen – tussen bedrijven (en tussen burgers) om hun vervoersstromen te bundelen, terwijl de vertrouwelijkheid van de informatie (privé of met betrekking tot de vervoerde goederen) wordt beschermd. Zo’n groepering zou bijvoorbeeld kunnen worden uitgevoerd door een onafhankelijke operator om elk risico op collusie te vermijden en de uitwisseling van informatie te vergemakkelijken. Dat kan voorkomen dat vrachtwagens of wagons leeg terugkeren en werknemers nieuwe manieren bieden om zich te verplaatsen (pendeldiensten, carpoolen enz.). Naast de technische aspecten is voor dergelijke samenwerkingen ook een mentaliteitsverandering nodig.

Daarnaast moeten initiatieven zoals het gegevensuitwisselingsplatform tussen de haven van Antwerpen en Infrabel worden aangemoedigd. Het zou interessant zijn om te zien hoe dat model kan worden gekopieerd in andere bedrijven.

6 INNOVATIE

6.1 CONTEXT

Innovatie in mobiliteit is essentieel voor een duurzamere, efficiëntere en meer verbonden toekomst.

In vergelijking met andere sectoren wordt er in de spoorwegsector veel te weinig geïnnoveerd. De wegensector kan ook nog veel beter. De elektrificatie en de digitalisering van het voertuigenpark bieden heel wat potentieel. Ook wat het fietsverkeer betreft, zijn belangrijke ontwikkelingen gaande (vrachtfiets ...). Er worden ook nieuwe manieren ontwikkeld om goederen te vervoeren, zoals het gebruik van drones en 3D-printers.

De lancering van slimmere voertuigen, rijhulpsystemen en de groeiende automatisering zorgen voor een efficiënter en veiliger gebruik van de bestaande infrastructuur, aangezien het verkeer vlotter en veiliger kan verlopen en er meer voertuigen op de baan kunnen. Hetzelfde geldt voor de introductie van voertuigen die zwaardere ladingen kunnen vervoeren (ecocombi's) en andere technologische innovaties. Zo biedt ook de introductie van autonome robots om boodschappen te bezorgen en vliegende voertuigen nieuwe perspectieven.

Naast technologische innovaties kunnen ook innovaties op het vlak van organisatie en gedrag de mobiliteit sterk beïnvloeden.

“Er worden ook nieuwe manieren ontwikkeld om goederen te vervoeren, zoals het gebruik van drones en 3D-printers.”



We stellen vast dat de belemmeringen voor de verschillende innovaties in de transportsector onder andere van regelgevende (mogelijkheid om een innovatie op de markt te brengen) en administratieve (termijn die nodig is om de vergunning te verkrijgen, formaliteiten enz.) aard zijn. China staat bijvoorbeeld sinds november 2021 het gebruik van zelfrijdende taxi's toe, wat in Europa niet het geval is.

6.2 VOORSTELLEN

6.2.1 DYNAMISCH WETTELIJK KADER

Een wettelijk kader dat **innovatie** mogelijk maakt en **aanmoedigt**, is noodzakelijk. Het kan zowel gaan over verschillende manieren van rijden (halfautomatisch, afstandscontrole, adaptive cruise control ...), als over nieuwe voertuigconcepten (lichter, aerodynamischer, efficiënter ...) of nog andere aspecten.

Zo'n kader zou het uitvoeren van tests mogelijk maken (hetgeen specifieke uitzonderingen op wetgevend vlak kan vereisen). Als een test overtuigend blijkt, zou de wetgeving aangepast moeten worden om de uitrol van het nieuwe concept/de nieuwe technologie toe te staan. Die openheid of reactiviteit van de overheid is meer dan welkom om ervoor te zorgen dat we geen ontwikkelingskansen mislopen enkel en alleen door al te rigide procedures.

Het gaat ook om het vergemakkelijken van niet-technologische innovaties (autodelen, stedelijke distributiecentra, leveringen per vrachtfiets, nachtleveringen ...). Steden en gemeenten moeten die innovaties ondersteunen door een gepast regelgevend kader te ontwikkelen.

6.2.2 EUROPEES KADER

Als de Europese wetgeving verschillende opties biedt (wat betreft de timing, de maximaal toegestane massa, de maximale afmetingen), moeten de Belgische overheden die wetgeving zo progressief mogelijk omzetten.

“Een wettelijk kader dat innovatie mogelijk maakt en aanmoedigt, is noodzakelijk.”

7 DIENSTVERLENINGSAAVBOD

7.1 CONTEXT

De aanbieders van mobiliteitsdiensten, vooral de openbaarvervoermaatschappijen, moeten hun diensten aantrekkelijker maken voor reizigers. Dat kunnen ze doen door een hogere kwaliteit, een grotere interoperabiliteit en een gunstige commerciële snelheid te bieden en, in de mate van het mogelijke, pendeltijd om te zetten in 'productieve tijd'.

De toegang tot industrieterreinen met het openbaar vervoer blijft ook een aandachtspunt.

7.2 VOORSTELLEN

In dat kader is het belangrijk dat de beheerscontracten of openbardienstcontracten tussen de overheid en de openbaarvervoermaatschappij die elementen bevatten, openstaan voor innovatie en doeltreffend worden gecontroleerd. Waar nodig moeten passende corrigerende maatregelen worden genomen.



“... een hogere kwaliteit, een grotere interoperabiliteit en een gunstige commerciële snelheid te bieden ...”

8 CONCURRENTIEKRACHT

8.1 CONTEXT

De transportsector (met uitzondering van enkele niches) ondervindt een aantal moeilijkheden in vergelijking met andere Europese landen. Dat is onder andere het gevolg van de ontvangen steun in andere landen, sociale dumping, verouderde regelgeving, moeilijkheden in verband met grensovergangen en een gebrek aan dynamiek en innovatie binnen verschillende subsectoren.

8.2 VOORSTELLEN

8.2.1 EEN SOEPELE EN MODERNE SOCIALE REGELGEVING

De arbeidskosten zijn een van de belangrijkste handicaps voor de logistiek in België. Ons land zal zich waarschijnlijk nooit kunnen onderscheiden door lage loonkosten, maar toch is het wenselijk om de arbeidskosten af te stemmen op die bij onze burens. Een verlaging van de sociale en fiscale lasten op arbeid, evenals het gebruik van uitzendarbeid in sectoren waar dat nodig is (zoals e-commerce, stadsdistributie en scheepvaart), zijn sleutelfactoren voor het concurrentievermogen van de sector.

In havengebieden moet een wettelijk kader worden gecreëerd dat logistieke ondernemingen helpt om hun activiteiten uit te breiden, om nog meer jobs te scheppen en om goederenstromen duurzaam te verankeren. Daarvoor is onder meer een transparante bevoegdheidsbepaling nodig van wat havenarbeid is en wat kan worden beschouwd als logistieke arbeid.

“De arbeidskosten zijn een van de belangrijkste handicaps voor de logistiek in België.”

8.2.2 ONDERWIJS EN OPLEIDINGEN

Het is ook noodzakelijk om te zorgen voor modern onderwijs en opleidingen (onder andere op het vlak van managementtechnieken) die gekwalificeerde werknemers leveren voor logistieke functies, en die jongeren voor die beroepen kunnen motiveren. Duaal leren, waarbij werk en studie gecombineerd worden, is in dat verband een nog te ontwikkelen piste.

Logistieke beroepen (waaronder het beroep van chauffeur, waarvoor de minimumleeftijd nog steeds 21 bedraagt¹) moeten sterker worden gepromoot.

Bovendien moet het voor niet-EU-onderdanen gemakkelijker worden om met Belgische arbeidscontracten te werken voor knelpuntberoepen.

1 Voor een niet-voorlopig rijbewijs of vanaf 18 jaar met een bewijs van vakbekwaamheid.

8.2.3 SOCIALE DUMPING

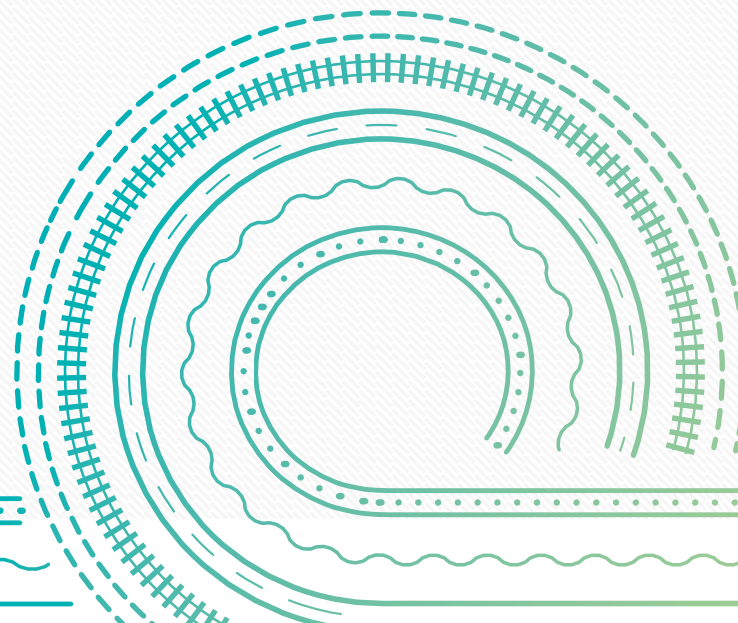
Sociale dumping blijft een groot probleem, dat vooral te wijten is aan de verschillen die, bij gebrek aan sociale harmonisering binnen de Europese Unie, op sociaal niveau bestaan tussen de verschillende lidstaten. Het 'mobiliteitspakket', uitgewerkt door het Europees Parlement om dumping tegen te gaan, en meer bepaald het luik over detachering, werd verondersteld het machtsverwicht tussen vervoerders uit het oude Europa en hun collega's uit lageloonlanden ietwat te herstellen. In werkelijkheid stellen we vast dat, door een gebrek aan controle, die verwachtingen tot hiertoe nog niet zijn ingelost. Dergelijke controles moeten dus worden ingevoerd.

“Sociale dumping blijft een groot probleem ...”

8.2.4 LEVEL PLAYING FIELD TUSSEN DE VERSCHILLENDE VERVOERSMODI EN MODAL SHIFT

Om het goederenvervoer per spoor concurrerender te maken, moeten de **Rail Roadmap 2030** (voorstellen van verschillende stakeholders in de sector), het Goederenplan van de minister en de verschillende voorstellen van de Belgische havens worden opgevolgd.

Net als voor het goederenvervoer per spoor, moet voor de binnenvaart – een betrouwbare en relatief goedkope vervoerswijze voor grote volumes – een echte visie worden ontwikkeld om het hoofd te bieden aan de sterke buitenlandse concurrentie en de hoge loonkosten. De overheden moeten de sector ondersteunen zodat die zich beter kan structureren, innovatiever wordt (vervoer van kleinere volumes, bv. 'Watertruck'), beter gepercipieerd wordt en zodat er tegelijkertijd een beleid wordt gevoerd voor de vestiging van ondernemingen in de buurt van waterwegen.



9 VERGROENING

9.1 CONTEXT

Als er ten slotte toch een verplaatsing moet gebeuren, dan moet dat zo milieuvriendelijk mogelijk. Op het vlak van wegvervoer zal de elektrificatie een steeds belangrijkere rol spelen, maar we mogen ook waterstof en alternatieve brandstoffen (biobrandstoffen en hernieuwbare en gasvormige brandstoffen van niet-biologische oorsprong of RFNBO) niet vergeten. Beschikken over toereikende oplaad- en distributie-infrastructuur vormt een belangrijke uitdaging voor de uitrol van die technologieën (zie punt 'Ruimtelijke ordening en infrastructuur').

De fiscaliteit van bedrijfswagens veranderde aanzienlijk, met name om ervoor te zorgen dat tegen 2026 nog enkel emissievrije bedrijfswagens een belastingaftrek kunnen genieten.

Op Europees niveau werd bovendien besloten dat de sector van het wegvervoer deel zal uitmaken van een nieuw emissiequotasysteem. Vanaf 2027/2028 zal een koolstofprijs worden doorgerekend in de brandstofkosten. Europa heeft ook de verkoop van voertuigen met verbrandingsmotor verboden vanaf 2035, met een uitzondering voor e-brandstoffen.



9.2 VOORSTELLEN

9.2.1 BEDRIJFSWAGENS

De herziening van de belasting op bedrijfswagens heeft invloed gehad op de samenstelling van het wagenpark en zal die samenstelling blijven beïnvloeden. De aankoop van elektrische bedrijfswagens (100% elektrisch) wordt de norm vanaf 2026, met tal van gevolgen voor de uitstoot van het wagenpark en het elektriciteitssysteem. Het is belangrijk om dat stabiele kader te handhaven in de tijd.

9.2.2 ACCIJNZEN EN ENERGIE-INHOUD

Naast een CO₂-prijs (vanaf 2027/2028) en een fiscaliteit op bedrijfswagens op basis van CO₂-uitstoot, moeten accijnzen worden gebaseerd op de energie-inhoud in plaats van op het volume, teneinde de energie-efficiëntie sterker te stimuleren (en biobrandstoffen niet langer ten onrechte te benadelen). Dat alles moet budgetneutraal gebeuren.

9.2.3 VOERTUIGEN EN INFRASTRUCTUUR VOOR ALTERNATIEVE BRANDSTOFFEN

De ontwikkeling van een infrastructuur voor alternatieve brandstoffen moet gepaard gaan met een duidelijk, voorspelbaar en stimulerend regelgevingskader. Tegelijkertijd moet de vernieuwing van de voertuigenvloot worden aangemoedigd om schonere voertuigen te bekomen¹. Als dat verantwoord is, moet worden voorzien in sociale correcties om gezinnen met een laag inkomen niet te benadelen.

Om het koolstofvrij maken van het wegvervoer aan te moedigen, moeten er stimulerende maatregelen komen voor elektrische vrachtwagens en de bijbehorende oplaadinfrastructuur, alsook voor andere alternatieven zoals waterstof.

9.2.4 REGELGEVING

Er moeten regelgevende maatregelen worden genomen om de voertuigcapaciteit te vergroten en de CO₂-uitstoot per vervoerde ton terug te dringen – ecocombi's, verhoging van de MTM (50 ton op 6 assen), overschrijding van de Europese grenzen tot 44 ton – en zo het aantal vrachtwagens op de weg te verminderen.

Om de impact van het luchtverkeer en de luchthavens te beperken, heeft Europa in zijn verordening 598/2014 een 'evenwichtige aanpak' vastgelegd met betrekking tot exploitatiebeperkingen in verband met geluidsoverlast. Het is voortaan aan de Belgische overheden om de sector een stabiel kader te bieden (wat nu niet het geval is) enerzijds en te voldoen aan die Europese regelgeving anderzijds.

¹ Met name door fiscale stimuli of de toekenning van voordelen in verband met parkeren of toegang tot het stadscentrum.

LEDEN-SECTORFEDERATIES VAN HET VBO

EFFECTIEVE LEDEN



TOETREDENDE LEDEN



STRATEGIE EN ACTIEPLAN VOOR EEN BETERE MOBILITEIT

Een publicatie van het Verbond
van Belgische Ondernemingen

REDACTIE

Olivier Van der Maren, Executive Manager,
en Margaux Rouzeeuw, van het competentiecentrum
Energie, Klimaat & Mobiliteit van het VBO

EINDREDACTIE

Charlotte Jonné, Anne Michiels en Wouter Spriet

COORDINATIE

Camille Blairon

VERTALING

Vertaaldienst VBO

PUBLICATIEVERANTWOORDELIJKE

Stefan Maes

OPMAAK

Landmarks

VERANTWOORDELIJKE UITGEVER

Stefan Maes, Ravensteinstraat 4, 1000 Brussel

Publicatiedatum: September 2023

Cette publication est également disponible en français.

Deze publicatie kunt u ook lezen op

www.vbo.be > Publicaties

WETTELIJK DEPOT

D/2023/0140/7

ISBN

9789075495836



VBO FEB

Verbond van Belgische Ondernemingen
Fédération des Entreprises de Belgique



Het VBO, dé stem van de ondernemingen in België, staat – via een 50-tal lid-bedrijfsfederaties – voor meer dan 50.000 kleine, middelgrote en grote ondernemingen die 75% van de tewerkstelling in de private sector voor hun rekening nemen. Onze leden zorgen voor 80% van de export en creëren 2/3 van de toegevoegde waarde in ons land. Als enige overkoepelende interprofessionele werkgeversorganisatie vertegenwoordigen we ondernemingen uit de drie gewesten van ons land.

Lees onze recentste publicaties op onze website www.vbo.be

WWW.VBO.BE