



Mobiliteit, de (snel)weg richting welvaart

Automotive eMotion Summit 2024

Brussel, 20 februari 2024

Pieter Timmermans
CEO VBO FEB

Dames en heren,
Beste genodigden,

Vooreerst wil ik FEBIAC danken voor de uitnodiging. Dit evenement geeft mij een uitgelezen platform om onze visie op de mobiliteit in ons land toe te lichten en vooral ... te duiden.

Moet het nog gezegd dat de mobiliteit van personen en goederen essentieel is 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 beoogde modal shift te beperkt en voldoet onze transportuitstoot niet aan de noodzakelijke reductievereisten voor de uitstoot van broeikasgassen.

Geef toe, we kunnen toch niet langer aanvaarden dat de congestie ons land in 2023 maar liefst meer dan 5 miljard euro heeft gekost (4% meer dan in 2022)? Of dat we maar liefst 22.350 jaar tijd hebben verloren als we de gecumuleerde stilstand optellen? Die cijfers uit ons Belgian Mobility Dashboard zijn om van te duizelen.

Intussen evolueert ons mobiliteitslandschap tegen een razendsnel tempo. Opnieuw enkele cijfers die voor zich spreken:

- Vandaag telt het Belgisch wagenpark bijna 6 miljoen auto's. Daarvan waren er vorig jaar 460.000 elektrisch oplaadbaar. Dat moeten er tegen 2030 2 miljoen worden.

- Eind 2023 was van de nieuw aangekochte auto's 40% elektrisch oplaadbaar. Daarmee doen we het een stuk beter dan Frankrijk met 26%, Duitsland met 24% en het Europees gemiddelde van 23%.
- Om die groei bij te houden zullen we alles uit de kast moeten halen om het voertuigenpark opgeladen te krijgen. Zo moet het aantal publiek toegankelijke oplaadpunten in België van 48.000 vandaag naar 200.000 in 2030.
- Omgekeerd zullen steeds meer voertuigen hun overschot aan opgewekte elektriciteit kunnen afgeven aan het netwerk. Elia schat dat er tegen 2030 200.000 elektrische wagens zijn die elektriciteit kunnen leveren aan het net, via het zogenaamde 'vehicle-to-grid'-concept.
- Wat de impact op het klimaat betreft, is vervoer in ons land verantwoordelijk voor 23,4% van de uitstoot van broeikasgassen. En dat aandeel blijft jammer genoeg stijgen, in tegenstelling tot de maakindustrie, waarvan de uitstoot de voorbije jaren structureel daalde. Met die nuance dat producten die worden gemaakt, uiteraard ook moeten worden getransporteerd.

Die cijfers zijn duidelijk. Een 'slechte' mobiliteit is nadelig voor zowel onze economie in het algemeen, voor de aantrekkelijkheid van ons land voor buitenlandse investeerders, als voor het welzijn van de bevolking en het milieu. De crisissen die we de voorbije jaren hebben doorgemaakt, herinneren ons er ook aan dat een goede mobiliteit en betrouwbaar vervoer essentiële voorwaarden zijn voor de veerkracht van een land.

Bovendien ontsnapt ook mobiliteit niet aan een reeks organisatorische en maatschappelijke evoluties, zoals het telewerk en de elektrificatie van de wagenparken. In België bedraagt het percentage werknemers dat ten minste één keer per week telewerkt namelijk 33%. De 'klassieke' kijk op

mobiliteit is onmiskenbaar veranderd en dus is een meer open en proactieve aanpak nodig.

En vergeten we ook de impact van die evoluties op ons mobiliteitscomfort niet. Na het wiel, kwam de fiets, eerst zonder, dan met ketting. Daarna kwam de fiets met een motor, ofwel de bromfiets of moto. Dan de auto, met dak en dus extra comfortabel. Vandaag heeft bijna iedereen een auto, liefst uitgerust met geavanceerde technologie en snufjes. En dan komt plots de boodschap dat we een stap terug moeten zetten. Dat we onze mobiliteit anders moeten organiseren. Dat botst met ons streven naar altijd beter en comfortabeler.

Kortom, mobiliteit is een thema met raakvlakken binnen tal van maatschappelijke domeinen: van economie tot milieu, van sociale inclusie tot stadsplanning. Het vormt de ruggengraat van handel en industrie, beïnvloedt de werkgelegenheid en heeft een directe impact op de kwaliteit van ons leven en werken.

Vandaar het belang om mobiliteit simultaan vanuit verschillende invalshoeken te benaderen, en samen met de diverse stakeholders en expertisegebieden te zoeken naar duurzame oplossingen. Anders gezegd, ons land heeft meer dan ooit nood aan een holistische en geïntegreerde mobiliteitsvisie en -aanpak.

Laten we nu wat dieper ingaan op vier domeinen waarin mobiliteit een sleutelrol speelt of een grote impact heeft: klimaat, innovatie, infrastructuur en governance.

1. Klimaat

Vooreerst is er het klimaat. Een doeltreffend mobiliteitsbeleid kan uiteraard niet voorbij aan de verduurzaming of vergroening van de manier waarop we ons met zijn allen voortbewegen.

Op **Belgisch niveau** is het daarbij essentieel dat we voor onze mobiliteit kunnen steunen op een evenwichtige energiemix. Alleen inzetten op zon en wind om de verduurzaming van onze mobiliteit te dragen, is niet

realistisch. We moeten onze energiebevoorrading zonder taboes tegen het licht durven houden. Dat betekent dat we alle beschikbare opties, zoals elektriciteit uit kernenergie (zowel door verlenging van bestaande reactoren als via nieuwe, kleinere kernreactoren – SMR's), biobrandstoffen, waterstof en afgeleiden in overweging moeten nemen.

Als er 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 niet vergeten. Zowel het beschikken over toereikende oplaadinfrastructuur als de kostprijs van klassieke en alternatieve brandstoffen vormen belangrijke uitdagingen voor de uitrol van die technologieën.

De technologische shift roept echter een reeks vragen op over de capaciteit van onze elektriciteitsnetten, de toenemende vraag naar elektriciteit en de flexibiliteit die nodig is om het verbruik aan te passen aan de omstandigheden. Zo zal het verbruik moeten worden verhoogd wanneer er veel elektriciteit wordt geproduceerd (op een zonnige en winderige dag) en verlaagd wanneer er minder elektriciteit wordt geproduceerd.

In de strijd tegen de klimaatverandering speelt ook het **Europese beleid** een belangrijke rol. Zo besliste Europa dat de wegvervoersector zal worden onderworpen aan een nieuw emissiequotasysteem. Vanaf 2027/2028 zal bijgevolg een koolstofprijs worden doorgerekend in de brandstofkosten. Die wordt geschat op 48 euro per ton CO₂ in 2030.

Naast een nieuw emissiequotasysteem zal de vervoerssector ook moeten voldoen aan de nieuwe vereisten van de RED III-richtlijn, de richtlijn die specifieke doelstellingen met betrekking tot hernieuwbare energie definieert voor het vervoer.

En dan heb ik het nog niet over de herziening van de energietaksrichtlijn die de Europese Commissie heeft voorgesteld, en waardoor de minimumaccijnzen op brandstoffen zouden verhogen. Dat gezegd zijnde, voor de goedkeuring van de fiscale richtlijnen is unanimititeit

vereist. We kunnen ons dus afvragen of ze op korte of middellange termijn zal worden aangenomen ...

Europa heeft ook beslist dat alle nieuwe wagens die vanaf 2035 op de markt komen geen CO₂ meer mogen uitstoten. Dat betekent dus geen nieuwe benzine- en dieselauto's.

Als lid van de Europese Unie, moeten we die regels omzetten. Maar als een kleine, open economie met een groot buitenland, kunnen we ons niet veroorloven heiliger te zijn dan de paus. Daarom roept het VBO op om ons concurrentienadeel op het vlak van energiekosten niet verder te versterken door op het vlak van mobiliteit aan gold-plating te doen. Laten we doen wat we moeten doen – en de ondernemingen en hun ondernemers zullen doen wat ze moeten doen, en ze zullen zelfs verder gaan dan vereist – maar stop met eigen reglementitis boven op de Europese afspraken. Die laatste zorgen namelijk voor een level playing field.

2. Innovatie

Een duurzame en efficiënte mobiliteit kunnen we onmogelijk bereiken zonder innovatie. Of het nu gaat om technische of organisatorische vormen van innovatie.

Ik wil dan ook wijzen op het potentieel van slimmere voertuigen, rijhulpsystemen en de toenemende automatisering. Die moeten een efficiënter en veiliger gebruik van de bestaande infrastructuur mogelijk maken en op die manier zorgen voor een betere doorstroming, meer capaciteit en een verhoogde veiligheid.

De ontwikkeling van een kader en een aanpak die innovatie en nieuwe technologieën bevorderen is een must. Dat kader moet het mogelijk maken om nieuwe technologieën of concepten te testen. Als een test overtuigend blijkt, zou de wetgeving moeten worden aangepast om de uitrol van het nieuwe concept of de nieuwe technologie toe te staan.

Vandaag krijgen bedrijven door overregulering of 'gold-plating' echter nauwelijks de kans om innovaties te testen. Neem het voorbeeld van drones die vracht leveren. In België mag je enkel experimenteren met drones boven het Antwerpse havengebied. Elders wordt het als onveilig beschouwd. Maar er is een mate van vrijheid nodig om te kunnen experimenteren en veilig te leren vliegen met drones. Kortom, we hebben nood aan een eigentijdse regelgeving die tabula rasa maakt met oude concepten en vertrekt vanuit nieuwe modellen.

Daarnaast kan verkeerscongestie worden gemilderd door de verplaatsingen te spreiden. Dat kan bijvoorbeeld met nachtelijke leveringen. Het verlengen van de bezorgtijden tot tussen middernacht en 5 uur 's ochtends zou ertoe bijdragen dat het verkeer op de weg minder snel vast komen te zitten. Die verruiming van de bezorgtijden moet gepaard gaan met ambitieuze maar realistische geluidsnormen om die oplossing alle kans op slagen te geven. Londen heeft bewezen dat we best ambitieus mogen zijn. Om de overgrote verkeersdrukte tijdens de Olympische Spelen (in 2012) te spreiden, mochten winkels er ook 's nachts worden bevoorrad. Met succes, waardoor de uitzondering de regel werd.

En toch is het in ons land blijkbaar bijzonder moeilijk om rond nachtelijke leveringen normen en regels af te spreken die gelden voor het hele land. Een mobiliteitsbeleid stopt echter niet aan de grenzen van een gewest. Maar daarover straks meer.

Innoveren betekent ook kennis delen. Meten is weten. Weten is de basis om beter te doen in de toekomst. Vandaar het belang van een kennisplatform als het Belgian Mobility Dashboard dat het VBO samen met FEBIAC lanceerde. Dat dashboard is voor alle stakeholders toegankelijk en biedt waardevolle inzichten. Zo kunnen we er duidelijk op aflezen dat onze mobiliteit beter kan. We moeten echter nog veel meer inzetten op de digitalisering en uitwisseling van data. Zonder accurate data is het bijvoorbeeld onmogelijk om de modal shift op een efficiënte manier te organiseren, om alle transportmodi voor zowel goederentransport als personenvervoer als een geoliede machine op elkaar af te stemmen.

Daarom pleiten we voor de creatie van geïntegreerde, grensoverschrijdende data-ecosystemen waar alle stakeholders – van gebruikers over dataleveranciers tot beleidsmakers – toe bijdragen. Systemen die ten dienste staan van een efficiëntere en toekomstgerichte mobiliteit in ons land.

3. Infrastructuur

Wat baten alle innovaties en mobiliteitsingrepen als de infrastructuur niet volgt? Infrastructuur is de ruggengraat van onze mobiliteit. We hebben daarom nood aan een transparant plan voor het onderhoud, de ontwikkeling en de modernisering van onze infrastructuur. Het gaat daarbij om zowel weginfrastructuur, parkeerterreinen, fietspaden, spoorwegen, waterwegen, multimodale platformen, zee- en luchthavens, als om het 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 en energiebronnen zullen spelen. Het is van belang om daarbij rekening te houden met het gebruik van nieuwe technologieën en verschillende toekomstige vormen van transport en levering, zoals drones en bezorgrobots.

Gezien enerzijds het belang van die infrastructuur en anderzijds de eventuele moeilijkheden bij de financiering ervan kunnen publiek-private samenwerkingen een oplossing bieden. We hopen dat die onder de bevoegdheid van één minister zullen vallen, die de uitdrukkelijke opdracht krijgt om de interfederale coördinatie te verzekeren.

4. Governance

Ten vierde is er geen doeltreffende mobiliteit mogelijk zonder een geolied beleid waarvan alle facetten op elkaar zijn afgestemd. Met beleidsmaatregelen die elkaar niet tegenwerken, maar dankzij een coherente en gedeelde visie streven naar de gezamenlijke doelstellingen, over de gewestgrenzen heen. Zoals ik al zei, een

geïntegreerd mobiliteitsbeleid stopt immers niet aan de grenzen van een gewest.

De organisatie van trein-busverbindingen en de integratie van het aanbod van openbaar en privévervoer 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.

Fiscaliteit

Vooraleer af te sluiten wil ik nog even inzoomen op het belang van een doelgericht gebruik van fiscale instrumenten.

Fiscaliteit is een belangrijke hefboom om infrastructuurgebruik te optimaliseren, financiering te ondersteunen en milieuvervuiling te verminderen. Het is een krachtige tool om de keuzes en het gedrag van burgers en bedrijven te sturen en zo de vergroening te stimuleren. Zo veranderde de fiscaliteit van bedrijfswagens aanzienlijk, met name om ervoor te zorgen dat tegen 2026 alleen emissievrije bedrijfswagens nog een belastingaftrek kunnen genieten. De impact daarvan op de verkoop van elektrische voertuigen toont zich duidelijk in de cijfers.

Belastingen om de belastingen heeft uiteraard weinig zin. Zo pleit het VBO in zijn verkiezingsmemorandum 'Horizon België 2030', voor de introductie van een slimme kilometerheffing voor alle voertuigen op de weg. Daarbij zou de te betalen belasting afhangen van de vervuiling en congestie die het transport of vervoer genereert. Zo'n slimme ingreep kan bijvoorbeeld via een variabele kilometerheffing volgens het uur van de dag en de locatie. Het is echter belangrijk dat de fiscale en administratieve last voor de vervoersintensieve sectoren niet verzwaard wordt en dat rekening wordt gehouden met de internationale concurrentie waaraan onze bedrijven blootstaan. Daarom kan zo'n

slimme heffing pas het gewenste effect hebben als ze uniform in het hele land wordt toegepast.

De opbrengsten van die heffing worden direct geïnvesteerd in de verbetering van infrastructuur en vervoersdiensten. Parallel moeten de taksen op voertuigbezit, zoals de belasting op inverkeerstelling en de verkeersbelasting, worden afgeschaft. Op die manier vermijden we dat de slimme kilometerheffing wordt beperkt tot een platte belasting.

Dames en heren,

Ik zei het al, mobiliteit heeft raakvlakken in de meest uiteenlopende domeinen van ons werk en leven. In de tijd die ik heb, kan ik onmogelijk dieper ingaan op al die facetten. Maar wat ik vooral onthoud en als boodschap wil meegeven is:

- Als we in ons land effectief het file-infarct en de mobiliteitsproblematiek willen aanpakken, dan moet dat op een geïntegreerde manier gebeuren. En niet in verspreide slagorde door vier ministers die elk in hun eigen hoekje blijven sleutelen in de marge.
- Willen we de klimaatoplossingen op het vlak van mobiliteit kans op slagen geven, dan moeten er op Europees niveau afspraken worden gemaakt die op Belgisch niveau worden uitgerold zoals afgesproken. Niets meer en niets minder!
- Aangezien de overheid geen budget op overschot heeft om grote infrastructuurwerken op eigen kracht te financieren, lijkt een PPS waarbij publieke en private partijen actief in diverse domeinen en sectoren samenwerken steeds meer het aangewezen model om antwoorden te bieden op financieringsvragen. Die vragen duwen de private en publieke partners dan ook in elkaars armen.

Dames en heren,

Vandaag staat België in de top drie van de meest aantrekkelijke plaatsen in Europa voor de ontwikkeling van transportactiviteiten. Laat ons die positie niet verliezen, maar integendeel nog versterken. Hoe? Met deze interventie hoop ik u enkele inzichten te hebben meegegeven om onze mobiliteitsknoop te kunnen ontwarren. Inzichten waarop de sector zeker verder kan bouwen. En ik kijk ernaar uit om dat samen met u te doen.

De baseline van het VBO luidt 'creating value for society'. Welnu, samen met de mobiliteitssector staan we klaar om effectief toegevoegde waarde voor ons land te creëren.

Onze mobiliteitsexperten gaan graag samen met u dieper in op onze 'Strategie en actieplan voor een betere mobiliteit' en ons toekomstplan voor België, 'Horizon België 2030'. U vindt beide publicaties, samen met ons Belgian Mobility Dashboard terug via de VBO-website.

Dank u voor uw aandacht.