



HORIZON BELGIË 2030

Toekomstvisie voor een beter België

Versie 2.0 – december 2023



13 EEN LAND MET EEN MINIMALE CONGESTIE

1 WAAR STAAN WE VANDAAG?

De sterke congestie van de Belgische wegen is nefast voor zowel de ondernemingen als de burgers. In 2019 werd 61% van de verplaatsingen afgelegd met de auto⁽¹⁾. In 2020, werd 76% van de goederen vervoerd per vrachtwagen⁽²⁾. Die congestie veroorzaakt kosten door de verloren uren, het teveel aan verbruikte brandstof en de uitstoot⁽³⁾. Het Belgian Mobility Dashboard⁽⁴⁾ schat dat die kost in 2022 meer dan 4,8 miljard euro, oftewel 1% van het bbp, bedroeg.

Zonder belangrijke veranderingen zal de situatie alleen maar verslechteren. Volgens de laatste analyses van het Federaal Planbureau zal het goederenvervoer tegen 2040⁽⁵⁾ nog met 20% toenemen, terwijl het personenvervoer in die periode met meer dan 6%⁽⁶⁾ zal toenemen, voornamelijk als gevolg van de bevolkingsgroei⁽⁷⁾.

De regering heeft ambities aangekondigd met betrekking tot het vervoer per spoor. Ze wil namelijk het goederenvervoer per spoor tegen 2030 verdubbelen en het aandeel treinen voor personenvervoer tegen 2040 verhogen met 15%. Ook het nachtelijk aanbod zal opgetrokken worden. Om al die ambities op een evenwichtige manier te realiseren, moet het beheer van het spoorweginfrastructuur geïntegreerd worden.

2 WAAR WILLEN WE IN 2030 STAAN?

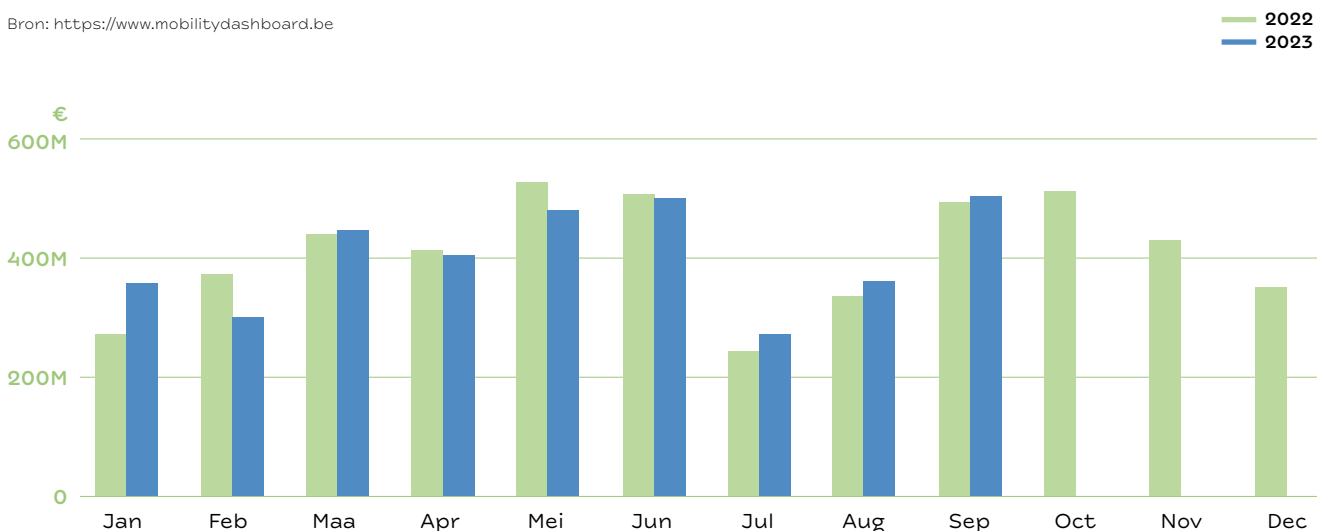
In 2030 zal er nog steeds congestie zijn, maar die zal, ondanks de toename van het goederenvervoer, zijn afgenomen.

Voor goederen kent de multimodaliteit, waarbij verschillende vervoerswijzen (vrachtwagens, treinen, boten) gecombineerd worden, een groeiend succes dankzij een level playing field voor alle vervoerswijzen, concurrerende prijzen, een optimalisatie van de overslag en een onberispelijke kwaliteit van de dienstverlening. In vergelijking met 2020 is het volume van het goederenvervoer per spoor verdubbeld. Op de weg heeft de optimalisatie van het goederenvervoer, dankzij onder meer het gebruik van ecocombi's, gezorgd voor een daling van het aantal vrachtwagens.

Het openbaar vervoer heeft bij de particulieren aan populariteit gewonnen dankzij onder meer de kwaliteit van de dienstverlening, een steeds betere uitrusting van de multimodale punten, verbeterde aansluitingen en een beter geïntegreerd aanbod op alle niveaus (dienstregeling, tickets, infrastructuur ...). Ook de bewustmaking van de burgers heeft een positieve impact. Hoewel telewerk en de spreiding van woon-werkverkeer eerder bijkomstig blijven, dragen ze ook bij aan de afname van de congestie.

Maandelijkse kost van de congestie in 2022 - 2023

Bron: <https://www.mobilitydashboard.be>





Er moet een slimme fiscaliteit uitgerold worden voor alle voertuigen op de weg. Dat kan bijvoorbeeld via een variabele kilometerheffing volgens het uur van de dag en de plaats.

3 WAT MOET ER GEBEUREN?

Om het openbaar vervoer aantrekkelijker te maken, moeten alle regeringen van het land drastische plannen en visies (aanbod, kwaliteit van de dienst, communicatie ...) uitwerken en ambitieuze investeringen doen. Ze moeten daarbij rekening houden met de interactie tussen de verschillende vervoerswijzen (multimodale punten, dekking van het grondgebied, dienstregeling en aansluitingen, gemeenschappelijke applicaties, gemeenschappelijke ticketverkoop ...). Diezelfde aanpak moet gevolgd worden voor het goederenvervoer. Voor transversale mobiliteitsdossiers moeten de regeringen samenwerken en vertrekken van een gemeenschappelijke visie.

Er moet een slimme fiscaliteit uitgerold worden voor alle voertuigen op de weg, waarbij de te betalen belasting afhangt van de reële determinanten van de gegenereerde collectieve kosten (met name vervuiling en congestie). Dat kan bijvoorbeeld via een variabele kilometerheffing volgens het uur van de dag en de plaats. Daarbij moet erop gelet worden dat de fiscale en administratieve last voor de vervoersintensieve sectoren niet verzwaard wordt en rekening wordt gehouden met de internationale concurrentie waaraan onze bedrijven het hoofd moeten bieden. De ontvangsten van die heffing zullen worden gebruikt voor de verbetering van de infrastructuur en de vervoersdiensten. Parallel daarmee zullen de taksen op voertuigbezit, zoals de belasting op inverkeerstelling en de verkeersbelasting, afgeschaft worden.

Als draaischijf voor transport en logistiek, moet België op een ambitieuze manier nieuwe technologieën inzetten, zowel voor het vervoer over de weg, per spoor en over zee als voor de bijhorende infrastructuur. Daarvoor zal het een beroep moeten doen op gegevensuitwisseling en de optimalisatie daarvan, op het fysieke internet, het internet of things, op intelligente infrastructuur (intelligente verkeerslichten, ecocombi's ...) of op de implementatie van infrastructuur voor geconnecteerde en zelfrijdende voertuigen.

Wat betreft het goederenvervoer wordt de regelgeving herbekeken om ze enerzijds te vereenvoudigen (bv. richtlijnen voor treinen in een gesloten circuit) en anderzijds om nieuwe technologieën een kans te geven en te bevorderen. Er zullen doelgerichte stimuli toegekend worden om multimodaliteit aan te moedigen. Voor het goederenvervoer per spoor moet gevolg worden gegeven aan de aanbevelingen van de Rail Roadmap 2030⁽⁸⁾. Door een betere verzameling en beschikbaarheid van gegevens zullen de verschillende actoren in de sector ook beter kunnen samenwerken om de verkeersstromen meer onder elkaar te verdelen.

Wat het spoorvervoer in het algemeen betreft, moet het probleem van knelpunten op het net en bijkomende infrastructuur aangekaart worden.

Ten slotte moet het preventief onderhoud van de infrastructuur alsook het beheer van de stromen op die infrastructuur (weg, spoor, kanalen) gewaarborgd worden, om een optimale doorstroming te garanderen. Ook het gebruik van pijpleidingen moet uitgebreid worden.

(1) Enquête Monitor over de mobiliteit van de Belgen, FOD Mobiliteit en Vervoer, 2019

(2) EU Transport in figures, Statistical pocketbook 2022, p.37

(3) Broeikasgassen of luchtverontreinigende stoffen

(4) <https://www.mobilitydashboard.be>

(5) In tonkilometer

(6) In personenkilometer

(7) Federaal Planbureau (2022)

(8) <https://www.railroadmap2030.be/nl/rail-roadmap-2030-nl/>

14 EEN LAND DAT SCHONERE OPLOSSINGEN EN TECHNOLOGIEËN VOOR DE TRANSPORTSECTOR AANMOEDIGT

1 WAAR STAAN WE VANDAAG?

De sector van de mobiliteit en de logistiek speelt een belangrijke rol in de strijd tegen de klimaatopwarming. In België is die sector namelijk verantwoordelijk voor ongeveer 22% van de CO₂-uitstoot. Als we het Europese doel willen verwezenlijken om tegen 2030 een vermindering met 55% te realiseren, moeten de verplaatsingen van personen en goederen dringend vergroenen.

De uitdagingen situeren zich op verschillende niveaus. Door onze consumptiepatronen (onmiddellijke levering, gratis retourzendingen ...) en onze handelspraktijken (delokalisatie, just-in-time ...) moet steeds meer vervoerd worden. Dat vervoer gebeurt op dit moment hoofdzakelijk door middel van fossiele brandstoffen en stoot CO₂ en luchtverontreinigende stoffen uit. Daarom heeft Europa een reeks beslissingen genomen met betrekking tot de uitstoot van voertuigen en het aandeel hernieuwbare energie in de transportsector, met in het bijzonder het verbod om vanaf 2035 voertuigen met een verbrandingsmotor te verkopen.

Ook België nam verschillende maatregelen:

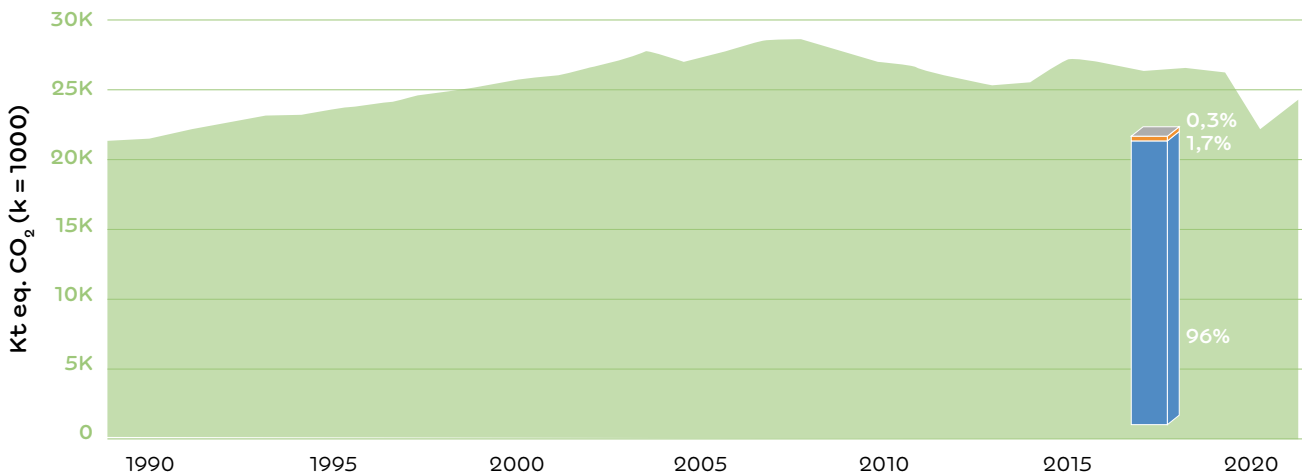
- Op federaal niveau zullen fiscale voordelen vanaf 2026 enkel toegekend worden aan bedrijfswagens zonder koolstofuitstoot;
- Brussel heeft aangekondigd dat het vanaf 2030 dieselwagens en vanaf 2035 benzinevoertuigen uit de stad wil bannen;
- Vlaanderen heeft aangekondigd dat het vanaf 2029 de inschrijving van nieuwe (bestel)wagens met een verbrandingsmotor wil verbieden.

Op dit moment zijn de klimaatuitdagingen nog niet voldoende geïntegreerd in investeringen in boten of vliegtuigen, die een langere levensduur hebben.

Transport - Evolutie uitstoot broeikasgassen (1990-2021)

— Spoor — Binnenvaart — Weg

Bron: www.klimaat.be





Er is een duidelijk kader nodig voor zowel de ontwikkeling van nieuwe technologische oplossingen als voor 'mobility-as-a-service' en de deeleconomie.

2 WAAR WILLEN WE IN 2030 STAAN?

Tegen 2030 zal het uitstootvrije (bestel)wagenpark op elektriciteit of waterstof elk jaar uitbreiden, aangevuld met voertuigen die op koolstofarme brandstoffen rijden. De brandstoffen voor vrachtwagens zullen diverser zijn: elektriciteit, diesel⁽¹⁾, gas⁽²⁾ en waterstof. Er zullen in het hele land voldoende oplaadpunten en tankstations met alternatieve brandstoffen voorhanden zijn. Dat zal eveneens het geval zijn voor boten, treinen en vliegtuigen. Zij zullen over nieuw ontwikkelde technologieën

beschikken en gebruik maken van nieuwe, schonere brandstoffen. De elektriciteitsnetten, de productie van groene energie en de mogelijkheid om voertuigen in te zetten om het netwerk te ondersteunen zullen voldoende ontwikkeld zijn om tegemoet te komen aan de massale elektrificatie van het wagenpark.

(1) Waaronder biodiesel en synthetische diesel

(2) Waaronder biogas en synthetisch gas

3 WAT MOET ER GEBEUREN?

Voordat er maatregelen worden genomen, plegen de regeringen van het land overleg over een complementaire aanpak (gemeenschappelijk bestuur) om het vervoer koolstofvrij te maken.

De volgende maatregelen zijn een aanvulling op de maatregelen over de congestie in fiche 'Een land met een minimale congestie', p. 38, zoals de invoering van een variabele kilometerheffing, de openstelling voor nieuwe concepten en nieuwe technologieën, de herziening van de regelgeving, de verbetering van het aanbod en de kwaliteit van het openbaar vervoer, de uitbreiding van multimodaliteit ...

De overheden hebben een regelgevingskader ontwikkeld en ondersteuning verleend voor projecten die de inzet van nieuwe soorten brandstof en technologische oplossingen mogelijk maken, met inachtneming van de technologische neutraliteit. Dat gaat van de mogelijkheid om ecocombi's te gebruiken, over voorzieningen voor stille en schone nachtleveringen in de stad, tot de uniformering van de regels voor goederenverkeer tussen landen. Het gaat daarbij ook om flexibele en vereenvoudigde certificerings- en vergunningsprocedures voor nieuwe technologieën

die daardoor sneller ontwikkeld kunnen worden.

Ook oplossingen zoals stedelijke distributiecentra, vrachtfietsen, op maat van de stadcentra gemaakte voertuigen en groenere technologieën worden aangemoedigd (bv. via gerichte financiële steun) en dat voor alle vervoerswijzen: over de weg, per spoor, over zee en in de lucht.

Er is fors geïnvesteerd in de uitrol van robuuste netwerken van alternatieve brandstoffen en oplaadinfrastructuur.

Tegelijkertijd geven de verschillende regeringen het voorbeeld op het gebied van groene mobiliteit en zorgen zij ervoor dat hun openbaar wagenpark tegen 2030 volledig groen is.

De overheden zullen voor de ontwikkeling van 'mobility-as-a-service' en de deeleconomie, zowel voor publieke als private actoren, een duidelijk kader creëren en daarbij zorgen voor een goede integratie van de verschillende vervoerswijzen en een vlotte overgang naar zachtere mobiliteit. Er wordt speciale aandacht besteed aan burgers die geen toegang hebben tot nieuwe technologieën.

Last but not least worden burgers aangemoedigd om hun mobiliteit aan te passen aan hun behoeften.

Horizon België 2030 – Een uitgave van
het Verbond van Belgische Ondernemingen

REDACTIE

Gezamenlijk project onder leiding van Chief Economist Edward Roosens en voormalig adjunct-adviseur Amélie Wuillaume van het competentiecentrum 'Digitaal & Innovatief Ondernemen' van het VBO

EINDREDACTIE

Hilde De Brandt, Véronique Gesché en Anne Michiels

VERTALING

Vertaaldienst VBO

PUBLICATIEVERANTWOORDELIJKE

Stefan Maes

VERANTWOORDELIJKE UITGEVER

Stefan Maes, Ravensteinstraat 4, 1000 Brussel

ISBN: 9789075495850

Wettelijk depot: D/2023/0140/9

Publicatiedatum: mei 2022, versie 2.0 december 2023

Cette publication est également disponible en français
Deze publicatie kunt u ook lezen op www.vbo.be > Publicaties



Het VBO, dé stem van de ondernemingen in België, staat – via een 40-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 www.vbo.be