

Synthese van de politieke verbintenissen Lente van het Leefmilieu

2 juli 2008

Workshop “Mobiliteit en transport”

Maatregelengroep 3: Promotie van alternatieve en duurzamere vervoerswijzen in de sector van het personenvervoer + een rationeler gebruik van de wagen

Maatregelen waarvoor er een politiek akkoord bestaat

Maatregel 22: Instelling van een doeltreffend kilometertaxatiesysteem voor het vervoer per wagen.

- **Omschrijving van de maatregel:** doelstelling is om op termijn te komen tot het opzetten van een kilometertaxatiesysteem dat de invloed op het milieu integreert en minder vervuilende wagens bevoordeelt.
- **Standpunt van de stakeholders:** De leden geven hun akkoord aan, maar:
 - Gewestelijke maatregel;
 - Waken over het respect voor de privacy;
 - Vraag over de rechtvaardigheid van de maatregel;
 - Wat moet er gebeuren voor collectief vervoer?
 - Noodzaak om het aanbod van openbaar vervoer te versterken;
 - Moet passen in de globale herziening van de autofiscaliteit (zie 2.2.3.);
 - Men moet zich voornemen om dit in akkoord te doen met de buurlanden;
 - Budgettaire neutraliteit.Andere leden zijn niet akkoord.
- **Politieke verbintenis:** Er loopt een intergewestelijke samenwerking wat betreft het opstellen van een systeem voor elektronische vignettes. Deze samenwerking loopt op hetzelfde moment als het kilometertaxatieproject van vrachtwagens.

Maatregel 23: De ambitieuze CO2-normen en Euronormen op Europees niveau verdedigen (ook te koppelen aan maatregelen die het onderhoud van voertuigen en de vernieuwing van het wagenpark stimuleren).

- **Omschrijving van de maatregel:** De ambitieuze CO2-normen en Euronormen verdedigen om de invloed van het vervoer per wagen op de klimaatwijziging te verminderen
- **Standpunt van de stakeholders:** consensus
- **Politieke verbintenis:** De bevoegde minister verbindt zich ertoe om een voortgang te realiseren om het standpunt binnen de Europese Commissie te ondersteunen. De fiscale maatregelen om de vernieuwing van het wagenpark te stimuleren worden besproken binnen de werkgroep “groene fiscaliteit”.

Maatregel 24: Ecodriving aanmoedigen, met name in de rijopleidingen.

- **Omschrijving van de maatregel:** de ecodriving-principes maken het mogelijk om het verbruik en dus ook de uitlaat van wagens te verminderen. Deze principes zouden gekend moeten zijn door alle nieuwe bestuurders
- **Standpunt van de stakeholders:** consensus
- **Politieke verbintenis:** Gelet op de potentiële energie- en uitstootreductie van 15% bij eco-driving, zal de regering eco-driving promoten en invoeren. Voor zij die reeds een rijbewijs bezitten, zal een sensibilisatiecampagne worden opgezet. De regering zal tegen eind van het jaar het aspect eco-driving integreren in de rijopleiding, naar analogie van het bestaande systeem voor beroepschauffeurs.

Maatregel 25: Een jaarlijkse groei van 3,8 % van de spoorwegen ondersteunen (voor de reizigers in binnenlandse dienst)

- **Omschrijving van de maatregel:** de door de GM3 voorgestelde maatregelen hebben betrekking op:
 - De verbetering van het treinaanbod, met name rond de grote steden - inclusief het creëren of heropenen van bepaalde stations;
 - Verhoging van het aanbod met minimaal 10 %;
 - De verbetering van het treinaanbod in de tijd bestuderen. Methodes voor lichte exploitatie introduceren (lightrail,...);
 - Doelstellingen inzake kwaliteit bepalen en deze kwaliteit besturen;
 - De intermodaliteit verbeteren, met het openbaar vervoer van de MIVB, De Lijn, TEC, de wagen en de fiets (bijvoorbeeld het installeren van bewaakte fietsparkings, herziening van het tarief om de fiets te vervoeren met de trein);
 - Diensten ontwikkelen voor de reizigers: transitparkings, winkels en crèches in stations, check-in in bepaalde stations;
 - Het opstellen van begeleidingsmaatregelen: parkeerbeleid,...;
 - De continuïteit van de openbare dienstverlening garanderen.
- **Standpunt van de stakeholders:** consensus over de maatregelen, maar 3,8 % per jaar is niet voldoende om een reële modale verschuiving van de wagen naar het openbaar vervoer te bereiken en vergt het gebruik van bestaande financiële middelen op een rationele en optimale wijze.
- **Politieke verbintenis:**
 - Alle voorgestelde maatregelen die de NMBS aangaan worden geëvalueerd in het kader van de beheersovereenkomst die werd goedgekeurd.

- Wat de lightrail betreft, werd er een haalbaarheidsstudie uitgevoerd. Op basis van deze studie zullen er voorstellen gelanceerd worden door de staatssecretaris in samenwerking met de gewesten om een einde te maken aan de problemen en dit vervoertype naar voren te schuiven.

Maatregel 26: Het opzetten van een systeem voor het omwisselen van een nummerplaat voor een treinabonnement.

- **Omschrijving van de maatregel:** Het gaat om het uitbreiden van de maatregel die reeds werd voorgesteld door de gewesten aan de NMBS.
- **Standpunt van de stakeholders:** Akkoord over het principe maar men moet
 - De huidige door de gewesten opgezette systemen evalueren (met name het type en de functionaliteit van de “verwijderde” wagen);
 - Het systeem opzetten in samenwerking met de gewesten;
 - Vraag over het abonnementstype (met name de duur) dat de NMBS moet afleveren?
 - Behalve het abonnement voor het openbaar vervoer, bijvoorbeeld een fiets voorstellen of een car-sharing-abonnement;
 - De maatregel aan de vernietiging van een zeer vervuilend voertuig koppelen.
- **Politieke verbintenis:** akkoord over het principe in ruil voor een voorafgaande evaluatie van de kosten-batenanalyse. Na deze evaluatie, zal de budgettaire impact worden bepaald door de staatssecretaris van mobiliteit op basis van met name de gewestelijke ervaring.

Maatregel 27: Vergelijkende informatie verstrekken over de verschillende vervoersmiddelen (inclusief de fiets): traject, duur, prijs,... en ook real-time informatie - ook de mogelijkheid bestuderen om multimodale informatie op de zoekmachines met routebeschrijvingen voor wagens te integreren.

- **Omschrijving van de maatregel:** Het informeren en sensibiliseren van de burger via brochures en een website over het omgevings- en economisch belang van alternatieve vervoersmethoden.
- **Standpunt van de stakeholders:** consensus
- **Politieke verbintenis:** De staatssecretaris voor mobiliteit zal in samenwerking met de gewesten het creëren van een website over het onderwerp voorstellen. Deze zal in 2009 operationeel zijn.

Maatregel 28: Het ontwerp tot koninklijk besluit over het verbod van nationale trajecten per vliegtuig opnieuw lanceren en deze kwestie tegelijkertijd ook op Europees niveau aankaarten.

- **Omschrijving van de maatregel:** Het ontwerp tot koninklijk besluit dat minivluchten verbiedt werd onderhandeld tijdens de vorige legislatuur maar is nog niet in werking getreden.
- **Standpunt van de stakeholders:** consensus
- **Politieke verbintenis:** De staatssecretaris van mobiliteit zal oplossingen voorstellen om het koninklijk besluit te laten aanpassen.

Maatregel 29: De kwestie omtrent de taxatie van luchtuitlaat en kerosine van de luchtvaart op internationaal niveau (maar akkoord mogelijk, ook tussen de EU-landen)

- **Omschrijving van de maatregel:** Deze maatregel wil het luchtverkeer voor korte afstanden beperken.
- **Standpunt van de stakeholders:** consensus, rekening houdend met de concurrentie tussen de luchthavens van buurlanden en noodzakelijke samenwerking met de betrokken setoren.
- **Politieke verbintenis:** Minister Magnette verbindt zich ertoe om een officieel schrijven te verzenden en om dit standpunt te verdedigen bij de Europese Commissie, rekening houdend met de concurrentiële situatie van de Europese maatschappijen.

Maatregel 30: Resultaten halen uit de diagnose van de woon-werkverplaatsingen van de door bedrijven en autoriteiten uit te voeren best practices (hoewel openbare vervoersbedrijven reeds gebruikmaken van bepaalde gegevens).

- **Omschrijving van de maatregel:** De eerste diagnose voor woon-werkverplaatsingen in 2004, maakte het mogelijk om talrijke gegevens te verzamelen. Er werden globale analyses uitgevoerd en wijd verspreid door de FOD M&T. Er zouden grondige analyses per activiteitssector nodig zijn om vervolgens, per sector, gesprekken op te starten over de maatregelen om woon-werkverplaatsingen te stimuleren en uit te voeren. Deze analyses zouden rechtstreeks kunnen worden uitgevoerd door de FOD M&T of in onderaanneming, met behulp van de budgetten die moeten worden toegewezen aan de FOD M&T.
- **Standpunt van de stakeholders:** consensus
- **Politieke verbintenis:** de staatssecretaris van mobiliteit zal een gedetailleerde resultatenanalyse van de diagnose van woon-werkverplaatsingen voorstellen. De diagnose moet meer zijn dan een statistisch instrument, men moet er ook concrete besluiten uit trekken. Een manier om dat te doen is de best practices die werden bepaald bij wijze van voorbeeld op de site van de FOD te plaatsen.

Maatregel 31: Synergieën ontwikkelen tussen de 4 operatoren van het openbaar vervoer: tarifiering, ticketverkoop, real-time informatie.

- **Omschrijving van de maatregel:** er werd een ontwerpovereenkomst ondertekend op 30/05/2006 tussen de vier ministers van mobiliteit en de staatssecretaris van federale overheidsbedrijven om het ticketingsysteem van alle operatoren van het openbaar vervoer vanaf dan tot 2010 te informatiseren en te groeperen op één kaart. Ten gevolge van deze overeenkomst werd een werkgroep gevormd en een gemeenschappelijke beheersmaatschappij (UBIGO) werd opgericht. De praktische problemen moeten nog worden opgelost alvorens er concrete oplossingen gerealiseerd kunnen worden.
- **Standpunt van de stakeholders:** consensus maar deze maatregel mag niet leiden tot bijkomende kosten ten laste van de bedrijven
- **Politieke verbintenis:** de staatssecretaris van mobiliteit en de federale minister van overheidsbedrijven zullen tussenkomen bij de NMBS opdat het unieke ticketingsysteem in 2010 operationeel zal zijn.

Maatregel 32: Verminderde prijzen invoeren voor het openbaar vervoer tijdens piekmomenten van vervuiling.

- **Omschrijving van de maatregel:** De maatregel wil het gebruik van het openbaar vervoer stimuleren tijdens piekmomenten van vervuiling in de winter.

- **Standpunt van de stakeholders:** consensus, behalve één lid, maar noodzaak om de piekuren te verruimen aangezien er op dit moment meer reserves beschikbaar zijn tijdens de klassieke spitsuren.
- **Politieke verbintenis:** De gewesten en de federale staat zijn het eens met deze maatregel en bestuderen de uit te voeren technische maatregelen om het hoofd te kunnen bieden aan een verhoging van het aantal reizigers tijdens de spitsuren.

Maatregel 33: De aantrekkingskracht van de 80/20 ontwikkelen en uitbreiden naar de vier operatoren van het openbaar vervoer.

- **Omschrijving van de maatregel:** Het 80/20-systeem dat werd opgezet door de NMBS kent een zeker succes en maakt het mogelijk om een gratis dienstverlening aan te bieden aan werknemers die gebruikmaken van de trein om naar hun werk te gaan. Dit systeem moet worden uitgebreid naar de gewestelijke bedrijven voor openbaar vervoer.
- **Standpunt van de stakeholders:** akkoord maar:
 - Men moet rekening houden met de moeilijkheid voor de werkgevers aangezien de financiering wordt uitgedrukt in % van een door de NMBS bepaald bedrag;
 - Te bespreken in het kader van de interprofessionele samenwerking;
 - Opgepast met de noodzakelijke budgetten indien het systeem wordt uitgebreid naar de vier operatoren (werkgevers en gewesten).
- **Politiek engagement:** Het Vlaamse en Waalse gewest stellen reeds systemen voor waardoor werknemers gratis gebruik kunnen maken van het openbaar vervoer. Het Vlaamse gewest stelt het omni-pass-systeem voor, hetgeen een netwerkkaart is die voor 100 % door de werkgever wordt betaald. Voor het Waalse gewest zijn er overeenkomsten gesloten met de werkgevers die 100 % van de abonnementskosten voor hun rekening nemen voor hun werknemers die dat vragen. In het Brussels Hoofdstedelijk Gewest wordt bij de MIVB een project voorbereid in samenwerking met de NMBS. De staatssecretaris voor mobiliteit en de Brusselse minister voor mobiliteit verbinden zich er toe om dit project tot een goed einde te brengen.

Maatregel 34: De sociale samenwerking over mobiliteit binnen de bedrijven vereenvoudigen.

- **Omschrijving van de maatregel:** Het overleg is reeds verplicht, maar in de meeste gevallen gebeurt het niet zoals het hoort.
- **Standpunt van de stakeholders:** Akkoord, met uitzondering van één lid dat van mening is dat het over een verplichting gaat.
- **Gemeenschappelijk standpunt van de gewesten en de federale staat:** De bevoegde minister zal de sociale partners herinneren aan hun verplichtingen en het belang van deze maatregel. Er zal tevens een evaluatie van het systeem door de sociale partners worden voorgesteld.

Maatregel 35: De maatschappij sensibiliseren over duurzame mobiliteit

- **Omschrijving van de maatregel:** Het doel is om sensibiliseringscampagnes op nationaal niveau te lanceren.
- **Standpunt van de stakeholders:** consensus
- **Politieke verbintenis:** er zal een nationale campagne worden uitgewerkt in samenwerking met de gewesten volgens hetzelfde principe als de campagnes voor verkeersveiligheid.

Niet-overgenomen maatregelen door de stakeholders

Maatregel 36: Gratis openbaar vervoer.

De leden van de GM2 vinden deze maatregel niet opportuun. Zij herinneren eraan dat de prijs geen doorslaggevende factor is bij het gebruik van het openbaar vervoer en dan men het aanbod beter kan verbeteren. Bovendien geeft de kosteloosheid een negatief signaal aan de gebruikers wat betreft de verleende service door de openbare vervoersmaatschappijen.

Maatregel 37: Een beperking op de omgekeerde cliquet.

De leden van de GM2 oordelen dat deze maatregel niet opportuun is omwille van de sociale gelijkheid.

Maatregel 38: De 70-20-10 ontwikkelen (buiten de klassieke spitsuren).

De leden van de GM2 oordelen dat deze maatregel de werkorganisatie rechtstreeks beïnvloedt en dat het aantal mogelijk betreffende personen zwak is. Bovendien is deze maatregel zonder een elektronisch ticketingsysteem moeilijk uitvoerbaar door het gebrek aan controles op de tijdstippen dat de reizigers zich verplaatsen. Om dezelfde praktische reden, werd de maatregel die bestemd was voor het opzetten van een voordelig tarificatiesysteem buiten de spitsuren niet weerhouden.

Niet-overgenomen maatregelen na de politieke fase

Maatregel 39: Het opzetten van stimuli (zoals de overdraagbaarheid van registratierechten, de herziening van de fiscaliteit van woon-werkverplaatsingen en de tussenkomst van de werkgever in woon-werkverplaatsingen, een verhuispremie,...).

- **Politiek standpunt:** deze maatregel werd, hoewel interessant, niet weerhouden omdat de maatregel moet worden geïntegreerd in een bredere beschouwing die ook de inrichting van het grondgebied omvat (competentie die afwezig is bij het studiegebied van de Lente van het leefmilieu).

Maatregel 40: De toegang tot stadscentra verbieden voor de meest vervuilende wagens – tijdens de piekuren of permanent.

- **Politiek standpunt:** deze maatregel is een loutere gewestelijke competentie (zelfs gemeentelijk) en maakt deel uit van een eigen reflectie binnen ieder gewest.

Maatregel 41: Benzine en diesel identiek behandelen op het niveau van accijnzen door ze progressief, maar op een ander ritme te verhogen.

- **Politiek standpunt:** in de huidige context van de stijging van de olieprijs, zou een verhoging van de accijnzen negatieve sociale gevolgen hebben op de lage en zelfs gemiddelde inkomens. Bovendien is het gebruik van diesel met behulp van de FAP-installatie of het naleven van de Euro V- en VI-normen minder vervuilend dan benzine. Men zou dus beter de installatie van een FAP en de vernieuwing van de vloot moeten stimuleren in plaats van de accijnzen op diesel te verhogen.

Maatregel 42: De distributienetwerken voor aardgas, elektriciteit in een eerste fase ontwikkelen voor voertuigen van captive fleets (bus, BOM,...).

- **Politiek standpunt:** er werden reeds of worden pilotprojecten uitgevoerd door de gewesten betreffende de ontwikkeling van eigen voertuigen (Bussen op aardgas, hybride bussen, hydrogene bus, biodieselbus,...). Op dit moment is het te vroeg om zware investeringen te plannen zonder de impact op het milieu van deze maatregel te kennen en er de technisch-economische haalbaarheid van te hebben geëvalueerd.

Transversale maatregel (goederen en personen)

Maatregel 43: Samenwerking en coherentie van de mobiliteitsplannen op alle machtsniveaus.

- **Omschrijving van de maatregel:** Ieder gewest beschikt over een eigen mobiliteitsplan dat wordt uitgewerkt, met name rekening houdend met de beheersovereenkomst van de NMBS. Het is echter belangrijk om de samenwerking op twee punten te verbeteren:
 - Het gemeenschappelijk maken van de verschillende plannen en identificatie van convergerende en divergerende maatregelen.
 - Het definiëren van de gemeenschappelijke maatregelen om mobiliteitsproblemen van/naar en in de omgeving van het Brussels Hoofdstedelijk gewest te behandelen.
- **Standpunt van de stakeholders:** Tijdens de besprekingen van de Lente van het leefmilieu, spraken de stakeholders zich uit voor een nauwere samenwerking tussen de verschillende machtsniveaus op het vlak van mobiliteit.
- **Politieke verbintenis:** De gewestelijke ministers en de staatssecretaris van mobiliteit hebben zich ertoe verbonden om de overeenkomsten tussen de gewestelijke plannen en de op federaal niveau genomen maatregelen (in het bijzonder op het vlak van fiscaliteit) te verbeteren, om zo te komen tot een grotere samenwerking en coherentie van de mobiliteitsprojecten op Belgisch niveau. In het bijzonder zullen er gezamenlijke en coherente oplossingen tussen de verschillende machtsniveaus worden voorgesteld om de mobiliteitsproblemen van/naar en in de omgeving van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest op te lossen. Deze oplossingen en acties, die vragen om een nationale coherentie, zullen behandeld worden tijdens de CIMIT.