



# Advies

## Fit for 55

Brussel, 14 oktober 2021

Adviesvraag: Bijkomende maatregelen in het licht van het 'Fit for 55' pakket

Adviesvrager: Zuhail Demir - Vlaams minister van Justitie en Handhaving, Omgeving, Energie en Toerisme

Ontvangst adviesvraag: 23 juli 2021

Adviestermijn: tegen 15 oktober 2021

Goedkeuring raad: 14 oktober 2021

Contactpersoon: Ann Wuyts – [awuyts@serv.be](mailto:awuyts@serv.be)

# Inhoud

<b>Inhoud</b>	<b>3</b>
<b>Krachtlijnen</b>	<b>4</b>
<b>Inleiding</b>	<b>5</b>
<b>1 Adviesvraag over Fit for 55</b>	<b>5</b>
<b>2 Politieke context</b>	<b>5</b>
<b>3 Context van de adviesvraag</b>	<b>6</b>
<b>4 MORA-adviezen</b>	<b>9</b>
<b>Advies</b>	<b>11</b>
<b>1 Klimaatneutraliteit moet bereikt worden</b>	<b>11</b>
<b>2 Prioriteit leggen op uitvoeren concrete maatregelen</b>	<b>12</b>
<b>3 Cruciale maatregelen voor de MORA</b>	<b>14</b>
3.1 Kilometerheffing voor alle voertuigen	14
3.2 Realiseer een systeemshift fiets	15
3.3 Elektrificatie versnellen	16
3.3.1 Strengere emissienormen voor nieuwe auto's	16
3.3.2 Uitbouwen netwerk van laadpunten voor personen- en goederenvervoer	18
3.4 Naar een snellere elektrificatie van het collectief vervoer	19
3.5 Ondersteun de transitie van het goederenvervoer	22
<b>4 Draag Fit for 55 uit</b>	<b>23</b>
4.1 Walstroom in havens	23
4.2 ETS, maatregel met veel potentieel	25
4.3 Elektrificeer airside activiteiten in de luchthavens	26
4.4 Sociale effecten opvangen	27
<b>5 Werk aan de systeemshift naar duurzame mobiliteit</b>	<b>27</b>
5.1 Systeemshift inzetten	28
5.2 Kansen van spoorvervoer benutten	29

## Krachtlijnen

De MORA vindt dat klimaatneutraliteit in 2050 het uitgangspunt is. Naast het Europese wettelijke kader blijft er ook de ethische verplichting om deze klimaatneutraliteit te realiseren. Voor de MORA is het evident dat de Vlaamse regering alle mogelijke maatregelen neemt om de reductiedoelstellingen uit Fit for 55 te bereiken.

In de mobiliteitssector zal iedereen zijn verantwoordelijkheid moeten opnemen om tot deze emissiereductie te komen. De tijd is voorbij dat naar een andere modus, een ander beleidsniveau of een andere actor/stakeholder wordt gekeken om de doelstellingen te halen.

Het beleid maakte al veel plannen, maar nu is het tijd om actie te ondernemen. De Raad adviseert om alle maatregelen te nemen die bijdragen aan de realisatie van de klimaatdoelstellingen, tenzij ze een efficiëntere maatregel in de weg staan. De afwezigheid van draagvlak mag geen reden zijn om een maatregel niet uit te werken, want aan draagvlak kan gewerkt worden. Het voornemen om duurzame en sociaal-economische vooruitgang te koppelen aan klimaatdoelen kan het draagvlak voor maatregelen verhogen. Uit een maatschappelijk debat moeten randvoorwaarden en voorstellen voor flankerend beleid vloeien, die een maatregel maatschappelijk verdedigbaar en aanvaardbaar maken.

Voor het (Vlaamse) beleidsdomein Mobiliteit zijn er vijf maatregelen cruciaal:

- Het invoeren van een kilometerheffing voor alle voertuigen
- Het realiseren van een systeemshift naar fiets
- Het versneld realiseren van de elektrificatie van personenmobiliteit
- Het vergroenen van het collectief vervoer
- Ondersteun de transitie van onze logistieke en vervoerssector op de zero-emissiemobiliteit.

In de nakende, politieke onderhandelingen omtrent Fit for 55 verwacht de Raad dat de Vlaamse regering de Europese voorstellen maximaal steunt in zoverre ze een internationaal gelijk speelveld niet in gevaar brengen. De Raad waarschuwt dat deze maatregelen een enorme maar ongelijke financiële impact zullen hebben op de burgers. Om deze op te vangen zal de Vlaamse regering, mede met de middelen uit het Europees Klimaatfonds, een flankerend beleid moeten voeren. De fiscale hervorming die een rechtvaardige verdeling van de inspanningen moet waarborgen, overstijgt uiteraard de verkeersfiscaliteit.

De weg naar klimaatneutraliteit vraagt ook een beleid dat consequent stuurt naar duurzame mobiliteit. Dit beleid is al grotendeels uitgewerkt in plannen. De plannen zijn vaak onvoldoende concreet om ze te realiseren op het terrein. De Raad adviseert de Vlaamse regering om de ambiguïteit uit deze plannen zo snel mogelijk weg te werken, zodat dit het nemen van maatregelen niet in de weg staat. De Raad mist de concretisering van de Mobiliteitsvisie 2040 in de Roadmap en de beleidskaders van het Beleidsplan Ruimte.

Voor Vlaanderen vraagt de Raad om de transitie naar zero-emissiemobiliteit voor het goederenvervoer onmiddellijk voor te bereiden. Uit de besprekingen over dit advies blijken er nog al wat marktperfecties de vergroening in de weg te staan. De overheid zal op deze moeten ingrijpen om de transitie te kunnen realiseren.

# Inleiding

In dit hoofdstuk vindt u een beschrijving van de adviesvraag en hoe ze kadert in het Europese en Vlaamse beleid. Daarnaast komen enkele MORA-adviezen over klimaatthema's aan bod.

## 1 Adviesvraag over Fit for 55

De MORA heeft op 22 juli 2021 een adviesvraag ontvangen van de minister bevoegd voor Omgeving en Energie. Zij vraagt tegen 15 oktober 2021 advies naar aanleiding van het "Fit for 55"-voorstel van de Europese Commissie. Dit voorstel van de Europese Commissie bevat onder meer de verstrenging van de nationale klimaatdoelstelling voor niet-ETS-sectoren van de huidige doelstelling van -35% naar -47% tegen 2030 ten opzichte van 2005. Meer concreet vraagt de minister aan de MORA om:

- ▀ advies uit te brengen over potentiële bijkomende, kostenefficiënte klimaatregelen die Vlaanderen, bijkomend ten opzichte van het Vlaams Energie- en Klimaatplan 2021-2030 kan nemen.
- ▀ De additionele impact aangeven van deze bijkomende maatregelen op de Vlaamse niet-ETS broeikasgasemissies
- ▀ De kosten en opbrengsten van dergelijke bijkomende maatregelen aan te geven.

## 2 Politieke context

Minister Demir stelt de adviesvraag tussen de bekendmaking van het 'Fit for 55'-voorstel en de start van de besprekingen en onderhandelingen in de Europese Raad en het Europees Parlement. Het advies van de strategische adviesraden, waaronder de MORA, kan dus als input bieden bij het bepalen van een Belgisch standpunt voor de onderhandelingen in de Europese Raad.

'Fit for 55' scherpt de reductiedoelstellingen aan en de minister vraagt naar suggesties om deze doelstellingen te halen. Ook vraagt ze impliciet of het maatschappelijk middenveld de nieuwe emissiedoelstelling haalbaar acht. Het Vlaams Energie- en Klimaatplan was gericht op de -35%-doelstelling, maar voor mobiliteit volstonden de opgenomen maatregelen niet om deze doelstelling te halen. De MORA leest in de adviesvraag dat de minister ook graag een maatschappelijke evaluatie zou willen van de maatregelen uit Fit for 55.

De adviesvraag is vrij algemeen en bevat geen bijgevoegde voorbereidende documenten of achtergrondinformatie die het maatschappelijk middenveld kan helpen bij het zoeken naar de bijkomende maatregelen. De Raad heeft niet de expertise en heeft geen modellen ter beschikking om doorrekeningen van emissies en sociaal-economische kosten-baten te maken.

De Raad heeft vertegenwoordigers van het departement MOW in alle fasen van het adviesproces geïnformeerd over de werkzaamheden. De MORA vond het belangrijk om dit adviesproces in alle transparantie te voeren zodat alle elementen en nuances duidelijk zijn voor zij die de Vlaamse onderhandelingsdelegatie ondersteunen.

### 3 Context van de adviesvraag

De adviesvraag kadert binnen het Europese beleid dat is opgenomen in de Klimaatwet waarmee de Europese Unie klimaatneutraliteit wil bereiken in 2050.

#### Europese beleid

In december 2019 stelde de Europese Commissie de Europese Green Deal voor waarin ze de ambitie stelde om Europa tegen 2050 klimaatneutraal te maken.

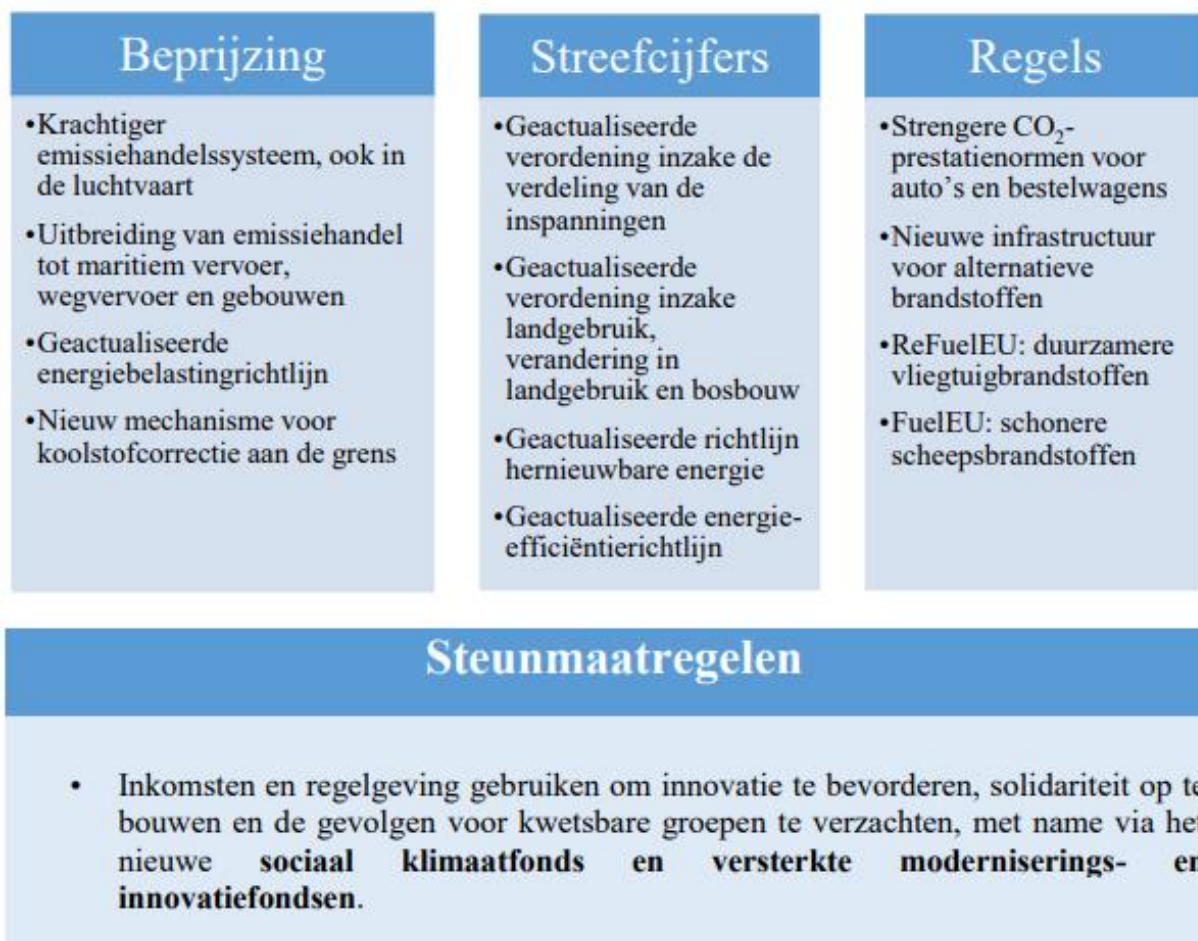
Voor transport zijn de beleidsprincipes opgenomen en verder uitgewerkt in de EU-strategie voor duurzame en slimme mobiliteit. Deze strategie verscheen op 9 december 2020. Ze legt de basis voor de groene en digitale transitie van de transportsector en tegelijk een raamwerk bieden om de sector weerbaarder te maken voor toekomstige crisissituaties. Met deze strategie wil de Europese Commissie de transportemissie terugdringen met 90%. De strategie behandelt zowel het personen- als het goederenvervoer.

De Klimaatwet, die in juni 2021 is aangenomen door het Europees Parlement, vormt een wettelijke basis voor klimaatneutraliteit tegen 2050. Om dit te kunnen bereiken is in de Klimaatwet eveneens de tussentijdse doelstelling opgenomen om tegen 2030 de broeikasgasemissies met ten minste 55% te verminderen (t.o.v. 1990).

Fit for 55 bevat een pakket van maatregelen voor die sectoren waarvan de trend van de broeikasgasemissies nog niet gunstig evolueert: klimaat, energie en brandstoffen, vervoer, gebouwen, landgebruik en bosbouw. De Europese Commissie opteert voor een beleidsmix van maatregelen die werken op beprijzen, streefcijfers, normen en steunmaatregelen. Fit for 55 bevat veertien, samenhangende beleidsvoorstellen.

De Europese Commissie zal deze mededeling voorleggen aan het Europese Parlement en de Raad om hun wetgevingswerkzaamheden met betrekking tot de voorstellen aan te vatten en ervoor te zorgen dat zij als één samenhangend pakket worden behandeld.

Figuur: Overzicht van de maatregelen in het Fit for 55-voorstel



Bron: Europese Commissie<sup>1</sup>, p. 18

## Vlaams beleid

### Vlaamse Klimaat- en Energieplan (VEKP)

De Vlaamse regering keurde op 9 december 2019 het Vlaamse Klimaat- en Energieplan (VEKP) goed. Dit plan is geïntegreerd in het nationale plan dat België heeft ingediend bij de Europese Unie. De MORA formuleerde geen advies over dit VEKP. De doelstelling in dit VEKP is om de broeikasgasemissies in de niet-ETS-sectoren tegen 2030 te reduceren met 35% ten opzichte van 2005.

De Vlaamse regering voorziet in het VEKP een drieledige aanpak:

- verdere afvlakking van de groei van het gemotoriseerde vrachtverkeer en daling van het gemotoriseerde personenverkeer
- streven naar een ambitieuze modal shift
  - vergroening van het bestaande wagenpark, meer specifiek zijn vanaf 2030 alle nieuw verkochte personenwagens koolstofarm, waarvan minstens de helft emissievrij

<sup>1</sup> Europese Commissie, 2021, "Fit for 55": het EU-klimaatstreefdoel voor 2030 bereiken op weg naar klimaatneutraliteit, mededeling van de Commissie aan het Europees parlement, de Raad, het Europees economisch en sociaal comité en het comité van de regio's, COM(2021) 550 final, 14.7.2021, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:52021DC0550>

De voornaamste maatregelen die voor transport zijn opgenomen:

- Ruimtelijk beleid gericht op modal shift en minder verplaatsingen (locatiebeleid naar knooppunten, functieverweving...)
- Versterken openbaar vervoer en uitbouw netwerk hoppinpunten
- Uitbreiden investeringen in fietsroutenetwerk en fietssnelwegen
- Verduurzamen goederenvervoer: modal shift naar waterweg en spoor stimuleren o.a. door meer investeringen in infrastructuur.
- Stimuleren koolstofarme voertuigen en zero-emissievoertuigen bij particulieren, bedrijfsvloten en bussen, voorzien van laadinfrastructuur en innovatie stimuleren voor vergroening goederenvervoer

### **Visie Clean power for transport (CPT)**

Op 9 juli 2021 keurde de Vlaamse Regering de visie 'Clean power for transport' 2021-2030 goed. Met deze visie wil de Vlaamse regering de energie- en klimaat/luchtdoelstellingen halen door een drastische vergroening van de mobiliteit. Deze visie bevat ook maatregelen voor de periode tot 2025.

De visie zet in op de doorbraak van milieuvriendelijke aandrijftechnologieën en de daarvoor noodzakelijke infrastructuur, voor de omschakeling naar 'clean power for transport' (CPT) en uiteindelijk zero-emissievoertuigen. Met deze visie onderschrijft Vlaanderen de doelstellingen uit de Europese CPT-richtlijn, die focust op een alsmaar groter aandeel elektrische voertuigen.

In de periode 2020-2030 zal de grootste stap in de vergroening van het voertuigenpark gezet worden. Een verdere uitfasering van de verkoop van personenwagens met verbrandingsmotoren is hierbij het ultieme doel. Alleen op die manier is de transitie mogelijk naar een wagenpark dat enkel bestaat uit zero-emissie-voertuigen in 2050.

### **Plan voor Herstel en Veerkracht**

De Vlaamse regering maakt een investeringsplan "Vlaamse Veerkracht" op om het economisch en maatschappelijk weefsel van Vlaanderen te herstellen na de Coronacrisis. Het gaat om een investering van 4,3 miljard euro in uiteenlopende domeinen.

De MORA leverde via de SERV input voor de Vlaamse fiches voor het Europese Plan voor Herstel en Veerkracht. Hieronder vindt u het SERV-standpunt<sup>2</sup> zoals het is overgemaakt aan de minister bevoegd voor Mobiliteit en Openbare Werken:

"De SERV waardeert dat de minister een ambitieverhoging wenst te realiseren omtrent de vergroening van de busvloot. We spreken de hoop uit dat het voorstel van de Raad van Bestuur van De Lijn de private busondernemingen op een gelijkwaardige manier zal betrekken en ondersteunen bij de elektrificatiestrategie.

Wat de fietsinfrastructuur betreft, bevestigde de minister dat de pijnpunten inzake fietspaden en kruispunten prioritair zullen worden aangepakt en dat naast 'fiets', 'verkeersveiligheid' en 'duurzaamheid' ook gewerkt zal worden aan de rapportering over de effectieve realisatie en opvolging van de projecten. Wel herhaalt de SERV het belang van voldoende aandacht voor de ontsluiting van de economische poorten, om ook op dat vlak, in samenwerking met alle relevante partners, een niveau hoger te kunnen schakelen.

<sup>2</sup> Zie ook: SERV, 2021, Advies Vlaamse Fiches Plan voor Herstel en Veerkracht, 20 januari 2021 - <https://serv.be/serv/publicatie/advies-vlaamse-fiches-plan-herstel-en-veerkracht>



De SERV is tot slot tevreden dat de minister kon bevestigen dat Fiche 8 'Modal shift water', ondanks de niet-selectie tot indiening binnen het PHV, wel degelijk zal uitgevoerd worden. In die zin vindt de SERV het belangrijk dat u het belang van de logistieke ambities en de Vlaamse Havens centraal stelt in het overleg over de federale fiches. De bereidheid van de minister om rond dit plan op korte termijn en samen met de sociale partners een communicatie te voeren richting ondernemingen en het brede publiek, wordt geapprecieerd. De SERV staat alvast klaar om hier zijn steentje bij te dragen.”

## 4 MORA-adviezen

De Mobiliteitsraad heeft al in meerdere adviezen het belang aangegeven van een gedegen klimaat- en mobiliteitsbeleid. Hieronder komen de belangrijkste adviezen hieromtrent aan bod.

### Advies aan de bijzondere Klimaatcommissie van het Vlaams Parlement

Op 3 juni 2016 overhandigde de MORA een advies<sup>3</sup> aan de bijzondere Klimaatcommissie van het Vlaams Parlement. Op vraag van het Vlaams Parlement formuleerde de Raad aanbevelingen over de wijze waarop Vlaanderen kan bijdragen aan de klimaat- en energiedoelstellingen van Europa. De Commissie wilde nagaan welke beleidsmaatregelen moeten getroffen worden om een transitie in onze maatschappij te bewerkstelligen.

In zijn advies erkent de MORA dat de transportsector een wezenlijke bijdrage zal moeten leveren in de CO<sub>2</sub>-reductie en dat er een trendbreuk nodig zal zijn. De Raad pleit voor een nieuw mobiliteitssysteem, dat meer dan nu het geval is, gestoeld is op het basisprincipe van comodaliteit. De uitwerking van dit mobiliteitssysteem vraagt een integraal beleid en een mix van maatregelen. Om gunstige klimaateffecten te hebben binnen de sector van mobiliteit en verkeer moet gestreefd worden naar het beheersen van de afgelegde kilometers, het beperken van de emissies en het beperken van de verkeersgeneratie. De MORA zag hiervoor het Mobiliteitsplan Vlaanderen als het meest geschikte beleidskader.

De MORA stelt vast dat de maatregelen met de hoogste milieu- en/of mobiliteitseffecten ook de grootste maatschappelijke impact kennen. Voor deze maatregelen wordt best zo snel mogelijk een principiële politiek voorstel gelanceerd met het oog op de te bereiken doelstelling zodat uit het maatschappelijk debat de elementen kunnen worden aangereikt voor een vlotte, efficiënte en sociaal-rechtvaardige implementatie (bv. sturende kilometerheffing voor alle wegverkeer, verduurzamen van het woon-werkverkeer).

### Advies over de ontwerpvisie Clean Power for Transport

Op 1 juni 2021 formuleerde de MORA zijn advies<sup>4</sup> over de ontwerpvisie Clean Power for Transport (CPT). Daarin benadrukt de Raad dat het halen van de klimaat- en milieudoelstellingen enkel een kans op slagen heeft door het vergroenen van vervoer te laten samengaan met het verminderen en verschuiven van mobiliteit. Dit doet echter niet af aan het belang van de CPT-visie in het bepalen van de vergroeningsstrategie voor het komende, cruciale decennium.

<sup>3</sup> MORA, 2016, Advies aan de bijzondere Klimaatcommissie van het Vlaams Parlement, 3 juni 2016, 63 p. - <https://mobiliteitsraad.be/mora/publicatie/advies-klimaatcommissie-vlaams-parlement>

<sup>4</sup> MORA, 2021, Advies ontwerpvisie Clean Power for Transport 2030, 1 juni 2021 - <https://mobiliteitsraad.be/mora/publicatie/advies-ontwerpvisie-clean-power-transport-2030>

De Mobiliteitsraad erkent dat de Vlaamse Regering de afgelopen jaren een aantal belangrijke stappen heeft gezet, onder meer het schrappen van de vrijstellingen van verkeersbelasting voor elektrische, (plug-in) hybride en CNG-wagens. Toch mist de MORA ambitie in de ontwerpvisie Clean Power for Transport.

De Raad wijst op de onduidelijke doelstellingen in de ontwerpvisie en het gebrek aan gedurfde keuzes en ambitie op het vlak van individuele en collectieve personenmobiliteit. Ook het ontbreken van een heldere en ambitieuze strategie voor clean power in de goederenvervoersector en de logistiek is volgens de MORA een grote gemiste kans.

### Advies over de Vlaamse Mobiliteitsvisie 2040

Op 25 juni 2021 formuleerde de MORA zijn advies<sup>5</sup> over de Vlaamse Mobiliteitsvisie 2040. Eén van de perspectieven uit de Mobiliteitsvisie is om in 2050 geen vervoeremissies meer te hebben.

De MORA vindt dat de Vlaamse Mobiliteitsvisie onvoldoende sturend is om de mobiliteitsproblemen aan te pakken. De MORA vraagt om de perspectieven om te zetten in concrete ambities voor 2040, om de visietekst meer sturend te maken en deze politiek te verankeren, zodat inertie en versnippering uit het mobiliteitsbeleid gebannen worden. De Raad stelt ook voor om de visietekst te valoriseren door een jaarlijkse evaluatie en verantwoording te voorzien in de beleids- en begrotingstoelichting, en wijst op het belang van de monitoring van de regionale en lokale mobiliteitsplannen en hun afstemming met de Mobiliteitsvisie. Ten slotte vraagt de MORA naar een stand van zaken en verdere timing van de door de minister tijdens de commissie MOW beloofde roadmap, die de visietekst moet koppelen aan operationele doelstellingen, concrete maatregelen, middelen en een duidelijke timing.

### Mobiliteitsverslag 2021 – elektrificatie van mobiliteit

De MORA zet in zijn Mobiliteitsverslag 2021<sup>6</sup> het thema ‘verschonen’ in de aandacht. Een duurzame personen- en goederenmobiliteit betekent immers dat we naast verminderen en verschuiven ook resoluut inzetten op een schone mobiliteit. In de beleidsteksten worden deze ambities vaak verwoord als het streven naar een maximaal aantal zero-emissievoermiddelen.

Vrij recent is het duidelijk geworden dat de elektrificatie van de aandrijftechnologie een plausibel perspectief biedt voor de verschoning van de sector.

De MORA geeft in dit verslag aan dat zowel de markt als maatschappij klaar zijn om versneld in te zetten op de elektrificatie van het voer- en vaartuigenpark. In het verslag probeert de MORA aan te tonen dat het voor de Vlaamse regering zinvol kan zijn, zeker voor de personenmobiliteit, om maximaal in te zetten op 100% elektrificatie van de vervoerstromen. Voor goederenvervoer is de situatie genuanceerder omdat de technologische ontwikkeling nog niet zo ver staat.

Het Mobiliteitsverslag bevat zowel algemene als sectorspecifieke aanbevelingen om de verdere beleidskeuzes maatschappelijk te ondersteunen.

<sup>5</sup> MORA, 2021, Advies ontwerpbesluit tot vaststelling 'Vlaamse mobiliteitsvisie 2040', 25 juni 2021 - <https://mobiliteitsraad.be/mora/publicatie/advies-ontwerpbesluit-tot-vaststelling-vlaamse-mobiliteitsvisie-2040>

<sup>6</sup> MORA, 2021, Mobiliteitsverslag 2021 – elektrificatie van mobiliteit, 25 juni 2021 - <https://mobiliteitsraad.be/mora/publicatie/mobiliteitsverslag-2021-elektrificatie>

# Advies

De MORA formuleert in dit advies hoe hij de klimaatneutraliteit binnen het beleidsveld mobiliteit tot stand ziet komen.

## 1 Klimaatneutraliteit moet bereikt worden

De klimaatverandering vraagt actie, zowel omdat er een Europese Klimaatwet bestaat die moet uitgevoerd worden als omdat het een morele verplichting is naar de volgende generaties. De Raad roept op om te stoppen met discussie te voeren over de haalbaarheid van deze doelstelling en over wie de acties moet ondernemen. Iedereen moet zijn rol opnemen om te gaan naar klimaatneutraliteit en daarvoor zal een uitgebreid pakket van maatregelen en acties nodig zijn. De Raad roept de Vlaamse regering op om de ambities van de Europese Commissie te omarmen om te werken aan klimaat.

### Fit for 55 realiseren is nodig om klimaatneutraliteit te kunnen bereiken

Klimaatverandering tegengaan is de uitdaging voor de nabije toekomst. De MORA roept de Vlaamse regering op om beleid te voeren om de klimaatdoelstellingen te halen. De MORA gaat ervan uit dat de doelstellingen uit de EU-Klimaatwet moeten worden gehaald. Ook vindt hij het een morele verplichting van deze generatie om te zorgen voor de volgende generaties.

België heeft de Klimaatwet mee goedgekeurd, dus is het nu aan de regeringen om ze uit te voeren. De nieuwe ambitie van de Europese Commissie om de broeikasgasemissies te verlagen met -55% tegen 2030 is noodzakelijk om te komen tot klimaatneutraliteit. De MORA staat daarom achter de aangescherpte doelstellingen voor België: -47% broeikasgasemissiereductie tegen 2030 in plaats van -35%.

Bovendien is de 2030-doelstelling slechts een tussenstap in het bereiken van klimaatneutraliteit. Klimaatneutraliteit bereiken vraagt een fundamentele verandering van het mobiliteitssysteem en van de werking van de maatschappij.

### -55% tegen 2030 is het uitgangspunt

De MORA vindt de discussie over de haalbaarheid van de doelstellingen niet zinvol. De focus moet nu niet liggen op het nagaan van de haalbaarheid ervan, maar op het nemen van alle nodige maatregelen om een significante reductie in broeikasgasemissies te bereiken. Zonder een hoge ambitie zullen de maatschappelijke en financiële kosten van de klimaatverandering uit de hand lopen.

De meeste individuele maatregelen bevatten te weinig reductiepotentieel om deze ambitieuze doelstellingen te halen. Ook met de combinatie van maatregelen is hiervoor geen garantie. De Raad roept op om alle maatregelen met een significant reductiepotentieel in te zetten, tenzij hij een efficiëntere maatregel in de weg staat.

### Alle sectoren solidair

Het is nu aan iedere sector, iedere modus, iedere actor en ieder beleidsniveau om stappen te zetten om de doelstellingen te halen. De tijd is voorbij om de verantwoordelijkheid voor de emissiereductie bij een ander te leggen.

## Werk aan het opbouwen van draagvlak

Elke maatregel met een significant reductiepotentieel zal nodig zijn om de doelstellingen te halen. Alle maatregelen moeten hierbij worden overwogen, ook deze waarvoor er nog geen draagvlak is. Via het maatschappelijk debat kan dan werk gemaakt worden van het draagvlak. Dat maatschappelijk debat moet gevoed worden met informatie over de verwachte sociaal-economische impact van de maatregel. De MORA vindt het belangrijk dat bij het invoeren van een maatregel rekening wordt gehouden met draagvlakbepalende elementen die uit een maatschappelijk debat komen. Dat debat kan randvoorwaarden en voorstellen voor flankerend beleid formuleren, die een maatregel maatschappelijk aanvaardbaar maken.

Reeds in 2016 stelde de Raad in zijn advies aan de Klimaatcommissie<sup>7</sup> van het Vlaams Parlement dat *“de maatregelen met de hoogste milieu- en/of mobiliteitseffecten ook de grootste maatschappelijke impact kennen. Voor deze maatregelen wordt best zo snel mogelijk een principieel politiek voorstel gelanceerd met het oog op de te bereiken doelstelling zodat uit het maatschappelijk debat de elementen kunnen worden aangereikt voor een vlotte, efficiënte en sociaal-rechtvaardige implementatie.”* De Raad stelt vast dat in een aantal cruciale dossiers zoals de invoering van een kilometerheffing voor alle voertuigen, dit advies niet is gevolgd en dat daardoor kostbare tijd verloren is gegaan.

## 2 Prioriteit leggen op uitvoeren concrete maatregelen

De maatregelen met een gunstige impact op klimaat zijn gekend. De MORA roept op om ze nu uit te voeren zodat ze op het terrein het verschil kunnen maken.

### Bestaande beleidsplannen blijven te algemeen

De MORA gelooft dat het uitvoeren van bestaand beleid al een belangrijke stap in de juiste richting is. In Vlaanderen bestaan een aantal beleidsplannen die het kader vormen voor het klimaatbeleid. Met impact op mobiliteit en klimaat kijkt de Raad vooral naar het Vlaams Energie- en Klimaatplan, de Mobiliteitsvisie 2040, visie Clean Power for Transport en het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen. Deze beleidsplannen geven de richting aan om tot duurzame mobiliteit te komen.

Hoewel de beleidsrichting in de beleidsplannen de steun van de MORA kan krijgen, heeft de MORA in voorgaande adviezen al aangegeven dat de beleidsplannen onvoldoende richtinggevend zijn voor het bereiken van de vooropgestelde doelstellingen. Een belangrijk pijnpunt is dat de formulering van doelstellingen vaak te vaag is en voor interpretatie vatbaar waardoor interpretatie mogelijk blijft.

### Concretiseren van maatregelen is cruciaal

In vele gevallen bevat het beleidsplan de intentie om de maatregelen concreter uit te werken. De MORA mist deze concretiserende plannen omdat ze een cruciale stap zijn in het uitvoeren van beleid. De MORA denkt hierbij aan de Roadmap 2030 die de Mobiliteitsvisie 2040 moest concretiseren en de beleidskaders die het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen verder moesten

<sup>7</sup> Advies aan de bijzondere Klimaatcommissie van het Vlaams Parlement – 3 juni 2016

uitwerken. De Roadmap 2030 is niet meer voorzien en de beleidskaders zijn nog steeds in uitwerking.

De Raad roept op om te zorgen voor deze concretisering. Dit is echter geen vraag om eerst een plan uit te werken en dan pas te starten met maatregelen. Voor het maatschappelijk middenveld is het opmaken van plannen geen doel op zich.

Hoe concreter de maatregel, hoe gemakkelijker en sneller het gaat om hem voor te bereiden en te implementeren. Ook stelt de Raad te vaak vast dat proefprojecten en studies als beleidsmaatregel zijn opgenomen. Hoewel deze kunnen bijdragen aan het leveren van kennis en inzicht, mogen ze niet leiden tot het vertragen of uitstellen van het implementeren van maatregelen.

### Criteria voor maatregelen

Alle maatregelen zullen nodig zijn. De Raad vraagt de Vlaamse regering om daarom ook alle maatregelen te nemen, tenzij ze een efficiëntere maatregel in de weg staan. Vaak weegt het criterium 'haalbaarheid' zwaarder door bij de keuze voor maatregelen dan 'effectiviteit'. Dit leidt ook tot ambities die gericht zijn op de huidige situatie en niet op de toekomstige. In een situatie waar dringend resultaten nodig zijn en een trendbreuk nodig is, zoals in klimaatbeleid, is dit niet voldoende.

Samengevat ziet de MORA volgende criteria waar klimaatmaatregelen aan moeten voldoen:

- Ze moeten voldoende concreet zijn
- Ze moeten een significante impact hebben op de broeikasgasemissies.
- Ze moeten effectief en efficiënt zijn
- Ze moeten de vervuiler maximaal responsabiliseren
- Ze moeten sociaal rechtvaardig zijn
- Ze moeten een gelijk speelveld creëren voor het grensoverschrijdend goederen- en personenvervoer

Het is noodzakelijk de vervuiler, zowel voor het goederen- als voor het personenvervoer, te responsabiliseren om de CO<sub>2</sub>-reductiedoelstellingen te halen tegen 2030. Het toepassen van de vervuiler betaalt kan zorgen voor bijkomende middelen die in deze transitie geïnvesteerd worden.

Daarnaast is er een constante, correcte en tijdige communicatie nodig over de (geplande) implementatie van de maatregelen.

### Zorg voor duidelijke communicatie van de vooruitgang

De Raad vraagt om duidelijk te communiceren over welke maatregelen al genomen zijn en wat hun effect is. De Beleids- en begrotingstoelichting (BBT) ziet de MORA als het geschikte instrument hiervoor. Als de Raad vraagt om effecten op te volgen, denkt hij ruimer dan enkel de impact op mobiliteit en broeikasgassen, maar vraagt hij ook om de sociale en economische effecten in kaart te brengen.

### 3 Cruciale maatregelen voor de MORA

De vijf maatregelen in de hoofdstuk zijn de cruciale maatregelen om CO<sub>2</sub> te reduceren. Bovendien zijn ze aanvullend op de maatregelen in het Vlaams Energie- en Klimaatplan:

- Voer een kilometerheffing in voor alle voertuigen
- Zorg voor een systeemshift naar fiets
- Versnel de elektrificatie van personenmobiliteit
- Vergroen het collectief vervoer
- Ondersteun de transitie naar emissievrije mobiliteit in het goederenvervoer

#### 3.1 Kilometerheffing voor alle voertuigen

Reeds tijdens de vorige legislaturen heeft de MORA aangedrongen om een maatschappelijk debat te voeren over de invoering van een kilometerheffing voor alle voertuigen. Modeldoorrekeningen hebben aangegeven dat deze kilometerheffing de maatregel is met het grootste potentieel voor CO<sub>2</sub>-reductie en de aanpak van verkeerscongestie en files. Prijs is namelijk één van de belangrijkste gedragssturende elementen. De Raad beseft dat samenstelling en hoogte van het tarief belangrijke factoren zijn die de grootte van de sturing zullen beïnvloeden.

Deze maatregel was ook opgenomen in het ontwerp Vlaams Klimaatbeleidsplan. Om politieke redenen is deze maatregel verwijderd in de definitieve versie van het VEKP, met als gevolg dat de klimaatdoelstellingen voor mobiliteit in het VEKP niet zullen worden gehaald. De MORA heeft de kilometerheffing voor vrachtwagens altijd gezien als een eerste stap. De Vlaamse regering heeft echter nooit de stap gezet naar een systeem voor de lichtere voertuigen.

De MORA heeft steeds erkend dat draagvlak een essentiële voorwaarde is om de invoering van een ander prijsbeleid door te voeren. Sinds 2016 heeft de Raad herhaaldelijk gevraagd om informatie aan te leveren om een maatschappelijk debat te voeren.

Momenteel wordt de noodzaak aan maatregelen erkend en ziet de MORA de kilometerheffing als een instrument dat kan sturen naar klimaat. De Raad vraagt de Vlaamse regering om de doelstellingen die zij wil bereiken met een kilometerheffing vast te leggen om zo het maatschappelijk middenveld te overtuigen en de modaliteiten van een systeem te beoordelen.

Een onderbouwd maatschappelijk debat zal elementen aanleveren voor de verdere concretisering van het systeem, het bepalen van randvoorwaarden en het mogelijk te voeren flankerend beleid. Een kilometerheffing op zich zal nooit de oplossing kunnen zijn voor alle mobiliteitsproblemen. De maatregel moet gekaderd worden in een volledig mobiliteitsbeleid. Het maatschappelijk debat zal pas zinvol zijn als de Vlaamse regering het principieel eens is dat er in de toekomst anders moet betaald worden voor ons mobiliteitsgebruik. Voor de Raad past de kilometerheffing in een volledige fiscale hervorming, niet enkel in een herziening van de verkeersfiscaliteit. Volgens de Raad heeft het systeem meer slaagkansen als het wordt toegepast in heel België.

De MORA roept op om, ondanks het ontbreken van de maatregel in het regeerakkoord, wel verder onderzoek te voeren, een maatschappelijk debat op te starten en een mobiliteitsbeleid te voeren dat gericht is op het bieden van alternatieven voor de auto zodat de volgende Vlaamse Regering in staat is om de beslissing te nemen over het al dan niet invoeren van een kilometerheffing voor lichte voertuigen. De beslissing van de vorige minister bevoegd voor mobiliteit om het onderzoek naar de kilometerheffing stil te leggen, heeft gemaakt dat de maatregel met het grootste CO<sub>2</sub>-

reductiepotentieel gedurende vijf jaar niet meer als mogelijke maatregel wordt gezien. De Raad ziet dit als een gemiste kans.

## 3.2 Realiseer een systeemshift fiets

Het meest recente Onderzoek Verplaatsingsgedrag Vlaanderen 5.5. toont aan dat 14,9% van de verplaatsingen met de (elektrische) fiets als hoofdvervoerswijze gebeurt. De elektrische fiets neemt daarvan 2,85% voor zijn rekening. In het woon-werkverkeer verplaatst 16,97% zich met de (elektrische) fiets, in het woon-schoolverkeer is dat 28,18%. Het aandeel van de (elektrische) fiets nam de voorbije jaren gestaag toe.

De fiets heeft een centrale plaats verworven in het politieke en maatschappelijke debat. Het Vlaams regeerakkoord bouwt hierop verder met enkele ambitieuze doelstellingen. Het is echter overduidelijk dat er nog quick wins te realiseren zijn, dat de uitvoering op het terrein sneller kan en dat er in Vlaanderen nog een groot onbenut fietspotentieel is. Ook de recente coronacrisis bracht nieuwe opportuniteiten aan het licht.

De MORA gaf in zijn Mobiliteitsverslag 2020 aan dat de fiets een hoog probleemoplossend vermogen heeft met een zeer beperkte negatieve impact op ruimte, milieu en klimaat. De Raad vraagt om de huidige toename in het fietsgebruik om te buigen in een werkelijke systeemshift waarbij de fiets de centrale schakel wordt in de realisatie van een duurzaam mobiliteitsbeleid. De MORA pleit ervoor om maximaal in fietsroutes te denken, wat afstemming vraagt tussen verschillende overheden, wegbeheerders en budgetten.

In zijn Mobiliteitsverslag formuleerde de Raad een reeks aanbevelingen die een uitnodiging vormen om samen met een breed scala stakeholders in te zetten op het grote potentieel aan evidente beleidsbeslissingen die op korte termijn kunnen leiden tot een echte systeemshift waarin de fiets een centrale plaats krijgt in het Vlaams mobiliteitssysteem:

- Nabijheid en vermenging van functies zetten aan tot fietsen. Een optimale afstemming tussen het openbaar vervoer- en fietsbeleid is volgens de Raad nodig om tot een ruimte-efficiënt mobiliteitsnetwerk te komen. Een doordachte uitrol van de hoppinpunten zorgt voor een duurzaam ruimtelijk en economisch beleid gestoeld op kernversterking en nabijheid, ook in landelijke gebieden en creëert bijkomende kansen voor de fiets.
- Er moet versneld werk gemaakt worden van concrete fietsinfrastructuurprojecten. Het accent moet in de nabije toekomst liggen op de realisatie van de concrete projecten die in de vele plannen werden opgenomen. Geef voor de coördinatie van de uitvoering van de fietsplannen en fietsinvesteringen daarom een centrale rol aan de vervoerregio's. De vervoerregio is een zeer goed schaalniveau om de kwaliteitscoördinatie op zich te nemen. Dit kan onder meer door de fietser zélf een centrale rol te geven in het beoordelen van de kwaliteit van fietstrajecten. Zo komt er een feedbacksysteem dat bruikbare informatie oplevert voor alle beleidsniveaus, agentschappen, departementen en overheidsinstellingen.
- Veel beleidswinst kan geboekt worden in het woon-werkverkeer. De MORA vindt dan ook dat hier de prioriteit moet gelegd worden. Qua maatregelen denkt de Raad aan het oriënteren van de toolbox voor bedrijventerreinen, strategisch bijsturen van het Pendelfonds en wegwerken van de administratieve knelpunten voor speedpedelecs en fietslease. Om hier het potentieel voor de fiets te maximaliseren dringt een maatschappelijk debat en een politieke keuze over de subsidiëring van alle vormen van woon-werkverkeer zich op.
- Maak onze logistieke poorten bereikbaar voor de fiets en investeer in een duurzaam logistiek hart voor Europa door de gekende missing links in fietsinfrastructuur prioritair op te nemen

in het GIP, de vervoerregio's te responsabiliseren en in te zetten op samenwerkingsverbanden tussen werkgevers, operatoren en Vlaamse overheid.

### 3.3 Elektrificatie versnellen

Om de doelstelling van Fit for 55 te halen zullen de huidige inspanningen voor elektrificatie van personenmobiliteit moeten versnellen. De initiatieven de Europese Commissie omtrent opleggen van emissienormen voor nieuwe auto's zijn een goede manier om het aantal emissies te beperken. Daarnaast moet de Vlaamse regering een beleid voeren dat zorgt dat er voldoende laadpunten en voldoende elektriciteitsnetcapaciteit zijn om het verwachte elektrische wagenpark op te vangen en dat dat de voertuigen op fossiele brandstoffen uitfaseert. Een focus louter op 'paal volgt wagen' en 'paal volgt paal' is echter niet voldoende om dit te bereiken.

#### 3.3.1 Strengere emissienormen voor nieuwe auto's

Voertuigen zijn een belangrijke bron van emissies. Om het aantal emissies te beperken, zal het aanpakken van de bron nodig zijn. Hiertoe voorziet de Europese Commissie strengere emissienormen voor nieuwe auto's. Daarnaast is het de taak van de lidstaten om de vervuilende voertuigen zo snel mogelijk uit het wagenpark te krijgen.

#### Fit for 55 ondersteunen: emissiereducties voor auto's en lichte voertuigen

'Fit for 55' voorziet de regelgeving om fossiele brandstoffen uit te faseren en wil met een richtlijn strengere emissiedoelstellingen opleggen voor lichte voertuigen. De MORA had in zijn advies op de ontwerpvisie Clean Power for Transport en zijn Mobiliteitsverslag 2021 al aangedrongen om hieromtrent maatregelen te nemen. De MORA ondersteunt bijgevolg de beleidsintenties omtrent strengere emissienormen uit 'Fit for 55'.

#### Uitfaseren van voertuigen op fossiele brandstoffen

Om de emissies te reduceren, moeten de voertuigen op fossiele brandstoffen zo snel mogelijk uit het wagenpark verdwijnen. Hier is het aan de lidstaten om zelf de nodige maatregelen te nemen.

Aan de Vlaamse regering vraagt de Raad om:

- ▀ Zo snel mogelijk een wensbeeld<sup>8</sup> van de marktaandeelen en vlootsamenstellingen op specifieke momenten (2025, 2030) vast te leggen binnen een onderhandeld Europees kader. Dit wensbeeld moet leiden tot het verankeren van data wanneer voertuigen met bepaalde emissies niet meer te koop aangeboden mogen worden en geen deel meer mogen uitmaken van het wagenpark.
  - Om draagvlak te creëren voor de doelstellingen inzake emissiereductie is immers een duidelijke, consequente en vroegtijdige communicatie van de verschillende kantelmomenten in de tijd nodig. Voor de MORA is dit een cruciale schakel om individuele negatieve gevolgen bij burgers te reduceren. Enkel zo kunnen burgers met kennis van zaken een kostenefficiënte investering doen in een bepaalde aandrijftechnologie zonder het risico te lopen dat de overheid kort nadien beslist om deze of gene technologie op korte termijn uit te faseren.

<sup>8</sup> De SERV neemt in zijn advies over Fit for 55 op dat er in 2030 minstens 1 miljoen wagens uit het wagenpark moeten vervangen zijn door een elektrisch voertuig.



- Het vastleggen van deze kantelmomenten moet gebaseerd zijn op de meest recente wetenschappelijke bevindingen en logischerwijze prioriteit leggen bij het uitfaseren van de meest vervuilende voertuigen in de gebieden waar ze het meeste impact hebben (bv. stedelijke kernen).
- De overheid moet bij het bepalen van kantelmomenten rekening houden met de impact van externe evoluties die ervoor zorgen dat de bestaande Vlaamse doelstellingen sneller realiseerbaar zijn dan momenteel gedacht. Enkele externe evoluties om rekening mee te houden zijn:
  - De nieuwe federale regelgeving om de nieuw ingeschreven bedrijfswagens (zowel nieuwe als tweedehandse) versneld te vergroenen vanaf 2026. Dit beleid zal er hoogstwaarschijnlijk voor zorgen dat een aanzienlijk deel van de nieuwe contracten tegen 2026 al batterij-elektrische wagens (of andere koolstofemissievrije wagens) zullen zijn. Om deze zero-emissiewagens maximaal in Vlaanderen te houden – en dus de impact van deze federale maatregel te amplificeren – is het uiteraard belangrijk dat de Vlaamse Regering in samenwerking met de sector ervoor zorgt dat alle voorwaarden vervuld zijn voor de doorstroming van deze wagens naar de lokale tweedehandsmarkt.
  - Consumenten zijn gevoelig aan veranderingen op de markt: prijspariteit tussen wagens met verbrandingsmotoren en batterij-elektrische wagens en de ontwikkeling van steeds betere batterijen (en minder ‘range anxiety’) zullen het koopgedrag beïnvloeden.

### **Integreer emissiedoelen met kaders voor lokale emissiezones**

Het verstrengen van de emissienormen in stedelijke gebieden door de invoering van lage- of zero-emissiezones kan een gunstig effect hebben op de emissie van broeikasgassen, hoewel dit in eerste instantie maatregelen zijn om de luchtkwaliteit te verbeteren. Vanuit mobiliteitsoogpunt is het echter per definitie een ‘second best’ maatregel. De maatregel stuurt immers enkel op de verbetering van luchtkwaliteit, maar zonder flankerend beleid zorgt dit onvermijdelijk voor consequenties op mobiliteits- en sociaaleconomisch vlak.

De Raad vraagt om deze maatregelen doordacht en voldoende onderbouwd te nemen en hierbij rekening te houden met de kosten en baten, en omdat de sociale consequenties groot kunnen zijn voor bewoners. Ook de impact op het logistiek netwerk is niet te onderschatten. Daarnaast zijn een gebrek aan voldoende vervoersalternatieven op lokaal niveau – in belangrijke mate een verantwoordelijkheid van het Vlaamse niveau – dodelijk voor het draagvlak van deze maatregel, net als onvolmaakte handhaving en een gebrek aan afstemming op Vlaams, Belgisch en Europees vlak.

Daarom herhaalt de MORA zijn vragen uit voorgaande adviezen om enerzijds een duidelijk kader te voorzien waarin essentiële randvoorwaarden voor de invoering van lage- en zero-emissiezones vastlegt, en anderzijds de sociaaleconomische en milieu-impact van deze maatregelen te monitoren. De Raad vraagt bovendien om deze kaders voor implementatie en monitoring van emissiezones te integreren met het wensbeeld van de vlootsamenstelling en het verankeren van kantelmomenten zoals eerder in dit hoofdstuk beschreven staat. Het is volgens de MORA logisch dat de targets en randvoorwaarden van (lokale) emissiezones gestroomlijnd worden om op termijn uit te monden in een emissievrije personenmobiliteit in gans Vlaanderen en niet enkel in de steden die hebben gekozen voor de invoering van emissiezones.

### 3.3.2 Uitbouwen netwerk van laadpunten voor personen- en goederenvervoer

De markt is klaar voor de uitrol van batterij-elektrisch aangedreven personenwagens. Voor bussen, autocars, vrachtwagens,... ligt het kantelpunt nog iets verder weg, maar het zal in de nabije toekomst gebeuren. De MORA onderbouwde dit in zijn Mobiliteitsverslag 2021.

Deze trend naar elektrificatie betekent dat de komende jaren zeer veel elektrische voertuigen op de weg zullen komen. Het risico bestaat dat de infrastructuur minder snel zal evolueren dan het voertuigenpark. Het uitbouwen van een netwerk van laadpalen en het energievoorzieningsnetwerk zijn twee cruciale punten om deze evolutie mogelijk te maken.

#### Wees ambitieus in de uitbouw van het laadpalennetwerk

De MORA geeft in zijn Mobiliteitsverslag 2021 aan dat zowel de markt als de maatschappij klaar zijn om versneld in te zetten op de elektrificatie van het voer- en vaartuigenpark. De MORA vraagt de Vlaamse regering, zeker voor de personenmobiliteit, om maximaal in te zetten op 100% elektrificatie van de verkeerstromen. In het goederenvervoer ontbreekt momenteel nog een business case waardoor de transitie naar batterij-elektrische voertuigen minder evident is. De Raad meent dat het sleutelmoment om ook in de sector van het goederenvervoer te kiezen voor elektrificatie niet ver meer af is.

Cruciaal om elektrificatie van het voertuigenpark is de uitbouw van een performant netwerk van laad- en tankinfrastructuur, zowel voor personen- als goederenvervoer. Dit toonde de Raad ook in zijn Mobiliteitsverslag.

Fit for 55 legt de lidstaten een doelstelling op om zo'n netwerk uit te bouwen. Vlaanderen is met zijn doelstellingen, zoals geformuleerd in de visie CPT, op weg om in 2025 te voldoen aan de Europese vereisten voor 2025.

Op langere termijn moeten de doelstellingen en maatregelen rond laadinfrastructuur ambitieuzer zijn dan nu opgenomen in CPT. Het ontbreken van laadinfrastructuur en onzekerheden rond de capaciteit van het elektriciteitsnet mogen geen blokkerende factor zijn de elektrificatie van het voertuigenpark. Om toekomstige problemen te vermijden is het tevens belangrijk om de distributienetbeheerder actief te betrekken bij de ontwikkeling en installatie van laadpunten, in overeenstemming met de bestaande regelgeving.

#### Bouw voor personen- en goederenvervoer performante laadinfrastructuur uit

De aanwezigheid van laadinfrastructuur is een stimulerende factor voor de aanschaf van elektrische voertuigen. Naast de hoeveelheid laadpunten is ook de dichtheid, de inplanting en het vermogen ervan cruciaal belang. Om een netwerk uit te bouwen dat de omschakeling naar elektrische mobiliteit aanmoedigt, vraagt de MORA om de focus op een vraaggestuurd model ('paal volgt wagen' en 'paal volgt paal') te complementeren met een proactieve en strategische inplanting van laadinfrastructuur voor personen- en goederenvervoer. Voor de MORA zijn lokale besturen en vervoerregio's belangrijke partners om de aanbodsgerichte installatie van laadinfrastructuur te realiseren. Dit kan door het uitschrijven van lokale plaatsingsprocedures en het identificeren van strategische locaties aan de hand van bepalingen in de regionale mobiliteitsplannen rond Hoppinpunten, bedrijvenszones, regionale logistieke knooppunten, ...

De Raad ziet volgende principes bij de uitbouw van het laadpuntennetwerk:

- Integreer sociaal, ruimtelijk, mobiliteits- en energiebeleid niet enkel op Vlaams niveau, maar ook op het niveau van buurten, gemeenten en vervoerregio's. Potentieelkaarten moeten helpen om optimale locaties voor laadinfrastructuur te identificeren. Zo kan een strategisch aanbod ontstaan dat rekening houdt met de ruimtelijke en energetische draagkracht van buurten, maar eveneens elementen rond parkeerbeleid, lokale energienetwerken en vehicle-to-grid integreert.
- Kijk naar de toekomst, niet naar het heden: een versnelde toename van (ultra)snelladers is noodzakelijk om de onvermijdelijke vraagstijging op te vangen in personen- en goederenvervoer.
- Bij de uitbouw van het elektriciteitsnet moet vandaag al rekening gehouden worden met de toenemende vraag naar laadvermogen voor elektrische voertuigen.
- Maak laden gemakkelijk, toegankelijk en gestandaardiseerd, en zorg ervoor dat de prijsstructuren voor verschillende soorten laden transparant en eerlijk zijn voor de gebruikers;
- Bouw ook een netwerk uit voor goederenvervoer. Het Vlaamse beleid richt zich nog te veel op enkel het personenvervoer. 'Fit for 55' formuleert ook doelstellingen voor laad- en tankinfrastructuur voor goederenvervoer, dat andere technische vereisten kent dan het netwerk voor personenvervoer. De Raad roept om dit aan te grijpen om ook in het goederenvervoer een boost te geven aan de aanleg van laadinfrastructuur en ook hier na te denken over de strategisch beste locaties voor deze laadpunten.
- Laadpunten voor nichevloten moeten strategisch ingeplant worden. Om de taxivloot te elektrificeren is beschikbaarheid van snellaadpunten aan taxistandplaatsen nodig. Ook voor het parkeren en laden van elektrische deelwagens moet een overkoepelende Vlaamse regelgeving uitgewerkt worden. Ten slotte moeten autocars en autobussen eveneens beschikken over laadinfrastructuur op die locaties waar de nood het hoogst is.

### 3.4 Naar een snellere elektrificatie van het collectief vervoer

In zijn Mobiliteitsverslag 2021 dat volledig in teken stond van de elektrificatie van het personen- en goederenvervoer, gaf de MORA aan dat de uitdaging erin bestaat om prioritair te investeren in de versnelde elektrificatie van het voertuigenpark van De Lijn en haar exploitanten. Extra middelen en begeleiding zijn ook nodig om de elektrificatie van de taxivloot en private busvloot sneller te realiseren.

#### Voorzie extra middelen voor de elektrificatie van het openbaar vervoer

In het Vlaams Energie- en Klimaatbeleidsplan 2021-2030 en het recente Clean Power for Transport 2030 schuift de Vlaamse Regering de ambitie naar voor om De Lijn tegen 2025 volledig emissievrij te laten rijden in de stadskernen en tegen 2035 in de rest van Vlaanderen. De Lijn<sup>9</sup> gaf reeds aan dat volledig emissieloos rijden in de stadskernen in 2025 niet realistisch is.

<sup>9</sup> Dit werd onder meer verduidelijkt door mevrouw Ann Schoubs, directeur-generaal van De Lijn, tijdens haar presentatie op de hoorzitting 'Elektrificatie van de busvloot en deconsolidatie van VVM De Lijn' op 11 maart 2021 in het Vlaams Parlement. Zij verklaarde daar dat "De Lijn er maximaal naar streeft om emissievrij te rijden in de stadskernen. Zij geraakt aan 75 of 89 procent stikstofvermindering binnen de stadskernen maar volledig emissieloos rijden is tegen 2025 niet realistisch."

In zijn Mobiliteitsverslag 2021<sup>10</sup> toonde de MORA aan dat De Lijn momenteel 13 elektrische standaardbussen heeft in eigen beheer, alsook 13 bij de exploitanten Multiobus Tienen en Hansea Antwerpen. Daarmee rijdt nog niet 1 op 200 bussen van De Lijn elektrisch, tegenover 1 op 5 bussen in Nederland. In Nederland werden op 5 jaar tijd 1153 elektrische bussen en trolleys uitgerold op stads- en streeklijnen. In 2021 staan er nog eens bijna 500 zero-emissiebusen gepland. Vooralsnog is Nederland op schema om het doel van 100% emissieloos busvervoer in 2030 te halen.

De MORA vraagt al een tijdje expliciet aan de Vlaamse Regering om meer middelen te voorzien voor het e-busprogramma en een versnelling hoger te schakelen. Voor de Raad mag een focus op kostendekkingsgraad de inzet van een efficiënt en duurzaam collectief vervoerssysteem niet in de weg staan. Om de financiering van het e-busprogramma rond te krijgen, kijkt de Vlaamse Regering vooral naar de deconsolidatie van De Lijn. Maar de ingang van consolidering de komende jaren is niet realistisch en bovendien is de operatie bijzonder risicovol. Wel werden middelen uit het Plan voor Herstel en Veerkracht aangewend om elektrische bussen en laadinfrastructuur aan te kopen.

De MORA formuleerde in zijn recente adviezen daarbij volgende bedenkingen:

- In zijn advies op de BBT MOW 2020-2021 gaf de MORA aan ongerust te zijn dat de deconsolidatie als enigste mechanisme wordt bestudeerd om het e-busprogramma te helpen realiseren. Daarnaast benadrukte de Raad dat het vergroenen van de busvloot veel meer impliceert dan de aankoop van milieuvriendelijke en energiezuinige voertuigen. De vergroening is een complex en grootschalig infrastructuurproject dat samenwerking met tal van andere stakeholders vereist, m.n. lokale besturen, vervoerregio's, distributienetbeheerders, beheerders van vastgoed, beheerders van het wegennet, enz. Deconsolidatie vraagt een stabiel en leefbaar financieel model, dat gezien de instabiliteit veroorzaakt door covid de voorbije periode niet aanwezig was. Een mogelijke deconsolidatie zal dan ook ten vroegste in 2023 plaatsvinden, als 2022 kan beschouwd worden als een representatief financieel jaar.
- Gezien de uitdagende financiering is met het recente Plan voor Herstel en Veerkracht een belangrijke kans gemist om het e-busprogramma te versnellen. Dit plan voorziet slechts middelen voor 60 e-bussen en 3 laadstations. Deze ambitie moet hoger voor het maatschappelijk middenveld.

De Raad adviseert om de aantrekkelijkheid van het openbaar vervoer te verhogen en zo meer reizigersinkomsten te genereren die kunnen aangewend worden voor de versnelde elektrificatie van de busvloot. De Raad vraagt om daartoe prioritair in te zetten op doorstroming en digitale transformatie:

- In de transitie naar basisbereikbaarheid wordt volop ingezet op het verknopen van netwerken en de uitbouw van hoppinpunten. De Raad vraagt om ook maximaal in te zetten op de digitale transformatie van ticket- en betaalsystemen, dit in afstemming met de NMBS en andere operatoren zodat de reiziger zich vlot kan verplaatsen. In de relanceplannen is hiervoor 15 miljoen euro voorzien. Dit vraagt om een optimale samenwerking tussen de verschillende beleidsniveaus en operatoren. De MORA ziet dit als een prioritair project en vraagt de vooruitgang actief te monitoren.

<sup>10</sup> MORA Mobiliteitsverslag 2021, p. 29. Beschikbaar via <https://bit.ly/3Ac5Xil>

- Een vlotte doorstroming van het openbaar vervoer is essentieel om meer reizigers aan te trekken. De MORA vraagt om een nulmeting van trajecten ter beschikking te stellen van vervoerregio's, lokale besturen en andere stakeholders. Op basis van digitale kaartgegevens kan er per traject een actieplan worden opgezet op vlak van doorstroming. Dit kunnen acties zijn op korte en (middel-) lange termijn en betrekking hebben op het aanpassen van belijning, verkeerslichtenbeïnvloeding, het ontvlechten van verkeersstromen, het creëren van busbanen, ongelijkvloerse kruisingen enz.

De Raad adviseert om daarnaast op zoek te gaan naar nieuwe financierings- en alternatieve bekostigingsmodellen. De Raad suggereert om bedrijven en projectontwikkelaars mee te laten betalen voor de ontsluiting van hun terreinen en een kilometerheffing voor personenwagens in te voeren. De opbrengsten kunnen deels aangewend worden voor de versnelde elektrificatie van het openbaar vervoer.

### Ondersteun de elektrificatie van private busvloten

De MORA vraagt aan de Vlaamse Regering om ook extra aandacht te schenken aan de betrokkenheid van operatoren die werken in opdracht van De Lijn. Aangezien zij garant staan voor een groot aandeel van de vervoersopdrachten, zijn het essentiële partners om te werken aan de groei van het emissievrij busvervoer. Hierbij moeten lessen getrokken worden uit de recente gemiste kansen om de private sector van busexploitanten op een proactieve wijze te betrekken bij de e-busstrategie van De Lijn.

Ook private autobussen die geen openbaar-vervoersfunctie uitoefenen zijn een belangrijke nichevloot. Autobusconstructeurs beschikken slechts over een relatief kleine markt om hun voertuigen te verkopen waardoor deze nichevloot extra aandacht verdient van de Vlaamse Regering. Ook de juiste laadinfrastructuur laat nog op zich wachten: autobussen moeten kunnen beschikken over snellaadinfrastructuur die is aangepast aan zware voertuigen, maar moet ook beschikbaar zijn waar georganiseerd vervoer nood heeft aan deze infrastructuur.

De autobus- en autocarsector ondervindt de noodzaak van een financiële ondersteuning bij de transitie naar zero-emissie. Ook voor het langeafstandsautocarvervoer is nog geen valabel alternatief beschikbaar.

### Begeleid de taxisector in de transitie naar een elektrisch voertuigenpark

Het individueel bezoldigd personenvervoer heeft via het decreet op het personenvervoer strenge emissienormen opgelegd gekregen. Deze blijken te ambitieus te zijn. De strenge emissienormen voor minibusjes maken dat momenteel enkel nog zero-emissiebusjes mogen gebruikt worden. Deze voertuigen zijn nog niet beschikbaar op de markt.

De Raad is niet tegen ambitieuze regelgeving, maar vraagt de Vlaamse regering om sectoren voldoende te begeleiden bij introductie, desnoods maatregelen bij te sturen of alternatieven te bedenken om dezelfde doelstelling te bereiken.

De Raad vraagt de Vlaamse regering om het uitfaseren van fossiele brandstoffen coherent te maken met de emissienormen die worden opgelegd aan autoconstructeurs, om te vermijden dat de doelstellingen in de praktijk niet haalbaar blijken te zijn. Een gedegen impact assessment vindt de Raad aangewezen.

Om de elektrificatie van het individueel bezoldigd personenvervoer te versnellen is er nood aan snellaadinfrastructuur op taxistandplaatsen.

## 3.5 Ondersteun de transitie van het goederenvervoer

'Fit for 55' voorziet het duurder maken van fossiele brandstoffen door het uitfaseren van subsidies voor fossiele brandstoffen. Dit zal een grote impact hebben op het goederenvervoer aangezien er nog geen goed werkend, economisch rendabel en kostenefficiënt alternatief voor fossiele brandstoffen beschikbaar is. Bovendien is goederenvervoer een marktgedreven sector en stellen we vast dat de markt nu niet vraagt om vergroening omwille van het huidige kostprijsverschil. De MORA schat in dat de overheid zal moeten ingrijpen om de marktimperfecties aan te pakken.

De MORA is uitgebreid ingegaan op deze problematiek in zijn Mobiliteitsverslag 2021.

### Financiële ondersteuning noodzakelijk voor vergroening bij alle modi

Momenteel bestaat voor geen enkele goederenvervoermodus, buiten het spoor, een business-case om te opteren voor een elektromotor in plaats van een klassieke dieselmotor. Om de introductie van zero-emissie aandrijfsystemen in het goederenvervoer te versnellen vraagt de MORA om de aankoop en gebruik financieel te ondersteunen zodat deze versneld tot een evenwaardige 'total cost of ownership' (TCO) komen in vergelijking met fossiele aandrijftechnologie. De periode waarin deze financiële ondersteuning wordt gegeven, moet beperkt zijn in tijd, maar moet vanaf het begin duidelijk zijn zodat hiermee rekening kan gehouden worden bij het bekijken van de business case. De Raad stelt voor om in overleg met de transportsector tot de meest geschikte maatregelenmix te komen.

### Goederenvervoer over de weg: alternatief is nog niet beschikbaar

Naast het ontbreken van een business case is het nog niet beschikbaar zijn van een volwaardig alternatief een belemmering. Dit maakt dat de markt, in tegenstelling tot bij personenvervoer, nog niet heeft gekozen voor het meest veelbelovend aandrijfsysteem. Op dit ogenblik staat de ontwikkeling van de elektromotor het verst, maar verwacht wordt dat ook waterstof een aandrijving is die meer aan de vereisten van goederenvervoer op lange afstand voldoet. Ook andere alternatieven zijn mogelijk. Hierdoor vraagt men om het beleid technologie-neutraal te houden en nog niet te kiezen voor een specifieke technologie. Deze onzekerheid maakt de kans op een investering in een zero-emissievoertuig nog kleiner. De Mobiliteitsraad denkt dat het sleutelmoment niet meer veraf is waarop vrachtwagenconstructeurs een specifieke alternatieve aandrijving zullen kiezen.

Daarnaast zijn er nog andere belemmerende factoren. In zijn Mobiliteitsverslag 2021 ging de Raad ook in detail in op de nodige aanpassingen aan de wetgeving, de noodzaak van een level playing field in Europa, het ontbreken van laadinfrastructuur, de impact van een elektromotor met batterij op het laadvermogen en het verschil in actieradius.

### Emissievrije stedelijke distributie niet mogelijk tegen 2025

Tijdens haar vergadering van 16 juli 2021 legde de Vlaamse regering een werkwijze vast om emissievrije stedelijke distributie mogelijk te maken. In uitvoering van het regeerakkoord wil de Vlaamse regering emissievrije distributie stimuleren, zodat in 2025 in stadskernen emissieloos wordt gereden. Hiervoor zal ze in overleg met centrumsteden, bedrijven en sectoren een Vlaamse kader opmaken. Dit kader, aangevuld met lokale overeenkomsten, zal op 1 januari 2025 in werking treden.

De Raad stelt vast dat in Nederland en het Brussels Hoofdstedelijke Gewest de deadline voor emissievrije stedelijke distributie verschoven is naar 2030 of 2035, omdat de voertuigen nog niet

beschikbaar zijn. Bovendien verwacht de Raad dat de bijdrage van de maatregel voor klimaat bijzonder beperkt is. De Raad gelooft wel dat dit een stimulans kan zijn voor de introductie van zero-emissie bestelwagens. De Raad vraagt wel om de economische impact van zo'n maatregel niet te vergeten. Ook de impact op andere doelstellingen van mobiliteit moet hierbij worden overwogen. De Raad denkt dan aan het aantal verkeersbewegingen, de congestie, verkeersleefbaarheid en de impact op verkeersveiligheid.

De MORA adviseert om ook in Vlaanderen de invoering van verplichte zero-emissielogistiek naar een latere datum te verschuiven. De MORA ziet het een taak voor de Vlaamse overheid om voor een algemeen uniform kader met tijdspad te zorgen over maatregelen zoals emissievrije steden, emissienormen, toegankelijkheidscriteria voor steden,... Op die manier kunnen bedrijven zich voorbereiden op de aanpassing van maatregelen en krijgen alle vervoersmodi eenzelfde duidelijke context opgelegd. Het is de taak voor bedrijven om dan te opteren voor die modi die voldoen aan de opgelegde criteria.

### Het groene potentieel van de binnenvaart blijvend ondersteunen

Ook in de binnenvaartsector bestaat er geen business case om te investeren in zero-emissiemotoren. In tegenstelling tot het wegvervoer is hier de technologie wel beschikbaar, maar spelen er andere factoren die de vergroening tegen houden.

Belangrijk is uiteraard de hoge kostprijs van zero-emissietechnologie. Met een markt die niet stuurt naar vergroening en een sector met weinig marge bij contractonderhandelingen, is voor weinig bedrijven de investeringskost haalbaar. Innovatieve financieringsmethoden kunnen bijdragen aan het verlagen van investeringsdrempels.

De lange levensduur van schepen en motoren vormen een bijkomende drempel om snel te vergroenen. Deze levensduur maakt ook dat de binnenvaart zijn voorsprong als groene modus aan het verliezen is. Dit zou een, vanuit mobiliteitsoogpunt, ongewenste impact kunnen hebben op de modale verdeling.

De MORA vraagt de Vlaamse regering om een pakket van maatregelen te voorzien die ervoor zorgen dat de binnenvaart de transitie naar zero-emissiemobiliteit kan maken. Dit pakket moet een mix vormen van subsidies, regelgeving, stimulering, sensibilisering, plafondprijzen,... De Raad adviseert om samen met de binnenvaartsector tot de meest geschikte maatregelmix te komen.

## 4 Draag Fit for 55 uit

Met Fit for 55 stelt de Europese Commissie een pakket van maatregelen voor dat mee zal bijdragen aan het halen van de klimaatdoelstellingen. De MORA vraagt daarom aan de Vlaamse regering om het maatregelenpakket te steunen in de onderhandelingen op Europees niveau.

In deze paragraaf formuleert de MORA nog enkele voorstellen om het Fit for 55-pakket nog efficiënter te maken voor Vlaanderen.

### 4.1 Walstroom in havens

Voor het verduurzamen van de havens maakte de Vlaamse regering de Vlaamse havenstrategie op. Tegen 2030 ziet de MORA vooral CO<sub>2</sub>-winst te halen met het voorzien van walstroom, zoals is voorgesteld binnen 'Fit for 55'.

## Vlaamse havenstrategie om havens te verduurzamen

De MORA ziet de Vlaamse havenstrategie als een goede basis om te werken aan emissiereductie. In zijn advies over de ontwerpstrategie formuleerde de Raad wel de aanbeveling om de strategie te concretiseren en samen met het maatschappelijk middenveld om te zetten in maatregelen. Deze aanbeveling blijft voor de Raad actueel.

Met de Vlaamse havenstrategie legde de Vlaamse regering de basis voor een vernieuwd havenbeleid waarbij duurzame groei realiseren één van de hoofddoelstellingen is. Het realiseren van een groene transitie van industrie en circulaire economie is opgenomen als speerpunt. Hierbij wordt aandacht besteed aan walstroom, schonere brandstoffen en motoren in zeevaart en binnenvaart, inzetten of efficiënte en emissiearme voertuigen op de weg, aanpakken van emissiefraude en het aanmoedigen van het gebruik van efficiëntere en emissiearme vrachtwagens.

Om de emissiereductie te versnellen ziet de Raad vooral twee maatregelen om nu te realiseren: dat is inzetten op walstroom en investeren in laad- en tankinfrastructuur. Dit laatste kwam al aan bod in dit advies.

## Ondersteun de aanleg van walstroom voor zeeschepen

Fit for 55 voorziet met de ontwerpverordening over alternatieve brandstoffen (AFIR) de verplichting voor zeeschepen om gebruik te maken van walstroom in havens. De MORA ondersteunt het principe van deze maatregel omdat het gebruik van walstroom een significante impact zal hebben broeikasgasemissies maar ook op het remediëren van de stikstof- en geluidproblematiek.

De Raad vraagt aan de Vlaamse regering om de aanleg van walstroomvoorzieningen mee te financieren. In zijn Mobiliteitsverslag 2021 gaf de Raad aan dat om walstroom voor zeescheepvaart te realiseren grote investeringen zullen nodig zijn, zowel op de schepen als aan de landzijde. Ook moet tijdig begonnen worden het aanleggen van voldoende energievoorzieningen. De MORA vraagt eveneens aan de Vlaamse regering om in overleg met de havenbedrijven de taakverdeling en kostenverdeling over de aanleg en operationele werking van de walstroomvoorzieningen te bepalen.

Daarnaast is de MORA vragende partij om het elektriciteitsgebruik via walstroom vrij te stellen van bepaalde heffingen en taksen. Dit is in meerdere Europese landen al het geval en mogelijk op basis van de huidige wetgeving. Om een gelijk speelveld te creëren vraagt de MORA aan de Vlaamse regering om een evenwaardige vrijstelling ook voor België te bekomen.

De MORA is walstroom genegen. De Raad verwelkomt het voorstel van de Europese Commissie dat zowel een verplichting van aanbod als een verplichting van gebruik oplegt. Bij de verdere onderhandelingen is het cruciaal dat de coherentie tussen deze twee verplichtingen bewaard blijft. De Raad vraagt de Vlaamse regering om alert te zijn bij aanpassingen aan deze voorstellen.

Om een goed begrip van de voorstellen te hebben, vraagt de Raad aan de Vlaamse regering om aan de Europese Commissie verduidelijking te vragen over:

### ■ De definiëring van scheepstype

Uit de tekst lijkt te blijken dat hybride schepen niet onder de regelgeving vallen. De Raad wil graag verduidelijking of volgende scheepstypes ook onder de regelgeving vallen: PCC's met een bijlading van containers en ConRo's waarbij de verhouding containers/rollend vervoer varieert (kan >50% containers zijn).



■ **Scoping van drempelwaarden en “haven-calls”**

De Raad stelt zich de vraag op welke manier de som van het aantal calls zal gemaakt worden om te bepalen of de minimumwaarde wordt bereikt om walstroom te voorzien. Indien naar de volledige geografische havengebied wordt gekeken, zou dit betekenen dat er ook walstroom voor containerschepen moet voorzien worden op terminals die slechts occasioneel containerschepen ontvangen, maar individueel de drempelwaarde niet overschrijden. Voor de Raad lijkt het daarom meer aangewezen om drempelwaarden vast te leggen op terminalniveau in plaats van op havenniveau.

■ **Hoe wordt de 90% van de vraag gedefinieerd in de verplichting tot het aanbieden van walstroom?**

De Raad kan uit de teksten niet bepalen of deze 90% slaat op emissies, energievraag of aantal aanlopen. De MORA vraagt om dit te verduidelijken. Vanuit praktische haalbaarheid op het terrein wil de MORA voorstellen om 90% van de aanlopen te nemen.

## 4.2 ETS, maatregel met veel potentieel

Het Europese emissiehandelssysteem (ETS) is een beproefd systeem om emissiereductie te realiseren. De Raad ziet kansen om emissiereducties te creëren met het nieuw systeem voor wegvervoer (en gebouwen) en het opnemen van maritiem vervoer in het bestaande ETS.

### ETS werkt

Het emissiehandelssysteem bestaat al een tiental jaar. In dit systeem moeten installaties die onder het systeem vallen voor elke ton CO<sub>2</sub>-uitstoot één emissierecht indienen. Het totaal aantal beschikbare emissierechten is beperkt ('cap'), maar installaties mogen deze rechten vrij uitwisselen onder elkaar ('trade'). Doordat het aantal beschikbare emissierechten elk jaar daalt, ontstaat er schaarste op de markt. Installaties hebben dan de keuze: ofwel minder uit te stoten, ofwel emissierechten aankopen (waardoor de installatie onrechtstreeks betaalt voor emissiereducties in een andere installatie). Dit systeem leidt ertoe dat de reductiedoelstelling gegarandeerd wordt behaald (de 'cap' of totale limiet staat immers vast), maar dat dit gebeurt op een zo kostenefficiënt mogelijke manier (de emissies worden gereduceerd daar waar reducties het goedkoopst zijn).

Onder het bestaande systeem vallen installaties uit de energie-intensieve industrie en de elektriciteitssector, en de luchtvaartsector.

### ETS biedt kansen

Fit for 55 voorziet om ook zeevaart op te nemen in het bestaande ETS, de inspanning van de luchtvaart te versterken en voor wegvervoer en gebouwen een nieuw emissiehandelssysteem op te zetten. De Raad vraagt wel om omzichtig om te springen met het creëren van dubbele heffingssystemen.

Het is nog niet duidelijk hoe het emissiehandelssysteem exact zal worden uitgebouwd en zal werken, maar de Raad schat wel in dat het een gunstig effect zal hebben op emissiereductie. De Raad spreekt zich niet uit over hoe het systeem moet opgezet worden. Hij vindt wel dat het systeem afgestemd moet zijn met het bestaande ETS zodat er voldoende transparantie, uniformiteit en betrouwbare prijzen voor alle sectoren ontstaan. Het is ook noodzakelijk dat bij de uitwerking het internationaal level playing field wordt bewaakt.

De Raad vraagt de Vlaamse regering om de ETS voor zeevaart, luchtvaart en wegvervoer te ondersteunen bij de onderhandelingen met Europa. De Raad ziet ETS als een stimulans om de zeevaart, luchtvaart en het wegvervoer te vergroenen. Ook ziet hij potentieel om de bijkomende budgettaire middelen die ETS zal opleveren te gebruiken om de transitie naar een klimaatneutrale samenleving mee te financieren.

Doordat de uitwerking van het systeem nog niet volledig duidelijk is, is het niet mogelijk voor de MORA om in te gaan op de maatschappelijke effecten die het ETS zal teweeg brengen, maar hij verwacht wel dat die er zullen zijn. De Raad ziet mogelijkheden voor het Sociaal Klimaatfonds en het bijhorende Sociaal Klimaatplan om te zorgen voor flankerend beleid voor zij die zwaar worden geraakt door het ETS.

De Raad vraagt om de evolutie van de koolstofprijs voorspelbaar te maken, zodat ook de prijs van fossiele brandstoffen voorspelbaar is. Tijdige en correcte informatie is nodig om deze prijs te kunnen meenemen in contractonderhandelingen.

### 4.3 Elektrificeer airside activiteiten in de luchthavens

Ook voor de luchthavens en de luchtvaart formuleert de Europese Commissie maatregelen in Fit for 55. Het ReFuelEU Aviation Initiative zal brandstofleveranciers verplichten om steeds grotere hoeveelheden duurzame vliegtuigbrandstoffen (SAF – sustainable aviation fuels) te mengen in de vliegtuigbrandstof die op EU-luchthavens wordt getankt. Daarnaast is in het voorstel van verordening betreffende de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen (AFIR) opgenomen dat vliegtuigen die op de grond staan gebruik moeten maken van elektriciteit voor hun energiegebruik.

De MORA leest in de ontwerp-AFIR dat luchthavens worden verplicht om brandstofinfrastructuur te voorzien. Hier ontbreekt dat deze SAF-blends gecertificeerd moeten zijn als Jet A-1, en als zodanig volledig compatibel zijn met de bestaande brandstofinfrastructuur op luchthavens. De Raad vraagt de Vlaamse regering om dit mee te nemen bij de onderhandelingen.

Daarnaast voorziet 'Fit for 55' een kerosine taks voor passagiersvluchten en niet voor cargo. Dit kan in de praktijk voor problemen zorgen omdat onduidelijk is hoe zal omgegaan worden met in-belly-cargo op passagiersvluchten.

De MORA vraagt de Vlaamse regering vanuit het principe dat iedereen moet bijdragen aan de klimaatneutraliteit, geen uitzonderingen toe te staan. De Raad staat open voor een kerosinetaks op cargovluchten, maar ook andere opties voor een gelijkwaardige behandeling zijn mogelijk. De Raad vindt het belangrijk dat de impact van deze maatregelen ook op internationaal niveau wordt bekeken en dat er een level playing field bestaat.

#### **Maatregel met effect op korte termijn: inzetten op elektrificatie van airside activiteiten**

De MORA ziet op korte termijn een duidelijk potentieel voor de elektrificatie van grondactiviteiten op de airside van de luchthaven, zoals het taxiën, bagage-afhandeling, transport op de tarmac, highloaders en beltloaders, enz. Voor het versneld elektrificeren van dit zogenaamde ground equipment en het installeren van bijhorende veilige (snel)laadinfrastructuur op de luchthaven is een financieel ondersteuningskader vanuit de overheid aangewezen. In zijn Mobiliteitsverslag 2021 gaat de MORA meer in detail in op deze maatregel.

## 4.4 Sociale effecten opvangen

De klimaatmaatregelen zullen een financiële impact hebben op de burgers. Om de sociale impact te beperken voorziet de Europese Commissie een Sociaal Klimaatfonds. Volgens de MORA zal dit niet volstaan en zal ook Vlaanderen een bijkomend, flankerend, sociaal beleid moeten voeren.

### Het Europese voorstel voor het Sociaal Klimaatfonds

De Europese Commissie voorziet een nieuw ETS voor gebouwen en wegtransport. Ze verwacht dat de introductie van dit ETS zal leiden tot hogere energieprijzen voor huishoudens en bedrijven. Het nieuw op te richten Sociaal Klimaatfonds moet dienen om de ongewenste effecten van de koolstofbeprijzing te vermijden door een deel van de ETS-opbrengsten te ververdelen tussen de lidstaten. De opbrengsten worden toegewezen (earmarking) om mensen te helpen investeringen in energie-efficiënte, nieuwe verwarmings- en koelsystemen, en toegang tot zero-emissie en lage emissie mobiliteit en transport te financieren. Voor de beoogde steun komen kwetsbare gezinnen en kwetsbare kleine bedrijven (<10 werknemers en jaaromzet < 2 mEuro) in aanmerking.

Om gebruik te kunnen maken van de middelen uit dit Sociaal Klimaatfonds moeten de lidstaten tegen midden 2023 een Sociaal Klimaatplan opmaken. De financiering zal gebeuren met cofinanciering waardoor de lidstaten zelf minstens 50% van het budget in het Sociaal Klimaatfonds moeten voorzien.

### Vlaamse accenten in het Sociaal Klimaatfonds leggen

De MORA vindt het positief dat de Europese Commissie een fonds voorziet waarmee de sociale effecten van de klimaatmaatregelen kunnen worden opgevangen. De Raad verwacht dat het Sociale Klimaatfonds onvoldoende zal zijn om de impact van het klimaatbeleid op te vangen. De Raad vraagt de Vlaamse regering om binnen het Sociaal Klimaatplan een holistische aanpak, die ruimer rijkt dan het mobiliteitsbeleid, hierrond te ontwikkelen.

De MORA vraagt de Vlaamse regering om bij het opmaken van het Sociaal Klimaatplan duidelijk te definiëren wie recht heeft op de steun uit dit Fonds. De definitie van kwetsbare gezinnen en bedrijven die Europa hanteert, laat volgens de Raad te veel ruimte voor ongewenst gebruik. De Raad adviseert om het Fonds enkel te gebruiken voor die kwetsbare gezinnen die geconfronteerd worden met vervoersarmoede als gevolg van het strengere klimaatbeleid waarbij andere mobiliteitsmaatregelen tekort schieten.

### Flankerend beleid om sociale impact klimaatmaatregelen op te vangen

De Raad verwacht dat de financiële impact van de klimaatmaatregelen niet alleen voor de meest kwetsbare gezinnen groot zal zijn. De Raad vraagt om, samen met de sociale partners, een flankerend beleid uit te werken dat deze impact opvangt. De MORA verwacht dat binnen dit flankerend beleid ook een fiscale hervorming wordt uitgewerkt die een rechtvaardige verdeling van de inspanningen moet waarborgen. Deze hervorming overstijgt de verkeersfiscaliteit.

## 5 Werk aan de systeemshift naar duurzame mobiliteit

Klimaatneutraliteit bereiken vraagt een volledige systeemshift. Hiertoe is een allesomvattend beleid nodig dat over beleidsniveaus en beleidsdomeinen heen één beleidsdoel nastreeft: klimaatneutrale mobiliteit. Deze systeemswitch moet nu ingezet worden zodat het systeem tegen

2050 volledig operationeel is. Naast de maatregelen uit vorig hoofdstuk is ook een langetermijnbeleid nodig dat al grotendeels is uitgewerkt in het VEKP. De Raad vraagt eveneens om het spoorvervoer een volwaardige rol te geven in het Vlaamse mobiliteitsbeleid en -systeem.

## 5.1 Systeemshift inzetten

Duurzame mobiliteit bereiken vraagt het nastreven van dezelfde doelstellingen op alle beleidsniveaus en met alle beleidsmaatregelen. Momenteel stelt de Raad nog te vaak vast dat deze gezamenlijke marsrichting ontbreekt.

### Eén beleidsrichting over de beleidsniveaus en beleidsdomeinen heen

Klimaatbeleid dat een trendbreuk realiseert in de huidige mobiliteitsevolutie, moet ook in overeenstemming zijn met het beleid van andere beleidsdomeinen en -niveaus. Een mobiliteitsbeperkende ruimtelijke ordening, een gericht locatiebeleid, een fiscaal beleid dat stuurt naar duurzaamheid,... zijn voorbeelden die onder de bevoegdheid van de Vlaamse regering vallen.

De Raad roept de Vlaamse regering op om ook de samenhang in beleid te bewaken over de beleidsniveaus heen. Het federale beleidsniveau waarvan het loonbeleid (mobiliteitsbudget, salariswagens,...) of fiscaal beleid (BTW) interfereert met het Vlaamse mobiliteitsbeleid is daarvan een voorbeeld. Ook bij het uitbouwen van het spoorvervoer als ruggengraat van het openbaarvervoersysteem is vergaande afstemming nodig.

Aan de andere kant roept de Raad op om het Europese beleid te gebruiken om het Vlaamse beleid aan op te hangen. 'Fit for 55' en de 'EU-strategie voor duurzame en slimme mobiliteit' kunnen als hefboom dienen om het Vlaamse beleid meer ambitie te geven en een extra boost te geven aan de verduurzaming van mobiliteit.

### Duurzame mobiliteit als basis voor klimaatneutrale mobiliteit

De MORA legt in dit advies de nadruk op de maatregelen die volgens het maatschappelijk middenveld op korte termijn een significante impact kunnen hebben op de broeikasgasemissie.

Met het doel van klimaatneutraliteit voor ogen moet de Vlaamse regering, naast het kortetermijnbeleid, ook een langetermijnbeleid voeren. Dit moet inzetten op het verduurzamen van mobiliteit als geheel. Hierbij zijn drie doelstellingen na te streven:

- het verminderen van de afgelegde kilometers
- het verschuiven naar duurzame modi
- het beperken van de emissies

Verschuiven naar duurzame modi zal niet lukken zonder een ruimtelijk beleid gericht op kernverdichting of door een federaal spoorbeleid dat het spoornetwerk uitbouwt tot de ruggengraat van het openbaarvervoersysteem.

Zo'n holistisch beleid heeft als bijkomend voordeel het secundaire effecten kan creëren met gunstige impact op andere doelstellingen dan de doelstelling waarvoor de maatregel is genomen. De Raad denkt dan aan maatregelen zoals een ruimtelijk beleid dat het aantal -verplaatsingen vermindert, verduurzamen van personenmobiliteit, verduurzamen van het goederenvervoer en het verbeteren van de doorstroming voor alle modi.

## Gedragwijziging creëren samen met stakeholders

Een systeemswitche vraagt ook de inzet van stakeholders aangezien hiervoor een significante gedragwijziging nodig is. Het maatschappelijk middenveld is hiervoor een belangrijke partner, zowel op het Vlaamse beleidsniveau als in de vervoerregio's.

De vervoerregio's zijn een goed beleidsniveau om knelpunten te detecteren. Voor personenmobiliteit kunnen ze ook een efficiënt en effectief mobiliteits- en klimaatbeleid te voeren. Voor het goederenvervoer, dat meestal vervoerregio-overschrijdend is, vindt de Raad een coherent beleid op Vlaamse niveau beter geschikt, wat niet wegneemt dat ook overleg op bovenlokaal niveau is aangewezen over bepaalde lokale goederenvervoerthema's. De Raad wil benadrukken dat alle betrokken actoren ook hun rol moeten opnemen om te zorgen voor de uitvoering van de maatregelen en de effectieve realisatie op het terrein.

## 5.2 Kansen van spoorvervoer benutten

Spoorvervoer vormt de ruggengraat van het mobiliteitssysteem voor personenvervoer. Voor goederenvervoer neemt het een specifiek en belangrijk aandeel van het vervoer voor zijn rekening. Fit for 55 gaat niet in op spoorvervoer, vermoedelijk gezien de hoge elektrificatiegraad van het spoorvervoer. In het Vlaamse beleid komt spoorvervoer ook weinig aan bod omdat de handvaten om te sturen op deze modi federale materie zijn. De MORA wil benadrukken dat spoorvervoer een belangrijke rol te spelen heeft in duurzaam personen- en goederenvervoer.

### Maatregelen voor personenvervoer

De Raad vraagt de federale overheid om sterk in te zetten op de verdere uitbouw van het treinnet, dat de eerste laag vormt voor de uitrol van basisbereikbaarheid.

Het treinnet heeft in belangrijke plaats in een multimodaal netwerk dat verbindingen creëert tussen hoppinpunten. Naast de lokale en de regionale verbindingen, moet er ook aandacht zijn voor de internationale verbindingen. Om korte afstandsvluchten in Europa te stoppen, zullen goede, internationale verbindingen tussen internationale hoppinpunten zoals de luchthavens, nodig zijn.

De MORA pleit in zijn adviezen voor nauwe samenwerking tussen de vervoerregioraden en de federale overheid, de NMBS en Infrabel. Maximale afstemming tussen netwerken en aanbod, een geïntegreerde ticket- en tariefsysteem, real-time reisinformatie enz. moeten allen bijdragen aan een aantrekkelijk openbaar vervoer.

### Maatregelen voor goederenvervoer

Recent publiceerde een coalitie van 20 partners<sup>11</sup> een Rail Roadmap 2030<sup>12</sup> voor het goederenspoorvervoer. Deze Roadmap moet de ambities waarmaken om tegen 2030 het transportvolume via het spoor te verdubbelen. Vooral het spoorvervoer op korte afstand heeft ondersteuning nodig om concurrentieel te zijn met andere modi.

<sup>11</sup> Belgian Rail Freight Forum, VOKA, VBO, alle havens, FEBETRA,...

<sup>12</sup> [www.railroadmap2030.com](http://www.railroadmap2030.com) (versie 14 september 2021)

De MORA haalt in dit advies de maatregelen uit deze Roadmap aan die Vlaanderen kan nemen om goederenvervoer per spoor te faciliteren:

- Ruimte voorzien voor nieuwe multimodale terminals en bestaande terminals optimaliseren
- Het spoorvervoer meenemen in planningsprocessen zoals MER, GRUP, bouwvergunningen,...
- De lokale ontsluiting van industriegebieden, havenzones en luchthavenzones optimaliseren voor alle modi
- De samenwerking met de buurlanden faciliteren omtrent planning en coördinatie van werkzaamheden
- Knelpunten voor digitalisering wegwerken
- Financiële steun voorzien voor innovatie en investeringen in multimodale technieken
- Meewerken aan de harmonisatie van regels buiten de nationale grenzen
- Overladen stimuleren tussen transportmodi door investeringssteun voor equipment en het invoeren van een overlaadcheque

Daarnaast moet de nadruk worden gelegd op bijkomende elektrificatie om het netwerk te vervolledigen om een betere en economisch aantrekkelijker goederenspoorproduct te kunnen aanbieden.