

Advies over de “Federale actievoorstellen ter bevordering van carpooling in België”

- **Op vraag van staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit en voor Staatshervorming, de heer Melchior Wathelet, in een brief van 29 januari 2014**
- **Vorbereid door de werkgroep “Energie en klimaat” van de FRDO en de subcommissie Mobiliteit van de CRB**
- **Goedgekeurd door de Algemene Vergadering via schriftelijke procedure op 24 oktober 2014 (zie Bijlage 1)**
- **De oorspronkelijke taal van dit advies is het Frans.**
- **Het advies van de CRB heeft dezelfde inhoud als dat van de FRDO.**

Inbehandelingneming

- [1] Staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit en voor Staatshervorming, de heer Melchior Wathelet, heeft bij de raad een adviesaanvraag ingediend over carpooling (“Federale actievoorstellen ter bevordering van carpooling in België in samenwerking met de federale, gewestelijke en private partners”).

Context

- [2] De wijze waarop de mobiliteit van goederen en personen georganiseerd is, valt niet te rijmen met een duurzame ontwikkeling. De OESO verklaarde trouwens al in 1996 dat de vervoerssystemen van haar lidstaten niet duurzaam waren¹. De problemen die daaruit voortvloeien veroorzaken zeer veel hinder, zoals verkeerscongestie, luchtvervuiling, lawaai, klimaatveranderingen, vertragingen die het bedrijfsleven treffen, stress, ongevallen, onveiligheid, onomkeerbare landschapsvernietiging, watervervuiling ...
- [3] Bovendien blijkt uit een studie van het Federaal Planbureau en van de FOD Mobiliteit en Vervoer² dat het aantal trajecten en de congestie, bij ongewijzigd beleid, tot in 2030 nog fors zullen toenemen in ons land. Dit doet veronderstellen dat alle voornoemde vormen van hinder nog erger zullen worden.
- [4] Daarnaast is de institutionele structuur in België van die aard dat de instrumenten van het mobiliteitsbeleid in handen zijn van verschillende beleidsniveaus (federaal, regionaal, lokaal); op het federale niveau zijn deze instrumenten bovendien ondergebracht in diverse administraties.

Algemene aanbevelingen

- [5] In de actievoorstellen heeft het bevorderen van carpooling tot hoofddoel de gemiddelde bezettingsgraad van voertuigen te verhogen om zo bij te dragen tot de strijd tegen de klimaatopwarming (de broeikasgasemissies verminderen), tegen verkeerscongestie en tegen hinder, waaronder lawaai en luchtvervuiling (doordat de verkeersdrukke afneemt). Op voorwaarde dat deze doelen worden nagestreefd, ondersteunt de raad carpooling als een initiatief dat past in een algemene visie voor een duurzamere mobiliteit.
- [6] Niettemin wil de raad dat de federale actievoorstellen ter bevordering van carpooling in België die hem ter advies worden voorgelegd, kaderen in een interfederale strategische visie inzake mobiliteit die verenigbaar is met duurzame ontwikkeling. Deze visie is noodzakelijk om de beleidslijnen van de verschillende beleidsniveaus op elkaar af te stemmen. Volgens de raad zou deze visie moeten worden

¹ Zie OECD Proceedings TOWARDS SUSTAINABLE TRANSPORTATION The Vancouver Conference, 1996, pagina 56: “Systems of transportation used in OECD and some other countries are unsustainable”

² Vooruitzichten van de transportvraag in België tegen 2030, Federaal Planbureau en FOD Mobiliteit en Vervoer, 2012

opgebouwd in samenhang met een strategische visie over ruimtelijke ordening. De raad vindt dat ze zou moeten worden ontwikkeld via overleg op verschillende beleidsniveaus (federaal, regionaal en lokaal) en tussen verschillende actoren [de vervoersmaatschappijen, het maatschappelijk middenveld (inclusief de sociale gesprekspartners) en de economische actoren], en dat ze zou moeten leiden tot de aanneming van een algemeen interfederaal mobiliteitsplan dat coherent is met de eventuele mobiliteitsplannen van alle beleidsniveaus. Volgens de raad moet dit mobiliteitsplan bestaan in een geïntegreerde en geplande aanpak op lange termijn om op gepaste wijze een antwoord te bieden op de prospectieve analyses van de verwachte ontwikkelingen inzake mobiliteit, waarbij de beginselen op het vlak van billijkheid, efficiëntie, toegankelijkheid, veiligheid, efficiënte strijd tegen vervuiling en andere externe negatieve factoren met elkaar worden verzoend.

- [7] Bij de opbouw van dit plan vraagt de raad met aandrang om zo spoedig mogelijk concrete vorm te geven aan een duurzaam mobiliteitsbeleid dat verder reikt dan de bestrijding van de verkeerscongestie en meer bepaald rekening houdt met de sociale, de economische en de ecologische dimensie. Volgens de raad is het belangrijk dat een dergelijk beleid de mobiliteit van alle actoren regelt met respect voor duurzame ontwikkeling. Dit duurzame mobiliteitsbeleid moet zijn gebaseerd op:
- impactstudies van de geplande maatregelen (in termen van congestie, maar ook op ecologisch, sociaal en economisch vlak), die gekoppeld moeten worden aan de kosten van die maatregelen, om zo een orde van prioriteit te kunnen opstellen; hiertoe zullen relevante indicatoren moeten worden vastgelegd;
 - een evaluatie van de 'modal shift' in het kader van de geplande maatregelen.
- [8] De raad is van mening dat carpooling een kwaliteitsvol en voor iedereen toegankelijk openbaar vervoerssysteem moet aanvullen en het in geen geval mag vervangen. De raad stelt voor de bestaande carpoolingsinitiatieven te bestuderen om carpooling op die manier beter te kunnen integreren in een alomvattende mobiliteitsstrategie.
- [9] De raad vestigt er de aandacht op dat heel wat eenvoudige maatregelen die weinig of geen investeringen vereisen (bijv. vereenvoudiging van de regelgeving) carpooling aantrekkelijker kunnen maken. Daarnaast is de raad van oordeel dat de FOD Mobiliteit en Vervoer nu al werk kan maken van de voorgestelde maatregelen 1, 3 en 4 die tot zijn prerogatieven behoren.
- [10] In het licht van de duurzame ontwikkeling vraagt de raad dat bij de voorgestelde maatregelen impactanalyses worden gevoegd (meer bepaald de impact op de werknemers, op de werkgevers, op de overheidsfinanciën en inzake het verminderen van de negatieve effecten van het vervoerssysteem), opdat hij ze kan rangschikken naar prioriteit en zich concreter over de verschillende maatregelen kan uitspreken.

Bijlage 1. Stemgerechtigde leden van de Algemene vergadering van de FRDO die hebben deelgenomen aan de stemming voor dit advies

➤ De voorzitter en de 3 ondervoorzitters:

M. Aelvoet, O. Van der Maren, M. Verjans en L. Cloots

➤ 2 van de 3 vertegenwoordigers van de niet-gouvernementele organisaties voor milieubescherming:

M. Cors en S. Leemans

➤ 2 van de 3 vertegenwoordigers van de niet-gouvernementele organisaties voor ontwikkelingssamenwerking:

B. Gloire en R. De Meyer

➤ 2 van de 6 vertegenwoordigers van de werknemersorganisaties:

S. Storme en Ph. Cornélis

➤ 5 van de 6 vertegenwoordigers van de werkgeversorganisaties:

P. Vanden Abeele, A. Nachtergaele, F. Van Tiggelen, V. Biebel, M.-L. Semaille

➤ 1 van de 2 vertegenwoordigers van de jeugdorganisaties:

O. Beys

Totaal: 16 van de 24 stemgerechtigde leden

Bijlage 2. Vergaderingen voor de voorbereiding van dit advies

De werkgroep “Energie en Klimaat” (FRDO) en de subcommissie “Mobiliteit” (CRB) vergaderden op 11 september en 9 oktober 2014 om dit advies voor te bereiden.

Bijlage 3. Personen die meewerkten aan de voorbereiding van dit advies

Leden en hun vertegenwoordigers

- Prof. Jean-Pascal van YPERSELE (UCL ; voorzitter van de werkgroep energie en klimaat)
- Mevr. Lynn ASSELMAN (VBO)
- Dhr. Mathias BIENSTMAN (BBL)
- Mevr. Sofie BRUTSAERT (VBO)
- Dhr. Philippe CORNELIS (ACV)
- Dhr. Pierre COURBE (IEW)
- Mevr. Sylvia LOGIST (ACLVB)
- Dhr. Jonathan SAELEN (Vlaamse Jeugdraad)
- Dhr. Sébastien STORME (ABVV)
- Mevr. Martien VAN OYEN (ACLVB)

Waarnemers en experts

- Mevr. Dominique AERTS (FOD VVVL)
- Dhr. Peter ANDRIES (FOD Mobiliteit en Vervoer)
- Dhr. Koen DEMEYER (MORA)
- Dhr. Izay NOTI (FOD Mobiliteit en Vervoer)
- Dhr. Christophe PAUWELS (FOD Mobiliteit en Vervoer)
- Mevr. Stéphanie POLET (ESRBHG)
- Dhr. Charlie VERTHE (ESRBHG)

Secretariaten

- Dhr. Kris DEGROOTE (CRB)
- Dhr. Marc DEPOORTERE (FRDO)
- Dhr. Fabrice DEHOUX (FRDO)
- Mevr. Michèle PANS (CRB)
- Mevr. Lieselot SMET (CRB)