

## **2050: stappenplan voor een koolstofarme samenleving**

Jaarforum van de FRDO, 20 november 2012

### **Verslag workshop mobiliteit**

#### **Achtergrond**

De workshop vertrok vanuit de vraag *“hoe vandaag de mobiliteitsvraag beheersen en de modal shift bevorderen om tegen 2050 een duurzame mobiliteit te realiseren?”*.

#### **Presentaties**

De FOD Mobiliteit en vervoer ging in 5 korte presentaties in op deze vraag, en deed een aantal concrete beleidsvoorstellen.

- Mundon-Izay Noti schetste de trends van de personenmobiliteit in België, op basis van een aantal recente studies (Beldam, studie FOD Mobiliteit, analyse Federaal Planbureau). Bij ongewijzigd beleid zal er tegen 2030 een significante toename zijn van het personen- en goederenvervoer in ons land, met negatieve effecten op de congestie en op de uitstoot van broeikasgassen (+12%).
- Lieve Vermoere stelde een langetermijnvisie mobiliteit voor, die uitgewerkt werd in het kader van de langetermijnroefening van de ICDO (Interdepartementale Commissie Duurzame Ontwikkeling). Deze visie ziet voor 2050 een reductie van 60% van de broeikasgasuitstoot door het vervoer in ons land als mogelijk, mits een aantal maatregelen zoals een betere integratie van de externe kosten in de prijzen.
- Thierry Dessilly ging nader in op de intermodaliteit en de spreiding van het woonwerkverkeer. Hij pleitte onder meer voor een aanpassing van de uurroosters en een ruimer beroep op telewerk om de mobiliteitsvraag af te remmen.
- Thomas Dannemark stelde enkele maatregelen voor met betrekking tot de toegankelijkheid van het openbaar vervoer, onder meer om fiets- auto – trein verplaatsingen beter op elkaar te laten aansluiten
- Tenslotte had Laurent Demilie het over de fiscaliteit van bedrijfswagens. De gunstige fiscale regeling voor deze voertuigen, die ooit ingevoerd werd om de werknemers een extra-loonvoordeel te verschaffen, heeft een onbedoelde negatieve impact op de mobiliteit in ons land. Daarom stelde hij vier maatregelen voor om die impact te beperken : een alternatief mobiliteitspakket aanbieden met een gelijkaardig fiscaal regime, de aftrek van de brandstofkosten verbieden of verminderen, een herziening van de fiscale inbreng « voordelen van alle aard » voor de woonwerkafstand, en de aftrek van de bedrijfswagen door de werkgever nog meer laten afhangen van de CO<sub>2</sub>-uitstoot van de wagen.

#### **Reactie stakeholders**

- Samuel Saelens (Werkgevers : UWE) beklemtoonde dat mobiliteit een complexe materie is, en de problemen een genuanceerd antwoord behoeven. Iedereen moet daaraan meewerken, zowel de transportmaatschappijen als de ondernemingen en de gebruikers. Hij had bedenkingen bij de beperking van het aantal parkings in de steden en bij de impact van de bedrijfswagen op de mobiliteitsproblemen. Die impact is volgens hem eerder beperkt te noemen, zowel waar het gaat om het aantal afgelegde km als om de CO<sub>2</sub>-uitstoot van deze voertuigen.
- Sébastien Storme (Werknemers : FGTB) onderschreef de oproep van de FOD Mobiliteit om de vraag naar mobiliteit snel aan te pakken. Hij pleitte voor een grotere rol voor het openbaar

vervoer en een betere intermodaliteit. Telewerk is ook een mogelijkheid, maar dit mag niet ten koste gaan van de arbeidsomstandigheden. Tenslotte beaamde hij dat het fiscale statuut van de bedrijfswagen een rol speelt in het mobiliteitsvraagstuk vandaag, maar indien men de werknemer dit voordeel ontnemt, moet er een compensatie zijn in een andere vorm.

- Jean-Denis Ghysens (Milieuorganisaties : IEW) merkte op dat de mobiliteitsvraag beperken, geen onrealistisch scenario is. Zo is er in Frankrijk de laatste jaren een daling van het aantal afgelegde km, vooral door de uitbreiding van het openbaar vervoer in de steden. Hij toonde zich voorstander van een inperking van de fiscale voordelen van de bedrijfswagen, maar in een ruimer kader van mobiliteitsfiscaliteit – met ook aandacht voor de accijnzen, de BIV ...
- Stéphane Desgain (Ontwikkelingsorganisaties : CNCD-11.11.11) maakte de kanttekening dat bij de uitstap uit fossiele brandstoffen, biobrandstoffen als alternatief een aantal negatieve effecten hebben. Hij pleitte ervoor de privé-mobiliteit te beperken door een uitbreiding van het carpoolen en het openbaar vervoer. Bedrijfswagens remmen deze ontwikkeling af, omdat mensen die er geen hebben, niet bereid zijn een inspanning te doen omdat de mensen die er wel één hebben, wel zonder beperking gebruik maken van deze privé-mobiliteit.

#### **Vragen en opmerkingen uit de zaal**

- Er is een mix van maatregelen nodig, zowel op technologisch vlak (intelligente sturing wagens bv) als op het vlak van gedrag en gewoonten.
- De kilometerheffing, waarbij men betaalt volgens het aantal km op een bepaalde plaats en een bepaald moment, kan bijdragen tot een oplossing.

*De stakeholders onderschreven dit standpunt, mits die heffing niet alleen voor vracht- maar ook voor privé-vervoer zou gelden (UWE) en de opbrengst ervan zou geïnvesteerd worden in het openbaar vervoer (vakbonden)*

- Een koolstoftaks zou nuttig zijn om de omschakeling te versnellen naar een mobiliteit die niet langer op fossiele verbranding berust.

*De FOD Mobiliteit merkte op dat dit inderdaad een piste is, maar dat die minstens op EU-niveau zou moeten gerealiseerd worden, en dat de unanimitétsregel voor fiscale aangelegenheden hier een belangrijke struikelblok vormt omdat sommige lidstaten deze benadering afwijzen.*

Workshopvoorzitter: Jan De Smedt (directeur FRDO), secretaris: Koen Moerman (wetenschappelijk medewerker FRDO)